

Trafikutskottets betänkande

1977/78: 27

med anledning av propositionen 1977/78: 137 om vissa yrkestrafikfrågor m. m. jämte motioner

Propositionen

I propositionen 1977/78: 137 har regeringen (kommunikationsdepartementet) föreslagit riksdagen att

anta förslagen till

1. lag om ändring i förordningen (1940: 910) angående yrkesmässig automobiltrafik m. m.,
2. lag om ändring i lagen (1967: 420) om flyttning av fordon i vissa fall,
3. lag om ändring i lagen (1972: 435) om överlastavgift,
4. lag om ändring i trafikskadelagen (1975: 1410).

I propositionen föreslås ändringar i yrkestrafiklagstiftningen. Främst behandlas lastbilstrafiken och uthyrning av motorfordon.

Förslagen innebär sammantaget att konkurrensbegränsande regleringar tas bort och att ett effektivare utnyttjande av transportapparaten främjas. De administrativa rutinerna förenklas, vilket innebär minskad byråkrati för såväl enskilda som myndigheter.

Reglerna om den yrkesmässiga lastbilstrafiken anpassas till gällande trafikpolitiska förutsättningar. I linje härmed föreslås att behovsprövningen i fråga om sådan trafik slopas, liksom bestämmelserna om geografiska begränsningar i rätten att utöva trafiken. Vidare syftar förslagen till en bättre branschstruktur inom åkerinäringen. Kravet på att särskilda skäl skall föreligga för att juridisk person skall kunna meddelas tillstånd att bedriva buss- eller lastbilstrafik slopas. Därigenom öppnas möjlighet för den enskilde att själv välja lämplig företagsform.

Nya, tyngre lastbilar och släpfordon föreslås utrustade med s. k. lastindikatorer. Antalet överträdelser av belastningsbestämmelserna kan härigenom begränsas ytterligare. Genom att "underlaster" inte behöver ske, förbättras transportekonomin för enskilda trafikutövare.

Yrkestrafikregistreringen moderniseras för att underlätta tillståndsmyndigheternas arbete och möjliggöra en effektivare uppföljning.

Förslagen i fråga om uthyrning av motorfordon innebär att långtidsuthyrning av bilar, s. k. leasing, undantas från kravet på tillstånd till uthyrningsrörelse. Det trafikrättsliga ansvaret — dvs. ansvaret för bl. a. fordonets skick, skatten och försäkringen — förs över från uthyraren till hyresmannen.

Den övervägande delen av reformerna avses genomförd den 1 januari 1979.

Lagförslagen

De vid propositionen fogade lagförslagen har följande lydelse.

1 Förslag till

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

Härigenom föreskrivs i fråga om förordningen (1940:910) angående yrkesmässig automobiltrafik m. m.¹

dels att 16 och 22 §§, 25 § 3 mom., 31 §, 34 § 4 mom., 36, 37, 40, 43 och 46 §§ skall upphöra att gälla,

dels att 2 och 5 §§, 7 § 1 och 3 mom., 9 § 1 mom., 11—13 och 15 §§, 17 § 1 och 2 mom., 18 § 1 och 2 mom., 19 § 1 mom., 25 § 2 mom., 26 och 27 §§, 32 § 1—4 och 6 mom., 33 § 4 mom., 34 § 1—3 och 5 mom., 39 §, 44 § 1 och 2 mom. samt 45 § skall ha nedan angivna lydelse,

dels att i förordningen skall införas en ny paragraf, 5 b §, av nedan angivna lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

2 §²

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

1) transporter med ambulansbil, som äges eller drives av staten, landsting, kommun eller sjukvårdsanstalt;

2) befordran vid färd med personautomobil till eller från egen arbetsplats av högst fyra passagerare på väg till eller från arbetsplats, därvid med arbetsplats likställes skola eller annan lokal för undervisning;

3) transporter av mjölk, mjölkprodukter och ägg;

4) transporter till förädlingsindustri av sockerbetor, potatis, grönsaker, frukt och bär samt från sådan industri av betmassa, betfor, melass, slamkalk, pulpa, drank och kokt foderpotatis ävensom transporter till slakteri av slaktdjur;

5) transporter av snö och is i samband med snöröjning ävensom transporter, vilka uteslutande avse renhållningen;

6) transporter med traktortåg i skogsbruket av runt, bilat, kluvet, flisat och kolat virke samt i lantbruket av lantbruksprodukter och förnödenheter för lantbruket, under förutsättning, i fråga om transport som framgår på väg, att traktorn är försedd med gummihjul och att traktortåget ej framföres längre vägsträcka än 15 kilometer;

7) transporter avseende uteslutande bärgning och bogsering av fordon med automobil, som är särskilt inrättad för dylikt ändamål (bärgningsbil).

Därest beträffande viss yrkesmässig trafik undantag i särskilt hänseende från denna förordning visas vara påkallat, meddelas bestämmelser härom av regeringen eller den myndighet, regeringen därtill förordnat.

¹ Senaste lydelse av

16 § 1972: 593, 22 § 3 mom. 1974: 105, 25 § 3 mom. 1967: 324, 31 § 1967: 324, 34 § 4 mom. 1972: 593, 36 § 1972: 437, 37 § 1 mom. 1951: 653, 37 § 2 mom. 1969: 689, 37 § 3 mom. 1972: 593, 37 § 4 mom. 1951: 653, 46 § 1977: 251.

² Senaste lydelse 1977: 251. Ändringen innebär att andra stycket upphävs.

Nuvvarande lydelse

Föreslagen lydelse

5 §³

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

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

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

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

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

Fråga om tillstånd att bedriva turisttrafik eller om medgivande till överlåtelse av sådant tillstånd prövas av länsstyrelsen i det län där upptagning av passagerare först skall äga rum.

Fråga om tillstånd att bedriva beställningstrafik för godsbefordran prövas av länsstyrelsen i det län där sökandens kyrkohokföringsort är belägen eller, i fråga om juridisk person, där företagets ledning finnes.

Fråga om tillstånd att med personautomobil bedriva beställningstrafik för personbefordran eller om medgivande till överlåtelse av sådant tillstånd prövas i fall som avses i tredje stycket andra punkten av regeringen.

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.

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 för personbefordran skall förläggas.

³ Lydelse enligt förslag i prop. 1977/78: 81. Senaste lydelse 1977: 251.

Nuvarande lydelse

I fråga om tillstånd som meddelats av regeringen enligt *sjätte* stycket anses länsstyrelsen i det län där stationsorten är förlagd som tillståndsgivande myndighet vid tillämpningen av denna förordning.

Föreslagen lydelse

I fråga om tillstånd som meddelats av regeringen enligt *sjunde* stycket anses länsstyrelsen i det län där stationsorten är förlagd som tillståndsgivande myndighet vid tillämpningen av denna förordning.

5 b §

Är tillståndshavare aktiebolag, ekonomisk förening, handelsbolag eller kommanditbolag, skall hos tillståndshavaren finnas befattningshavare som vid tillämpningen av denna förordning eller med stöd av den meddelade föreskrifter har ansvaret för trafikutövningen.

Ansvarig enligt första stycket är i fråga om

aktiebolag, verkställande direktören, om sådan finnes,

aktiebolag utan verkställande direktör eller ekonomisk förening, den av styrelseledamöterna som av bolaget eller föreningen har utsetts att bära ansvaret för trafikutövningen,

handelsbolag eller kommanditbolag, envar av bolagsmännen.

Föreligga synnerliga skäl får länsstyrelsen bestämma att annan än den som anges i andra stycket skall ha ansvaret för trafikutövningen.

7 §

1 m o m.⁴ Vid ansökan om trafiktillstånd skola fogas handlingar, som äro ägnade att bestyrka den ifrågasatte tillståndshavarens lämplighet såsom utövare av det slag av yrkesmässig trafik, ansökan avser, ävensom, där fråga ej är om linjetrafik för personbefordran, uppgift om typ och antal av de automobiler och släpfordon för person- eller godsbe-
fordran, som äro avsedda att användas i trafiken, med angivande av den största last eller det högsta antal

1 m o m. Vid ansökan om trafik-
tillstånd skola fogas handlingar, som äro ägnade att bestyrka den ifrågasatte tillståndshavarens lämplighet såsom utövare av det slag av yrkesmässig trafik, ansökan avser, ävensom, där fråga ej är om *beställningstrafik* för godsbe-
fordran eller 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 angiv-

⁴ Senaste lydelse 1977: 251.

Nuvarande lydelse

personer, som avses skola med varje automobil eller släpfordon befordras. Är fråga om beställningstrafik med omnibus eller turisttrafik skall även angivas det antal reservfordon som sökanden anser sig behöva för att ersätta fordon som kan komma att tagas ur trafik på grund av reparation eller annan liknande orsak. Vid ansökan av kommun enligt 5 § tredje stycket skall fogas den ytterligare utredning som regeringen bestämmer.

3 m o m. Ansökan om tillstånd till beställningstrafik skall tillika innehålla förslag till stationsort.

Föreslagen lydelse

vande av den största last eller det högsta antal personer, som avses skola med varje automobil eller släpfordon befordras. *Ansökan om tillstånd för aktiebolag, ekonomisk förening, handelsbolag eller kommanditbolag skall innehålla uppgift om den som enligt 5 b § skall ha ansvaret för trafikutövningen.* Är fråga om beställningstrafik med omnibus eller turisttrafik skall även angivas det antal reservfordon som sökanden anser sig behöva för att ersätta fordon som kan komma att tagas ur trafik på grund av reparation eller annan liknande orsak. Vid ansökan av kommun enligt 5 § tredje stycket skall fogas den ytterligare utredning som regeringen bestämmer.

3 m o m. Ansökan om tillstånd till beställningstrafik *för personbefordran* skall tillika innehålla förslag till stationsort.

9 §

1 m o m.⁵ Över ansökan om sådant tillstånd till beställningstrafik, *som det ankommer på länsstyrelse att bevilja*, skall länsstyrelsen höra polismyndigheten i den ort, varest automobil, som kommer att användas i trafiken, avses skola hava sin stationsort, samt genom tillkännagivande i ortstidning bereda trafikföretag, sammanslutningar av utövare av yrkesmässig trafik samt andra inom länet, vilka ärendet kan angå, tillfälle att yttra sig.

1 m o m. Över ansökan om tillstånd till beställningstrafik *för personbefordran* skall länsstyrelsen höra polismyndigheten i den ort, varest automobil, som kommer att användas i trafiken, avses skola hava sin stationsort, samt genom tillkännagivande i ortstidning bereda trafikföretag, sammanslutningar av utövare av yrkesmässig trafik samt andra inom länet, vilka ärendet kan angå, tillfälle att yttra sig.

Över ansökan om tillstånd till beställningstrafik för godsbefordran skall länsstyrelsen, om det av särskilda skäl ej är obehövligt, inhämta yttrande från polismyndigheten i den ort där sökanden är kyrkobokförd eller, i fråga om juridisk person, där företagets ledning finnes.

⁵ Senaste lydelse 1977: 705.

