

Nr 172

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående den statliga trafikpolitiken; given Stockholms slott den 29 oktober 1965.

Kungl. Maj:t vill härmed, under återopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för denna dag, inhämta riksdagens yttrande över härvid fogade förslag till förordning om ändring i förordningen den 25 oktober 1940 (nr 910) angående yrkesmässig automobiltrafik m. m.

Under Hans Maj:ts

Min allernådigste Konungs och Herres frånvaro:

BERTIL

Gösta Skoglund

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen lämnas en redogörelse för det reformarbete som bedrivs på grundval av statsmakternas beslut år 1963 om nya riktlinjer för den statliga trafikpolitiken. Vidare redovisas de synpunkter och förslag som nyligen framlagts av den förra året tillsatta trafikpolitiska delegationen. Slutligen framläggs förslag till de ändringar i förordningen angående yrkesmässig automobiltrafik som föranleds av den andra reformetappens genomförande den 1 juli 1966.

Förslag
till
Förordning
om ändring i förordningen den 25 oktober 1940 (nr 910) angående
yrkesmässig automobiltrafik m. m.

Häri genom förordnas, dels att 22 § 2 mom. förordningen den 25 oktober 1940 angående yrkesmässig automobiltrafik m. m. skall upphöra att gälla, dels att 2, 5, 11 och 12 §§, 23 § 1 mom. och 29 § 1 mom. förordningen¹ skola erhålla ändrad lydelse på sätt nedan angives.

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

2 §.

- | | |
|--|--|
| <p>Från tillämpning ————— avse renhållningen;</p> <p>6) transporter med traktortåg i skogsbruket av runt, bilat, kluvet, flisat och kolat virke, 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;</p> <p>7) transporter avseende ————— ändamål (bärgningsbil).
Därest beträffande ————— därtill förordnat.</p> | <p>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;</p> |
|--|--|

5 §.

- | | |
|--|--|
| <p>Yrkesmässig trafik ————— tillstånd (trafik tillstånd).
Trafiktillstånd skall ————— släpfordon befordras.
Släpfordon, som ————— yrkesmässig trafik.</p> <p>Tillstånd att bedriva linjetrafik å vägsträcka, som är belägen i mer än ett län, eller mellan orter inom skilda län eller att i beställningstrafik för godsbefordran använda lastautomobil med maximilast överstigande 6 500 kilogram eller att i sådan beställningstrafik använda lastautomobil jämte släpvagn, vilkas sammanlagda maximilast överstiger</p> | <p>Tillstånd att bedriva linjetrafik å vägsträcka, som är belägen i mer än ett län, eller mellan orter inom skilda län eller att i beställningstrafik för godsbefordran använda lastautomobil med maximilast överstigande 8 000 kilogram eller att i sådan beställningstrafik använda lastautomobil jämte släpvagn, vilkas sammanlagda maximilast överstiger</p> |
|--|--|

¹ Senaste lydelse av 2, 11 och 12 §§ samt 23 § 1 mom. se 1964: 103 samt av 5 § och 29 § 1 mom. se 1964: 733.

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

8 000 kilogram, meddelas av biltrafiknämnden.

12 000 kilogram, meddelas av biltrafiknämnden.

Tillstånd att ————— stationsorten skall förläggas.

I övriga ————— beställningstrafik skall förläggas.

11 §.

Utän hinder ————— eller personautomobil,

att utbyta lastautomobil eller släpfordon, såvitt därigenom den största sammanlagda last, som enligt gällande trafiktillstånd må medföras å fordonen, icke höjes till mer än två och ett halvt ton eller eljest med mer än femton procent,

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 ————— andra stycket.

12 §.

Trafiktillstånd må ————— övrigt lämplig.

Prövning av trafikens behövlighet skall ej ske, då ansökan om trafik-tillstånd avser

Prövning av trafikens behövlighet skall ej ske i fråga om tillstånd att utföra transporter med lastautomobil, om största last som må befordras med fordonet fastställles till 4 000 kilogram, och ej heller i fråga om tillstånd att utföra transporter med sådan lastautomobil, försedd med fast anordning för speciellt varuslag, som bestämmes av Konungen eller myndighet Konungen förordnar. Behovsprövning skall ej heller äga rum, om ansökan om trafik-tillstånd avser

1) rätt för ————— och returgoods.

Trafiktillstånd må ————— befinnes lämplig.

Tillståndet skall ————— samtrafikens bedrivande.

Tillstånd att medtaga ————— 29 §§.

Tillstånd att för ————— 27 §.

23 §.

1 m o m. Innehavare av tillstånd till yrkesmässig trafik är, utom då tillståndet avser rätt som sägs i 12 § andra stycket 1), skyldig att mot ersättning enligt fastställd taxa samt under de villkor och enligt de bestämmelser i övrigt, som innehållas i denna förordning eller med stöd av densamma meddelats, ombesörja befordran av personer eller gods under förutsättning,

1 m o m. Innehavare av tillstånd till yrkesmässig trafik med personautomobil eller omnibus är skyldig att mot ersättning enligt fastställd taxa samt under de villkor och enligt de bestämmelser i övrigt, som innehållas i denna förordning eller med stöd av densamma meddelats, ombesörja befordran av personer eller gods under förutsättning,

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

a) att befordringen — — — — — förmått avvärja,
 d) att i beställningstrafik för gods-
 befordran avgift erlägges av en eller
 flera beställare för hel automobil-
 last, såvitt ej den tillståndsgivande
 myndigheten annat föreskrivit,
 e) att eljest giltigt skäl för vägran
 ej är för handen.

d) att eljest giltigt skäl för väg-
 ran ej är för handen.

Myndighet, som — — — — — stadgad körskyldighet.

Har i beställningstrafik ersättning
 för hel automobilast erlagts, må
 icke utan samtycke av den eller dem,
 som erlagt ersättningen, gods för an-
 nans räkning samtidigt transporte-
 ras å automobilen.

29 §.

1 m o m. Utöware av — — — — — meddelat trafikillståndet.

Vad nu sagts skall icke gälla, då
 tillståndet avser rätt som sägs i 12 §
 andra stycket 1).

Vad nu sagts skall icke gälla, då
 tillståndet avser rätt som sägs i 12 §
 andra stycket.

Denna förordning träder i kraft den 1 juli 1966.

Ärende som vid förordningens ikraftträdande handlägges av biltrafik-
 nämnden men enligt 5 § i dess nya lydelse skall prövas av länsstyrelse skall
 nämnden överlämna till länsstyrelsen.

Sådant trafikillstånd som före förordningens ikraftträdande meddelats
 av biltrafiknämnden men enligt 5 § i dess nya lydelse skall prövas av läns-
 styrelse anses efter ikraftträdandet vara meddelat av länsstyrelsen.

*Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför
Hans Kungl. Höghet Regenten, Hertigen av Halland,
i statsrådet på Stockholms slott den 29 oktober 1965.*

N ä r v a r a n d e :

Statsråden STRÄNG, ANDERSSON, SKOGLUND, EDENMAN, JOHANSSON, HERMANSSON,
ASPLING, PALME, SVEN-ERIC NILSSON, LUNDKVIST, GUSTAFSSON.

Chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Skoglund, anmäler efter gemensam beredning med statsrådets övriga ledamöter fråga om *genomförande av andra reformetappen rörande den statliga trafikpolitiken* och anför.

Inledning

Genom statsmakternas beslut år 1963 (prop. 1963: 191, SL³U 1, rskr 424) har nya riktlinjer uppdragits för den statliga trafikpolitiken. Det därvid beslutade handlingsprogrammet innebär en uppdelning av reformåtgärderna i tre etapper, av vilka den första började den 1 juli 1964 och den andra planerats träda i tillämpning den 1 juli 1966. Riktpunkten för påbörjande av den tredje etappen är den 1 juli 1968.

