

**Nr 273.**

Av herr **Lovén m. fl.**, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition, nr 124, med förslag till förordning om motorfordon m. m.

Sedan Kungl. Maj:t till riksdagen avgivit proposition nr 124 med förslag till förordning om motorfordon m. m., få vi härmed föreslå, att riksdagen måtte i sitt yttrande göra det uttalande, som här efteråt angives.

Villigt erkännes, att i kungl. förslaget på ett i stort sett lyckligt och klokt sätt tagits ståndpunkt till de ganska svåra och invecklade spörsmål, som omfattas av den kungl. propositionen.

Endast i fråga om den s. k. linjetrafikens och lokaltrafikens förhållande till järnvägstrafiken synes förslaget behöva i viss mån kompletteras.

Med detta vårt förslag avse vi alltså ingalunda att försvåra motor-drift å vägarna, utan instämma helt och fullt med de automobilsakkunniga i deras yttrande (sid. 53), att »det kräves att med öppen blick för framtiden och utvecklingen söka avväga intressena mot varandra, att sträva till att förlika dem och giva vartdera det utrymme, som kunde vara rättvist och skäligt». Yttrandet, som avgivits närmast med tanke på vägunderhållet kontra motortrafiken, torde äga obestriddig giltighet jämväl i avseende å motortrafiken kontra järnvägstrafiken.

Det torde för envar vara utan vidare uppenbart, att landets uppblomstring och välstånd i mycket stor mån varit en direkt följd utav de järnvägsanläggningar, som staten, kommuner och enskilda med stora uppoffringar åstadkommit. Alltjämt hava dessa anläggningar den allra största betydelse för landets näringsliv och med till visshet gränsande sannolikhet torde få antagas att så även i framtiden blir fallet. De hava därför berättigade krav på att vederbörlig hänsyn tages till dem. Såväl national-ekonomiska som stats- och privatekonomiska intressen tala för ett dylikt hänsynstagande.

Det synes oss med hänsyn härtill att i den ifrågasatta förordningen eller i särskilda direktiv som samtidigt med förordningen kunna givas av Kungl. Maj:t borde klart och tydligt utsägas, att sådan hänsyn till järnvägarna skall tagas.

I förslaget § 27 stadgas nämligen endast att vid prövning av ansökan om tillstånd till linjetrafik eller lokaltrafik skall hänsyn tagas till behövligheten och lämpligheten av den ifrågasatta trafiken. Några närmare riktlinjer äro icke uppdragna. Sådana synas oss dock vara av nöden i de fall som här avses.

För att något närmare klargöra våra synpunkter på frågan skola vi tillåta oss att erinra därom, att det alltid ansetts självklart, det koncession å järnväg icke borde meddelas, därest icke synnerligen starka skäl talade för densamma, såvida annan järnvägs ekonomi skulle genom tillkomsten av den projekterade järnvägen i avsevärd grad äventyras. Det speciella mindre ortsintresset har i så fall fått vika för det större allmänna intresset. Detta har uppenbart varit riktigt jämväl ur nationalekonomisk synpunkt.

I detta sammanhang torde det tillåtas oss att erinra om att uti det förslag till samtrafikstaxa, som år 1917 avgavs av den utav Kungl. Maj:t tillsatta taxekommittén och vilket förslag nu underställts Kungl. Järnvägsstyrelsen för yttrande, snart nog torde komma att av Kungl. Maj:t prövas, finnes intaget ett stadgande av innehåll att då *ny* samtrafiksväg bestämmes, ersättning skall utgå till den järnväg, från vilken trafik avledes.

Även i utlandet har sådan ersättning stadgats.

Skälet till dylika stadganden är tydligt. Man har velat i möjligaste mån förhindra, att järnvägsföretagens ekonomi äventyrades. Man har ur såväl nationalekonomisk som privatekonomisk synpunkt funnit det vara riktigt, att sådana officiella eller halvofficiella företag icke i onödan på grund av för svag ekonomi försättas ur möjlighet att på sätt eljest kunnat ske gagna sin ort och sitt land eller att möjligheterna härför alltför starkt minskades.

I samma mån som trafiken å en bana minskas, måste av lätt insedda skäl taxan hållas högre än om bättre trafik rått. Biltrafiken kan därför i många fall långt ifrån att nedbringa fraktsatserna i stället orsaka att dessa hållas uppe vid större höjd än eljest vore nödvändigt.

Vi kunna icke underlåta att erinra om hurusom åtskilliga kommuners skatteböroda påverkas av det ekonomiska resultatet av driften å järnvägar, för vilkas förbindelser kommunen häftar.

Även sparbanker och andra låneinrättningar torde vara betydligt

intresserade i att de enskilda järnvägarnas ekonomi icke genom det allmännas medverkan försvagas.

Vad den nationalekonomiska sidan av saken angår torde förtjäna framhållas den ogynnsamma betydliga inverkan på handelsbalansen, som den starka importen av bilar medför.

När det som nu gäller att rätt avväga de olika intressena mot varandra, får det ej, förbises att s. k. linjetrafik eller lokaltrafik icke kan anses medverka till den allmänna utvecklingen och därför ej heller kan vara berättigad eller förtjänt av samma stöd och rättigheter, då densamma tager sikte på och inriktar sig att tillgodogöra sig den utveckling, som genom ett järnvägsföretag möjliggjorts och åstadkommits, som i det fall då en landsdel, en ny ort så att säga, öppnas för samfärdseln genom biltrafiken ifråga. Det är således en stor och bestämd skillnad mellan bilföretag som så att säga »stjäla» trafik eller som upparbeta trafik själva. De förra kunna ej anses hava existensberättigande, enär de utan att nämnvärt gagna kunna åstadkomma förödelse och oordning i järnvägarnas, särskilt de smärre och svagare, ekonomi och därmed sammanhängande förhållanden. Där så sker, äro nackdelarna av berörda biltrafik otvivelaktigt större än fördelarna av densamma. De ifrågavarande företagen kunna i dylika fall med fullt skäl sägas bedriva ren okynnestrafik och oberättigad konkurrens i vida högre grad än dem, som inbördes konkurrera om linjetrafik.

