

## Nr 13 .

**Trafikutskottets betänkande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition 1972: 81 med förslag till kungörelse om ändring i förordningen (1940: 910) angående yrkesmässig automobiltrafik, m. m. jämte motioner.**

**Propositionen**

Kungl. Maj:t har i propositionen 1972: 81 under åberopande av utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för den 24 mars 1972 föreslagit riksdagen att

*dels* antaga

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

2) förordning om automobilskattetillegg (bil. 2),

*dels* avge yttrande över föredragande departementschefens förslag till kungörelse om ändring i förordningen (1940: 910) angående yrkesmässig automobiltrafik, m. m. (bil. 3).

I propositionen behandlas olika åtgärder i syfte att motverka överträdelse 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 förselser mot bestämmelserna om fordonsförarens arbets- och vilotid eller fordons belastning. Överträdelse 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 lastbilsnäringsen 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.

### Motionerna

I detta sammanhang har utskottet behandlat

*dels* den under den allmänna motionstiden väckta motionen 1972: 254 av herrar Johnsson i Blentarp (s) och Jönsson i Arlöv (s) vari hemställdes att riksdagen hos Kungl. Maj:t anhåller om sådan ändring i länsstyrelsernas tillståndsgivning för beställningstrafik med buss att den endast omfattar företag som bedriver kollektivlinjetrafik,

*dels* den likaledes under den allmänna motionstiden väckta motionen 1972: 529 av herr Levin (fp) vari föreslagits att riksdagen beslutar hemställa hos Kungl. Maj:t att sådana tillägg göres i författningar, som reglerar tillståndsgivning för yrkesmässig trafik, att motionens syfte tillgodoses,

*dels* motionen 1972: 1665 av herr Dahlgren m. fl. (c, fp, m) vari hemställdes att riksdagen 1. i princip godtar förslaget till förordning om automobilskattetillägg men beslutar att i vad avser gods vars vikt inte tillfredsställande kan uppskattas ikraftträdandet uppskjuts till dess att tillförlitliga lastindikatorer finns att tillgå, samt 2. uttalar att bärigheten på vägar med lägre bärighet än 10/16 ton utmärkes på lämpligt sätt,

*dels* motionen 1972: 1666 av herr Lothigius m. fl. (m) vari hemställdes att riksdagen i anledning av Kungl. Maj:ts proposition 1972: 81 uttalar, att kommunala taxibolag endast bör få bildas efter frivilliga överenskommelser mellan berörda taxiägare å den ena sidan och berörda kommuner å den andra,

*dels* motionen 1972: 1667 av herr Persson i Heden m. fl. (c) vari hemställdes att riksdagen 1. hos Kungl. Maj:t framhåller att utvidgningen av linjetrafikbegreppet begränsas till att omfatta endast s. k. veckosluts- trafik med karaktär av linjetrafik, samt 2. som sin mening ger Kungl. Maj:t till känna vad som anförts i motionen om yrkesmässig trafik med personbil,

*dels* motionen 1972: 1668 av herr Sellgren m. fl. (fp) vari hemställdes att riksdagen vid sin behandling av proposition 1972: 81 måtte beakta vad i motionen anförts beträffande tolkningen av § 12 i YTF,

*dels* motionen 1972: 1669 av herr Sundelin (s) vari hemställdes att riksdagen dels vid godkännande av principerna om automobilskattetillägg

och återkallelse av trafiktillstånd för vissa förseelser framhåller svårigheterna att undvika oavsiktliga lastöverträdelser intill dess lastindikatorer utvecklats och tagits i bruk och därför dels i skrivelse till Kungl. Maj:t anhåller att vid utformningen av grunderna för uttagande av automobilskattetillägg hänsyn tas till angivna svårigheter och här förut gjorda yrkanden angående avgiftens omfattning, anknytning till fordon i stället för ägare och enhetligt avdrag för enkelaxel så att bestämmelserna såvitt möjligt kommer att uppfattas som rättvisa och lämpliga, dels i skrivelse till Kungl. Maj:t anhåller om förslag till ny YTF, som innehåller enhetliga regler för all trafik för godsbefordran,

*dels* motionen 1972: 1670 av herr Torwald (c) vari hemställt att riksdagen måtte ge Kungl. Maj:t till känna vad i motionen anförts (rörande vissa arbetsuppgifter med automobilskattetillägget),

*dels* motionen 1972: 1676 av herr Eriksson i Arvika (fp) vari hemställt att riksdagen beslutar att ikraftträdandet av förordningen om automobilskattetillägg i vad avser last av gods vars vikt inte tillfredsställande kan uppskattas uppskjutes till dess tillförlitliga metoder att bedöma vikten utvecklats,

*dels* motionen 1972: 1677 av herr Hallgren (vpk) vari föreslagits att riksdagen hos regeringen hemställer om en skyndsam prövning av erforderliga konkreta åtgärder i syfte att utveckla och vidga det statsägda trafikföretaget Svelast, att jämväl pröva frågan om förutsättningar för skapandet av kooperativt organiserade större företagsenheter samt övriga tänkbara åtgärder i syfte att främja omstruktureringen inom åkeribranschen,

*dels* motionen 1972: 1678 av herr Magnusson i Kristinehamn m. fl. (vpk) vari föreslagits att riksdagen med bifall till de i proposition 1972: 81 föreslagna ändringarna i förordningen (1940: 910) angående yrkesmässig automobiltrafik m. m. (YTF) fogar uttalandet, att länsstyrelserna vid fall av uppenbar osund konkurrens från busstrafikföretag, som bedriver beställningstrafik, sådant tillstånd må återkallas,

*dels* motionen 1972: 1679 av Sellgren m. fl. (fp, c) vari hemställt att riksdagen ger Kungl. Maj:t till känna vad i motionen anförts beträffande beställningstrafik med personbil.

## Yttrande

För att få förslagen i vad avser automobilskattetillägget och därmed också motionerna 1972: 1665, 1972: 1669, 1972: 1670 och 1972: 1676 närmare belysta har trafikutskottet inhämtat yttrande från skattcutskottet i frågan (bil. 5).

## Utskottet

I propositionen lämnas bl. a. en redovisning av yrkestrafikutredningens betänkande Lastbil och taxi (SOU 1971: 34) jämte de över betänkandet avgivna remissyttrandena. Med utgångspunkt härifrån framläggas förslag om vissa åtgärder avseende lastbils-, taxi- och busstrafiken, m. m. Under resp. avsnitt i det följande behandlar utskottet de sålunda framlagda förslagen samt de i berörda frågor väckta motionerna.

### *Överträdelse av vissa vägtrafikbestämmelser*

Överträdelser av olika vägtrafikbestämmelser har enligt propositionen negativa effekter både genom att de innebär åsidosättande av väsentliga trafiksäkerhetsintressen och genom att de verkar i riktning mot en snedvridning av utvecklingen på transportmarknaden. Lastbilsföretag kan sålunda göra trafikekonomiska vinster genom att bryta mot föreskrifterna i vägtrafikförordningen (VTF) om arbets- och vilotid, om fordons belastning och om färdhastighet. Överträdelserna kan sammanhånga 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 trafiksäkerhetskänseende av att angivna bestämmelser överträds. Till detta kommer bl. a. att föreskrifterna om arbets- och vilotid har en väsentlig arbetsocial betydelse. Utredningen framhåller vidare önskvärdheten av att de åtgärder som vidtas för att begränsa överträdelsernas omfattning riktar sig mot både yrkesmässig och icke yrkesmässig trafik.

Det av utredningen framlagda materialet rörande överträdelserna av bestämmelserna om arbets- och vilotid och av belastningsbestämmelserna samt de av rikspolisstyrelsen tillhandahållna uppgifterna om rapporterade förseelser mot sistnämnda bestämmelser ger enligt departementschefen klart stöd för slutsatsen att antalet överträdelser ligger på en nivå som inte kan accepteras från vare sig trafikpolitiska eller trafiksäkerhetsmässiga synpunkter. Utskottet delar helt denna uppfattning.

I vad gäller bestämmelserna om arbets- och vilotid avser departementschefen föreslå sådan ändring av VTF i fråga om ansvarsbestämmelserna för arbetsgivare att han döms om han inte visar att förseelsen berott på omständigheter som han inte kunnat råda över. Även i fråga om belastningsbestämmelserna finner departementschefen — i motsats till utredningen — att kraven på fordonsägaren kan skärpas utan att man fördenskull behöver införa ett strikt ägaransvar. Detsamma anses också gälla i fråga om fordonsägares ansvar för överträdelse av förbud enligt 54 a § mot trafik med tyngre fordon i vissa fall. Vidare

förordas 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 maximitlast.

I anslutning härtill tar departementschefen upp frågan om införande i Sverige av en särskild avgift vid överbelastning av samma slag som fr. o. m. den 1 februari i år införts i Norge.