I beslutet förutsattes att reformprogrammets genomförande redan från första etappen skulle noga följas med hänsyn till återverkningarna såväl inom transportnäringen som inom näringslivet i allmänhet. Bl. a. borde de i andra reformetappen ifrågakommande anvisningarna för den mindre restriktiva tillståndsgivningen grundas på en allsidig bedömning av då föreliggande erfarenheter. Jag tillkännagav i propositionen min avsikt att begära Kungl. Maj:ts tillstånd att tillsätta en särskild delegation med representanter för såväl transportkonsumenter och trafikutövare som de trafik-tillståndsgivande myndigheterna med uppgift att som rådgivande organ inom kommunikationsdepartementet biträda vid den fortsatta handläggningen av dessa spörsmål. Riksdagen förutsatte i sitt beslut med anledning av propositionen att delegationen vidare skulle överväga vissa förslag som framförts genom skilda motioner i ämnet.

Med stöd av Kungl. Maj:ts bemyndigande den 23 april 1964 utsåg jag statssekreteraren i kommunikationsdepartementet att vara ledamot och ordförande i delegationen och uppdrog åt elva sakkunniga att ingå i denna. Vidare förordnades särskilda experter och sekreterare åt delegationen. De-

legationen, som antagit benämningen Trafikpolitiska delegationen¹, har den 6 september 1965 avgett en redogörelse för det trafikpolitiska reformarbetet. I redogörelsen redovisar delegationen sin hittillsvarande verksamhet och framlägger sina synpunkter och förslag.

Det trafikpolitiska reformarbetet

Huvuddragen i de beslutade riktlinjerna

Nyorienteringen av den statliga trafikpolitiken sker i syfte att skapa ett mera konkurrensfrämjande system på transportmarknaden. De konkurrens-hämmande regleringar som gäller på denna marknad skall i möjlig mån avvecklas. Varje trafikgren bör i princip svara för de kostnader den förorsakar det allmänna. Även i övrigt bör förutsättningar skapas för konkurrens på lika villkor. Först härigenom ges möjligheter att nå en samhälls-ekonomiskt riktig uppdelning av trafiken mellan de olika trafikgrenarna. Helt allmänt bör målet för trafikpolitiken vara att för landets olika delar trygga en tillfredsställande transportförsörjning till lägsta möjliga kostnader. I den mån kravet på kostnadstäckning inte medger, att en bygd lämnas den trafikservice som från samhällets synpunkt är rimlig, bör enligt riktlinjerna ersättning utgå av allmänna medel till vederbörande trafikföretag.

Pågående utredningar m. m.

Statsmakternas beslut om den nya trafikpolitiken innefattar också vissa riktlinjer för trafikinvesteringarna. Beslutet innebär i detta avseende att vissa åtgärder vidtas för att främja en rationell samordning av investeringarna i syfte att skapa ett transportsystem, där de olika trafikanläggningarna och transportmedlen på ett optimalt sätt kompletterar varandra.

Inom kommunikationsdepartementet har vidtagits vissa organisatoriska åtgärder i syfte att förstärka resurserna för arbetet med planeringen och samordningen av transportverksamheten. Sålunda har bl. a. handläggningen av frågor rörande investeringar för landsvägs-, järnvägs-, sjö- och lufttrafiken sammanförts till en av departementets huvudenheter.

Beträffande vissa i prop. 1963: 191 berörda utredningar rörande investeringsfrågor vill jag framhålla följande.

¹ Vid avgivande av redogörelsen ingick i delegationen, förutom statssekreteraren Lars Peterson, riksdagsmannen seminarieläraren Johannes Blidfors, disponenten i Kooperativa förbundet Axel Ericsson, riksdagsmannen agronomen Erik Grebäck, direktören i Näringslivets trafikdelegation Gunnar Himmelstrand, ordföranden i Svenska järnvägsmannaförbundet Gustav Kolare, kanslichefen vid statens biltrafiknämnd Åke Odén, ordföranden i Svenska transportarbetareförbundet Helge Pettersson, ekonomidirektören vid statens järnvägar Arne Sjöberg, disponenten i Iggesunds Bruk AB Lars Sundblad, direktören i Svenska lasttrafikbilägareförbundet Arne Thorell och kanslirådet i kommunikationsdepartementet Bruno Öhrn.

Med stöd av Kungl. Maj:ts bemyndigande tillkallade jag den 2 juli 1964 särskilda sakkunniga för att verkställa utredning rörande *den översiktliga vägplaneringen* och därmed sammanhängande spörsmål. De sakkunniga skall enligt sina direktiv (se 1965 års riksdagsberättelse s. 181) bl. a. utarbeta en totalplan över utbyggnadsbehoven, vilken innefattar de allmänna vägarna på landsbygden och de statsbidragsberättigade vägarna och gatorna i städerna. Också i fråga om de statsbidragsberättigade enskilda vägarna på landsbygden bör de sakkunniga i grova drag söka ange utbyggnadsbehoven. Trafiksäkerhetssynpunkterna skall också uppmärksammas. Utredningen skall bedöma utbyggnadsbehoven mot bakgrund av den förväntade trafiken år 1985, dvs. för en tioårsperiod utöver vad den hittillsvarande översiktsplaneringen avsett. I fråga om det framtida samhällsekonomiska utrymme inom vilket väginvesteringarna måste inpassas anförts i direktiven, att utredningen bör utgå från olika alternativ för väganlagens långsiktiga utveckling vid utarbetandet av översiktsplanen. Utredningen skall i övrigt överväga lämpligheten av differentierade axel- och boggitrycksbestämmelser, överse tillämpade geometriska och byggnadstekniska normer samt klarlägga den lämpliga fördelningen mellan nyinvestering, reinvestering och underhåll, varvid utgångspunkten för bedömningarna bör vara att investeringarna i högre grad än hittills bör koncentreras till riksvägnätet och de viktigaste länsvägarna.

Den 26 februari 1965 tillkallade chefen för finansdepartementet med stöd av Kungl. Maj:ts bemyndigande en utredning med uppgift att verkställa översyn av *vägtrafikbeskattningen* och därmed sammanhängande frågor. Utredningen skall i huvudsak överväga vägtrafikbeskattningens framtida utformning. Utgångspunkten för dess arbete är enligt direktiven (se PoIT den 10 april 1965) att kostnaderna för vägväsendet och vägtrafikväsendet liksom nu i princip skall bäras av vägtrafiken. Att bestämma dessa kostnader har emellertid ansetts vara förenat med flera djupgående problem av ekonomiskt och trafikpolitiskt slag. Den 15 september 1965 har Kungl. Maj:t bemyndigat mig att tillkalla en särskild expertutredning för att undersöka dessa problem.

I överensstämmelse med vad som anförts i prop. 1963:191 rörande samordningsproblemen inom storstadsregionerna förordnade Kungl. Maj:t den 17 december 1963 en särskild förhandlings- och utredningsman för den *kollektiva närtrafikens ordnande i storstockholmsområdet*. Förhandlings- och utredningsmannen framlade i december 1964 en preliminär principöverenskommelse mellan Stockholms stad och Stockholms läns landsting om samordning, utbyggnad och drift av det kollektiva trafiksystemet i storstockholm m. m. Överenskommelsen har sedermera definitivt godkänts av berörda parter.