1† Riksdagen 1977/78. 15 saml. Nr 27

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

11 §⁶

Utan hinder av vad i 8 och 9 §§ är stadgat må infordrande av yttranden inskränkas eller underlätas, då ansökan avser tillstånd

att uteslutande befordra skolbarn och lärare till och från skola,

att medtaga passagerare vid färd med personautomobil för egen räkning,

att med en eljest i linjetrafik insatt omnibus eller personautomobil tillfälligt ombesörja beställningstrafik eller turisttrafik inom visst begränsat område eller å viss vägsträcka,

att för en tid av högst sex månader bedriva beställningstrafik för godsbefordran eller att för samma tid i viss trafik öka antalet automobiler eller insätta släpfordon för person- eller godsbefordran,

att i beställningstrafik eller turisttrafik utbyta omnibus eller personautomobil,

att utbyta lastautomobil eller släpfordon, såvitt därigenom den största sammanlagda last, som enligt gällande trafiktillstånd må medföras å fordonen, icke höjes med mer än femton procent,

att jämlikt 20 § i linjetrafik för personbefordran medföra högst femhundra kilogram gods eller i dylik trafik använda släpfordon för godsbefordran, vars maximalast icke överstiger femhundra kilogram, *eller att utföra transporter i fall som sägs i 12 § andra stycket.*

Första stycket äger motsvarande tillämpning i fall, då ansökan gäller tillstånd för kommunalförbund eller aktiebolag som avses i lagen (1978:000) om huvudmannaskap för viss kollektiv persontrafik att bedriva linjetrafik för viss kortare tid. Vad nu sagts gäller även i fråga om sådan landstingskommun eller kommun som ensam är huvudman enligt nämnda lag samt trafikföretag som äges av den som utövar huvudmannaskapet.

att utbyta lastautomobil eller släpfordon *som användes i linjetrafik för godsbefordran*, såvitt därigenom den största sammanlagda last, som enligt gällande trafiktillstånd må medföras å fordonen, icke höjes med mer än femton procent,

att jämlikt 20 § i linjetrafik för personbefordran medföra högst femhundra kilogram gods eller i dylik trafik använda släpfordon för godsbefordran, vars maximalast icke överstiger femhundra kilogram.

12 §⁷

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

*Prövning av trafikens behövlig-
het skall ej ske i fråga om tillstånd*

Tillstånd till yrkesmässig trafik för personbefordran eller linjetrafik för godsbefordran må meddelas endast därest den ifrågasatta trafiken finnes behövlig samt i övrigt lämplig.

⁶ Lydelse enligt förslag i prop. 1977/78: 92. Senaste lydelse 1977: 251.

⁷ Lydelse enligt förslag i prop. 1977/78: 92. Senaste lydelse 1977: 251. Ändringen innebär bl. a. att andra och sjunde styckena upphävs.

Nuvarande lydelse

att utföra transporter med lastautomobil, om största last som må befordras med fordonet fastställs till högst 4 000 kilogram, och ej heller i fråga om tillstånd att utföra transporter med sådant fordon, försett med fast anordning för speciellt varuslag, som bestäms av regeringen eller myndighet regeringen förordnar. Behovsprövning skall ej heller äga rum, om ansökan om trafiktillstånd avser

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

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

Trafiktillstånd må meddelas allenast den, som med hänsyn till erfarenhet, vederhäftighet och ekonomiska förhållanden samt andra på frågan inverkan omständigheter befinnes lämplig såsom utövare av yrkesmässig trafik. Där flera sökande finnas, må tidpunkten för ansökans ingivande icke vara avgörande för företräde dem emellan. Avser ansökan tillstånd till linjetrafik eller turisttrafik, som kan komma att konkurrera med 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

Föreslagen lydelse

Trafiktillstånd må meddelas allenast den, som med hänsyn till yrkeskunnande, vandel och ekonomiska förhållanden samt andra på frågan inverkan omständigheter befinnes lämplig såsom utövare av yrkesmässig trafik. Vid prövning av sökandens lämplighet skall särskilt beaktas om han tidigare har gjort sig skyldig till upprepade eller allvarigare överträdelser av bestämmelserna i denna förordning eller föreskrift som har meddelats med stöd av den eller av de bestämmelser som gälla om förarens arbetstid och vilotid, fordons eller vägars belastning, fordons hastighet eller andra frånsäkerhetssynpunkt väsentliga bestämmelser eller om han i övrigt brus-

Nuvarande lydelse

och befinnes lämplig. Om kommunalförbund eller aktiebolag som avses i lagen (1978: 000) om huvudmannaskap för viss kollektiv persontrafik, kommun, landstingskommun eller kommunalt trafikföretag söker tillstånd till linjetrafik för personbefordran och gör sannolikt att trafikförsörjningen främjas inom det område som är avsett att trafikeras, om ansökningsbifalles, äger kommunalförbundet, aktiebolaget, kommunen, landstingskommunen eller företaget företräde framför annan sökande.

Föreslagen lydelse

tit i allmän laglydning i sådan utsträckning att han kan antagas vara olämplig som trafikutövare. Tillstånd till beställningstrafik för godsbefordran får meddelas endast den som har körkort med behörigheten C. I fall som avses i 5 b § gälla bestämmelserna i detta stycke om yrkeskunnande och vandel den eller dem som skola ha ansvaret för trafikutövningen. Prövning av ekonomiska förhållanden hos den eller dem som avses i 5 b § skall ske i den utsträckning regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer förordnar därom.

Länsstyrelsen får medge undantag från kravet på sådan körkortsbehörighet som avses i andra stycket för den som visar att han har ett motsvarande yrkeskunnande eller om eljest särskilda skäl föreligga. Är sökanden juridisk person får undantag också medges, om det med hänsyn till rörelsens storlek och organisation och vad som i övrigt är känt om rörelsen får anses uppenbart att tillräckligt yrkeskunnande finnes inom denna.

Där flera sökande finnas, må tidpunkten för ansökans ingivande icke vara avgörande för företräde dem emellan. Avser ansökan tillstånd till linjetrafik eller turisttrafik, som kan komma att konkurrera med 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 kommunalförbund eller aktiebolag som avses i lagen (1978: 000) om huvudmannaskap för viss kollektiv persontrafik, kommun, landstingskommun eller kommunalt trafikföretag söker tillstånd till linjetrafik för personbefordran och gör sannolikt att trafikförsörjningen

Nuvarande lydelse

Tillståndet skall ställas å viss fysisk eller juridisk person samt upptaga de villkor och bestämmelser, som prövas nödiga. Tillstånd till beställningstrafik i andra fall än som avses i andra stycket 1) må dock meddelas juridisk person allenast om särskilda skäl därtill äro. Därest förhållandena därtill föranleda, bör tillståndet begränsas att omfatta vissa slag av transporter eller viss kortare tid. Beträffande linjetrafik skall, såvida ej särskilda omständigheter till annat föranleda, föreskrivas, att trafiken skall framgå å viss vägsträcka. Tillstånd till linjetrafik bör i erforderlig utsträckning upptaga föreskrift om skyldighet att driva samtrafik med anslutande järnvägs-, spårvägs- eller sjötrafikföretag samt om sättet för samtrafikens bedrivande.

Tillstånd till linjetrafik för kommunalförbund eller aktiebolag som avses i lagen om huvudmannaskap för viss kollektiv persontrafik får avse viss kortare tid, om skäl därtill föreligga. Vad nu sagts gäller även i fråga om sådan landstingskommun eller kommun som ensam är huvudman enligt nämnda lag samt trafikföretag som äges av den som utövar huvudmannaskapet.

Tillstånd att medtaga passagerare vid färd med personautomobil för egen räkning må, därest ej

Föreslagen lydelse

främjas inom det område som är avsett att trafikeras, om ansökningsbifalles, äger kommunalförbundet, aktiebolaget, kommunen, landstingskommunen eller företaget företrädare framför annan sökande.

Tillståndet skall ställas å viss fysisk eller juridisk person samt upptaga de villkor och bestämmelser, som prövas nödiga. I tillståndshandlingen skall tagas in erinran om att åsidosättande av föreskrift som har meddelats kan föranleda återkallelse av tillståndet. Av tillstånd till yrkesmässig trafik för juridisk person som avses i 5 b § skall framgå vem som har ansvaret för trafikutövningen. I tillståndet skall föreskrivas skyldighet att hos tillståndsmyndigheten anmäla ändrade förhållanden i detta avseende. Tillstånd till beställningstrafik för personbefordran med personautomobil må meddelas juridisk person allenast om särskilda skäl därtill äro. Därest förhållandena därtill föranleda, bör tillståndet begränsas att omfatta vissa slag av transporter eller viss kortare tid. Beträffande linjetrafik skall, såvida ej särskilda omständigheter till annat föranleda, föreskrivas, att trafiken skall framgå å viss vägsträcka. Tillstånd till linjetrafik bör i erforderlig utsträckning upptaga föreskrift om skyldighet att driva samtrafik med anslutande järnvägs-, spårvägs- eller sjötrafikföretag samt om sättet för samtrafikens bedrivande.

Tillstånd att medtaga passagerare vid färd med personautomobil för egen räkning må, därest ej

Nuvarande lydelse

särskilda omständigheter annat föranleda, förklaras gälla utan skyldighet att iakttaga bestämmelserna i 23, 25 och 29 §§ denna förordning och vad som särskilt föreskrivits om lämplighetsbesiktning och trafik Kort.

Tillstånd att för en tid av högst sex månader bedriva beställningstrafik för godsbefordran eller att för samma tid öka antalet motorbilar i dylik trafik må, därest anledning föreligger därtill, förklaras gälla utan skyldighet att iakttaga bestämmelserna om trafik Kort.

Föreslagen lydelse⁸

särskilda omständigheter annat föranleda, förklaras gälla utan skyldighet att iakttaga bestämmelserna i 23, 25 och 29 §§ denna förordning och vad som särskilt föreskrivits om lämplighetsbesiktning.

13 §⁸

Vid meddelande av tillstånd till beställningstrafik skall bestämmas ort, å vilken motorbil, som brukas i trafiken, skall vara stationerad (stationsort). I fråga om beställningstrafik för godsbefordran skall tillika angivas ett lokalområde för trafiken. Lokalområdet skall utgöras av län eller sammanhängande delar av ett eller flera län.

Det ankommer på transportnämnden att efter länsstyrelsernas hörande och i övrigt erforderlig utredning indela riket i lokalområden.

Då med hänsyn till stationsortens belägenhet samt omständigheterna i övrigt så finnes lämpligt, äger transportnämnden med avvikelse från den allmänna indelningen i lokalområden bestämma särskilt lokalområde för viss trafikutövare eller viss grupp av trafikutövare.

Ansökan om sådant lokalområde, som i föregående stycke sägs, skall ingivas till den myndighet, som enligt 5 § äger meddela trafiktillstånd.

Vid meddelande av tillstånd till beställningstrafik för personbefordran skall bestämmas ort, å vilken motorbil, som brukas i trafiken, skall vara stationerad (stationsort).

⁸ Senaste lydelse 1967: 324. Ändringen innebär bl. a. att andra, tredje och fjärde styckena upphävs.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

15 §⁹

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

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

Avskrift av beslut, varigenom länsstyrelsen 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.

Avskrift av beslut som regeringen meddelat enligt 5 § sjätte stycket tillställles vederbörande länsstyrelse.

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

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

Avskrift av beslut, varigenom länsstyrelse meddelat tillstånd till beställningstrafik, skall sändas, om beslutet avser personbefordran till polismyndigheten å stationsorten, och i annat fall till polismyndigheten i den ort där sökanden är kyrkobokförd eller, i fråga om juridisk person, där företagets ledning finnes.