När det gäller att bedöma lämpligheten från principiell synpunkt av en sådan avgift erinras först 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. Vidare erinras 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 tillhandahållandet av vägtjänster för ett fordon. Den sistnämnda aspekten anses från trafikpolitisk synpunkt vara väsentlig.

Mot bakgrund av vägtrafikbeskattningens angivna funktioner fastslås att överlasterna, förutom allvarliga risker från trafiksäkerhetssynpunkt, innebär dels ett undandragande av vägtrafikskatt, dels — vilket i detta sammanhang bedömts särskilt betänkligt — 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. Med hänsyn bl. a. härtill har departementschefen funnit vägande skäl tala för införandet av den förutnämnda särskilda avgiften.

I avvaktan på den allmänna översyn av lagstiftningen om vägtrafikbeskattningen, som avses ske på grundval av bilskatteutredningens slutbetänkande, anses bestämmelserna om den särskilda avgiften, lämpligen kallad automobilskattetillägg, böra 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 anledning av den sålunda föreslagna avgiftens anknytning till automobilskatten och dess författningsmässiga reglering har utskottet funnit det lämpligt att i berörda delar inhämta yttrande från skatteutskottet.

Sistnämnda utskott har därvid framhållit att avgiften knappast i något avseende kan jämföras med övriga skattetillägg. Det skulle därför vara vilseledande att i förevarande fall använda benämningen automobil-

skattetillegg. Förutsättningen för att avgiften skall betraktas som ett skattetillegg är enligt utskottets mening att avgiften står i viss bestämd relation till det skattebelopp som undandragits eller kunnat undandragas genom förfarandet. Vägtrafikbeskattningen bygger på en kombination av vikt och väglängd, och fordonsbeskattningen är än så länge helt kombinerad med en drivmedelsbeskattning, där skatteavvägningen bestämts med utgångspunkt i samtliga dessa faktorer. Utskottet finner att avgiften i första hand bör betraktas från trafikpolitiska synpunkter — med tonvikt på trafiksäkerhet och konkurrensneutralitet — och inte som en sanktion mot försök till undandragande av skatt. Om man följer förslaget i propositionen skulle vidare automobilskattetillegget, med hänsyn bl. a. till departementschefsuttalandet beträffande vägkostnadsansvaret i dessa fall, närmast bli att anse som en utvidgning av automobilskatten och således kunna bli avdragsgill vid inkomstbeskattningen. Detta skulle i praktiken kunna medföra att den prohibitiva effekten genom avdragsrätten sannolikt skulle reduceras till ungefär hälften. Enligt vad utskottet erfarit har en sådan verkan inte varit avsedd.

Skatteutskottet förordar under hänvisning härtill att förordningen om automobilskattetillegg i stället benämns — förslagsvis — ”Lag om särskild avgift för överlast” och att författningstexten ändras i överensstämmelse härmed. Författningsförslaget bör vidare kompletteras med en bestämmelse av innebörd att avgiften inte är avdragsgill vid inkomstbeskattningen.

Trafikutskottet tillstyrker för sin del den föreslagna avgiften men avsluter sig beträffande dess utformning till skatteutskottets uppfattning i nu angivna delar. Avgiften bör sålunda inte karakteriseras som en skatt eller tillägg till skatt utan som en särskild avgift för överlast. Vidare bör, lämpligtvis i kommunalskattelagen, en kompletterande föreskrift införas om att avgiften inte är avdragsgill vid inkomstbeskattningen. Slutligen blir något tillägg till bestämmelserna i automobilskattemedelsförordningen under angivna förutsättningar ej erforderligt.

De av utskottet i anledning härav föreslagna ändringarna framgår av de vid detta betänkande fogade bilagorna 2 och 4.

Vid utformningen av avgiftssystemet har de norska reglerna i stort sett ansetts lämpade som förebild. Detta innebär bl. a. att man genom de särskilda avdrag från överlasten, som görs innan avgiften bestämts, sökt undvika 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 procent. I fråga om lättare fordon är marginalerna givetvis ännu

större, eftersom avdragen är bestämda till vissa, i kilogram angivna värden oavsett fordonsstorlek.

Med hänsyn till de svenska bruttoviktsbestämmelserna förordas dock den utformningen att avgiften bestäms med hänsyn till såväl axel- och boggitrycks- som bruttoviktsbegränsningarna.

I anledning av departementschefens förslag har i motionerna 1972: 1665 och 1972: 1676 yrkats att beträffande gods — vars vikt inte tillfredsställande kan uppskattas — ikraftträdandet uppskjuts till dess tillförlitliga lastindikatorer finns att tillgå. I förstnämnda motion har dessutom yrkats att den förhöjda avgiften vid återfallsförseelse knyts till fordonet och ej till ägaren. Vidare har i motionen 1972: 1669 yrkats att riksdagen vid godkännandet av principerna om automobilskattetillägg och återkallelse av trafikillstånd för vissa förseelser framhåller svårigheterna att undvika oavsiktliga lagöverträdelser intill dess lastindikator utvecklats och tagits i bruk samt därför i skrivelse till Kungl. Maj:t anholder att — vid utformningen av grunderna för uttagande av automobilskattetillägg — hänsyn tas till de i motionen avgivna svårigheterna och gjorda yrkandena angående avgiftens omfattning, anknytning till fordon i stället för ägare och enhetligt avdrag för enkelaxel. Bl. a. har härvid yrkats att avgiften borde utgå för alla fordon och alltså även traktortåg.

Utskottet vill i anledning härav till en början erinra om departementschefens uttalande att författningen i och för sig borde gälla även traktortåg. Eftersom totalvikt inte anges för traktorer och eftersom släpvagnar, som dras av traktorer i klass II enligt traktorskatteförordningen (1969: 29), inte är registrerade, skulle en sådan utvidgning kunna leda till svårigheter i tillämpningen. Departementschefen 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 avses ställningstagandet skola omprövas, vilket även utskottet finner riktigt.

Departementschefen har vidare framhållit att fordonsägarna genom att överträda belastningsbestämmelserna kan 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 enligt departementschefen betydelse vid en trafikekonomisk bedömning av de vinster som uppkommer för fordonsägaren genom ifrågavarande överträdelser. Värdet med en särskild avgift vid överlast ligger i att man — oberoende av frågan om straffansvar — kan neutralisera dessa vinster. Genom att det straff-

rättsliga sanktionssystemet verkar vid sidan av avgiftssystemet kan det inte med fog hävdas att det senare på något sätt legaliserar överlasterna.

Vid fastställandet av avgifternas storlek är det enligt propositionen inte fråga om att utkräva ett kostnadsansvar och därigenom prissätta överträdelsen utan att motverka den från trafikpolitisk synpunkt oacceptabla överbelastningen. Med hänsyn härtill anses avgiften också kunna bestämmas schablonmässigt, vilket även enligt utskottets uppfattning framstår som en lämplig metod. Dock finner utskottet — i motsats till departementschefen — att den förhöjda avgift, som skall påföras vid återfall — bör anknytas till det aktuella fordonet. Härav föranledd ändring i de föreslagna reglerna framgår av bilaga 2 (5 § andra stycket).

Såsom i propositionen understrukits undviks genom de särskilda avdrag från överlasten, som görs innan avgiften bestäms, att avgiftsbiläggning sker i fråga om överträdelser som kan ha sin grund i svårigheter att exakt beräkna *vikten av fordonets last*.

Departementschefen förklarar sig i anslutning härtill vara medveten om svårigheterna att närmare bestämma lastvikten utan vägning, även om han anser att dessa svårigheter betydligt överdrivits. 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 anses sannolikt också bidra till en bättre efterlevnad av belastningsbestämmelserna och dessutom ge möjligheter att sänka eller kanske slopa grundavdragen i fråga om beräkning av avgiftspliktig överlast.

Departementschefen avser att föreslå Kungl. Maj:t att statens vägverk får i uppdrag att undersöka de olika möjligheter som finns i fråga om lastindikatorer och annan vägningsutrustning för såväl det befintliga som det tillkommande fordonsbeståndet och avge förslag till lämpliga åtgärder för att påskynda utvecklingen. Utskottet finner det vara mycket angeläget att så sker samt att arbetet bedrivs med största möjliga skyndsamt.

Av utskottets ställningstagande följer att utskottet — utom i vad avser den förhöjda avgiftens anknytning till det aktuella fordonet — inte kan biträda de förut nämnda motionsyrkandena. Utskottet förutsätter dock att utvecklingen på området följs med största uppmärksamhet av Kungl. Maj:t samt att därest så befinnes påkallat — förslag till erforderliga justeringar i avgiftssystemet föreläggs riksdagen.

Utskottet har vid sin ingående prövning av avgiftsfrågan och där-

med sammanhängande förhållanden funnit sig i övriga nu ej berörda delar kunna godta departementschefens förslag.