Då Kungl. Maj:t i motiveringen till propositionen uttalat (sid. 87 och 88) att *okynnestrafik och oberättigad konkurrens icke bör få förekomma i linjetrafiken*, synes det vara ännu starkare skäl att stadga det sådana trafik icke bör eller får förekomma gentemot de av staten utförda eller koncessionerade företagen.

Denna efter vårt omdöme självklara och kloka tanke har ock lett såväl överståthållarämbetet i Stockholm som länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län, vilka myndigheter avslagit begäran om rättighet att driva linjetrafik mellan platser, som omedelbart äro förbundna med spårväg eller järnväg. I besluten har tydligt utsagts, att hänsyn borde tagas till de koncessionerade företagen.

Livligt övertygade om att Kungl. Maj:t ingalunda intar motsatt ståndpunkt, ehuru klara och bestämda direktiv icke givas för dylika fall i den kungl. propositionen, anse vi emellertid det vara av synnerlig stor vikt att bestämmelser intagas i förordningen (eventuellt lämnas i särskilda direktiv från Kungl. Maj:t), att tillstånd till linjetrafik icke bör utan synnerligen starka skäl givas ifråga om sådan trafik mellan orter, som stå i omedelbar spårförbindelse med varandra eller där järnvägsförbin-

delserna mellan orterna äro så pass välordnade, att något egentligt behov av biltrafik icke kan anses förefinnas. Utan sådana bestämmelser torde åtskilliga länsstyrelser fortfarande anse sig icke hava rätt att vägra tillstånd.

I anslutning till det sagda erinra vi om att såväl trafikens uppehållande å järnvägarna i skälig omfattning samt taxornas storlek äro föremål för Kungl. Maj:ts befogenhet.

Vid bedömandet av frågan bör man icke förbise de stora uppoffringar i ökat vägunderhåll, som följa av automobiler i regelbunden trafik å de allmänna vägarna. En var, som varit i tillfälle att bevittna den enorma slitning av vägarna, som följer med dylik i regel tung trafik, måste ställa sig betänksam att utan starka skäl medverka till ökning av densamma. Och sådana skäl kunna icke anses föreligga i de fall vi avse.

Det torde vara obestriddigt, att den av riksdagen förut beslutade bilskatten icke kommer att, vad dessa bilar beträffar, täcka den ökade slitningskostnad av vägarna, som de medföra. Säkerligen kommer skatten för dessa bilar att i den närmaste framtiden avsevärt höjas.

I de fall, då tillstånd till linjetrafik beviljas, bör vidare allmänhetens rätt och fördel noga beaktas. Det är därför nödvändigt, att i riksdagens yttrande över det förslag till kungl. förordning, som föreligger i Kungl. Maj:ts proposition, med styrka framhålles behovet av att särskilda direktiv lämnades till vederbörande myndigheter därom att bestämmelser, som taga sikte på allmänhetens rätt och fördel, föreskrevos särskilt beträffande antal turer, tiderna för desamma, skyldighet till regelbunden trafik, hållandet av nödiga reservvagnar o. dyl.

På grund av vad vi sålunda anfört tillåta vi oss anhålla,

att riksdagen måtte i yttrandet över åberopade kungl. proposition uttala, att tillstånd till linjetrafik och lokaltrafik icke bör medgivas, där fråga är om trafik mellan orter, som antingen stå i omedelbar järnvägsförbindelse med varandra eller där annan järnvägsförbindelse mellan de berörda orterna finnes och tåglägenheterna äro sådana, att allmänhetens krav på bekväma förbindelser äro skäligen tillgodosedda, såvida icke synnerligen starka skäl i motsatt riktning föreligga, samt att vederbörande myndigheter, efter det den ifrågasatta förordningen trätt i kraft, böra taga under omprövning, huruvida, under hänsynstagande till riksdagens ut-

talande, skäl föreligga för bibehållande av tillstånd till tidigare medgiven linjetrafik;

att innan tillstånd till linjetrafik beviljas, inhämta yttrande från järnvägsföretag, vars trafikområde beröres, ävensom

att vederbörande myndighet vid meddelande av tillstånd till eller övervakande av linjetrafik föreskriver den skyldighet för tillståndshavaren ifråga om antal regelbundna, i förväg på visst angivet sätt kungjorda turer m. m., som med hänsyn till allmänhetens rätt och fördel kan befinnas skälig.

Vi anhålla vördsamt, att utskottet måtte formulera den lagtextändring, som vid bifall till förestående motion kan bli nödig.

Stockholm den 5 april 1923.

*Carl Lovén.*

*Julius Hedvall.*

*Sven Persson.*

*Oscar N. Olsson.*

*P. Valerius Olsson.*

*O. H. Waldén.*

*Gottfrid Karlsson,*  
Vadstena.

*N. K. Törnkvist,*  
Bjuv.

*C. Brännberg.*

*C. V. O. Höglund.*

*Helge Bäcklund.*

*Carl Knutsson.*

*A. Björklund.*

*M. Chr. Jensen.*

*Anders Paulsen.*

---