Den av chefen för handelsdepartementet den 31 maj 1963 med stöd av Kungl. Maj:ts bemyndigande tillkallade *lotsorganisationsutredningen* (di-

rektiv se 1964 års riksdagsberättelse s. 199) har till uppgift att bl. a. klarlägga omfattningen av den service från lotsväsendets sida som kan vara önskvärd för sjöfarten liksom förutsättningarna hos olika grenar av sjöfarten att bidra till att täcka kostnaderna därför. Den s. k. *lotslöneberedningen* (se 1964 års riksdagsberättelse s. 407) har nyligen framlagt förslag till arbetstidsföreskrifter för lotspersonalen. Ett genomförande av dessa förslag torde medföra bl. a. att lotsorganisationsutredningen erhåller sådant underlag för sitt arbete att den redan under år 1966 kan avlämna slutliga förslag rörande lotsorganisationen och dess kostnader.

Med stöd av Kungl. Maj:ts bemyndigande tillkallade jag den 26 april 1965 särskilda sakkunniga för att se över *sjöfartsverkets organisation* och därmed sammanhängande spørsmål. Enligt direktiven för utredningen (se PoIT den 29 april 1965) bör i överensstämmelse med de riktlinjer som angetts för den statliga trafikpolitiken principen om full kostnadstäckning gälla även för sjötransportområdet. Vid översynen bör därför klarläggas omfattningen av de tjänster som sjöfartsverket bör tillhandahålla. Vidare bör utredas storleken av de härmed förenade kostnaderna liksom i vad mån sjöfartsnäringen och andra som utnyttjar dessa tjänster bör bidra till att täcka kostnaderna.

Den av mig den 26 maj 1961 med stöd av Kungl. Maj:ts bemyndigande tillkallade *kanaltrafikutredningen*, som gör en trafikekonomisk utredning om godstransporterna mellan väner- och vätterområdena samt västkusten, väntas avlämna sitt betänkande under år 1966 (direktiv se 1962 års riksdagsberättelse s. 127).

I syfte att åstadkomma bästa möjliga trafikservice i *förbindelserna mellan Gotland och fastlandet* inom ramen för de nya trafikpolitiska riktlinjerna tillkallade jag med stöd av Kungl. Maj:ts bemyndigande en särskild utredningsman den 8 maj 1964 (se 1965 års riksdagsberättelse s. 180).

Den 18 oktober 1965 tillkallade jag med stöd av Kungl. Maj:ts bemyndigande särskilda sakkunniga för att utreda spørsmålet om *det framtida svenska hamnväsendets organisation*. Om det härvid befinns vara från samhällsekonomisk och transportekonomisk synpunkt önskvärt att trafiken koncentreras till ett mindre antal hamnar där erforderlig kapacitet, turtäthet och service kan erbjudas de anslutande transportmedlen, har de sakkunniga enligt sina direktiv (se PoIT den 7 oktober 1965) att utarbeta en översiktlig plan för detta samt föreslå lämpliga åtgärder i syfte att främja en sådan utveckling.

Beträffande luftfarten och dess ställning i det trafikpolitiska sammanhanget kan erinras om att enligt direktiven för *1963 års luftfartsutredning* (se 1964 års riksdagsberättelse s. 194), vilken jag med stöd av Kungl. Maj:ts bemyndigande tillkallade den 1 mars 1963, den principiella utgångspunkten för utredningens arbete är att luftfartsverket liksom statens affärsverk i övrigt skall sträva efter full kostnadstäckning inklusive förräntning av i verk-

samheten nedlagt kapital. Utredningen skall också utarbeta förslag till riktlinjer för investeringspolitiken på detta område. I avvaktan på resultatet av utredningens arbete beslöt riksdagen våren 1965 (prop. 1965: 1 bil. 8 s. 205, SU 6 s. 75, rskr 6), att man bör inrikta sig på att söka hålla det direkta underskottet inom den av statsmakterna för budgetåret 1964/65 angivna ramen av 10,5 milj. kr. I detta syfte har bl. a. med verkan fr. o. m. den 1 juli i år vidtagits vissa höjningar i flygplatstaxan (Kungl. brev den 7 maj 1965).

Slutligen vill jag erinra om att den i prop. 1963: 191 anmälda utredningen rörande den framtida *organisationen av transportforskningen* med stöd av Kungl. Maj:ts bemyndigande tillkallats av mig den 28 februari 1964 (direktiv se 1965 års riksdagsberättelse s. 174).

Reformprogrammet för järnvägstrafiken

Det genom statsmakternas beslut fastställda programmet för den första reformetappen har genomförts och innebär i huvuddrag följande.

Nedläggningen av järnvägsdriften på trafiksvaga bandelar bedrivs med den skyndsamhet som är möjlig. Fr. o. m. budgetåret 1964/65 tillämpas principen om full ersättning till SJ för förpliktelsen att trafikera de trafiksvaga järnvägslinjer SJ ej finner företagsekonomiskt motiverat att driva men som tills vidare ej lagts ned. I fråga om den ekonomiska målsättningen betraktas affärsbanenätet och de ersättningsberättigade järnvägslinjerna sigt en uppdelning av verksamheten mellan de båda bannäten. För affärsbanenätet gäller att det statskapital, som finns investerat i detta nät, skall förräntas i genomsnitt för en följd av år, medan motsvarande krav i fråga om de ersättningsberättigade järnvägslinjerna eftergetts. Målsättningen inriktas där i stället på en minimering av underskottet och därmed av behovet av ersättning för driften av dessa banor. I anslutning härtill har det i de ersättningsberättigade banorna bundna statskapitalet efter riksdagens medgivande helt skrivits ned per den 30 juni 1965. Eftersom den ändrade målsättningen ingick i den första reformetappen sattes förräntningsplikten ned redan fr. o. m. budgetåret 1964/65 med ett belopp, som motsvarade räntan på det nedskrivna kapitalet.

Frågan hur uppkommande differens mellan SJ:s aktuella pensionsutgifter och företagets försäkringstekniskt beräknade pensionskostnader under de närmaste decennierna skall finansieras har hänvisats till affärsverksutredningen. Vid beräkningen av underskottet på de icke lönsamma järnvägslinjerna tillämpades vid 1963 års separatedovisning en metodik som innebar att pensionskostnaderna för personalen vid dessa banor kalkylmässigt beräknades som ett försäkringstekniskt tillägg. Detta medför att i driftersättningen ej erhålls full täckning för de faktiska pensionskostnaderna. Differensen uppgick till 14 milj. kr. Med riksdagens medgivande

har därför i avvaktan på affärsverksutredningens ställningstagande till affärsverkens pensionsberäkningar SJ erhållit kompensation härför i den formen att förräntningskravet på affärsbanenätet för budgetåren 1964/65 och 1965/66 satts ned med motsvarande belopp. I avvaktan på nämnda utredning har SJ vidare för samma budgetår medgett att i resultatutjämnande syfte intill ett högsta belopp ta i anspråk medel som under årens lopp avsatts till ett under värdeminskningskontot redovisat delkonto för pensionsförpliktelser. Resultatutjämnning har därefter inte visat sig erforderlig för budgetåret 1964/65.

Vidare har till järnvägsstyrelsen fr. o. m. den 1 november 1965 delegerats rätten att besluta i fråga om vissa i allmänna taxan ingående rabatterade avgifter, bl. a. månadsbiljetter.

Den andra reformetappen innebär enligt de av statsmakterna fastställda riktlinjerna, att järnvägarna befrias från den nuvarande allmänna transportplikten. Denna skall emellertid kvarstå i de fall där skyldigheten att trafikera ej lönsamma järnvägslinjer i fortsättningen kommer att åvila SJ. Som en konsekvens av den allmänna transportpliktens borttagande skall de i järnvägstrafikstadgan den 12 juni 1925 (nr 348) intagna bestämmelserna om likabehandling vid vagntilldelning utgå. Vidare befrias järnvägarna från skyldigheten att offentlighålla taxenedsättningar medgivna genom separata fraktavtal. I anslutning härtill må erinras om att lagen den 25 september 1953 (nr 603) om motverkande i vissa fall av konkurrensbegränsning inom näringslivet alltjämt kommer att vara tillämplig på verksamheten. Vidare skall den i järnvägstrafikstadgan föreskrivna likabehandlingen av trafikanterna i taxehänseende slopas.