Vad departementschefen under förevarande avsnitt eljest anført har inte gett utskottet anledning till erinran eller särskilt uttalande.

Utskottet har inte funnit tillräcklig anledning föreligga att från riksdagens sida — såsom i motionen 1972: 1665 yrkats — göra ett särskilt uttalande rörande utmärkningen av bärigheten på vägar med lägre bärighet än 10/16 ton. Utskottet utgår nämligen från att vederbörande myndigheter med uppmärksamhet följer frågan om behovet härav samt vidtar eventuellt erforderliga åtgärder. I detta sammanhang vill utskottet framhålla att särskild utmärkning synes böra ske i de fall då för viss väg eller vägsträcka nedsättning av bärigheten skett till följd av försämrad framkomlighet på grund av exempelvis tjälskador eller väg-ombyggnad. Utskottet förutsätter vidare att i de lokala trafikföreskrifterna behovet av dispensmöjligheter för bl. a. oljetransporter beaktas.

Ej heller har utskottet funnit sig berett tillstyrka att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t anhåller om förslag till ny YTF som innehåller enhetliga regler av det slag som i motionen 1972: 1669 förordats för all trafik för godsbefordran. Dock förutsätter utskottet att en allmän omarbetning och modernisering av författningen kommer till stånd.

Enligt 8 § i förslaget till lag om överlastavgift skall gälla att i fråga om bil, som är registrerad här i landet, eller släpvagn, som drages av sådan bil, avgiften för överlast skall påföras genom beslut av länsstyrelsen i det län där den i bilregistret antecknade ägaren av bilen har sin adress enligt bilregistret. I fråga om andra fordon påføres tillägget av länsstyrelsen i Stockholms län. Föreskriften härom motiveras enligt vad utskottet erfarit av praktiska och allmänt administrativa skäl och föranleder ingen erinran från utskottets sida. Härav följer att utskottet avstyrker motionen 1972: 1670 i vilken föreslagits att berörda arbetsuppgifter skall handhas av länsstyrelsen i Hallands resp. Norrbottens län.

#### *Yrkesmässig godsbefordran*

Av propositionen framgår att yrkesmässig beställningstrafik för gods-befordran, dvs. åkerirörelse, får bedrivas endast efter länsstyrelsens tillstånd. Tillståndsgivningen föregås av en prövning av sökandens lämplighet. Den behovsprövning som finns kvar i fråga om trafik med tyngre fordon har som ett led i genomförandet av den statliga trafikpolitiken uppmjukats. Yrkestrafikutredningen anser att nyetablering inom den yrkesmässiga lastbilstrafiken i betydande utsträckning skett utan föregående planering. Följden har blivit en ogynnsam sammansättning av fordonsparken och en snedvridning av förutsättningarna

för branschens utveckling. Verksamheten bör därför bedrivas i större fast organiserade företag eller sammanslutningar, som konkurrerar med varandra genom effektivitet och planering och inte genom pris-sättning, som i många fall sker utan hänsyn till gällande trafikföreskrifter och behovet av rimlig ersättning för eget arbete. Utredningens resonemang utmynnar i att aktiebolag är den företagsform som i princip är den lämpligaste.

Departementschefen ansluter sig till uppfattningen att företagskoncentrationen ger möjligheter till rationaliseringsvinster bl. a. genom effektivare planering och organisation. Det anses därför finnas fog för åsikten att en omstrukturering mot större, fastare organiserade företag skulle kunna medföra att antalet överträdelser av vägtrafikbestämmelser minskar och att trafiksäkerhetskraven tillgodoses bättre. Departementschefen framhåller emellertid att dessa bedömningar inte har en så allmän giltighet, att man tvångsvis skall styra utvecklingen mot företagskoncentration. Det finns vidare på transportmarknaden behov även av mindre företag, och koncentrationen skulle därför — om den ges generell räckvidd — i viss utsträckning motverka konsumenternas intressen.

Sammanfattningsvis uttalar departementschefen att man bör eftersträva företagsenheter, som är anpassade efter sina resp. marknader och som har en tillräcklig ekonomisk bärkraft. Avgörande för om företaget kan drivas efter ekonomiskt sunda principer är inte enbart företagets storlek. Även det mindre företaget kan ha en rationell planering och en god ekonomisk grund och erbjuda tillfredsställande anställningsförhållanden.

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 vidtagas mot olaga yrkesmässig trafik. Det föreslås få ankomma på Kungl. Maj:t att meddela de anvisningar som behövs för den utbyggda lämplighetsprövningen. 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.

De föreslagna författningsbestämmelserna torde f. ö. i och för sig innebära möjlighet att införa ekonomisk lämplighetsprövning för all yrkesmässig trafik.

Utredningen behandlar vidare kreditrestriktioner i fråga om avbetalningsköp vid yrkesmässig försäljning av lastbilar, tyngre än 1 800 kg, och släpfordon. I anslutning härtill redovisar departementschefen vissa överväganden beträffande långtidsuthyrning, s. k. leasing. Departements-

chefen finner det inte meningsfullt att införa restriktioner i fråga om avbetalningshandeln med nyssnämnda fordon så länge möjlighet finns att genom leasing åsidosätta restriktionerna. För att få vissa problem, som sammanhänger med leasing, belysta avser departementschefen att begära Kungl. Maj:ts bemyndigande att tillkalla en särskild sakkunnig för utredning av berörda problem. Resultatet av denna utredning anses böra avvaktas innan ställning tas till berörda frågor.

Departementschefens sålunda framlagda förslag finner utskottet välmotiverade och tillstyrker desamma liksom vad departementschefen i övrigt anfört. Utskottet vill i anslutning härtill kraftigt understryka departementschefens uttalande att länsstyrelsens prövning givetvis inte får innebära en faktisk återgång till behovsbedömning med nyetableringskontroll.

Utskottet finner för sin del vidare att lastbilsföretagen bör utvecklas efter sina marknadsmässiga förutsättningar. Den utbyggda lämplighetsprövning, som föreslås vid nyetablering, och de föreslagna vidgade möjligheterna att återkalla tillstånd till yrkesmässig trafik synes utskottet utgöra lämpliga åtgärder för att uppnå de med propositionen i denna del avsedda syftena. Utskottet avstyrker därför yrkandena i motionen 1972: 1677 om en prövning av erforderliga konkreta åtgärder i syfte att utveckla och vidga det statsägda *trafikföretaget Svelast* och jämväl pröva frågan om förutsättningar för skapandet av kooperativt organiserade större företagsenheter samt övriga tänkbara åtgärder i syfte att främja omstrukturering inom åkeribranschen.

#### *Yrkesmässig trafik med personbil*

Yrkestrafikutredningen anser att de hitillsvarande principerna för tillståndsgivning — med personliga enbilstillstånd och förtur för äldste förare — från allmänt företagsckonomiska synpunkter ogynnsamt påverkar taxinäringens möjligheter till rationalisering. Detta har i sin tur inverkat ofördelaktigt på taxesättning och lönsamhet. Taxinäringen har vidare enligt utredningen 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. Utredningens förslag innebär i princip att beställningskontoren ombildas till aktiebolag och att tillstånden överförs till dessa bolag som skall ägas av de tidigare tillståndshavarna. I de största tätorterna skall enligt utredningen bildas flera bolag som i sin tur förutsätts samarbeta genom särskilda förvaltningsbolag. Glesbygderna berörs ej i första hand av förslaget. Utredningen förutsätter vidare att trafiknämnderna — för att samhället skall beredas insyn i taxinäringen — skall utse en representant i taxibolagens eller förvaltningsbolagens styrelse.

Departementschefen påpekar att taxinäringens förutsättningar är olika i tätortsområdena och i glesbygderna. De lokala förhållandena varierar så mycket att det inte nu anses vara möjligt att mera generellt ange efter vilka grunder prövningen av taxifrågorna bör ske. Departementschefen framhåller det angelägna i att utvecklingen samordnas med den kommunala trafikplaneringen. I detta syfte föreslås arrangemang 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. Kommun kan sålunda 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. I andra fall kan kommun 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. Givetvis kan initiativet till en sådan företagsbildning också tas från taxisidan. Kommun kan också i särskilda fall vilja driva trafiken inom sitt område genom ett eller flera av kommunen helägda bolag.