Avskrift av beslut som regeringen meddelat enligt 5 § sjunde stycket tillställles vederbörande länsstyrelse.

17 §

1 m o m. Trafiktillstånd, som icke, på sätt i 12 § sägs, begränsats till viss kortare tid, skall, såvitt ej särskilda omständigheter till annat föranleda, gälla tills vidare.

I fall som avses i 5 b § skall den myndighet som har meddelat tillståndet göra ny lämplighetsprövning, om utbyte sker av den eller dem som skola ha ansvaret för trafikutövningen.

Ny lämplighetsprövning skall, i enlighet med särskilda bestämmelser, göras även i vissa fall vid ökning av rörelsen.

2 m o m. Har den, som efter tillstånd bedrivit yrkesmässig trafik, avlidit eller försatts i konkurs, må rörelsen utan särskilt tillstånd för dödsboets eller konkursboets räk-

2 m o m. Avlider tillståndshavare eller försättes han i konkurs, övergår tillståndet på dödsboet eller konkursboet. Tillståndet gäller under högst ett år räknat från

⁹ Lydelse enligt förslag i prop. 1977/78: 81. Senaste lydelse 1977: 705. Ändringen innebär bl. a. att första stycket upphävs.

Nuvarande lydelse

ning fortsätts under en tid av högst ett år från dödsfallet eller första borgenärssammanträdet.

I fall som i första stycket sägs åligger det dödsboet eller konkursboet, om det vill fortsätta rörelsen, att inom två månader från dödsfallet eller första borgenärssammanträdet hos myndighet, som meddelat trafiktillståndet, anmäla person, som antagits till föreståndare för rörelsen. Göres ej anmälan inom föreskriven tid eller prövas den till föreståndare antagne icke vara därtill lämplig, och har i senare fallet dödsboet eller konkursboet icke inom viss av myndigheten fastställd tid anmält annan person, som av myndigheten kan för ändamålet godkännas, anses trafiktillståndet hava upphört den dag, tiden för anmälningsskyldigheten gått till ända eller beslut i frågan meddelades.

Föreslagen lydelse

dödsfallet eller konkursbeslutet. För verksamheten skall finnas godkänd föreståndare.

Har tillståndshavare avlidit eller försatts i konkurs och vill dödsboet eller konkursboet utnyttja tillståndet, skall skriftlig anmälan om föreståndare göras till den länsstyrelse som har meddelat tillståndet. Anmälan skall göras inom två månader från dödsfallet eller konkursbeslutet.

Fråga om godkännande av föreståndare prövas av länsstyrelsen. Därvid äga 12 § andra och tredje styckena motsvarande tillämpning.

Godkännes ej föreståndare, skall länsstyrelsen lämna dödsboet eller konkursboet tillfälle att inom viss tid anmäla annan föreståndare. Godkännes ej heller denne, anses tillståndet ha upphört att gälla tre veckor efter det att beslut i ärendet har vunnit laga kraft.

Göres ej anmälan som avses i andra eller fjärde stycket inom föreskriven tid, anses tillståndet ha upphört att gälla den dag då tiden utgick.

18 §

1 m o m.¹⁰ 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 regeringen bestämmer.

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

1 m o m. Tillstånd till yrkesmässig trafik för personbefordran må, då tillståndshavaren avlidit eller försatts i konkurs eller då skäl eljest föreligga, överlåtas å annan efter medgivande enligt 5 §.

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

¹⁰ Senaste lydelse 1977: 251.

Nuvarande lydelse

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

Föreslagen lydelse

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

19 §

1 m o m.¹¹ 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 förarens arbetstid och vilotid, fordons eller vägars belastning eller fordons hastighet, om tillståndshavaren eljest väsentligt åsidosatt sina skyldigheter såvitt angår trafikens anordnande eller handhavande eller om han underlåtit att begagna tillståndet. Har innehavare av trafiktillstånd gjort sig skyldig till förfarande eller försummelse, som kan föranleda återkallelse eller indragning av tillståndet, och kan det antagas, att han skall låta rätta sig utan sådan åtgärd, må varning i stället meddelas. Sådan varning må ej överklagas.

1 m o m. Ha i yrkesmässig trafik förekommit sådana missförhållanden att tillståndshavaren ej kan anses lämplig att fortsätta verksamheten, skall tillståndet återkallas eller för viss tid indragas.

Vid tillämpning av första stycket skall särskilt beaktas

1) om i samband med trafiken förekommit upprepade eller allvarliga överträdelser av bestämmelserna i denna förordning eller föreskrift som har meddelats med stöd av den eller av de bestämmelser som gälla om förarens arbetstid och vilotid, fordons eller vägars belastning, fordons hastighet eller andra från säkerhetssynpunkt väsentliga bestämmelser,

2) om tillståndshavaren, i annat avseende än som anges i 1), i väsentlig mån har åsidosatt sina skyldigheter i fråga om trafiken.

Äro missförhållandena ej sådana att det föreligger skäl för återkallelse men finnes anledning antaga att fråga därom kommer att tagas upp till prövning om rättelse ej sker, skall tillståndshavaren tilldelas varning. Sådan varning må ej överklagas.

¹¹ Senaste lydelse 1972: 437.

2† Riksdagen 1977/78. 15 saml. Nr 27

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

Finnes vid ny lämplighetsprövning som avses i 17 § 1 mom. andra stycket den eller de som skola ha ansvaret för trafikutövningen olämpliga för uppgiften kan tillståndet återkallas.

Trafiktillstånd som ej utnyttjas skall återkallas eller för viss tid indragas, om ej särskilda skäl tala emot det.

Fråga om återkallelse, indragning för viss tid eller varning prövas av den myndighet som har meddelat tillståndet.

25 §

2 m o m.¹² Automobil eller släpfordon må, med de undantag som förordas av stadgandena i 20 §, icke användas i yrkesmässig trafik, förrän trafiktillståndets innehavare anmält att fordonet skall användas i trafik enligt tillståndet och, i fråga om fordon som skall användas för personbefordran, överlämnat bevis att fordonet godkänts vid lämplighetsbesiktning.

Anmälan av fordon som skall användas i beställningstrafik med omnibus eller i turisttrafik får ej innefatta större antal fordon än vad som motsvarar det antal med vilket trafik får bedrivas enligt tillståndet samt, i förekommande fall, det antal reservfordon som tillståndshavaren har uppgivit sig behöva i rörelsen.

Anmälan skall göras skriftligen och ingivas till den myndighet som meddelat trafiktillståndet. Avser anmälan registrerat fordon skall uppgift lämnas om fordonets registreringsnummer. Är fordonet icke registrerat eller är det registrerat men avställt skall anmälan innehålla sådana uppgifter om fordonets beskaffenhet, som enligt vad därom är stadgat skola införas i bilregistret i fråga om fordon, som är registrerat och icke avställt.

Anmälan skall göras skriftligen och ingivas till den myndighet som meddelat trafiktillståndet. Avser anmälan registrerat fordon skall uppgift lämnas om fordonets registreringsnummer. Är fråga om fordon som icke är registrerat eller icke är eller har varit registrerat annat än i samband med avställning skall anmälan innehålla sådana uppgifter om fordonets beskaffenhet, som enligt vad därom är stadgat skola införas i bilregistret i fråga om fordon, som är registrerat och icke avställt.

Utan hinder av vad i första stycket sägs må automobil eller släpfordon i yrkesmässig trafik användas för godsbefordran längst fyra veckor efter den tidpunkt fordonet förvärvades.

Myndighet som meddelat trafiktillståndet kan, när anledning därtill föreligger, återkalla godkännande som avses i första stycket.

¹² Senaste lydelse 1977: 251.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

26 §¹³

Angående särskild beteckning å automobil, som användes i yrkesmässig trafik, ävensom angående tillhandahållande och återkallande av eller kontroll över för ändamålet använda beteckningsmärken meddelas närmare bestämmelser av regeringen eller den myndighet regeringen förordnar.

Om utmärkning av automobil som användes i yrkesmässig trafik finnas särskilda bestämmelser.

27 §¹⁴

Om trafik kort, som förutsättning för rätt att föra automobil i yrkesmässig trafik, stadgas i körkortskungörelsen (1972:592) och terrängtrafikungörelsen (1972:594).

Om behörighet att föra automobil i yrkesmässig trafik finnas särskilda bestämmelser.

32 §

1 m o m.¹⁵ Yrkesmässig uthyrning av automobil utan att förare ställes till förfogande (uthyrningsrörelse) må ske endast efter vederbörligt tillstånd.

1 m o m. Yrkesmässig uthyrning av automobil utan att förare ställes till förfogande (uthyrningsrörelse) må ske endast efter vederbörligt tillstånd. Med uthyrningsrörelse avses ej yrkesmässig uthyrning för bestämd tid om minst ett år.

Fråga om tillstånd till uthyrningsrörelse prövas av länsstyrelsen i det län där sökandens kyrkobokföringsort är belägen eller, i fråga om juridisk person, där företagets ledning finnes.

Ansökan om sådant tillstånd skall innehålla uppgift om ort, å vilken rörelsen skall drivas, ävensom om antalet av de automobiler, som äro avsedda att användas i rörelsen; och skola i övrigt föreskrifterna i 7 § 1 mom. i tillämpliga delar gälla. Skyldighet att uppgiva antalet automobiler skall dock ej föreligga i fall som sägs i 3 mom. andra stycket.

2 m o m.¹⁶ Över ansökan skall länsstyrelsen infordra yttranden på sätt i 9 § 1 mom. närmare angives, dock att infordrande av yttranden må inskränkas eller underlåtas i fall som sägs i 3 mom. andra stycket. Avser ansökan tillstånd till uthyrning av *personauto-*

2 m o m. Över ansökan skall länsstyrelsen infordra yttranden på sätt i 9 § 1 mom. närmare angives, dock att infordrande av yttranden må inskränkas eller underlåtas i fall som sägs i 3 mom. andra stycket. Avser ansökan tillstånd till uthyrning av *omnibus*,

¹³ Senaste lydelse 1977:251.

¹⁴ Senaste lydelse 1974: 105.

¹⁵ Lydelse enligt förslag i prop. 1977/78: 81. Senaste lydelse 1964: 103.

¹⁶ Lydelse enligt förslag i prop. 1977/78: 81. Senaste lydelse 1964: 103.

Nuvarande lydelse

mobil eller av lastautomobil, vars totalvikt överstiger 3.500 kilogram, skall länsstyrelsen inhämta yttrande från länsstyrelsen i annat län som beröres av uthyrningsrörelsen.

Föreslagen lydelse

skall länsstyrelsen inhämta yttrande från länsstyrelsen i annat län som beröres av uthyrningsrörelsen.

3 m o m.¹⁷ Tillstånd må meddelas allenast om rörelsen finnes behövlig och i övrigt lämplig samt sökanden skickad att handhava densamma.

Prövning av rörelsens behövlig-
het skall ej ske, då ansökan avser
tillstånd till uthyrning av person-
automobil 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.

Prövning av rörelsens behövlig-
het skall ej ske, då ansökan avser
tillstånd till uthyrning av person-
automobil eller lastautomobil.

Vad i 12 § femte stycket samt
17 § och 18 § 1 mom. är stadgat
skall i tillämpliga delar gälla i frå-
ga 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.