Enligt planerna för den tredje reformetappen skall SJ få rätt att tillämpa efter konjunkturläget variabla avskrivningar. Ställningstagandet i denna fråga skall emellertid föregås av en prövning inom affärsverksutredningen.

I riksdagens beslut angående den trafikpolitiska reformen förutsattes, att Trafikpolitiska delegationen som förutskickats i propositionen skulle ha som en av sina väsentliga uppgifter att följa utvecklingen på taxområdet. Det anmärktes, att delegationen därvid torde ha anledning att också studera frågan om genomgående taxeberäkning för styckegodstransporter och vidare vissa taxeförslag som framförts i motioner till riksdagen.

Reformprogrammet för landsvägstrafiken

I den första reformetappen har uppmjukningen av reglerings-systemet till huvudsaklig del skett genom att trafiktillståndsgivningen gjorts mindre restriktiv. Enligt föreskrifter av Kungl. Maj:t skall en årlig ökning med 15 % av den samlade lastförmågan hos fordon i beställningstrafik

för godsbefordran vara normerande. Vidare har vissa godstransporter av speciell natur eller av mer begränsad betydelse för den allmänna transporthushållningen helt undantagits från tillämpning av bestämmelserna i förordningen den 25 oktober 1940 (nr 910) angående yrkesmässig automobiltrafik m. m. (YTF). Detta gäller transporter med motorcykel över huvud taget, vissa transporter av särskilt uppräknade produkter i lantbruket, vissa transporter för renhållning och snöröjning samt transporter med traktortåg i skogsbruket av särskilt angivna produkter, under förutsättning att traktorn är försedd med gummihjul och att transporten inte framförs mer än 15 km på väg. Från den i YTF eljest föreskrivna behovsprövningen har uteslutits dels vissa former av s. k. kooperativ körning, dels transporter av fyllnads- och returgoods i samband med befordran av mjölk på uppsamlingslinje. I samband härmed undantogs de kooperativa körningarna från bestämmelserna om taxe- och transportplikt.

I fråga om persontrafiken har kravet på tillstånd för samåkning med personbil i viss omfattning slopats. Det i 11 § YTF angivna förenklade tillståndsförfarandet har gjorts tillämpligt i samtliga fall då ansökan avser tillstånd att med personbil medta passagerare vid färd för egen räkning. Sådant tillstånd skall i princip förklaras gälla utan skyldighet att iaktta bestämmelserna om taxeplikt, transportplikt m. m. Slutligen har bestämmelserna om statsbidrag till viss linjetrafik på landsbygden gjorts tillämpliga också på sådan trafik som bedrivs av statlig myndighet eller av företag som helt eller till övervägande del ägs av staten.

Också i fråga om tillstånd för uthyrningsrörelse har den första reform-etappen inneburit vissa förändringar. Sålunda har behovsprövningen slopats vid tillstånd till uthyrning av personbilar och av lastbilar med en totalvikt av högst 3,5 ton och ett förenklat förfarande möjliggjorts, när ansökan avser sådant tillstånd.

Enligt prop. 1963: 191 innebär programmet för den andra reform-etappen

en fortsatt mindre restriktiv tillståndsgivning, varom Kungl. Maj:t skall ha att utfärda närmare anvisningar,

undantagande från YTF:s tillämpning av transporter med traktortåg av lantbruksprodukter och förnödenheter för lantbruket, under förutsättning att traktorn är försedd med gummihjul och att transporten ej framgår på väg längre sträcka än 15 km,

slopande av behovsprövningen i fråga om transporter med lastbil eller traktortåg om högst fyra tons maximilast och transporter med lastbil utrustad med fasta anordningar för speciella varuslag,

upphävande av transportplikten för lastbils- och traktortågstrafik.

I den tredje reform-etappen avses lastbils- och traktortågstrafiken kunna helt befrias från behovsprövning. Vidare har förutsatts, att vid

den omarbetning av YTF som skall föregå reformens slutliga genomförande en riktlinje skall vara att slopa onödiga detaljbestämmelser och förenkla det administrativa förfarandet.

I fråga om landsvägstrafiken förutsatte riksdagen att Trafikpolitiska delegationen kommer att beakta vissa förslag om ytterligare lättnader i tillståndsgivningen som framförts i en rad i utlåtandet angivna motioner. Utskottet har därvid uttalat, att det, sedan erfarenheter vunnits av åtgärderna i den första etappen, kan visa sig lämpligt att införa vissa ytterligare lättnader med verkan fr. o. m. den 1 juli 1966.

Trafikpolitiska delegationen

Delegationen understryker helt allmänt att det är mycket svårt att redan nu mera bestämt uttala sig om verkningarna av åtgärderna i reformprogrammets första etapp. Den tid som förflutit sedan åtgärderna genomfördes omfattar endast ett år. Svårigheter föreligger även att urskilja reformens återverkningar på transportapparaten från verkningarna av andra omständigheter, t. ex. den allmänna konjunkturutvecklingen.

Genom uppföljning av tillgänglig och viss på delegationens initiativ nyllkommen statistik räknar delegationen med att erhålla ett förbättrat underlag för bedömningen av produktionsutvecklingen inom transportsektorn. Vad gäller konsumenternas erfarenheter av den nya transportpolitiken i fråga om t. ex. transportutbudet samt kvalitets- och prisutvecklingen i olika delar av landet har det emellertid inte befunnits möjligt att enbart på statistisk väg få önskad information, varför delegationen vid flera tillfällen anordnat s. k. hearings med företrädare för berörda intressegrupper.

Då förslag till vissa bestämmelser rörande den andra reformetappen förutsatts skola underställas innevarande års riksdag har delegationen funnit sig böra redan nu lämna en redogörelse för sina erfarenheter.

Beträffande erfarenheterna av den första reformetappen på järnvägssidan anför delegationen.

Den redan tidigare förhållandevis hårda konkurrensen mellan olika transportmedel synes ha ökat inom vissa delar av transportmarknaden. Detta gäller särskilt i de stora godstrafikströmmarna. SJ har även under det senaste året inriktat sig på att utveckla de lönsamma verksamhetsgrenarna på affärsbanenätet. Strävandena mot en starkare koncentration av trafikarbetet till huvudlinjerna och de större stationerna ger ökade förutsättningar att höja produktiviteten genom mekanisering och andra former av rationalisering. Genom att statsbaneföretaget numera erhåller ersättning för täckande av kostnaderna för det icke lönsamma linjenätet har SJ:s möjligheter att effektivt konkurrera ökat. Bl. a. har förutsättningar skapats för en smidigare anpassning av taxorna till marknadsläget. Vissa ändringar i godstaxan skedde i detta syfte den 1 juli 1964.

Möjligheterna att redan nu mera bestämt uttala sig om verkningarna av

de sedan den 1 juli 1964 genomförda taxeändringarna är begränsade på grund av bl. a. den fördröjning som orsakas av att transportkonsumenterna i viss utsträckning är avtalsmässigt bundna vid använda transportmedel. Vidare föreligger svårigheter att skilja verkningarna av SJ:s egna åtgärder från, förutom effekten av den allmänna konjunkturutvecklingen, även konkurrerande transportföretags åtgärder.