Den överblick som krävs för att pröva de lämpliga formerna för taxitrafiken med hänsyn till den lokala trafikförsörjningen samt den intresseavvägning som vid företagsbildningen bör ske med hänsyn till de tidigare tillståndshavarna och de anställda motiverar enligt departementschefen att prövningen av överlåtelse av tillstånd och meddelande av nya och återkallelse av äldre tillstånd t. v. förläggs hos Kungl. Maj:t. Departementschefen förordar alltså att kommun som för genomförande av en mera total lösning av trafikproblemen inom kommunen behöver få till stånd sådan ändring i fråga om taxitrafiken som inte rymms inom nuvarande principer för trafiknämndernas verksamhet skall kunna påkalla Kungl. Maj:ts prövning av frågan. 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, likaledes på framställning av kommunen om återkallelse av tidigare tillstånd. Inlösen bör därvid ske mot ersättning enligt samma principer som gäller vid kommuns övertagande av busstrafik. Ersättningsskyldigheten bör åvila kommunen och fastställandet av ersättningen bussvärderingsnämnden, vars namn föreslås ändrat till buss- och taxivärderingsnämnden. I andra fall än dem som berörts här bör tillståndsgivningen liksom hittills handhas av trafiknämnderna med tillämpning av gällande grunder.

Utskottet har ingen erinran mot vad departementschefen sålunda anfört rörande företagsstrukturen inom taxinäringen. Utskottet tillstyrker jämväl vad departementschefen föreslagit om stationsort, rätt att trans-

portera gods som medförs av passagerare och godkännandet av taxibil.

I motionen 1972: 1679 har yrkats att riksdagen ger Kungl. Maj:t till känna vad i motionen anförts beträffande beställningstrafik med personbil. Motionärerna utgår från att tillstånd för kommunerna att i bolagsform engagera sig i taxirörelse endast ges då ingen annan form för en lämplig integration emellan taxitrafik och övrig kollektivtrafik är möjlig eller praktisk. Enligt motionärernas mening bör vidare en mera flexibel gränsdragning i fråga om begreppet stationsort tillämpas för att undvika en försämring av tillgången till taxitrafik på landsbygden. Samma yrkanden finns i motionen 1972: 1667.

Även utskottet förutsätter att tillstånd för kommuner att bilda taxibolag endast undantagsvis skall komma i fråga. Av departementschefens yttrande framgår också att så avses bli fallet. I propositionen uttalar departementschefen sålunda att kommun i särskilda fall — med hänsyn till speciella krav i fråga om taxitrafikens utformning eller till svårigheten att få önskemålen tillgodosedda genom andra arrangemang — kan vilja driva trafiken inom sitt område genom ett eller flera av kommunen helägda bolag. Motionerna 1972: 1679 och 1972: 1667 avstyrks därför i denna del. Genom det anförda torde även syftet med det i motionen 1972: 1666 framställda yrkandet — att kommunala taxibolag endast bör få bildas efter frivilliga överenskommelser mellan taxiägare och kommuner — till väsentlig del vara tillgodosett. Jämväl sistnämnda motion avstyrks därför i berörd del.

I fråga om stationsort för taxi delar departementschefen utredningens uppfattning att stationsorterna i princip bör omfatta större områden än som nu är fallet. Därmed vill departementschefen dock icke ha sagt att just trafiknämndområdet generellt skulle innebära den lämpligaste avgränsningen. Vad som bör vara stationsort för viss trafik får avgöras beträffande varje område för sig med hänsyn till de särskilda förhållandena i fråga om lokalisering av boende och näringsliv och till andra faktorer, som bestämmer transportbehoven. Departementschefen förordar större flexibilitet än utredningen föreslagit beträffande stationsområdets geografiska avgränsning. Med hänsyn härtill finner utskottet yrkandet i motionen 1972: 1667 i denna del tillgodosett och någon särskild framställning i ämnet från riksdagens sida följaktligen ej påkallad. Utskottet vill emellertid betona vikten av att gränsdragningen ej får innebära en försämring av tillgången till taxi på landsbygden. Särskilt beaktande i sammanhanget kräver försörjning med taxitrafik i landsbygd.

I sistnämnda motion har vidare framhållits att eventuell kommunal representation bör ifrågakomma endast om nya företag i form av bolag eller ekonomisk förening anses böra komma till stånd. Då kommun författningsenligt ej har möjlighet att tvångsvis erhålla representation i

existerande bolag eller föreningar saknar frågan aktualitet, varför motionen avstyrks jämväl i denna del.

I den vid början av årets riksdag väckta motionen 1972: 529 har bl. a. hemställts om sådan reglering i författningarna att icke ordinarie utövare av taxiverksamhet inte skall ha rätt att på fordon, i firmanamn, i reklamsammanhang eller eljest i anslutning till verksamheten begagna benämningen taxi eller sammansättningar i vilka taxi ingår. Den "piratverksamhet" som enligt motionären förekommer på taxiområdet kräver även enligt utskottets uppfattning beaktande. För utövande av taxiverksamhet erfordras dock trafiktillstånd varför laglig möjlighet att hindra missbruk redan finns. Utskottet har därför ej funnit sig berett att tillstyrka motionen men förutsätter att frågan uppmärksam följs samt att Kungl. Maj:t vidtar härav eventuellt föranledda åtgärder.

#### *Yrkesmässig trafik med buss*

Departementschefen konstaterar att utvecklingen inom busstransportsektorn lett till osäkerhet beträffande tillämpningen och innebörden av vissa bestämmelser. Gränsdragningen mellan linjetrafik och beställningstrafik har sålunda vållat problem av trafikpolitisk betydelse. Personbefordran med buss bedrivs nämligen 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.

I 4 § YTF 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.

Svårigheten att närmare bestämma gränsdragningen kan enligt departementschefen möta i fråga om busstransporter som ingår såsom en del i ett större researrangemang. Linjetrafikens uppgift är, säger departementschefen, inte endast 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. Det anförda föreslås 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 när den ingår som ett led i en längre transport.

I likhet med Kungl. Maj:t finner utskottet angeläget att linjetrafik som behövs för tillgodoseende av tillfredsställande transportförsörjning skyddas. Lika angeläget finner utskottet emellertid vara att gränsdragningen mellan linjetrafik och beställningstrafik görs så otvetydig att tve-

kan om linjetrafiktillstånd krävs för viss trafik inte behöver uppkomma hos researrangörer och innehavare av busstrafik.

I motionen 1972: 1667 anføres, såvitt nu är i fråga, att förslagen i propositionen rörande gränsdragningen mellan linjetrafik och beställningstrafik innebär, att linjetrafikbegreppet utvidgas till att omfatta en betydande del av den nuvarande beställningstrafiken. I den mån detta innebär att den s. k. veckoslutstrafiken regleras så att negativa effekter för linjetrafiken undviks, har motionärerna inga invändningar. I motionen görs emellertid gällande att även viss beställningstrafik skulle komma att infogas under linjetrafikbegreppet i sådan omfattning att resebyråföretag och andra researrangörer skulle tvingas att i betydande omfattning förvärva tillstånd till linjetrafik eller bli hänvisade till att utnyttja befintlig linjetrafik för mera regelbundet återkommande researrangemang. Utflykts- och turistresor av typ "Heldag Kolmårdens djurpark", "En vecka skånska slott och herresäten" och "Värmland runt 3 dagar" nämns som exempel på arrangemang som skulle kräva linjetrafiktillstånd. Mera lokalt betonade resor, t. ex. kyrkbussar och sightseeingturer liksom buss- eller taxianslutningar för gruppresor till charterflyg, båtar, hotell m. m. berörs också, enligt motionärerna, av förslagen i propositionen.

I anslutning härtill må anföras att i fråga om gränsdragningen mellan linjetrafik och beställningstrafik departementschefen tar upp två frågor, nämligen dels hur viss anslutningstrafik till andra transportmedel, främst båt och flyg, bör bedömas, dels frågan om vilken turtäthet som skall krävas för att trafiken skall anses vara regelbunden.

I vad först gäller frågan om innebörden av kravet på regelbundenhet, vars uppfyllande utgör en av förutsättningarna för att linjetrafik skall anses föreligga, vill utskottet erinra om att departementschefen endast lämnar en beskrivning av vad gällande bestämmelser innebär. I detta avseende uttalas att regelbunden trafik, när det gäller personbefordran, anses föreligga om körningarna vanligen äger rum på förut tillkännagivna eller eljest för allmänheten kända tider minst en gång varje kalendervecka under en längre tid. Utskottet kan inte finna någon anledning att nu föreslå ändring av det regelbundenhetsbegrepp som gäller f. n. och som gällt sedan YTF:s tillkomst. Innebörden av detta begrepp torde ha betydelse främst för den s. k. veckoslutstrafiken och inte beröra de andra slag av researrangemang som motionärerna lämnar exempel på. De exemplifierade researrangemangen torde inte vara av sådant slag att de — med tillämpning av nuvarande bestämmelser och praxis — omfattas av begreppet linjetrafik. Det framstår emellertid som angeläget att de oklarheter i fråga om gränsdragningen, som följer av nuvarande bestämmelser, undanröjs så att det klarare framgår i vad mån nyssnämnda researrangemang kräver linjetrafiktillstånd. Avgörande frågeställningar, särskilt för resebyråbranschen, är ofta vem som skall

anses utöva viss trafik eller hur en busstransport, som ingår i ett större researrangemang med t. ex. övernattnig, måltider och/eller sightseeing, bör behandlas. Nu gällande YTF lämnar här ingen direkt vägledning, och osäkerheten i bedömningen har betydelse i fråga om bl. a. de researrangemang som nämns i motionen 1972: 1667.