4 m o m.¹⁸ Om lämplighetsbesiktning av terrängfordon, som användes i uthyrningsrörelse, stadgas i terrängtrafikkungörelsen (1972: 594).

Automobil får tagas i bruk i uthyrningsrörelse endast om tillståndshavaren till den länsstyrelse, som meddelat tillstånd till rörelsen, skriftligen anmält att fordonet skall användas i rörelsen enligt tillståndet. I fråga om terrängfordon skall även överlämnas bevis att fordonet godkänts vid lämplighetsbesiktning.

Avser anmälan registrerat fordon skall uppgift lämnas om fordonets registreringsnummer. Är

Omnibus får tagas i bruk i uthyrningsrörelse endast om tillståndshavaren till den länsstyrelse, som meddelat tillstånd till rörelsen, skriftligen anmält att fordonet skall användas i rörelsen enligt tillståndet. I fråga om terrängfordon skall även överlämnas bevis att fordonet godkänts vid lämplighetsbesiktning.

Avser anmälan registrerat fordon skall uppgift lämnas om fordonets registreringsnummer. Är

¹⁷ Lydelse enligt förslag i prop. 1977/78: 81. Senaste lydelse 1977: 251.

¹⁸ Senaste lydelse 1974: 105.

Nuvarande lydelse

fordonet icke registrerat eller är det registrerat men avställt skall anmälan innehålla sådana uppgifter om fordonets beskaffenhet, som enligt vad därom är stadgat skola införas i bilregistret i fråga om fordon, som är registrerat och icke avställt.

Föreslagen lydelse

fråga om fordon som icke är registrerat eller icke är eller har varit registrerat annat än i samband med avställning skall anmälan innehålla sådana uppgifter om fordonets beskaffenhet, som enligt vad därom är stadgat skola införas i bilregistret i fråga om fordon, som är registrerat och icke avställt.

Länsstyrelsen kan, när anledning därtill föreligger, återkalla godkännande varom i andra stycket sägs.

6 m o m.¹⁹ Automobil må icke i uthyrningsrörelse tillhandahållas annan person såsom förare än den, som styrker sig innehava gällande körkort för automobil och, då fråga är om lastautomobil, vars totalvikt överstiger 3 500 kilogram, eller omnibus, visar sig hava uppnått 21 års ålder.

Förhyrd lastautomobil, vars totalvikt överstiger 3 500 kilogram, och förhyrd omnibus må icke föras av någon, som icke fyllt 21 år.

Annorstädes än inom stad eller tätbebyggt samhälle må ej heller förhyrd automobil yrkesmässigt mot ersättning föras av någon för detta ändamål anlita person.

6 m o m. Automobil må icke i uthyrningsrörelse tillhandahållas annan person såsom förare än den, som styrker att han har behörighet att föra fordonet.

33 §

4 m o m.²⁰ 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 § och 23 § 2 mom. är stadgat i fråga om linjetrafik ävensom vad i 16 §, 17 §, 18 § 1 mom., 19 § 1 och 3 mom.

Vad i 14 §, 15 § och 23 § 2 mom. är stadgat i fråga om linjetrafik ävensom vad i 17 §, 18 § 1 mom. samt 19 § 1 och 3 mom. är

¹⁹ Senaste lydelse 1964: 103. Ändringen innebär bl. a. att andra och tredje styckena upphävs.

²⁰ Senaste lydelse 1972: 437.

Nuvarande lydelse

samt 31 § är föreskrivet skall äga motsvarande tillämpning å transportförmedling.

Föreslagen lydelse

föreskrivet skall äga motsvarande tillämpning å transportförmedling.

34 §

1 m o m.²¹ Bedriver någon linje-, beställnings- eller turisttrafik eller uthyrningsrörelse eller transportförmedling utan att vara berättigad till drivande av sådan trafik eller rörelse, varom fråga är,

eller bryter någon mot föreskrifterna i 21 eller 22 §, straffes med *dagsböter*.

eller bryter någon mot föreskrifterna i 21 §, straffes med *böter*.

Är på grund av särskild bestämmelse för viss ort obehörigt utövande av droktrafik eller liknande rörelse belagt med ansvar, må ej sådan bestämmelse tillämpas vid ådömande av ansvar för motsvarande förseelse enligt detta moment.

2 m o m.²² Uraktlåter någon, som innchar tillstånd till yrkesmässig trafik, att fullgöra skyldighet, som enligt 23 § 1 mom. åligger honom

eller åsidosätter någon honom jämligt 31 § eller 32 § 7 mom. åliggande skyldighet,

eller åsidosätter någon honom jämligt 32 § 7 mom. åliggande skyldighet,

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

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*.

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

straffes den felande med *böter*.

3 m o m.²³ Brukas automobil eller släpfordon i yrkesmässig trafik i strid mot 25 § 2 mom. *eller 3 mom. första stycket*,

eller brukas i uthyrningsrörelse *automobil* i strid mot 32 § 4 mom. andra stycket,

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

3 m o m. Brukas automobil eller släpfordon i yrkesmässig trafik i strid mot 25 § 2 mom.,

eller brukas i uthyrningsrörelse *omnibus* i strid mot 32 § 4 mom. andra stycket,

straffes den, som utövar trafiken eller rörelsen, med *böter*.

²¹ Senaste lydelse 1977: 251.

²² Lydelse enligt förslag i prop. 1977/78: 81. Senaste lydelse 1972: 437.

²³ Senaste lydelse 1972: 593.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

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

5 m o m.²⁴ 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.

5 m o m. Har beställningstrafik för godsbefordran bedrivits utan tillstånd, dömes den för vars räkning otillåten transport utförts till böter, 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.

39 §²⁵

Finner länsstyrelse eller polismyndighet anledning till återkallelse eller indragning på viss tid av trafiktillstånd eller tillstånd till uthyrningsrörelse eller transportförmedling eller godkännande eller medgivande, varom i denna förordning förmäles, skall myndigheten, därest befogenhet i sådant avseende icke tillkommer denna, därom göra framställning hos den myndighet, som har att besluta i ärendet.

Finner länsstyrelse eller polismyndighet anledning till återkallelse eller indragning på viss tid av trafiktillstånd eller tillstånd till uthyrningsrörelse eller transportförmedling eller godkännande eller medgivande, varom i denna förordning förmäles, skall myndigheten, därest befogenhet i sådant avseende icke tillkommer denna, därom göra framställning hos den myndighet, som har att besluta i ärendet. *Framställningen skall innehålla uppgift om personnummer eller organisationsnummer.*

44 §

1 m o m.²⁶ Talan mot beslut av länsstyrelse *eller transportnämnden* enligt denna förordning föres hos regeringen genom besvär.

1 m o m. Talan mot beslut av länsstyrelse enligt denna förordning föres hos regeringen genom besvär.

2 m o m.²⁷ Beslut som avses i 1 mom. skola, med nedan angivna undantag, gälla utan hinder av besvär.

Beslut, som innefattar trafiktillstånd eller tillstånd att bedriva uthyrningsrörelse eller transportförmedling, vare, där ej på grund av särskilda skäl i tillståndet annor-

Beslut, som innefattar trafiktillstånd eller tillstånd att bedriva uthyrningsrörelse eller transportförmedling, vare, där ej på grund av särskilda skäl i tillståndet annor-

²⁴ Senaste lydelse 1972: 437.

²⁵ Senaste lydelse 1972: 593.

²⁶ Lydelse enligt förslag i prop. 1977/78: 81. Senaste lydelse 1977: 251.

²⁷ Senaste lydelse 1977: 705.

Nuvarande lydelse

lunda förordnats, icke gällande, förrän beslutet vunnit laga kraft eller, där besvär däremot anförts, beslutet blivit slutligen fastställt. Tiden för anförande av besvär över dylikt beslut *och över beslut om indelning i lokalområden eller om bestämmande av särskilt lokalområde* skall räknas från den dag, då beslutet tillkännagivits genom kungörelse i ortstidning.

Föreslagen lydelse

lunda förordnats, icke gällande, förrän beslutet vunnit laga kraft eller, där besvär däremot anförts, beslutet blivit slutligen fastställt. Tiden för anförande av besvär över dylikt beslut skall räknas från den dag, då beslutet tillkännagivits genom kungörelse i ortstidning.

Beslut om återkallelse eller indragning på viss tid av trafiktillstånd eller annat tillstånd, som ovan sagts, vare ej gällande förrän den, som avses med beslutet, därav erhållit del.

I beslut, som innefattar återkallelse av trafiktillstånd enligt 19 § 2 mom. samt nytt trafiktillstånd, skall angivas viss tidpunkt från vilken återkallelsen och det nya tillståndet skola gälla. Tillståndsmyndigheten får på begäran av part ändra tidigare fastställd tidpunkt.

45 §²⁸

Regeringen får föreskriva eller för visst fall medge undantag från denna förordning. Vid meddelande av undantag får föreskrivas särskilda villkor. Regeringen får också meddela ytterligare föreskrifter i de avseenden som regleras i denna förordning och i fråga om registrering av innehav av tillstånd enligt förordningen.

Regeringen får åt förvaltningsmyndighet överlåta befogenhet som avses i första stycket.

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer. Förordnande om ikraftträdande får begränsas till vissa av bestämmelserna. Regeringen får meddela de övergångsbestämmelser som behövs.

²⁸ Förutvarande 45 § upphävd genom 1972: 593.

2 Förslag till

Lag om ändring i lagen (1967: 420) om flyttning av fordon i vissa fall

Härigenom föreskrivs att 1 och 6 §§ lagen (1967: 420) om flyttning av fordon i vissa fall skall ha nedan angivna lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 §

I denna lag förstås med

fordon: varje anordning som är eller varit försedd med hjul, band eller medar och som inrättats för färd på marken på annat sätt än på skenor,

fordonsvrak: fordon som måste anses övergivet enligt bestämmelserna i 2 § 3 och som uppenbarligen har ringa eller intet värde.

Vad som sägs i lagen om ägare av fordon gäller i fråga om fordon som innehas på grund av *avbetalningsköp i stället* innehavaren, trots att äganderätten ej övergått på honom, och i fråga om övergivet fordon den som senast varit ägare.

Vad som sägs i lagen om ägare av fordon gäller i fråga om fordon som innehas på grund av *kreditköp med förbehåll om återtaganderätt* eller som innehas med *nyttjanderätt för bestämd tid om minst ett år* innehavaren, och i fråga om övergivet fordon den som senast varit ägare.

6 §¹

När beslut om flyttning meddelats, skall den myndighet som meddelat beslutet underrätta ägaren så snart det kan ske.

När beslut om flyttning meddelats, skall den myndighet som meddelat beslutet underrätta ägaren så snart det kan ske. *I fråga om fordon som innehas med nyttjanderätt för bestämd tid om minst ett år skall även den som har upplåtit nyttjanderätten (uthyraren) underrättas.*

Har fordon ställts upp till förvaring på särskild uppställningsplats och har ägaren ej kunnat anträffas, skall den myndighet som verkställt flyttningen kungöra den i ortstidning eller på annat lämpligt sätt samt vidtaga de fortsatta undersökningar och åtgärder som kan anses påkallade för att göra underrättelse möjlig.

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer. Äldre bestämmelser gäller fortfarande i fråga om fordon som innehas med nyttjanderätt enligt upplåtelse som har skett före ikraftträdandet. Regeringen får meddela de ytterligare övergångsbestämmelser som behövs.