Den sänkning av fraktsatserna för 20 tons vagnslaster som genomfördes den 1 juli 1964 torde i betydande utsträckning ha medverkat till ökningen av dessa laster. Under perioden juli 1964—april 1965 ökade sålunda vagnslasterna om 20 ton med 10 %, i ton räknat, jämfört med motsvarande period ett år tidigare. Det totala antalet ton i vagnslasttrafiken ökade samtidigt med 4 %. Vagnslasterna om 20 ton och däröver har sålunda fått en ökad relativ betydelse, vilket bl. a. medfört ett mera intensivt utnyttjande av transportresurserna. Ändringarna i fraktsatserna för vagnslastgodshar även medfört att vissa kortväga transporter överförts från järnväg till landsväg. Samtidigt har emellertid SJ förvärvat vissa massgodstransporter på korta avstånd.

Medan de allmänna taxorna för frakts stycke gods höjdes med ca 10 % den 1 juli 1964, behölls avgifterna oförändrade för större frakts styckegodssändningar mellan ett fyrtiotal stationer med stort trafikunderlag. De flesta av dessa stationer bildar knutpunkter i SJ:s nya transportorganisation för styckegods. Differentieringen i taxan syftar till ökad lönsamhet i frakts styckegodstrafiken.

Den 1 juli 1965 genomfördes vissa taxehöjningar för godssändningar med vikt under 200 kg. Taxeändringen omfattade även stationsrelationstariffen.

En stationsrelationstariff med generellt rabatterade fraktsatser för det högst tarifferade vagnslastgodset infördes på försök den 1 februari 1965. Den gäller för sändningar om minst 10 ton mellan Stockholm, Göteborg, Malmö och Hälsingborg samt i ytterligare några viktiga relationer med gynnsamma driftbetingelser. I stort sett begränsas denna specialtariff till transporter i de dyraste tariffklasserna, vilket gods SJ har svårt att värva genom fraktavtal. Det torde vara för tidigt att uttala sig om utfallet av stationsrelationstarifferna för styckegods och vagnslaster, då tarifferna varit i bruk allt för kort tid. Inom SJ avser man att fortsätta försöken med dessa specialtariffer.

Tidigare bestämdes frakten för en sändning inom Norden som summan av avgifterna inom respektive land. Avgifternas avståndsdegressivitet bröts sålunda vid gränsovergångar. Den 1 april 1964 infördes på försök enhetstariffer mellan de nordiska länderna för vagnslastsändningar av främst högvärdiga varuslag. Härigenom bibehålles fraktavgifternas avståndsdegressivitet över hela transportsträckan. Den 1 januari 1965 infördes enhetstariffer för all vagnslasttrafik mellan Sverige och Norge. Fraktsänkningarna härigenom uppgick till mellan 10 och 30 % i de flesta av de viktigaste trafikrelationerna.

SJ undersöker f. n. möjligheterna att införa enhetstariffer för all vagnslasttrafik även i trafiken med Danmark och Finland. Såvitt delegationen kunnat finna har de nordiska enhetstarifferna stimulerat järnvägstransporterna. Detta framgår bl. a. av trafikutvecklingen och uttalanden av trafikanter.

I fråga om stycke gods har genom den sommaren 1964 införda knutpunktstrafiken en stor del av anslutningstransporterna till och från de sammanlagt 32 knutpunkterna förts över till landsväg. Den nya transportorga-

organisationen syftar till att möjliggöra snabba transporter mellan i första hand avlägset belägna orter. I vissa fall har ökade transporttider på korta avstånd blivit oundvikliga. En del av dessa transporter har därför sökt sig till landsväg. De initialsvårigheter som uppstod i samband med införandet av den nya transportorganisationen torde numera vara i stort sett övervunna.

Frakterna för sändningar i sådan samtrafik mellan järnväg och bil som ersätter nedlagd järnväg beräknas genom sammanläggning av avgifterna enligt de taxor som gäller för vardera transportmedlet (snittfrakter). Denna metod medför i allmänhet en högre frakt än den genomgående fraktberäkning, som användes innan järnvägen lades ned. Fördyringen för transportkunderna kompenseras dock i varierande utsträckning beroende på transporternas relativa fördelning på lokal och kombinerad trafik. Taxan för sändningar i lokal trafik på bil är nämligen avsevärt lägre än järnvägstaxan. För att mildra övergången till den nya taxemetoden i anledning av järnvägsnedläggning vidtager SJ olika åtgärder. Sålunda har lägre särtaxor för den kombinerade trafiken införts. I vissa fall har dessutom träffats särskilda fraktavtal med godskunder på sådana billinjer.

Den vanliga bilgodstaxan skall regelmässigt tillämpas för gods som ankommit med järnväg. Emellertid har tre lägre särtaxor konstruerats för att vid behov kunna tillämpas vid järnvägsnedläggningar som annars skulle medföra kraftiga frakthöjningar. Genom att successivt tillämpa dessa särtaxor kan en gradvis anpassning ske till högre frakter. Hur denna anpassning skall ske liksom övergångstidens längd bedöms från fall till fall efter överläggningar mellan SJ och berörda trafikantgrupper. Delegationen vill i sammanhanget erinra om att SJ enligt statsmakternas beslut sedan budgetåret 1964/65 erhållit kompensation med 4 milj. kr. per budgetår för det inkomstbortfall som uppkommit genom att företaget vid nedläggning av banor tillämpat reducerad taxa för styckegods som förs över till bilinjetrafik.

Såvitt delegationen kunnat konstatera har det av SJ tillämpade systemet för fraktberäkning av sändningar i samtrafik mellan järnväg och bil, som ersätter sändningar med järnväg som lagts ned, i stort sett fungerat tillfredsställande.

Också i fråga om verkningarna på landsvägstransportområdet av åtgärderna i första reformetappen betonar delegationen att det med hänsyn till den korta tid som förflutit är för tidigt att dra några mera preciserade slutsatser. Delegationen anför i denna del.

Enligt reformprogrammet skall som tidigare nämnts i den första etappen beträffande fordon i beställningstrafik för godsbefordran en mindre restriktiv behovsprövning tillämpas, varvid en årlig ökning med 15 % av den samlade lastförmågan hos fordon i sådan trafik skall vara normerande vid tillståndsgivningen. Vidare har fr. o. m. den 1 juli 1964 vissa slag av transporter — vissa lantbruks- och trädgårdsprodukter m. m. — helt undantagits från yrkestrafikförordningens bestämmelser eller i förordningen föreskriven behovsprövning.

Under tiden juli 1964—juni 1965 ökade enligt statens biltrafiknämnds statistik över beviljade tillstånd den sammanlagda högsta medgivna lastförmågan för all yrkesmässig lastbilstrafik med drygt 14 %. Ökningen varierade kraftigt mellan olika län. För jämförelsens skull kan nämnas, att den procentuella ökningen i hela riket under åren närmast före reformetappens på-

börjande uppgick till ca 10 %. Den verkliga ökningen av den sammanlagda lastförmågan under juli 1964—juni 1965 var enligt Svenska lasttrafikbilägareförbundets statistik för lastfordonen i landet 18 %, dvs. det samlade tonnaget steg från 328 000 ton till 387 000 ton eller med 59 000 ton. Antalet fordon i yrkesmässig lastbilstrafik (bilar, släpvagnar, påhängsvagnar och traktorer) ökade samtidigt från 39 610 till 43 562. I fråga om den förändring av lastbilstonnaget i landet som kan ha föranletts av att vissa slag av transporter undantagits från yrkestrafikförordningens bestämmelser saknas uppgifter. Denna förändring torde dock icke vara av någon mera betydande omfattning.