Utskottet finner det i hög grad angeläget att här berörda frågor blir föremål för en snar prövning hos Kungl. Maj:t samt att förslag i ämnet efter vederbörlig remissbehandling föreläggs riksdagen. Vad utskottet häröfver anför bör av riksdagen ges Kungl. Maj:t till känna.

Av de i motionen 1972: 1667 angivna exemplen berörs endast buss- eller taxianslutningar för gruppresor till charterflyg eller båt av den föreslagna ändringen i 4 § YTF. Departementschefen uttalar i anslutning till ändringsförslaget, att han finner det självklart att linjetrafikens uppgift bl. a. är att ombesörja de transporter som allmänheten behöver för att få anslutning till ett annat transportmedel, t. ex. båt eller flyg. Samma mening kommer till uttryck i motionen 1972: 1668, vari förslaget till ändring i 4 § YTF inte möter någon invändning.

Utskottet delar den uppfattningen som framförts i propositionen och i motionen 1972: 1668. Utskottet tillstyrker alltså den av departementschefen förordade ändringen av 4 § YTF.

I fråga om trafik, som f. n. ej kräver linjetrafiktillstånd men för vilken sådant tillstånd erfordras efter det att tillägget till paragrafen trätt i kraft, bör Kungl. Maj:t anpassa ikraftträdandet på sådant sätt att vederbörande trafikutövare kan få frågan om linjetrafiktillstånd prövad utan att trafiken i fråga dessförinnan behöver avbrytas.

I motionen 1972: 254 har yrkats att riksdagen hos Kungl. Maj:t anhåller om sådan ändring i länsstyrelsernas tillståndsgivning för beställningstrafik med buss att den endast omfattar företag som bedriver kollektivlinjetrafik. Som motivering härför erinrar motionärerna om nu gällande förhållanden, som innebär att kommuner och landsting inom områden, där kollektivlinjetrafik ej kan bedrivas lönsamt, i stor utsträckning få lämna bidrag. För att få ekonomisk bärighet av kollektivlinjetrafik förekommer olika former av samordning av denna trafik med skolskjuts- och beställningstrafik. Denna för samhället ekonomiskt fördelaktiga samordning synes emellertid enligt motionärerna bli allt svårare att få till stånd, då trafiken i en ökande omfattning handhaves av företag som endast bedriver beställningstrafik och härigenom den mest lönsamma delen tas från dem som bedriver kollektivlinjetrafik på olönsamma linjer. Beställningstrafik med buss anses därför förbehållas företag som bedriver kollektivlinjetrafik med skoltransportbussar som komplement.

Departementschefen berör i propositionen även dessa frågor och framhåller därvid den betydelse som skolskjutsningen, främst i glesbygdsom-

råderna, har såsom underlag för taxinäringen. Detta anses i stor utsträckning gälla även i fråga om busslinjetrafiken. Skolskjutsningen bildar på många håll ett väl utbyggt kommunikationsnät som kan tillgodose även andra transportbehov. Samtidigt kan dock den situationen uppkomma att genom sättet för dess anordnande grunden för befintlig linjetrafik rycks undan eller försvagas.

Lösningen på de problem som härvid kan uppkomma är enligt departementschefen 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 anses också vara att förutse i takt med den kommunala trafikplaneringen.

Utskottet delar i princip departementschefens uppfattning härvidlag. Med hänsyn till det anförda och då härigenom motionärernas syfte i väsentliga avseenden synes kunna tillgodoses finner utskottet någon särskild åtgärd i ämnet från riksdagens sida ej påkallad. Utskottet vill dock i anslutning härtill understryka det angelägna i att vid den trafikplanering, varom här är fråga, sådana lösningar eftersträvas att skolungdomens resvägar och -tider i möjligaste mån förkortas.

I motionen 1972: 1668 har yrkats att riksdagen vid sin behandling av propositionen måtte uttala att förtursrätt till linjetrafiktillstånd enligt 12 § YTF inte skall utgöra hinder för att även annat företag ges tillstånd för trafik på samma sträcka. Med hänsyn till det uttalande departementschefen gjort i frågan och som motionärerna också åberopat finner utskottet något riksdagens uttalande ej erforderligt och avstyrker därför motionen i denna del. Utskottet vill liksom departementschefen understryka det angelägna i att vid meddelandet av tillstånd avvägningen mellan olika företag som önskar trafikera samma vägsträckor 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. Vidare vill utskottet betona vikten av att formella ändringar i tillståndsgivningen inte får medföra att transportförsörjningen försämras för den stora grupp veckoslutsresenärer, exempelvis värnpliktiga, som eljest ej skulle ha valt tågförbindelse även om veckoslutstrafik med buss ej funnits. Konsumenternas intresse av billiga resor bör i största möjliga utsträckning iaktas vid prövning enligt 12 § YTF.

I motionen 1972:1678 har yrkats att riksdagen till de föreslagna ändringarna i YTF fogar det uttalandet, att länsstyrelserna vid fall av uppenbar osund konkurrens från busstrafikföretag, som bedriver beställningstrafik, skall kunna återkalla sådana tillstånd. Utskottet vill emellertid framhålla att osund konkurrens företag emellan ytterligare förbyggs av de föreslagna bestämmelserna om trafiktillstånd. Sådant till-

stånd får som nämnts meddelas flera företag för samma vägsträcka. Då missbruk av tillståndet dock kan föranleda att detta jämlikt 19 § YTF indrages synes det med motionen avsedda syftet vara tillgodosett, varför motionen avstyrks.

#### *Taxor i yrkesmässig trafik*

Under denna punkt har departementschefen på förslag av trafikpolitiska delegationen förordnat att bestämmelserna om maximitaxor skall slopas i fråga om yrkesmässig trafik för godsbefordran, beställningstrafik med buss och transportförmedling.

Bestämmelserna om maximitaxor torde numera sakna praktisk betydelse. Utskottet delar därför departementschefens uppfattning i frågan och tillstyrker vad under denna punkt föreslagits.

#### *Vissa författningstekniska frågor*

YTF som i första hand är en näringsrättslig författning innehåller även vissa bestämmelser av rent trafiksäkerhetsmässig karaktär, t. ex. föreskrifter om särskilt godkännande av fordon som skall användas i yrkesmässig trafik och om krav på trafik kort för förare i sådan trafik. Det synes enligt departementschefen ändamålsenligt att dessa regler utmönstras ur YTF och i stället tas in i de vägtrafikförordningar som reglerar motsvarande förhållanden för icke yrkesmässig trafik.

Vad departementschefen sålunda förordnat föranleder ej någon crinran från utskottets sida.

Utskottet hemställer  
att riksdagen

1. avslår Kungl. Maj:ts förslag till förordning om ändring i förordningen (1922: 260) om automobilskatt,
2. i anledning av Kungl. Maj:ts förslag samt motionen 1972: 1665, i vad den avser förslag till förordning om automobilskattetillägg, och motionen 1972: 1669 — i vad den avser principerna om automobilskattetillägg, återkallelse av trafik tillstånd för vissa förseelser och utformningen av grunderna för uttagande av automobilskattetillägg — samt med avslag å motionerna 1972: 1676 och 1972: 1670 antar vid detta betänkande som bilaga 2 fogat Förslag (betecknat som utskottets förslag) till Lag om överlastavgift,
3. antar vid detta betänkande som bilaga 4 fogat Förslag till Lag om ändring i kommunalskattelagen (1928: 370),
4. avslår motionen 1972: 1665 i vad den avser utmärkning av bärigheten på vägar med lägre bärighet än 10/16 ton,
5. avslår motionen 1972: 1669 i vad den inte behandlats under punkten 2 ovan,
6. avslår motionen 1972: 1677,

7. avslår motionen 1972: 1679,
8. avslår motionen 1972: 1667 i vad den avser yrkesmässig trafik med personbil,
9. avslår motionen 1972: 1666,
10. avslår motionen 1972: 529,
11. i anledning av motionen 1972: 1667, i vad den avser veckoslutstrafik m. m., som sin mening ger Kungl. Maj:t till känna vad utskottet anfört om behovet av klarläggande av vissa problem som rör yrkesmässig trafik med buss,
12. avslår motionen 1972: 254,
13. avslår motionen 1972: 1668,
14. avslår motionen 1972: 1678,
15. som sin mening ger Kungl. Maj:t till känna vad utskottet i övrigt anfört i anledning av departementschefens förslag till kungörelse om ändring i förordningen (1940: 910) angående yrkesmässig automobiltrafik, m. m.