¹ Senaste lydelse 1977: 699.

3 Förslag till

Lag om ändring i lagen (1972: 435) om överlastavgift

Härigenom föreskrivs att 7 § lagen (1972: 435) om överlastavgift skall ha nedan angivna lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

7 §¹

Överlastavgift 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. Innehas bil med nyttjanderätt, anses innehavaren som ägare, om han har befogenhet att bestämma om förare av bilen eller anlitar annan förare än ägaren har utsett.

I fråga om bil som innehas på grund av *kreditköp med förbehåll om återtaganderätt eller som innehas med nyttjanderätt för bestämd tid om minst ett år* anses innehavaren som ägare. Innehas bil i *annat fall* med nyttjanderätt, anses innehavaren som ägare, om han har befogenhet att bestämma om förare av bilen eller anlitar annan förare än ägaren har utsett.

Brukar någon annans bil utan lov, påföres brukaren överlastavgiften.

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer. Äldre bestämmelser gäller fortfarande i fråga om fordon som innehas med nyttjanderätt enligt upplåtelse som har skett före ikraftträdandet. Regeringen får meddela de ytterligare övergångsbestämmelser som behövs.

¹ Senaste lydelse 1975: 1413.

4 Förslag till

Lag om ändring i trafikskadelagen (1975: 1410)

Härigenom föreskrivs att 2 § trafikskadelagen (1975: 1410)¹ skall ha nedan angivna lydelse.

Nuvarande lydelse

Trafikförsäkring skall finnas för motordrivet fordon som är registrerat här i landet och ej är avställt samt för annat motordrivet fordon som brukas i trafik här. Försäkringsplikten fullgöres av fordonets ägare. Innehas fordonet av någon som har förvärvat det genom avbetalningsköp eller i övrigt under äganderättsförbehåll, fullgöres dock försäkringsplikten av denne.

Föreslagen lydelse

2 §

Trafikförsäkring skall finnas för motordrivet fordon som är registrerat här i landet och ej är avställt samt för annat motordrivet fordon som brukas i trafik här. Försäkringsplikten fullgöres av fordonets ägare. Innehas fordonet på grund av kreditköp med förbehåll om återtaganderätt eller innehas det med nyttjanderätt för bestämd tid om minst ett år, fullgöres dock försäkringsplikten av innehavaren.

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer. Äldre bestämmelser gäller fortfarande i fråga om fordon som innehas med nyttjanderätt enligt upplåtelse som har skett före ikraftträdandet.

¹ Lagen omtryckt 1977: 949.

Motioner väckta under allmänna motionstiden 1978

I motionen 1977/78: 780 av Alf Wennerfors (m) hemställs att riksdagen hos regeringen begär utredning och åtgärder för att hindra s. k. svartåkning.

I motionen 1977/78: 1239 av Joakim Ollén m. fl. (m) hemställs att riksdagen hos regeringen begär förslag till ändringar i förordningen angående yrkesmässig automobiltrafik m. m. så att beställningstrafiktillstånd blir tillräckligt för turisttrafikresor.

Motioner väckta med anledning av propositionen 1977/78: 137

I motionen 1977/78: 1875 av Karin Ahrlund och Daniel Tarschys (båda fp) hemställs att riksdagen ger regeringen till känna att förordningen angående yrkesmässig automobiltrafik bör ersättas av en lag som är skriven på begriplig svenska.

I motionen 1977/78: 1915 av Wiggo Komstedt och Sven-Olov Träff (båda m) hemställs att riksdagen med bifall i övrigt till propositionen 1977/78:137 hos regeringen begär ytterligare utredning om frågan om lagstiftning om lastindikatorer på tyngre fordon.

I motionen 1977/78: 1916 av Sven Mellqvist m. fl. (s) hemställs

1. att riksdagen beslutar att de anställdas organisationer skall beredas tillfälle att yttra sig vid lämplighetsprövning enligt vad som anförts i motionen,

2. att riksdagen ger regeringen till känna vad som anförts i motionen om åtgärder mot trafikutövare som inte följer gällande bestämmelser.

I motionen 1977/78: 1917 av Sven-Olov Träff (m) hemställs

1. att riksdagen avslår propositionen såvitt avser förslaget att skatteplikten och försäkringsplikten skall åvila hyresmannen,

2. att riksdagen förordrar att uppgifter som dels utvisar att ett motorfordon utgör leasingfordon, dels anger ägarens namn och adress införs i bilregistret.

I motionen 1977/78: 1918 av Lars Werner m. fl. (vpk) föreslås

1. att riksdagen beslutar avslå propositionen 1977/78: 137 i vad avser ändringen i förordningen (1940: 910) angående yrkesmässig automobiltrafik m. m., dock att propositionen bifalls i vad gäller 13 och 15 §§,

2. att riksdagen hos regeringen begär förslag till skärpning av förslaget till införandet av lastindikatorer på tyngre lastbilar att också omfatta den nu befintliga lastvagnsparken med en övergångstid på ett år,

3. att riksdagen hos regeringen hemställer om en skyndsam prövning av erforderliga konkreta åtgärder i syfte att utveckla och vidga det stats-

ägda transportföretaget Svelast och att pröva frågan om förutsättningar för skapandet av kooperativa större transportföretag samt att en övergripande samhällelig planering av den yrkesmässiga lastbilstrafiken snarast kommer till stånd.

Utskottet

I propositionen föreslås ändringar i bl. a. förordningen (1940: 910) angående yrkesmässig automobiltrafik m. m. (ändrad senast 1977: 705) (YTF). Förslagen rör främst den yrkesmässiga lastbilstrafiken och långtidsuthyrning av motorfordon.

Förslagen, såvitt avser den yrkesmässiga lastbilstrafiken, bygger huvudsakligen på trafikpolitiska utredningens (K 1972: 07) betänkande (SOU 1975: 66) Trafikpolitik — behov och möjligheter.

Utgångspunkten för förslagen i propositionen rörande uthyrning av motorfordon anges vara de förslag som den s. k. leasingutredningen (K 1972: 06) presenterade i betänkandet (Ds K 1975: 11) Bil-Leasing.

Utskottet behandlar i det följande de olika delarna av föredragandens framställning och i anslutning härtill ett antal motioner som har väckts med anledning av propositionen samt under den allmänna motionstiden.

Yrkesmässig lastbilstrafik

Under förevarande avsnitt behandlar föredraganden frågor som rör företagsstrukturen inom åkeribranschen, tillståndsgivningen, den personliga lämplighetsprövningen samt laglydnaden och övervakningen i fråga om den yrkesmässiga trafiken.

I anslutning till övervägandena om *företagsstrukturen* framhåller föredraganden att det är väsentligt att lagstiftningen inte lägger hinder i vägen för en strukturrationalisering och en fortlöpande anpassning till de ändrade förutsättningar som är en följd av utvecklingen i övrigt. Mot bakgrund bl. a. härav föreslås i propositionen att kravet att särskilda skäl skall föreligga för att juridisk person skall kunna meddelas tillstånd till yrkesmässig trafik slopas. Enligt förslaget bör detta gälla inte endast den yrkesmässiga lastbilstrafiken. Även i fråga om tillstånd till beställnings trafik med buss föreslås att kravet slopas. Vad gäller tillstånd till taxi trafik bör enligt föredraganden bestämmelsen gälla även fortsättningsvis i avvaktan på att frågorna om företagsstrukturen inom taxinäringen och den s. k. turordningsprincipen löses.

I fråga om *tillståndsgivningen* föreslås att behovsprövningen slopas såvitt avser den yrkesmässiga lastbilstrafiken. Detsamma föreslås rörande de till behovsprövningen knutna bestämmelserna om stationsort, lokalområde samt kapacitetsbegränsning i tillstånd. I samband härmed föreslås att remissförfarandet vid ansökningar om tillstånd till yrkesmässig

lastbilstrafik inskränks till hörande av polismyndighet rörande sökandens personliga lämplighet.

Beträffande den *personliga lämplighetsprövningen* anför föredraganden — när det gäller sökandens lämplighet från ekonomisk synpunkt — att sökande av tillstånd till yrkesmässig lastbilstrafik även fortsättningsvis bör bli föremål för prövning i enlighet med den utvidgade ekonomiska lämplighetsprövning som infördes efter riksdagens beslut 1972 (prop. 1972: 81, TU 1972: 13, rskr 1972: 232). Föredraganden föreslår emellertid vissa ändringar i nuvarande prövningsförfarande.

Förnyad prövning av den ekonomiska lämpligheten anses böra ske endast vid mera omfattande kapacitetsökningar enligt normer som bör beslutas av regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer.

Den blankett som f. n. används för den ekonomiska utredningen föreslås kompletterad med sökandens underskrift och försäkran om riktigheten av lämnade uppgifter. Till försäkran bör enligt föredraganden en straffsanktion knytas. Vidare föreslås att även kategorin godkända revisorer ges behörighet att granska utredningen.

När det gäller erfarenhetsprövningen framhåller föredraganden att kravet på erfarenhet torde göra sig gällande med betydligt större tyngd i dag än tidigare. Bl. a. anføres att den moderna transportapparaten ställer helt andra krav på en trafikutövare i dag än vid tiden för YTF:s tillkomst. I syfte att säkerställa att trafikutövaren har tillräckliga kunskaper om den transportverksamhet han avser att utöva föreslås i propositionen att lämplighetsprövningen byggs ut så att man av sökande av tillstånd till yrkesmässig lastbilstrafik kräver att han innehar körkort lägst klass *BC*E. Enligt föredraganden bör undantag emellertid kunna medges bl. a. om sökanden har ett yrkeskunnande som kan anses motsvara det som genomgången yrkesförarutbildning ger. Fråga om undantag bör prövas av tillståndsmyndigheten, dvs. länsstyrelsen.

Föredraganden redovisar vidare vissa överväganden rörande prövningen av sökandens vederhäftighet, dvs. den personliga vandeln. Det skulle enligt föredraganden underlätta en enhetlig rättstillämpning och understryka vikten av denna del av prövningen, om grunden för denna närmare anges i författningstexten på motsvarande sätt som har skett i fråga om återkallelsegrunderna i 19 § 1 mom. YTF. Föredraganden förordar att en sådan precisering sker och att denna utformas så att vid prövningen av sökandens vederhäftighet särskilt skall beaktas om han har gjort sig skyldig till upprepade eller allvarigare överträdelse av bestämmelser om förares arbetstid och vilotid, fordons eller vägars belastning, fordons hastighet eller andra från säkerhetssynpunkt väsentliga bestämmelser, om han har fällt till ansvar enligt YTF eller om han i övrigt brutit i allmän laglydnad i sådan utsträckning att han kan antas vara olämplig som trafikutövare.

Ett slopande av kravet att särskilda skäl skall föreligga för att juridiska personer skall kunna meddelas trafikstillstånd kräver enligt föredraganden en särskild inriktning av lämplighetsprövningen i fråga om juridiska personer. Föredraganden framhåller att det är viktigt att prövningen ges en sådan inriktning att man når den person i företaget som har det närmaste ansvaret för trafikutövningen.