Det ökade utbudet av tonnage synes icke ha medfört några egentliga ogynnsamma verkningar inom yrkesbilismen i form av outnyttjad kapacitet. I den mån några svårigheter i detta avseende förelegat torde de ha varit av lokal och övergående natur. Liberaliseringsåtgärderna har inte heller medfört några sysselsättningssvårigheter för de inom åkerinäringen anställda. En viss brist på chaufförer med trafik kort föreligger sedan länge inom vissa regioner. Denna brist synes ha accentuerats under senare år, vilket i sin tur kan ha lett till att fordonsparken icke kan utnyttjas på avsett sätt.

Företagsstrukturen inom åkerinäringen karaktäriseras av ett stort antal småföretag. Av de i en av Svenska lasttrafikbilägareförbundet gjord strukturundersökning redovisade ca 14 800 åkerierna i landet hade den 1 januari 1965 68 % endast en bil och 95 % högst tre bilar. De mindre företagen har emellertid i allmänhet slutit sig samman i kollektivt ägda lastbilscentraler. Strukturen hos dessa, vilkas antal f. n. är ca 400, varierar kraftigt från lösa sammanslutningar utan någon egentlig ekonomisk verksamhet till sådana som för delägarnas räkning ombesörjer praktiskt taget all försäljning, prisättning m. m. Genom tillskapandet av lastbilscentralerna, något som främjas av branschens organisationer, har åkerinäringen i realiteten i avsevärd omfattning kommit att bedrivas i form av större eller medelstora företag.

Det synes delegationen tveksamt om utvecklingen mot större enheter inom åkerinäringen i nämnvärd utsträckning hittills påverkats av reformåtgärderna. Det kan dock tänkas att möjligheterna till ökad konkurrens såväl inom näringen som med övriga trafikgrenar kan komma att accentuera utvecklingen mot i första hand intensifierad samverkan mellan åkeriföretagen.

Delegationen har icke kunnat konstatera att reformåtgärderna haft några mätbara verkningar på prisutvecklingen inom åkerinäringen. En av orsakerna härtill kan vara att långsiktiga fraktavtal mellan åkeriföretag och befraktare blivit allt vanligare under senare år, vilket kan ha en viss kvardröjande effekt på prisutvecklingen.

Inte heller i fråga om åkeriföretagens räntabilitet har allmänt sett kunnat konstateras några påtagliga verkningar till följd av genomförandet av den första reformetappen.

Transportkonsumenterna har med tillfredsställelse konstaterat att tillgången på yrkesmässigt sysselsatta bilar ökat. Inom vissa sektorer och vissa landsändar torde utbudet av särskilt specialfordon ännu vara otillräckligt. I detta sammanhang kan anmärkas, att delegationen konstaterat en alltfjämt föreliggande allmän önskan hos företrädare för näringslivet att i ökad utsträckning anlita yrkesbilismen för transportfunktionerna i stället för att begagna egna fordon.

Inför statsmakternas beslut om den nya trafikpolitiken uttrycktes på sina håll farhågor för att reformprogrammets genomförande skulle få en negativ inverkan på efterlevnaden av bestämmelserna om arbetstid, maximilast

m. m. Denna fråga har därför särskilt uppmärksamats. Delegationen har emellertid hittills inte kunnat finna, att de genomförda liberaliseringsåtgärderna skulle ha bidragit till en ökning av antalet överträdelser. Med hänsyn till den betydelse från bl. a. trafiksäkerhetssynpunkt som denna fråga har avser delegationen att även i fortsättningen ägna den särskild uppmärksamhet.

Inte heller i övrigt har delegationen märkt några negativa sociala verkningar av den första reformetappen. I sammanhanget kan erinras om att körtidsutredningen nyligen framlagt förslag (SOU 1965: 48) om körtidsregler för lastbils- och busstrafik samt om ökad tillsyn över efterlevnaden av dessa bestämmelser. Vidare har inom kommunikationsdepartementet utarbetats en promemoria med förslag till ändringar i vägtrafikförordningen i syfte att bl. a. motverka förseelserna mot bestämmelserna rörande överlast på fordon.

Enligt delegationens mening är erfarenheterna hittills av den första reformetappen positiva på såväl järnvägs- som landsvägssidan. Delegationen har inte erfarit, att åtgärderna skulle ha fått några tidigare ej förutsedda verkningar eller några följder av påtagligt negativ art. Inte heller har några vägande invändningar gjorts mot de i andra etappen planerade åtgärderna. Med hänsyn härtill har delegationen funnit det vara realistiskt att såsom planerat öka det normerande talet för den fortsatta uppmjukningen av tillståndsgivningen från 15 till 20 %. Ej heller i övrigt föreligger enligt delegationens mening någon anledning att inte genomföra de åtgärder som planerats i den andra etappen. Denna etapp bör därför genomföras planenligt. I samband med statsmakternas beslut om påbörjandet av denna etapp bör emellertid, anför delegationen, följande ytterligare åtgärder övervägas.

För att möjliggöra en smidig anpassning på transportmarknaden bör taxeplikten slopas för alla transporter som inte är föremål för behovsprövning enligt yrkestrafikförordningen. Detta innebär att taxeplikt inte längre bör gälla för — förutom sådana transporter som redan under den första reformetappen undantagits från behovsprövning — även sådana transporter med lastbil eller traktortåg om högst 4 tons last samt specialfordon som i den andra reformetappen förutsatts bli undantagna från denna prövning. — I sammanhanget understryks angelägenheten av att man även i fråga om SJ:s taxor — i enlighet med riktlinjerna för den nya statliga trafikpolitiken — skapar förutsättningar för företaget att konkurrera på lika villkor med övriga trafikmedel.

Vidare ifrågasätter delegationen en ändring i gränsdragningen mellan biltrafiknämndens och länsstyrelsernas tillståndsgivning. I skrivelse den 23 juni 1965 till delegationen har statens biltrafiknämnd berört denna gränsdragning och påpekat, att den sedan många år pågående ökningen i fråga om lastbilarnas bärighet har fortsatt i ett ökat tempo. Sålunda används i lokala transporter, exempelvis vid schaktningskörningar, lastbilar med 7 à 8 tons lastförmåga. Lastbilar utan släpvagn med denna lastförmåga torde däremot

numera endast undantagsvis komma till användning i fjärrtrafik. Inte heller torde lastbilar med släpvagn som tillsammans lastar högst 12 ton i någon väsentlig omfattning komma till användning i fjärrtrafik. Den vanliga lastförmågan för fordonskombination i fjärrtrafik synes numera ligga mellan 15 och 30 ton. Delegationen sätter i likhet med biltrafiknämnden i fråga, om inte gränsen mellan nämndens och länsstyrelsernas tillståndsgivning fr. o. m. den 1 juli 1966 bör sättas vid 8 ton för enbart bil och 12 ton i fråga om bil jämte släpvagn.

Jämlikt 22 § 2 mom. YTF gäller att för godsbefordran uteslutande inom viss stad inte får användas bil med stationsort utom staden, såvitt ej länsstyrelse lämnat medgivande därtill. Länsstyrelse har enligt samma bestämmelse möjlighet förordna bl. a. att sådan inskränkning skall tillämpas också inom annat samhälle än stad. Delegationen finner dessa föreskrifter kunna utgöra ett onödigt hinder för ett effektivt utnyttjande av tillgängliga transportmedel och föreslår därför att de upphävs.