Stockholm den 17 maj 1972

På trafikutskottets vägnar

SVEN GUSTAFSON

*Närvarande:* herrar Gustafson i Göteborg (fp), Mellqvist (s), Dahlgren (c), Lindahl (s), Lothigius (m), Hjorth (s), Persson i Heden (c), Hugosson (s), Sellgren (fp), Håkansson (c), Magnusson i Kristinehamn (vpk), Karlsson i Malung (s), Kristiansson i Örkelljunga (s), fru Thunvall (s) och herr Komstedt (m).

### Reservationer

1. beträffande överträdelser som kan ha sin grund i svårigheter att exakt beräkna *vikten av fordonets last m. m.* av herrar Gustafson i Göteborg (fp), Dahlgren (c), Lothigius (m), Persson i Heden (c), Sellgren (fp), Håkansson (c) och Komstedt (m) som anser att

*dels* det avsnitt i utskottets yttrande som på s. 8 börjar med "Såsom i" och på s. 9 slutar med "särskilt uttalande" bort ha följande lydelse:

"Vad beträffar det strikta betalningsansvaret finns det enligt motionen 1972: 1665 anledning ifrågasätta det berättigade i sådant betalningsansvar liksom strikt ansvar i övrigt för fordonsägare. Motionärerna erinrar om att riksdagen tidigare uttalat sig om fordonsägares ansvar (3LU 1965: 34). Som exempel på fall där svårigheter vid bedömningen av frågan om överträdelse kan uppkomma har i motionen nämnts följande:

a) *felbedömd vikt* på gods, som i avsaknad av viktuppgift måste transporteras ovägt efter volym (bl. a. skogsprodukter, schakt-, jord-, grus- och stenmaterial),

b) *ojämn viktfordelning* på fordonets axlar, beroende av godsets fördelning på fordonets lastutrymme (bl. a. vid transport av slutna godsbehållare, t. ex. containers samt vid transport av skogsprodukter i ojämna längder, maskinlastad sprängsten och schaktmassor ävensom vid successiv lastning eller lossning),

c) *felaktigt angiven vikt* av godsavsändare,

d) *anställd föräres beslut* att frångå givna instruktioner angående t. ex. anvisad färdväg, ledande till att väg eller viss vägsträcka under färden överbelastas.

En hel del problem avseende svårigheterna att rätt bedöma vikt eller att kunna kontrollera uppgiven vikt skulle enligt motionärerna givetvis lösas, om vägning kunde företas vid lastningen. Då emellertid som regel varken stationära eller flyttbara vågar kan ifrågakomma vid t. ex. transport av skogsprodukter, schaktmassor m. fl. godsslag, anses någon lösning ej kunna ernås förrän lastindikatorer utvecklats. Riksdagen borde därför — med hänsyn till krav på rättssäkerhet och trygghet för den enskilde — avvakta med ställningstagande i frågan om den föreslagna särskilda avgiften till dess lastindikatorer finns utvecklade och i praktiskt bruk.

Utskottet är för sin del — i likhet med motionärerna — väl medvetet om de svårigheter som härvidlag föreligger. Som av det föregående framgår har utskottet dock funnit sig böra i princip godta det framlagda avgiftsförslaget. Också i propositionen verifieras f. ö. svårigheterna att rätt kunna bedöma eller kontrollera lastens vikt och fördelning i samband med lastningen. Som förut nämnts föreslås därför en konstruktion av avgiften med fasta avdrag (500 kg på framaxel, 1 000 kg på annan enkel axel och 1 500 kg på boggiaxel). Genom denna konstruktion blir emellertid marginalen för avgiftsfri övervikt kraftigt varierande mellan olika fordon. För lastbilar med maximilasten 1,5 ton och mindre (45 procent av antalet lastbilar i landet) blir marginalen 100 procent och större. De tyngsta och stabilaste fordonen med en lastförmåga av 10 ton och mera (12 procent av antalet) får en marginal av endast 12—15 procent.

Den kraftiga skillnaden mellan lättare och tyngre lastbilar är enligt utskottets uppfattning varken konkurrensneutral eller motiverad från trafik säkerhetssynpunkt. Marginalen för sistnämnda fordon torde vara otillräcklig inte minst vid transport av skogsprodukter, där redan standardavvikelsen 15 procent enligt skogsstyrelsen kan förekomma, innebärande att avsevärt större faktiska avvikelser uppträder. Skogsprodukter uppvisar nämligen stora viktvariationer per volymenhet beroende på växtplats, andel kärnvirke, årstid och fuktighetsgrad m. m. Liknande

problem med svårbedömbara volymvikter uppvisar t. ex. schakt-, jord-, grus- och stenmaterial.

Redan en tyngdpunktsförskjutning om 20—25 cm framåt medför, enligt motionärerna, på tyngre lastbilar 550 kg överlast på framaxeln, dvs. mer än det fasta avdraget 500 kg. Lastens korrekta fördelning över lastutrymmet anses vara ett svårt problem vid transport av stora kollin, t. ex. tullförseglade containers och vid transport av maskinlastat gods, som t. ex. skogsprodukter, schaktmassor och sprängsten. Ett oavsiktligt överskridande genom fellastning eller tyngdpunktsförskjutning av endast framaxeltrycket inom ramen för det normerade axeltrycket och för fordonet gällande bruttovikt borde därför inte föranleda ansvar i form av särskild vägavgift.

Den föreslagna avgiften framstår även enligt utskottets uppfattning som hög med beaktande av den osäkerhet som är förknippad med bedömningen av lastvikt och dess fördelning på axlar. På vägning som skall vara avgiftsgrundande måste — med hänsyn till avgiftstabellens progressiva utformning — därför under alla omständigheter höga krav på tillförlitlighet ställas.

Departementschefen förklarar sig visserligen i propositionen vara medveten om svårigheterna att närmare bestämma lastvikten utan vägning, även om han anser att dessa svårigheter betydligt överdrivits. Han förklarar sig vidare avse att föreslå Kungl. Maj:t att statens vägverk får i uppdrag att undersöka de olika möjligheter som finns i fråga om lastindikatorer och annan vägningsutrustning för såväl det befintliga som det tillkommande fordonsbeståndet och avge förslag till lämpliga åtgärder för att påskynda utvecklingen. Utskottet finner det i och för sig angeläget att så sker men måste samtidigt konstatera att erforderlig vägningsutrustning av lämpligt slag och tillräcklig omfattning dock f. n. inte finns tillgänglig.

Frågan om eventuell medverkan från andra länder att indriva i Sverige debiterade avgifter för utlandsregistrerade fordon är, som framgår av propositionen, heller inte löst ännu.

I anslutning härtill må erinras om att skatteutskottet i sitt yttrande över propositionen framhållit att det måhända är erforderligt med så kraftiga sanktioner — som i propositionen föreslagits — för att komma till rätta med överlastproblemen även om sådana åtgärder kan framstå som obilliga vid oavsiktliga överträdelser. Dessa frågeställningar sägs vidare ligga utanför utskottets kompetensområde men visa att det knappast kan göras gällande att det ekonomiska anspråket i sådant fall grundas på fordonets kostnadsansvar.

Trafikutskottet delar helt motionärernas uppfattning att tillämpningen av de föreslagna avgiftsbestämmelserna i hög grad är en fråga om rättvisa och rättstrygghet för den enskilde. Det måste sålunda även enligt utskottets mening från allmänna rättssäkerhetssynpunkter te sig stötande

att i fall av dc slag — som i det föregående berörts och där det med hänsyn jämväl till omständigheterna i övrigt skulle vara uppenbart orimligt att utkräva den föreslagna avgiften. — en sådan ändock skulle utgå.

Utskottet finner det därför vara ofrånkomligt att bestämmelserna kompletteras med en föreskrift av innebörd att eftergift av avgiften — då omständigheter av det slag som i det föregående berörts därtill föranleder — må kunna ske. I sammanhanget må nämnas att i mosvarande norska avgiftsbestämmelser en föreskrift av liknande karaktär införts.

Den av utskottet nu förordade bestämmelsen härom bör ha följande lydelse: 'Överlastavgift må eftergivas då särskilda omständigheter föreligga.' Det torde få ankomma på Kungl. Maj:t att — med beaktande av det anförda — utforma de närmare anvisningar som erfordras för tillämpningen av föreskriften i fråga.

Genom vad utskottet sålunda anförts synes syftet med motionerna 1972:1665 och 1972: 1676 samt 1972: 1669, sistnämnda motion såvitt nu är i fråga, i väsentliga delar tillgodosett."

dels utskottets hemställan under 2 bort ha följande lydelse:

"2. i anledning av Kungl. Maj:ts förslag samt motionen 1972:1665 i vad den avser förslag till förordning om automobilskattetillegg, motionen 1972: 1669 — i vad den avser principerna om automobilskattetillegg, återkallelse av trafikillstånd för vissa förseelser och utformningen av grunderna för uttagande av automobilskattetillegg — och motionen 1972: 1676 samt med avslag å motionen 1972: 1670 antar vid detta betänkande som bilaga 2 fogat förslag till Lag om överlastavgift med följande tillägg: 'Överlastavgift må eftergivas då särskilda omständigheter föreligga.'"