I fråga om aktiebolag föreslås därför som huvudregel att lämplighetsprövningen skall avse verkställande direktören, såvitt avser prövningen av vandel och personliga förhållanden. Prövning av verkställande direktörens ekonomiska förhållanden anses i allmänhet inte vara nödvändig. Undantag från prövningen av verkställande direktörs förhållanden föreslås kunna medges i fråga om större företag. I sådana fall bör det enligt propositionen vara möjligt för bolaget att i ansökan ange den person i företaget som har utsetts att ha ansvaret för transportverksamheten. Lämplighetsprövningen föreslås då att avse denne.

I fråga om aktiebolag utan verkställande direktör och ekonomisk förening föreslår föredraganden att lämplighetsprövningen skall inriktas på den person i företaget som har det närmaste ansvaret för trafikutövningen.

När det gäller handelsbolag och kommanditbolag föreslås att lämplighetsprövningen — bl. a. med hänsyn till att envar av bolagsmännen i t. ex. ett handelsbolag är berättigad att vidta förvaltningsåtgärd — inriktas på envar av bolagsmännen.

Utformningen av den personliga lämplighetsprövningen i fråga om juridiska personer kräver enligt föredraganden att viss uppgiftsskyldighet åläggs tillståndshavare som är juridisk person. Vidare bör enligt föredraganden personskifte utlösa ny lämplighetsprövning.

I propositionen behandlas vidare ett antal frågor som hänger samman med *laglydnaden och övervakningen* i fråga om den yrkesmässiga trafiken.

Inledningsvis tar föredraganden upp efterlevnaden av belastningsbestämmelserna. I propositionen konstateras att bl. a. lagen (1972: 435) om överlastavgift har haft en god effekt när det gäller att nedbringa antalet överskridanden av belastningsbestämmelserna.

I propositionen behandlas också frågan om traktorekipagens inlemmande i systemet med överlastavgift. Några förslag lämnas emellertid inte i detta sammanhang.

Frågan om lastindikatorer tas också upp i propositionen. Föredraganden hänvisar till att frågan aktualiserades i prop. 1972: 81 i samband med förslagen om överlastavgift. Övervägandena rörande lastindikatorer mynnar ut i ett förordande av att lagstiftning införs om användning av lastindikatorer på tyngre fordon. Enligt föredraganden bör ett obligatorium med lastindikatorer främst omfatta lastbilar som har tre eller flera hjulaxlar och släpfordon med två eller flera hjulaxlar och som är in-

rättade för att dras av lastbil. Obligatoriet bör enligt föredraganden omfatta nya fordon av 1981 eller senare års modell. Vidare föreslås att föreskrifter om typgodkännande av lastindikatorutrustning utfärdas.

Föredraganden framhåller vidare att ett kraftfullt agerande från länsstyrelsernas sida är en väsentlig faktor när det gäller tillsynen av yrkestrafiken. I propositionen understryks också vikten av att åtgärder sätts in på ett tidigt stadium och helst innan misskötsamheten har gått så långt att det kan finnas anledning till återkallelse av tillståndet. För att möjliggöra detta föreslås därför att förutsättningarna för varning i författningstexten formuleras så att varning skall meddelas då det i den yrkesmässiga trafiken har förekommit sådana missförhållanden att fråga om återkallelse kan tas upp till prövning om rättelse inte sker.

I anslutning till förslagen under förevarande avsnitt föreslås i propositionen — mot bakgrund av förslagen om slopande av bestämmelserna om behovsprövning, lokalområden och stationsort — en ny forumregel i fråga om den yrkesmässiga lastbilstrafiken. Som tillstånds- och tillsynsmyndighet i fråga om denna trafik föreslås länsstyrelsen i det län där sökandens kyrkobokföringsort är belägen eller, i fråga om juridisk person, där företagets ledning finns.

Vidare framhåller föredraganden att det nuvarande systemet med beteckningsmärken för fordon i yrkesmässig lastbilstrafik är bristfälligt. I propositionen anför föredraganden att han avser att föreslå regeringen att uppdra åt statens trafiksäkerhetsverk att utarbeta ett system med utmärkning av fordon i yrkesmässig lastbilstrafik på sätt som har skett i fråga om den yrkesmässiga busstrafiken.

Föredraganden tar slutligen upp frågan om yrkestrafikregistreringen. Han framhåller bl. a. att en av orsakerna till de problem som f. n. finns när det gäller övervakningen av den yrkesmässiga trafiken är att de nuvarande registren — som förs hos länsstyrelserna — är ofullständiga, otidsenliga och personalkrävande. På grund av svårigheterna att få fram de uppgifter ur registren som behövs för olika kontrollåtgärder är de enligt föredraganden inte till någon större hjälp vid övervakningen.

Mot bakgrund härav anser föredraganden att behovet av ett centralt yrkestrafikregister — med tillämpning av databehandling — är klart dokumenterat. Förslag om inrättande av ett sådant centralt register läggs fram i propositionen. Enligt föredraganden bör det centrala yrkestrafikregistret läggas upp med anknytning främst till bilregistret. Det framhålls emellertid i propositionen att vissa av de uppgifter som behövs i ett yrkestrafikregister är mindre lämpade för datamaskinell registrering. Som exempel härpå nämns vissa uppgifter som huvudsakligen rör busslinjetrafiken. Dessa uppgifter — liksom belastningsuppgifter rörande tillståndshavare — bör därför enligt föredraganden även fortsättningsvis föras manuellt hos länsstyrelserna.

Enligt föredraganden bör det ankomma på regeringen att bestämma

hur överförandet av de nuvarande registren till ett centralt yrkestrafikregister skall ske, liksom den tidpunkt då det nya registret skall träda i funktion.

När det gäller frågan om *företagsstrukturen* inom åkerinäringen finner utskottet — i likhet med föredraganden — att den lämpliga storleken på företagsenheter och den lämpliga företagsformen — juridisk person eller enskild firma — inte kan anges i generella termer utan är beroende på en rad olika faktorer, inte minst transportverksamhetens art och omfattning samt trafikutövarens förutsättningar att driva rörelsen. Det är också enligt utskottets mening väsentligt att hinder inte ställs upp för en strukturrationalisering och fortlöpande anpassning till de ändrade förutsättningar som är en följd av utvecklingen i övrigt. Utskottet anser därför att förslaget att slopa kravet på särskilda skäl för att juridiska personer skall kunna meddelas tillstånd till yrkesmässig trafik är väl ägnat att främja en utveckling i strukturrationaliserande riktning.

I samband med utskottsbehandlingen har företrädare för taxinäringens organisationer bl. a. framhållit att taxitrafiken bör ses som en integrerad del i den kollektiva persontrafiken.

Enligt vad utskottet har erfarit kommer nästa fas i det fortsatta reformarbetet med yrkestrafiklagstiftningen, som pågår inom Kommunikationsdepartementet, att behandla olika frågor som rör taxitrafiken, bl. a. frågan om taxinäringens struktur. Utskottet har förståelse för att taxi-frågorna inte har tagits upp i förevarande sammanhang men vill understryka vikten av att arbetet påskyndas. Utskottet förutsätter att man i arbetet med taxifrågorna beaktar den roll som taxitrafiken har i den kollektiva trafikapparaten. Enligt utskottet bör regeringen snarast för riksdagen lägga fram förslag till lösningar i syfte att förbättra företagsstrukturen inom taxinäringen och i övrigt anpassa lagstiftningen i fråga om taxitrafiken till gällande trafikpolitiska värderingar.

Utskottet tillstyrker också vad som i övrigt har föreslagits beträffande *tillståndsgivningen* i fråga om den yrkesmässiga lastbilstrafiken. I anslutning här till avstyrks yrkandet i motionen 1977/78: 1918 (punkten 3) om skyndsamma åtgärder i syfte att utveckla och vidga det statsägda transportföretaget *Svelast* och skapa större kooperativa transportföretag samt om genomförande snarast av en övergripande samhällelig planering av den yrkesmässiga lastbilstrafiken.

I några motioner berörs frågor som har anknytning främst till förslagen avseende *laglydnaden och övervakningen*.

I motionen 1977/78: 1915 hemställs att riksdagen med bifall i övrigt till propositionen hos regeringen begär ytterligare utredning av frågan om lagstiftning om *lastindikatorer* på tyngre fordon.

I motionen 1977/78: 1918 (punkten 2) hemställs rörande denna fråga

att riksdagen hos regeringen begär förslag till skärpning av förslaget om införandet av lastindikatorer på tyngre lastbilar till att också omfatta den nu befintliga lastvagnsparken med en övergångstid på ett år.

Som grund för sin hemställan i motionen 1977/78: 1915 åberopar motionärerna bl. a. att de lastindikatorer som finns på marknaden inte har fullgod tillförlitlighet. Vidare hänvisas till att problem har varit förknippade med de indikatorer som har utprovats under senare tid och att problemen är än större när det gäller lastindikatorer på släpvagnar. Motionärerna hävdar vidare att ungefär hälften av de fordon som skulle komma att omfattas av ett obligatorium inte skulle behöva utrustas med lastindikatorer, eftersom det är fråga om fordon som transporterar gods med viktuppgifter eller har lastbegränsning i sin konstruktion, t. ex. tank- och bulkfordon. I motionen berörs också kostnads- och servicefrågor.

I likhet med föredraganden anser utskottet att det ur flera synpunkter är väsentligt att belastningsbestämmelserna efterlevs. Överlastade fordon innebär risker för trafiksäkerheten. Nedslitningen av väg- och brobeståndet ökar, och överlasterna kan också innebära att konkurrensbetingelserna på transportmarknaden snedvrids. De svårigheter som ofta föreligger att på ett lätt och tillförlitligt sätt mäta lastvikten torde också medföra att transportören ofta tvingas att köra med underlast för att försäkra sig om att han håller sig inom belastningsbestämmelsernas ram. Utskottet delar föredragandens mening att underlast innebär såväl samhällsekonomiskt som transportekonomiskt klara nackdelar.

Utskottet anser att lastindikatorn kan utgöra ett värdefullt hjälpmedel för att undvika såväl över- som underlast. Härigenom kan uppnås positiva effekter när det gäller trafiksäkerheten. Även för den enskilde transportören kan lastindikatorerna få stor betydelse genom förbättrad transportekonomi och sundare konkurrensbetingelser.

Under utskottsbehandlingen har framkommit bl. a. att de lastindikatorer som hittills har utprovats har visat sig vara behäftade med vissa brister. Detta har enligt uppgift bl. a. föranlett förhållandevis höga driftkostnader för apparaturen. Utskottet finner det därför inte fullt klarlagt att de lastindikatorer som i dag finns på marknaden fyller de krav på tillförlitlighet som måste ställas för att en lagstiftning skall kunna genomföras. Utskottet anser det också vara viktigt att servicefrågan löses på ett tillfredsställande sätt.

Utskottet har vidare under ärendets behandling informerats om den pågående utvecklingen av andra typer av måtanordningar som — i fråga om vissa fordonstyper — i stället för lastindikatorer anses utgöra ett tillfredsställande hjälpmedel för att mäta lastvikter.

Mot bakgrund av vad nu har anförts avstyrker utskottet i enlighet med yrkande i motionen 1977/78: 1915 den föreslagna lagstiftningen.

Än mindre kan utskottet tillstyrka yrkandet i motionen 1977/78: 1918 (punkten 2) om en skärpning av förslaget.