Departementschefen

Genom statsmakternas beslut år 1963 drogs nya riktlinjer upp för den statliga trafikpolitiken i syfte att genom ett mera konkurrensfrämjande system på transportmarknaden trygga en tillfredsställande transportförsörjning för landets olika delar till lägsta möjliga kostnader. För att få en mjuk övergång till det nya trafiksystemet beslöts att de åtgärder, som borde vidtas, för att avveckla de konkurrenshämmande regleringarna, skulle samordnas i ett reformprogram i tre etapper. Den första etappen inleddes den 1 juli 1964 och den andra skulle påbörjas den 1 juli 1966. Riktpunkten för påbörjandet av den tredje etappen är den 1 juli 1968. I överensstämmelse med riktlinjerna tillsatte jag våren 1964 en särskild delegation med uppgift att som rådgivande organ inom kommunikationsdepartementet följa upp genomförandet av det beslutade trafikpolitiska reformprogrammet. I delegationen ingår företrädare för såväl transportkonsumenterna och trafikutövarna som de tillståndsgivande myndigheterna. Delegationen, som antagit benämningen Trafikpolitiska delegationen, har avlämnat en redogörelse för verkningarna av vidtagna åtgärder för tiden till den 1 juli 1965. I redogörelsen sammanfattas i ett första avsnitt huvuddragen av de nya riktlinjerna. Därefter lämnar delegationen en översikt över pågående utredningar m. m. av trafikpolitisk betydelse, särskilt vad gäller investeringar, samt för innehållet i reformprogrammet. Vidare beskrivs delegationens uppgift och hittillsvarande resultat. Slutligen framläggs vissa synpunkter och förslag.

Sammanfattningsvis framhåller delegationen, att den kunnat studera verkningarna av den första reformetappens genomförande endast under

den förhållandevis korta tiden av ett år. Det har därför inte varit möjligt för delegationen att dra några mera preciserade slutsatser. Med hänsyn till att vissa föreskrifter rörande landsvägstrafiken i den andra etappen förutsatts komma att underställas riksdagen redan innevarande år och dessa föreskrifter avsetts bli utarbetade på grundval av bl. a. erfarenheter under den första reformetappen har delegationen redan nu velat lämna en redogörelse. Enligt delegationen har verkningarna av den första reformetappen hittills visat sig positiva. Delegationen har inte erfarit att de genomförda åtgärderna skulle ha fått några tidigare icke förutsedda verkningar eller följder av påtagligt negativ art. Inte heller har några vägande invändningar gjorts mot de i andra etappen planerade åtgärderna. Denna etapp bör därför enligt delegationen genomföras planenligt.

Beträffande erfarenheterna på järnvägssidan anför delegationen bl. a. följande. Den redan tidigare ganska hårda konkurrensen mellan olika transportmedel synes ha ökat inom vissa delar av transportmarknaden. SJ har under det senaste året inriktat sig på att utveckla de lönsamma verksamhetsgrenarna inom affärsbanenätet. Strävandena mot en starkare koncentration av trafikarbetet till huvudlinjerna och de större stationerna ger företaget ökade förutsättningar att höja produktiviteten genom olika former av rationalisering. Tack vare att SJ numera får ersättning för att täcka underskottet på det icke lönsamma linjenätet, har företagets möjligheter ökat att konkurrera effektivt genom bl. a. en smidigare anpassning av taxorna till marknadsläget.

En den 1 juli 1964 genomförd sänkning av fraktsatserna synes ha gett vagnslasterna om 20 ton och däröver en ökad relativ betydelse, vilket bl. a. medfört ett mer intensivt utnyttjande av transportresurserna. Ändringarna i fraktsatserna för vagnslastgoods har även medfört att vissa kortväga transporter överförts från järnväg till landsväg. Samtidigt har emellertid SJ förvärvat vissa massgodstransporter på korta avstånd. I fråga om stycke-gods har genom den sommaren 1964 införda knutpunktstrafiken en stor del av anslutningstransporterna till och från de sammanlagt 32 knutpunkterna förts över till landsväg. Den nya transportorganisationen syftar till att möjliggöra snabba transporter mellan i första hand avlägsna orter. I vissa fall har ökade transporttider på korta avstånd blivit oundvikliga. En del av dessa transporter har därför sökt sig till landsväg. De initialsvårigheter som uppstod i samband med införandet av den nya transportorganisationen torde numera vara i stort sett övervunna.

För att mildra övergången till nya taxemetoder i anledning av järnvägsnedläggningar vidtar SJ olika åtgärder. Sålunda har lägre särtaxor för den kombinerade trafiken införts. I vissa fall har dessutom träffats särskilda fraktavtal med godskunder på sådana billinjer. Såvitt delegationen kunnat konstatera har det av SJ tillämpade systemet för fraktberäkning

av sändningar i samtrafik mellan järnväg och bil, som ersätter sändningar med järnväg som lagts ned, i stort sett fungerat tillfredsställande. I likhet med delegationen anser jag att åtgärderna i den andra reformetappen bör genomföras som tidigare planerats. Detta innebär att transportplikten i godstrafiken på statens järnvägars affärsbanenät avskaffas den 1 juli 1966. Vidare slopas skyldigheten till likabehandling av trafikanterna vid vagn-tilldelning på affärsbanenätet samt i taxehänseende. Slutligen befrias SJ från skyldigheten att offentliggöra separata avtal om taxenedsättningar men skall naturligtvis vara underkastad bestämmelserna i 1953 års konkurrensbegränsningslag. Den ändring i lagen den 28 maj 1937 (nr 249) om inskränkningar i rätten att utbekomma allmänna handlingar som påkallas torde i annat sammanhang komma att anmälas av chefen för justitiedepartementet. De ändringar som fordras i järnvägstrafikstadgan äger Kungl. Maj:t besluta utan riksdagens medverkan. Stadgan är f. n. föremål för omarbetning inom kommunikationsdepartementet. Härvid kommer de av den andra reformetappen föranledda ändringarna att beaktas.

Också på landsvägs sidan är verkningarna av de åtgärder som genomförts under den första reformetappen enligt delegationens erfarenheter positiva. Det ökade utbud av tonnage delegationen kunnat konstatera som en följd av den mindre restriktiva behovsprövningen har inte medfört några egentliga ogynnsamma verkningar inom yrkesbilismen i form av outnyttjad kapacitet. Från transportkonsumenternas sida har ökningen hälsats med tillfredsställelse. Delegationen har märkt en allmän önskan hos företrädare för näringslivet att i allt högre grad anlita yrkesbilismen för transporter i stället för att utnyttja egna fordon. Några mätbara verkningar på prisutvecklingen inom åkerinäringen har inte kunnat iakttas, möjligen till viss del beroende på att långsiktiga fraktavtal kan ha en viss kvardröjande effekt på prisutvecklingen. Enligt delegationens mening torde den förändring av lastbilstonnaget som kan ha föranletts av att vissa slag av transporter helt undantagits från YTF:s bestämmelser inte vara av någon mer betydande omfattning. Delegationen har haft sin särskilda uppmärksamhet riktad på frågan om reformen kan ha haft någon negativ inverkan på efterlevnaden av bestämmelserna om arbetstid, maximilast m. m. men har inte kunnat finna något sådant samband. Delegationen förordar, att den andra reformetappen genomförs planenligt.

Delegationens redogörelse talar enligt min mening för att den beslutade trafikpolitiska reformen grundat sig på en riktig bedömning. Jag föreslår därför, att den andra etappen i fråga om godstrafiken på landsväg fullföljes i enlighet med de uppdragna riktlinjerna.

Vid 1963 års beslut förutsattes, att den successiva uppmjukningen av regleringssystemet skulle följas av en ytterligare lättnad i restriktiviteten vid tillståndsgivningen den 1 juli 1966. Liksom delegationen finner jag att det

procenttal som bör vara normerande när det gäller den årliga ökningen av fordonens sammanlagda lastförmåga bör höjas från 15 till 20. Kungl. Maj:t bör ge berörda myndigheter anvisningar om att tillämpa detta. Verkningarna på transportmarknaden bör givetvis även i fortsättningen noga följas av delegationen.