2. beträffande åtgärder i syfte att utveckla och vidga det statsägda trafikföretaget *Svelast* av herr Magnusson i Kristinehamn (vpk) som anser att

dels det stycke i utskottets yttrande som på s. 11 börjar med "Utskottet finner" och slutar med "inom åkeribranschen" bort ersättas med text av följande lydelse:

"Utskottet delar i allt väsentligt motionärens uppfattning att företagsorganisationen beträffande den yrkesmässiga lastbilstrafiken reser stora hinder för en rationell drift och omöjliggör en effektiv samordning och planering av trafiken. Etableringen bör styras av det samhällsliga behovet och inte av, som nu sker, privata intressen. Förhållandet att det f. n. finns för många fordon, med följd att delar av fordonsparken står helt överksam och att många fordon endast kan utnyttjas delvis, måste anses otillfredsställande och oekonomiskt.

För att uppnå ekonomiskt rationellare och driftmässigt mera ändamålsenliga företagsformer bör enligt utskottets mening lämpliga åt-

gärder prövas i syfte att utveckla och utvidga det statsägda Svelast. Frågan om utvecklandet av även kooperativa företagsenheter bör också undersökas. Utskottet anser liksom motionären att det är en brist att propositionen inte närmare ingått på dessa frågeställningar och framlagt förslag i denna riktning.

Åtgärder i förordad riktning skulle skapa förutsättningar för en bättre anpassning, planering och samordning av den yrkesmässiga lastbilstrafiken med övriga transportgrenar. Det skulle också skapa förutsättningar för de anställda att ändra på nu rådande missförhållanden både när det gäller löneformcr, arbetsmiljö och företagsdemokrati samt även när det gäller iakttagande av trafiksäkerhetskraven. Utskottet tillstyrker därför motionen 1972: 1677.”

dels utskottets hemställan under 6 bort ha följande lydelse:

”6. med bifall till motionen 1972: 1677 hos regeringen hemställer att skyndsamt överväga åtgärder i syfte att utveckla det statsägda Svelast såväl som frågan om förutsättningarna för skapandet av kooperativt organiserade större företagsenheter jämte andra åtgärder för att främja omstruktureringen inom åkeribranschen,”

### Särskilt yttrande

beträffande införande av *överlastavgift för s. k. dumpers-fordon* av herr Komstedt (m) som anför:

”Utskottet har inte tagit upp problemet med överlastning av s. k. dumpers-fordon. Det finns emellertid skäl att misstänka att sådana i likhet med lastbilar inte sällan överlastas. Då dessa dumpers-fordon inte är belagda med fordonsskatt och därtill, fullt legalt, drivs av obeskattat bränsle, har de — på de avstånd de med hänsyn till körhastigheten kan konkurrera — ett stort försteg framför lastbilarna. Därtill kommer att, eftersom dumpers-fordon ej är registrerade på samma sätt som lastbilar, blir de inte heller föremål för polisens inspektioner — i varje fall i vad gäller lasten.

Då varken Kungl. Maj:t eller utskottet berört denna fråga kommer dumpers-fordon att, om inga åtgärder vidtas, även framdeles kunna ta en hart när otrolig överlast — 100 procent och mer. Enligt mitt förmenande borde Kungl. Maj:t i propositionen tagit upp problemet, då även överlastade dumpers är en påtaglig trafiksäkerhetsfara, inte minst därigenom att de har en benägenhet att tappa delar av överlasten på vägen; ofta sprängstensstycken på hundratals kilo.

Det är nu min förhoppning att Kungl. Maj:t till höstriksdagen framlägger förslag om åtgärder mot överlastning av dumpers-fordon.”

*Bilaga 1***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.

*Anmärkning:* Enligt utskottets förslag införes ej något tillägg i denna förordning.

*Bilaga 2**Kungl. Maj:ts förslag**Utskottets förslag***2 Förslag till****2 Förslag till****Förordning om automobils kattetillägg****Lag om överlastavgift**

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.

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 *överlastavgift* enligt denna lag.

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

## Kungl. Maj:ts förslag

## Utskottets förslag

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 hundratal 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 *automobilskattetillägg* för varje axel eller boggi på följande sätt.

För återstående överlast (*avgiftspliktig* överlast) beräknas *överlastavgift* för varje axel eller boggi på följande sätt.

Del av överlasten	Överlastavgift
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. Härfter beräknas *skattepliktig* överlast och *automobilskattetillägg* för varje axel eller boggi enligt 2 §.

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. Härfter beräknas *avgiftspliktig* överlast och *överlastavgift* 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 *automobilskattetillägg* 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 *automobilskattetillägg* efter fördelningen av överlasten på varje fordon för sig, om det sammanlagda beloppet av *automobilskattetillägg* därvid blir högre.

4 § Har högsta tillåtna bruttovikt överskridits i fråga om fordonståg, fördelas överlasten på tågets axlar med de i 3 § angivna relationstalen och beräknas *avgiftspliktig* överlast och *överlastavgift* 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 *avgiftspliktig* överlast och *överlastavgift* efter fördelningen av överlasten på varje fordon för sig, om det sammanlagda beloppet av *överlastavgift* därvid blir högre.

*Kungl. Maj:ts förslag*

5 § *Automobilskattetillägg* 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.

*Automobilskattetillägg* 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 *automobilskattetillägg* särskilt för den fortsatta färden, om polismannen förbjudit denna.

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

I fråga om bil som innehas 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 *automobilskattetillägg* 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.

*Utskottets förslag*

5 § *Överlastavgift* utgår för varje färd med *avgiftspliktig* 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.

Har *överlastavgift* påförts någon för färd med visst fordon och skall sådan avgift påföras honom för färd som företagits med samma fordon inom ett år efter den tidigare färden, utgår avgiften med 50 procent högre belopp än som följer av första stycket.

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

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

8 § I fråga om bil, som är registrerad här i landet, eller släpvagn, som drages av sådan bil, påföres *överlastavgift* 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 *avgiften* av länsstyrelsen i Stockholms län.

*Kungl. Maj:ts förslag*

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

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.

*Utskottets förslag*

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

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

Denna lag träder i kraft den dag Konungen bestämmer.

*Bilaga 3***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 godsbe- fordran, 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 godsbe- fordran, 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 utöfvarer 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 utöfvarer 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 fastställles till högst 4 000 kilogram, och ej heller i fråga om tillstånd att utföra transporter med sådant fordon, försett med fast anordning för speciellt varuslag, som bestämmes av Konungen eller myndighet Konungen förordnar. Behovsprövning skall ej heller ägarum, om ansökan om trafik-tillstånd 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 returgods.

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

*Nuvarande lydelse*

Trafik tillstånd 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*

Trafik tillstånd 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 provas 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, förskrivas, 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 trafiktillstånd, skall avskrift av beslutet sändas till länsstyrelsen.

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

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

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 trafiktillståndet.

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

*Den tillståndsgivande myndigheten har att med avseende å skälen och villkoren för överlåtelsen, lämpligheten hos den, å vilken överlåtelsen ifrågasätts, 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 förares arbetstid och vilotid, fordonens eller vägars belastning eller fordonens 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 ansöknings 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 kopladd 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 utslutande 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 utslutande 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.

*Föreslagna 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 beskafterhet 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 maximiavgifter 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 maximiavgifter 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*

*hänsyn härtill icke tillfredsställande bedöma behovet och lämpligheten av rörelsen, skall länsstyrelsen överlämna ärendet till Konungen för avgörande.*

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 företräde dem emellan.

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

Vad i 14 §, 15 §, 23 § 2 mom. och 29 § är stadgat i fråga om linjetrafik ävensom vad i 16 §, 17 §, 18 § 1 mom., 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* i strid mot fastställd taxa, eller fordras vid yrkesmässig trafik 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.

*Bilaga 4***Förslag till****Lag om ändring i kommunalskattelagen (1928: 370)**

Härigenom förordnas, att 20 § kommunalskattelagen (1928: 370) skall ha nedan angivna lydelse.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*20 §<sup>1</sup>

Vid beräkningen av inkomsten från särskild förvärvskälla skola från samtliga ur förvärvskällan under beskattningsåret härflutna intäkter i penningar eller penningars värde (*bruttointäkt*) avräknas alla omkostnader under beskattningsåret för intäkternas förvärvande och bibehållande. Att koncernbidrag, som icke utgör sådan omkostnad, ändå skall avräknas i vissa fall och inräknas i bruttointäkt hos mottagaren framgår av 43 § 3 mom.