Med hänsyn till lastindikatorns värde som hjälpmedel att bestämma lastvikter bör dock enligt utskottet den fortsatta utvecklingen följas uppmärksam. En lämplig åtgärd i sammanhanget torde vara att regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer ytterligare utreder förutsättningarna att genom lastindikatorer mäta lastvikten på tyngre fordon. Ett nytt förslag i frågan från regeringens sida bör därefter snarast framläggas för riksdagen.

Vad utskottet nu har anfört bör av riksdagen ges regeringen till känna.

I den under allmänna motionstiden väckta motionen 1977/78: 780 har hemställts att riksdagen hos regeringen begär utredning och åtgärder för att hindra s. k. *svartåkning* med buss. I motionen framhålls bl. a. att de övervakande myndigheterna f. n. inte anser sig ha tid eller resurser att "ta itu med brott med så ringa straffpåföljd".

I motionen 1977/78: 1916 hemställs (punkten 1) att riksdagen beslutar att de anställdas organisationer skall beredas tillfälle att yttra sig vid *lämplighetsprövningen*. Vidare hemställs (punkten 2) att riksdagen ger regeringen till känna vad som har anförts i motionen om åtgärder mot trafikotövare som inte följer gällande bestämmelser. Motionärerna framhåller bl. a. att åtgärder i form av varning och återkallelse måste bli vanligare när det gäller dem som åsidosätter gällande bestämmelser. Vidare framhålls vikten av ett enhetligt och aktivt agerande från länsstyrelsernas sida. För att åstadkomma detta bör enligt motionärerna en central myndighet med ansvar för yrkestrafikfrågor utfärda anvisningar om hur varnings- och återkallelseinstituten skall tillämpas och hur lämpliga bevakningsrutiner kan läggas upp. Motionärerna berör i sammanhanget också kontrollen och tillsynen av efterlevnaden av bestämmelserna om arbetstid och vilotid och anser det angeläget att de förslag i dessa frågor som lades fram av bilarbetsutredningen år 1977 blir föremål för snar behandling.

Motionärernas yrkande att de anställdas organisationer skall höras i samband med den personliga lämplighetsprövningen hänger närmast samman med remissförfarandets utformning.

Förslagen i propositionen innebär ett mindre omständligt remissförfarande som enligt utskottets mening bör förenkla hanteringen av yrkestrafikärendena i väsentlig mån. Utskottet erinrar om att tillståndsmyndigheterna redan inom ramen för nuvarande lagstiftning är oförhindrade att höra även andra myndigheter och organisationer än de som räknas upp i YTF. Utskottet erinrar om att så kommer att vara fallet även fortsättningsvis, eftersom samma möjlighet kommer att finnas om förslagen i propositionen genomförs.

Utskottet anser — i likhet med föredraganden — att ett kraftfullt agerande från länsstyrelsernas sida är en väsentlig faktor när det gäller tillsynen av den yrkesmässiga trafiken. Det är emellertid också viktigt att man strävar efter att underlätta tillsyns- och övervakningsverksamheten. Utskottet anser att de förslag som läggs fram i propositionen beträffande varnings- och återkallelseinstitutet utgör ett led i en sådan strävan. Tillståndsmyndigheternas arbete med yrkestrafiken torde också komma att underlättas i betydande mån om ett centralt yrkestrafikregister inrättas. I samband med uppläggningsen av ett sådant register kan förutsättas att den centrala registerförande myndigheten utarbetar förbättrade och mera effektiva bevakningsrutiner. Detta torde enligt utskottet underlätta uppföljningen av tillståndshavarnas verksamhet och effektivisera länsstyrelsernas och polisens övervakningsfunktioner.

Vad särskilt beträffar olaga yrkesmässig busstrafik anser utskottet att den översyn av systemet med beteckningsmärken på bussar i yrkesmässig trafik som pågår inom regeringens kansli — tillsammans med de åtgärder som nu föreslås — bör bidra till en minskning av den olagliga trafiken.

Vad gäller frågan om påföljderna har utskottet erfarit att man inom ramen för det fortsatta reformarbetet med yrkestrafiklagstiftningen, som pågår inom kommunikationsdepartementet, avser att företa en översyn också av påföljdssystemet.

Mot bakgrund av vad som nu har anförts anser utskottet att förslagen i nu behandlade delar — liksom vad som har anförts om det fortsatta arbetet med yrkestrafiklagstiftningen — ligger väl i linje med vad som har framförts i motionerna 1977/78: 780 och 1977/78: 1916. Med beaktande härav finner utskottet någon åtgärd i ämnet från riksdagens sida med anledning av motionerna ej vara påkallad.

Utskottet vill emellertid — på sätt som har skett i motionen 1977/78: 1916 — i sammanhanget betona vikten av att beredningen inom regeringens kansli av bilarbetstidsutredningens betänkande (SOU 1977: 2) Bilarbetstid bedrivs på ett sådant sätt att ställning så snart som möjligt kan tas till den fortsatta behandlingen av utredningsförslagen.

Vad föredraganden i övrigt har anförut rörande den yrkesmässiga lastbilstrafiken föranleder ej någon erinran eller särskilt uttalande från utskottets sida. Med hänsyn härtill avstyrker utskottet motionen 1977/78: 1918 (punkten 1), vari har yrkats avslag på propositionen i dessa delar.

Vissa andra yrkestrafikfrågor

Under förevarande avsnitt tar föredraganden upp vissa frågor rörande ändringar i YTF som anges angelägna att genomföra i syfte att revidera och modernisera lagstiftningen.

Bl. a. föreslås i propositionen ändringar av vissa bestämmelser i syfte

att underlätta tillämpningen av lagstiftningen. Vidare föreslås att vissa bestämmelser mönstras ut ur YTF, eftersom bestämmelserna inte längre har någon praktisk betydelse.

I propositionen behandlas också frågan om undantag från YTF för vissa slag av transporter.

Regeringens förslag i dessa delar föranleder inte någon erinran eller särskilt uttalande från utskottets sida.

I den under allmänna motionstiden väckta motionen 1977/78: 1239 yrkas att riksdagen hos regeringen begär förslag till ändringar i YTF så att tillstånd till beställningstrafik blir tillräckligt för *turisttrafikresor*. Enligt motionärerna har tillståndskravet för rena turistresor skapat onödig byråkrati och betydande krångel för många bussinnehavare. Enligt motionärerna finns det inte något skäl att upprätthålla kraven på särskilda tillstånd för turistresor.

Bakgrunden till motionärernas yrkande synes vara de nya definitioner av busstrafikbegreppen i YTF som infördes genom riksdagens beslut 1977 (prop. 1976/77: 70, TU 1976/77: 21, rskr 1976/77: 233). Genom de ändringar i YTF som föranleddes av riksdagens beslut infördes i lagstiftningen ett nytt busstrafikbegrepp, turisttrafik, vid sidan av begreppen beställningstrafik och linjetrafik. Med turisttrafik avses sådan yrkesmässig busstrafik för befordran av passagerare eller gods som inte är beställningstrafik, om transporten ingår som ett led i ett sammanhängande arrangemang, där huvudsyftet ligger på annat än själva transporten. Ändringarna trädde i kraft den 1 januari 1978. De övergångsbestämmelser som utfärdades av regeringen i anslutning till ikraftträdandet inbegär att innehavare av tillstånd till beställningstrafik ägde rätt att till utgången av mars 1978 utföra turisttrafik med stöd av beställningstrafiktillstånd, under förutsättning att ansökan om turisttrafiktillstånd getts in till länsstyrelsen dessförinnan.

Utskottet anser att de nya definitionerna utgör ett värdefullt led i strävandena att åstadkomma klarare avgränsningar i fråga om de olika typerna av yrkesmässig busstrafik som förekommer. De tidigare begreppen skapade ofta problem från såväl tillämpnings- som övervaknings-synpunkt.

Enligt vad utskottet har erfarit pågår f. n. behandlingen av huvuddelen av ansökningarna om turisttrafiktillstånd hos länsstyrelserna. Med hänsyn härtill och till att de nya bestämmelserna nyligen har trätt i kraft är det enligt utskottet för tidigt att göra någon närmare bedömning av hur bestämmelserna har tillämpats i tillståndssammanhang. Utskottet vill emellertid starkt understryka att det är väsentligt att tillståndsgivningen får ett sådant innehåll att den inte skapar en onödig byråkrati och försvårar för trafikutövare eller olika kategorier av resande att genomföra resor av olika slag. Utskottet vill i detta sammanhang klargöra att

de nya bestämmelserna inte innebär att särskilt tillstånd till turisttrafik krävs för enskilda resor av mera tillfällig art, t. ex. resor till idrotts- evenemang av olika slag.

Utskottet anser att regeringen med uppmärksamhet bör följa utvecklingen av den nya lagstiftningen och, om omständigheterna föranleder därtill, till riksdagen avge de förslag till ändringar som behövs. Med beaktande av vad nu har anförts anser utskottet någon åtgärd i ämnet från riksdagens sida med anledning av motionen f. n. ej vara påkallad.

Uthyrning av motorfordon

Under förevarande avsnitt behandlas frågor som rör såväl långtidsuthyrning, s. k. leasing, som korttidsuthyrning av motorfordon.

När det gäller långtidsuthyrning biträder föredraganden leasingutredningens uppfattning att nuvarande bestämmelser om uthyrning av bil inte passar vid leasing. Enligt föredraganden är leasingsituationen snarare lik den som föreligger vid ett avbetalningsköp. I propositionen förordas därför att man bör jämställa hyresmannen i leasingförhållanden med den som innchar fordonet på grund av avbetalningsköp när det gäller ansvaret för fordonsinnehavet i olika avseenden. Förslaget i dessa delar innebär att ansvaret för försäkringsplikten och skattskyldighetens fullgörande liksom ansvaret för fordonets användning och skick flyttas över från uthyraren till hyresmannen.

När det gäller långtidsuthyrningens avgränsning mot korttidsuthyrning anser föredraganden att med långtidsuthyrning skall avses sådana nyttjanderättsupplåtelser som har ingåtts för viss bestämd tid om minst ett år.

Vidare förordas att tillståndsgivningen och den nuvarande skyldigheten att till yrkestrafikregistret anmäla och där anteckna fordon som långtidsuthyrs slopas.

Förslag läggs också fram om slopande av det krav på tätare kontrollbesiktningsskyldighet som f. n. gäller också långtidsuthyrda fordon.

I fråga om korttidsuthyrning föreslås — i konsekvens med förslaget angående den yrkesmässiga lastbilstrafiken — att behovsprövningen slopas såvitt avser uthyrning av lastbilar.

I förenklande syfte föreslås att anmälnings- och anteckningsskyldigheten när det gäller sådana kategorier uthyrningsfordon som inte är underkastade behovsprövning upphävs.

Föredraganden anser vidare att de särskilda kraven på förare av vissa inhyrda fordon, den s. k. 21-årsregeln, kan upphävas liksom bestämmelsen i YTF om förbud att anlita yrkesförare till uthyrningsbil.

Slutligen behandlar föredraganden frågorna om långtidsuthyrningen i ett eventuellt utbyggt system med kreditrestriktioner och släpfordonens behandling i uthyrningssystemet.