Som ett led i andra reformatappen har också planerats, att transporter med traktortåg av lantbruksprodukter och förnödenheter för lantbruket skall undantas från YTF:s tillämpning. Med hänsyn till trafiksäkerheten har ansetts, att undantaget skall gälla bara när transporten framgår på väg högst 15 km. Vidare skall undantaget begränsas till fall, när traktorn är försedd med gummihjul. Bestämmelserna härom har sin givna plats i 2 § YTF och bör där samordnas med motsvarande undantag i fråga om vissa traktortågstransporter i skogsbruket. För att bestämmelsen inte skall få en vidare utformning än som påkallas av syftet, nämligen att lantbrukarna skall i fria former kunna tillhandagå varandra med körningar som har omedelbart samband med lantbruksdriften, bör tillfogas, att undantaget avser transport »i lantbruket».

I den första reformatappen slopades kravet på behovsprövning i fråga om s. k. kooperativ körning och vissa transporter av fyllnads- och returgoods i samband med mjölkkörslor. Enligt det antagna programmet skall kravet nu efterges i ytterligare två hänseenden, nämligen i fråga om dels transporter med lastbil eller traktortåg om högst fyra tons maximilast, dels lastbilar försedda med fasta anordningar för speciella varuslag. Vid övervägande av den härför erforderliga ändringen i 12 § YTF har jag stannat för att föreslå gränsen för det första undantaget med hänsyn till den största last som fastställs i tillståndet. En särbestämmelse i fråga om släpvagn till traktor skulle annars bli nödvändig, eftersom någon maximilast inte bestäms för sådant fordon. Någon egentlig saklig ändring innebär detta inte. Med förordningens terminologi anges ej traktortåg särskilt i författningstexten. 1 § sista stycket YTF föreskriver nämligen att förordningens bestämmelser om automobil i tillämpliga delar skall gälla traktortåg. I fråga om specialbilarna bör Kungl. Maj:t äga meddela anvisningar om vilka slag av sådana bilar som inte kräver behovsprövning för trafiktillstånd. Befogenheten att meddela sådana anvisningar bör även kunna delegeras till myndighet som Kungl. Maj:t bestämmer.

I de fall som förut undantagits från behovsprövning kan enligt 11 § i dess lydelse fr. o. m. den 1 juli 1964 ett förenklat förfarande användas i tillståndsärendena. Detsamma bör gälla de nya undantagen. Detta kräver inte någon ändring i 11 §, om de nya undantagen såsom jag förordar upptas i 12 § andra stycket, till vilket 11 § sista attsatsen hänvisar.

Enligt 6 § YTF gäller förordningens bestämmelser om trafiktillstånd i tillämpliga delar bl. a. sådant utbyte av automobil eller släpfordon som medför höjning av den största last som enligt meddelat tillstånd må be-

fordras med fordon i trafiken. Med hänsyn härtill kommer med mitt förslag angående den förenklade handläggningen 11 § sista attsatsen att vara tillämplig också på utbyte av fordon, så snart det gäller byte till lastbil eller traktortåg med största last om högst fyra ton. Därmed blir den bestämmelse i 11 §, sjätte attsatsen, som medger förenklad handläggning vid utbyte av fordon upp till två och ett halvt ton överflödig. Föreskriften om möjlighet till förenklad handläggning, när största lasten genom utbyte inte höjs med mer än 15 %, bör däremot kvarstå. Den kommer sedan ändringarna i övrigt genomförts att ha sin betydelse endast i fråga om utbyte av lastbil eller traktortåg när största sammanlagda lasten höjs till mer än fyra ton.

I 1963 års beslut förutsattes slutligen när det gäller andra reformatapen att transportplikten skulle upphävas för all lastbils- och traktortågs- trafik. Härigenom uppnås en formell likställighet med järnvägstrafiken som enligt vad jag förut anfört skall befrias från transportplikt i detta sammanhang. Jag föreslår således en ändring i 23 § YTF, som nu föreskriver befordringsplikt i all yrkesmässig trafik utom den s. k. kooperativa körningen. Bestämmelserna i nämnda paragraf bör fr. o. m. den 1 juli 1966 avse endast yrkesmässig trafik med personbil och buss. Texten i paragrafens 1 mom. första stycket d) och sista stycket bör därvid utgå.

Trafikpolitiska delegationen anser det böra övervägas om inte vissa ytterligare åtgärder bör genomföras den 1 juli 1966. Förslaget gäller upphävande av taxebestämmelserna i fråga om transporter för vilka tillstånd kan meddelas utan behovsprövning, ändring av kompetensgränsen mellan länsstyrelserna och statens biltrafiknämnd samt borttagande av förbudet att för godsbefordran inom viss stad eller inom samhälle som bestämts av länsstyrelse använda bil med stationsort utom staden eller samhället.

I prop. 1963: 191 (s. 204) hade jag anledning uttala mig angående ett generellt slopande av taxeplikten för godstransporter på landsväg i anslutning till transportpliktens upphävande. Jag anförde då att taxorna borde stå under offentlig kontroll så länge någon form av behovsprövning kvarstår vid tillståndsgivningen. Den av delegationen väckta tanken på att bestämmelserna om taxa inte skall tillämpas i den mån behovsprövningen borttagits är jag beredd att biträda. Jag kan för min del inte finna någon särskild anledning att befara ogynnsamma verkningar på prissättningen inom de områden där utbudet av transporttjänster inte längre begränsas i lagstiftningen. Undantaget i fråga om taxeplikten i 29 § bör alltså enligt min mening utvidgas till att avse samtliga de i 12 § andra stycket uppräknade fall, där prövningen av trafikens behövlighet inte skall äga rum.

Delegationens förslag i fråga om gränsdragningen för tillståndsgivningen mellan länsstyrelse och biltrafiknämnd grundar sig på vissa förut redovisade uppgifter från nämnden och innebär, att de i 5 § YTF angivna värdena bör höjas för lastbil från 6 500 till 8 000 kg och i fråga om last-

bil jämte släpvagn från 8 000 till 12 000 kg. Den snabba utvecklingen i fråga om användning av lastbilar med allt större lastförmåga har uppenbarligen redan lett till att fordon med maximilaster understigande de föreslagna nya gränserna så gott som uteslutande används för lokala transporter. Vid mina förslag till en ändrad kompetensfördelning i samband med den första reformetappen utgick jag från att tyngdpunkten i tillståndsgivningen för lokala transporter bör ligga hos länsstyrelserna. Från denna utgångspunkt ansluter jag mig till delegationens förslag och förordar, att 5 § YTF ändras i enlighet därmed.

I likhet med delegationen anser jag slutligen förbudet i 22 § 2 mom. mot användande av bil med stationsort utom stadsområde för godstransporter inom staden kunna onödigtvis hindra ett effektivt utnyttjande av tillgänglig transportkapacitet. Förbudet bör därför hävas. Länsstyrelsens möjlighet att förordna om motsvarande förbud för annat samhälle än stad bör samtidigt upphöra. De förordnanden länsstyrelse kan ha meddelat med stöd av nu gällande bestämmelse förlorar sin giltighet i samband med att en sådan ändring träder i kraft.

Hemställan

Under återopande av vad jag tidigare anfört hemställer jag att Kungl. Maj:t måtte inhämta riksdagens yttrande över ett inom kommunikationsdepartementet upprättat förslag till *förordning om ändring i förordningen den 25 oktober 1940 (nr 910) angående yrkesmässig automobiltrafik m. m.*

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

Ur protokollet:

Bo Holmquist