Avdrag må *icke* ske för:

den skattskyldiges levnadskostnader och därtill hänförliga utgifter, däruti inbegripet vad skattskyldig utgivit såsom gåva eller såsom perio-

<sup>1</sup> Senaste lydelse 1968: 544.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*

diskt understöd eller därmed jämförlig periodisk utbetalning till person i sitt hushåll eller, där understödet icke utgör skadestånd eller är av den art, varom i 22, 25 eller 29 § förmåles, till annans undervisning eller uppfostran;

värdet av arbete, som i den skattskyldiges förvärvsverksamhet utförts av den skattskyldige själv, andre maken, hemmavarande barn under 16 år eller hemmavarande barn, som fyllt 16 men ej 18 år och som ej anses tillhöra arbetspersonalen;

ränta å den skattskyldiges eget, i hans förvärvsverksamhet nedlagda kapital;

svenska allmänna skatter;

kapitalavbetalning å skuld;

avgift enligt förordningen den 15 december 1967 (nr 882) om studiemedelsavgifter;

*avgift enligt lagen (1972: 000)*

*om överlastavgift;*

förlust, som är att hänföra till kapitalförlust.

(Se vidare anvisningarna.)

---

Denna lag träder i kraft den dag Konungen bestämmer.

*Bilaga 5*

## Skatteutskottets yttrande nr 1 år 1972

### *Till trafikutskottet*

Genom beslut den 24 april 1972 har trafikutskottet anhållit om skatteutskottets yttrande över propositionen 1972: 81 med förslag till kungörelse om ändring i förordningen (1940: 910) angående yrkesmässig automobiltrafik, m. m. jämte motionerna 1972: 1665, 1972: 1669, 1972: 1670 och 1972: 1672, allt i vad avser automobilskattetillegg.

I propositionen föreslås bl. a. att en särskild avgift — automobilskattetillegg — skall tas ut av ägaren till eller i vissa fall brukaren av motorfordon som framförts med högre axel- eller boggitryck än som är tillåtet. Avgiften, som skall utgå oberoende av straffansvaret, är i huvudsak konstruerad efter förebild av en motsvarande avgift, som införts i Norge från och med den 1 februari 1972. Bakgrunden till förslaget är främst den betydande frekvens av överlast, som såväl yrkestrafikutredningen som rikspolisstyrelsen redovisat, och de risker från trafiksäkerhetssynpunkt som överlasterna innebär. Departementschefen understryker också de konkurrensnedvridande effekterna av överlasterna och framhåller att vägtrafikskatterna fastställts med hänsyn till det kostnadsansvar som

ryms inom de för fordonen tillåtna axel- och boggitrycken. Departementschefen anser att ett överskridande av belastningsbestämmelserna i princip innebär ett undandragande av skatt. F. n. saknas möjligheter att i någon form ta ut den undandragna skatten, och enligt departementschefens mening är det därför motiverat att — vid sidan av övriga påföljder för överträdelser av detta slag — ta ut en särskild avgift härför. Vid fastställande av avgiftens storlek anser han emellertid inte att det enbart är fråga om att utkräva ett kostnadsansvar utan också att motverka den från trafikpolitisk synpunkt oacceptabla överbelastningen.

Skatteutskottet vill inledningsvis framhålla att utskottet självfallet inte har några principiella invändningar mot att effektiva åtgärder sätts in för att motverka och förhindra överlast i framför allt den tunga trafiken. Utskottet kan också ansluta sig till uppfattningen att överlast normalt innebär ett undandragande av vägtrafikskatt. Utskottet utgår från att den i propositionen föreslagna benämningen på den tänkta avgiften — automobilskattetillägg — närmast hämtats från det administrativa sanktionssystem med skattetillägg, som enligt beslut av 1971 års riksdag numera gäller för de flesta skatter som bygger på deklarationsavlämnande. I förevarande fall understryks avgiftens skattemässiga karaktär inte bara genom benämningen utan också genom en hänvisningsbestämelse i automobilskatteförordningen.

Skatteutskottet anser att den avgift som föreslås i propositionen knappast i något avseende kan jämföras med övriga skattetillägg. Det skulle därför vara vilseledande att i förevarande fall använda benämningen automobilskattetillägg. Förutsättningen för att avgiften skall betraktas som ett skattetillägg är enligt utskottets mening att avgiften står i viss bestämd relation till det skattebelopp som undandragits eller kunnat undandras genom förfarandet. Vägtrafikbeskattningen bygger på en kombination av vikt och väglängd, och fordonsbeskattningen är än så länge helt kombinerad med en drivmedelsbeskattning, där skatteavvägningen bestämts med utgångspunkt i samtliga dessa faktorer. Det föreslagna automobilskattetillägget kan i särskilda fall — som visas i en av de med anledning av propositionen väckta motionerna — leda till att avgiften redan efter kort körning på väg, där medgivet axel- och boggitryck är lägre än bilens last, komma att utgå med belopp som i vissa fall motsvarar hälften av den årliga fordonsskatten för fordonet. Det är måhända erforderligt med så kraftiga sanktioner för att komma till rätta med överlastproblemen även om sådana åtgärder kan framstå som obilliga vid oavsiktliga överträdelser. Dessa frågeställningar ligger utanför utskottets kompetensområde — men visar att det knappast kan göras gällande att det ekonomiska anspråket i sådant fall grundas på fordonets kostnadsansvar. Utskottet finner att avgiften i första hand bör betraktas från trafikpolitiska synpunkter — med tonvikt på trafiksäkerhet och konkurrensneutralitet — och inte som en sanktion mot försök till

undandragande av skatt. Med hänsyn till avgiftens utformning anser utskottet inte att den bör karakteriseras som en skatt eller ett tillägg till en skatt utan som en straffavgift.

Utskottet vill i sammanhanget också ta upp en skatterättslig aspekt på avgiften som inte berörs i propositionen. Normalt tillämpas vid inkomstbeskattningen den principen att skatt eller avgift, som har karaktär av omkostnad i en förvärvsverksamhet, också blir avdragsgill. Som exempel kan nämnas att fordonsskatten är avdragsgill för en åkare och traktorskatten för en lantbrukare. Om man följer förslaget i propositionen skulle automobilskattetilägget med hänsyn bl. a. till departementschefsuttalandet beträffande vägkostnadsansvaret i dessa fall närmast bli att anse som en utvidgning av automobilskatten och således kunna bli avdragsgill vid inkomstbeskattningen. Detta skulle i praktiken kunna medföra att den prohibitiva effekten genom avdragsrätten sannolikt skulle reduceras till ungefär hälften. Enligt vad utskottet erfarit har en sådan verkan inte varit avsedd. I den mån man vill se avgiften som en straffavgift som skall drabba bilens ägare eller brukare fullt ut, bör man för att undvika all tveksamhet på denna punkt införa en uttrycklig bestämmelse om att avgiften inte är avdragsgill vid inkomstbeskattningen.

Med hänvisning till det anförda förordar skatteutskottet att förordningen om automobilskattetilägg i stället benämns — förslagsvis — ”Lag om särskild avgift för överlast” och att författningstexten ändras i överensstämmelse härmed. Författningsförslaget bör vidare kompletteras med en bestämmelse av innebörd att avgiften inte är avdragsgill vid inkomstbeskattningen.

Något tillägg till bestämmelserna i automobilskatteförordningen är under angivna förutsättningar inte erforderligt. I enlighet med utskottets ovan redovisade uppfattning att den föreslagna avgiften inte skall betraktas som en skatt eller ett tillägg till en skatt finner utskottet inte skäl att ta upp de till utskottet remitterade motionerna till granskning.

Stockholm den 2 maj 1972

På skatteutskottets vägnar  
ERIK BRANDT

*Närvarande:* herrar Brandt (s), Eriksson i Bäckmora (c), Engkvist (s), fru Holmqvist (s), herrar Josefson i Arrie (c), Wärnberg (s), Carlstein (s), Sundkvist (c), Wikner (s), Nilsson i Trobro (m), Stadling (s), Westberg i Hofors (s), Levin (fp), Hörberg (fp) och Söderström (m).

### Avvikande mening

av herr Levin (fp), som anfört följande:

”Jag delar utskottsmajoritetens uppfattning att den särskilda avgift, som i propositionen benämns automobilskattetilägg, är att betrakta inte

som en skatt utan som en mot överlaster riktad sanktion. Majoriteten konstaterar bl. a. att 'så kraftiga sanktioner' kanske erfordras för att komma till rätta med överlastproblemen och understryker att den prohibitiva effekten skulle avsevärt reduceras om avgiften betraktas som en avdragsgill rörelsekostnad. Utskottsmajoriteten finner det därför angeläget att särskilt framhålla, att avgiften ej bör vara avdragsgill vid inkomstbeskattningen.

Samtidigt som jag instämmer i utskottets principiella resonemang vill jag klart markera, att detta är av rent teknisk natur och att jag därför inte tagit ställning till den föreslagna avgiftens storlek."