I motionen 1977/78: 1917 yrkas avslag på propositionen, såvitt avser förslaget att skattskyldigheten och försäkringsplikten skall åvila *hyresmannen*. Vidare yrkas i motionen att riksdagen måtte förorda att uppgifter som dels utvisar att ett motorfordon utgör leasingfordon, dels anger ägarens adress införs i bilregistret. I motionen pekas bl. a. på att vid inträffade skadefall förhandlingar skulle komma att föras direkt mellan försäkringsbolag och hyresman angående skadereglering m. m. Enligt motionären skulle en sådan ordning medföra risk för att hyresmannen inte tillräckligt vinnlägger sig om att tillvarata uthyrarens intressen beträffande skadereglering och reparation av det förhyrda fordonet.

Utskottet delar föredragandens uppfattning att leasingsituationen närmast är att jämföras med den som föreligger vid ett avbetalningsköp. I båda fallen har innhavaren en sådan rätt till fordonet att ägaren, dvs. i fråga om leasing den som hyr ut fordonet, i praktiken varken rättsligt eller faktiskt kan råda över fordonet än mindre kontrollera hur det används. Utskottet anser därför — i likhet med föredraganden — att hyresmannen i leasingförhållanden bör jämföras med den som innehar fordonet på grund av avbetalningsköp när det gäller ansvaret för fordonsinnhavet i olika avseenden.

När det gäller frågan om överflyttande av ansvaret för försäkringspliktens fullgörande anser utskottet att flera fördelar är förknippade med en ordning som den som har föreslagits i propositionen. En är att premiesättningen kan differentieras efter ortsområde, körsträcka, bonus, nykterhetsrabatt m. m. på samma sätt som f. n. gäller i fråga om andra än långtidsuthyrda fordon. Enligt utskottet innebär den nuvarande premiesättningen orättvisor, vilket har sin grund i att möjligheter f. n. saknas att differentiera premierna och tillämpa den zonindelning som förekommer beträffande andra bilförsäkringar. Avsaknaden av bonussystem leder också till att försäkringskostnaderna för den som i dag leasar en bil är högre än för exempelvis en avbetalningsköpare.

Vidare torde utredningen i samband med skadefall kunna underlättas om hyresmannen är trafikförsäkringsskyldig och alltså försäkringstagare. Otvivelaktigt förhåller det sig i de flesta fall så att det vid skadefall är den som har dispositionsrätten till fordonet, dvs. hyresmannen, som närmast känner till de uppgifter som kan ha betydelse i ersättningsfrågan.

Enligt vad utskottet har erfarit kan uthyrarens intresse av att den bil han hyr ut omfattas av ett fullgott försäkringsskydd väl tillgodoses även vid ett överflyttande av försäkringsansvaret. Genom utbyggnad av den s. k. restskuldsförsäkringen kan uthyrningsföretaget jämföras med den som säljer bil t. ex. på avbetalningskontrakt. Restskuldsförsäkringen innebär att säljaren vid skadefall hålls skadeslös även om avbetalningsköparen har haft bilen oförsäkrad eller satt försäkringen ur kraft genom avtalsbrott. Försäkringen gäller inte bara vagnskada utan även brand och stöld.

Ägaren kan givetvis ha intresse exempelvis av hur försäkringsersättningen betalas ut och reparationerna utförs. Även här kan, enligt vad utskottet har erfarit, ägarens intressen tillgodoses genom försäkringsbestämmelser på samma sätt som har skett i fråga om avbetalningsköpen.

Vidare har upplysts att de administrativa fördelar som f. n. är förknippade med de s. k. samlingsförsäkringar som tillämpas i fråga om leasingfordon inte behöver gå förlorade vid en överflyttning av försäkringsansvaret från uthyraren till hyresmannen.

Vad gäller frågan om överflyttning av skatteplikten från uthyraren till hyresmannen finner utskottet att en sådan överflyttning torde kunna innebära inte minst praktiska fördelar. Härigenom kan bl. a. skattekvitto och kontrollmärke tillställas hyresmannen direkt, vilket bör innebära besparingar genom förenklade rutiner liksom större snabbhet i hanteringen.

Mot bakgrund av vad nu har anförts anser sig utskottet inte kunna dela den tveksamhet rörande överflyttning av ansvaret i nu angivna hänseenden som har kommit till uttryck i motionen 1977/78: 1917. Enligt utskottet innebär förslaget i propositionen att man uppnår enhetlighet i fråga om ansvaret i olika hänseenden. Denna fördel riskeras gå förlorad om ansvaret på väsentliga punkter skall ligga kvar på uthyraren men i andra avseenden flyttas över på hyresmannen. En sådan uppdelning torde f. ö. vara praktiskt ohanterlig, och därmed skulle de rationaliseringsvinster som förslaget innebär inte kunna tas till vara. Utskottet avstyrker i enlighet härmed yrkandet i motionen 1977/78: 1917 (punkten 1) om avslag på propositionen, såvitt avser förslaget att skatteplikten och försäkringsplikten skall åvila hyresmannen.

När det gäller frågan om *leasingfordonens* behandling i registerhänseende delar utskottet den uppfattning som har kommit till uttryck i motionen. Inte minst för att undvika att hyresmannen registreringstekniskt får rätt att sälja fordonet anser utskottet det vara väsentligt att markering om leasingförhållandet görs i bilregistret. I registret bör således finnas uppgifter som utvisar dels att det är fråga om ett leasingfordon, dels vem som är uthyrare.

Enligt vad utskottet har erfarit kommer regeringen — om förslaget om ansvarets överflyttande antas — att utfärda föreskrifter om registerinnehållet i enlighet med vad nyss har sagts.

Genomförandet av förslaget synes således innebära att syftet med motionen 1977/78: 1917 (punkten 2) i förevarande del kommer att tillgodoses. Motionen bör därför ej föranleda någon åtgärd från riksdagens sida.

I likhet med föredraganden finner utskottet att det inte är påkallat att kräva tillstånd till långtidsuthyrning av bilar. De trafiksäkerhetsmässiga aspekterna — som har varit en huvudsaklig grund för upprätthåll-

lande av en lämplighetsprövning — kommer att kunna tillvaratas genom att hyresmannen helt övertar ansvaret för fordonets skick och användning. Inte heller finns det från trafikpolitisk eller annan synpunkt någon anledning att bibehålla kravet på behovsprövning i fråga om leasingfordon.

Vad propositionen i övrigt innehåller under förevarande avsnitt för-
anleder ej någon erinran eller särskilt uttalande från utskottets sida.
Förslaget tillstyrks följaktligen av utskottet.

Författningsmässig reglering m. m.

Förslagen i propositionen aktualiserar ändringar främst i YTF. I anledning av förslagen rörande uthyrning av motorfordon föreslås vidare ändringar i lagen (1967: 420) om flyttning av fordon i vissa fall, lagen (1972: 435) om överlastavgift samt trafikskadelagen (1975: 1410). Vidare aviseras ändringar i vissa icke riksdagsbundna författningar.

I propositionen framhålls att förslagets genomförande innebär att en viss övergångstid behövs för såväl myndigheter som enskilda. Därför förordas att regeringen bemyndigas att bestämma om ikraftträdande av lagstiftningen. Vidare anges att regeringen bör ges möjlighet att sätta i kraft ändringarna vid skilda tidpunkter. Föredraganden anser att ett visst behov av övergångsföreskrifter kan förutses, vilka regeringen bör bemyndigas att meddela.

En riktpunkt för arbetet på genomförande av förslagen när det gäller bestämmelserna om behovsprövning, juridisk person m. m. och leasingreglerna anges vara att lagstiftningen skall kunna träda i kraft den 1 januari 1979. I vissa delar torde enligt föredraganden en längre förberedelsestid krävas. Detta anges gälla framför allt i fråga om yrkestrafikregistreringen och beteckningsmärkena. I fråga om dessa delar av reformarbetet anges att siktet bör vara inställt på ett genomförande till den 1 oktober 1979.

I motionen 1977/78: 1875 yrkas att riksdagen ger regeringen till känna att YTF "bör ersättas av en lag som är skriven på begriplig svenska".

Frågan om en författningsteknisk revision av YTF berörs i propositionen. Föredraganden framhåller att en genomgripande författningsreform har kommit att framstå som angelägen. En sådan reform bör enligt föredraganden göras i samband med att man tar ett mera samlat grepp över yrkestrafiklagstiftningen i anslutning till pågående trafikpolitiska överväganden.

Utskottet delar motionärernas uppfattning om behovet av att yrkestrafiklagstiftningen blir föremål för en författningsteknisk revision. Det är enligt utskottets mening väsentligt att rättsreglerna får en sådan språklig utformning att de inte medför svårigheter att tolka och tillämpa för enskilda eller myndigheter. Föredragandens uttalanden i propositionen

visar att regeringen har uppmärksamheten riktad på problemet. Utskottet vill emellertid understryka vikten av att en författningsmässig revision av yrkestrafiklagstiftningen snarast möjligt genomförs.

Mot bakgrund av vad nu har anförts finner utskottet att någon åtgärd i frågan från riksdagens sida f. n. inte är påkallad.

Även i övrigt tillstyrks propositionen i förevarande del.

Hemställan

Utskottet hemställer

1. att riksdagen beträffande transportföretaget *Svelasts* verksamhet m. m. avslår motionen 1977/78: 1918, yrkandet 3,
2. att riksdagen med avslag på propositionen 1977/78: 137, såvitt nu är i fråga, och motionen 1977/78: 1918, yrkandet 2, samt med anledning av motionen 1977/78: 1915 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anförts beträffande lastindikatorer på tyngre lastfordon, m. m.,
3. att riksdagen beträffande s. k. *svartåkning* lämnar motionen 1977/78: 780 utan åtgärd,
4. att riksdagen beträffande *lämplighetsprövning*, m. m. med bifall till propositionen 1977/78: 137 lämnar motionen 1977/78: 1916 utan åtgärd,
5. att riksdagen med bifall till propositionen 1977/78: 137 och med avslag på motionen 1977/78: 1918, yrkandet 1, i övrigt antager förslaget till lag om ändring i förordningen (1940: 910) angående yrkesmässig automobiltrafik m. m.,
6. att riksdagen beträffande tillstånd till viss *busstrafik* avslår motionen 1977/78: 1239,
7. att riksdagen med bifall till propositionen 1977/78: 137
 - a. antager förslaget till lag om ändring i lagen (1967: 420) om flyttning av fordon i vissa fall,
 - b. antager förslaget till lag om ändring i lagen (1972: 435) om överlastavgift,
8. att riksdagen med bifall till propositionen 1977/78: 137 och med avslag på motionen 1977/78: 1917, yrkandet 1, antager förslaget till lag om ändring i trafikskadelagen (1975: 1410),
9. att riksdagen beträffande uppgifter till *bilregistret* avslår motionen 1977/78: 1917, yrkandet 2,
10. att riksdagen beträffande den *språkliga* utformningen av yrkes- trafikförordningen avslår motionen 1977/78: 1875.

Stockholm den 16 maj 1978

På trafikutskottets vägnar

SVEN MELLQVIST

Närvarande: Sven Mellqvist (s), Carl-Wilhelm Lothigius (m), Rune Torwald (c), Birger Rosqvist (s), Bertil Zachrisson (s), Olle Östrand (s), Wiggo Komstedt (m), Erik Johansson i Hållsta (c), Sven-Gösta Signell (s), Anna Wohlin-Andersson (c), Margit Sandéhn (s), Eric Rejdnell (fp), Rolf Dahlberg (m), Sten-Ove Sundström (s) och Anita Brorsson (c).

