

Nr 63.

Av herr **Lindley**, om utredning rörande trafikförhållandena i landet.

Konkurrensen mellan motorfordon och järnvägar har sedan ett flertal år blivit alltmer och mer tillspetsad. Järnvägarna klaga över den från motorfordonen bedrivna konkurrensen och påvisa förminskade driftinkomster, under det att bussbolag samt rederier rikta starka anklagelser mot järnvägarna och i främsta hand mot Statens Järnvägar för illojal konkurrens.

Från flera håll ha till Kungl. Maj:t inlämnats framställningar om utredning av dessa förhållanden. Sålunda ha »Järnvägsrådet» och Svenska Järnvägsföreningen var för sig ingått till Kungl. Maj:t med begäran om undersökning rörande konkurrensen mellan järnvägar och motorfordon.

Från Omnibusägares Riksförbund har likaledes ingått skrivelse till Kungl. Maj:t, vari påtalas den prispolitik som Statens Järnvägar bedriver i konkurrens med omnibustrafiken i påstått syfte att vilja ruinera bussägarna och åberopas därvid ett uttalande av järnvägsstyrelsen till Kungl. Maj:t den 15 sept. 1931.

Även på arbetarehåll har man numera kommit till insikt om behövligheten att få dessa missförhållanden klarlagda, och har Svenska Järnvägsmannaförbundet därför hemställt till Svenska Järnvägarnas Arbetsgivareförening om verkställandet av en gemensam utredning rörande vårt trafikväsendes organisation, kapacitet och utnyttjande samt de olika bördor som blivit dem pålagda. Något resultat av denna framställning lär icke ha vunnits, enär Svenska Järnvägsföreningen i dess ställe ingått till Kungl. Maj:t med hemställan om utredning beträffande konkurrensen mellan motorfordon och järnvägsdrift.

Undertecknad hyser för övrigt den uppfattningen, att en eventuell undersökning av dessa frågor är ett så pass omfattande och maktpåliggande företag att inga enskilda sammanslutningar ha möjlighet att gå iland med en dylik uppgift.

Även för statsmakten skall det helt säkert visa sig svårt att finna någon tillfredsställande lösning, enär de här påtalade missförhållandena bottna i det privatkapitalistiska samhällssystemet, vars livsnerv är fri konkurrens. Att förbjuda konkurrensen innebär monopolism. Visserligen innebär begreppet »statsmonopol» ingen nyhet vare sig i detta eller i andra länder, men intet land har oss veterligt monopoliserat samtliga trafikmedel, även om man i

vissa länder har förstattligat samtliga järnvägar. Att försöka åstadkomma en lösning efter dylika linjer torde i närvarande stund vara utsiktslöst.

Järnvägarna anse sig emellertid handikapade i sin verksamhet, därför att de helt måste underhålla sina bananläggningar, säkerhetsanordningar, iakttaga strängare arbetstidslagbestämmelser, fullgöra pensioneringsförpliktelser m. m., vilket motorfordonsägarna i stor utsträckning äro befriade från eller undandraga sig.

Å andra sidan är det ett onekligt faktum att motorfordonsägarna påföres en avsevärd dryg beskattning i form av bil-, bensin- och gummiskatt, vilken i årets statsverksproposition är upptagen till 80 millioner kronor eller en höjning på cirka 33 %. Ser man på motorfordonstrafiken i dess helhet förefaller det som om denna redan förut vore för hårt beskattad, särskilt den del av motortrafiken som nästan uteslutande går i lokal trafik, såsom droskrörelsen, lokal varudistribution och lokal åkerirörelse. Dessa kunna väl knappast räknas till järnvägstrafikens konkurrenter, men måste dock erlägga lejonparten av den påförda skattesumman. Städernas spårvägstrafik gör järnvägarna helt säkert större avbräck än droskbilarna. Järnvägarnas konkurrenter utgöras därför av bussrörelsen och den lastbilstrafik som utföres på längre sträckor.

Utredningen angående bussrörelsen torde icke bliva vidare svår att verkställa, ty den vilar allestädes på beviljade koncessioner och finnes upptagen i kommunikationspublikationer. I den mån det kan finnas lämpligt att pålägga dessa trafikmedel särskilda avgifter och villkor, utöver de allmänt utgående, kan detta jämförelsevis lätt övervägas.

Undertecknad förmodar att det är på den linjen som österrikiska regeringen har gått vid sin nyligen antagna lag till förhindrande av den mördande konkurrensen mellan järnvägs- och busstrafik samt inbördes konkurrensen inom busstrafiken. (Enligt meddelande håller man där på med att även utarbeta en lag eller förordning angående lastbilstrafiken.)

Betydligt svårare blir det dock, enligt mitt förmenande, att komma tillrätta med lastbilstrafiken mellan olika stadssamhällen eller industriorter. Lastbilar transportera nu stora varupartier på distanser av flera hundratal kilometer. Dessa lastbilar ägas dels av vederbörande industriföretag, vilka på detta sätt distribuera eller transitera sina varor till kunder eller utskeppningshamn, och dels av åkerifirmor, vilka i konkurrens med järnvägarna åtaga sig att frakta varorna »från dörr till dörr», vanligtvis till samma fraktsatser som de av järnvägen fastställda. De tider torde icke vara långt avlägsna, då vi även här i landet få göra bekantskap med större och bärkraftigare kapitalföretag på detta område, varvid man även kommer att använda sig av släpvagnar för dylik trafik. Det blir då betydligt svårare att begränsa och reglera en dylik verksamhet.

Vill man söka åstadkomma fullständig klarhet beträffande trafikförhållandena i vårt land, går det icke att enbart begränsa utredningen till landtrans

porten, ty även sjöfarten bör hava ett ord med i laget. Gång efter annan har det kommit till vår kännedom hurusom t. ex. statens järnvägar i konkurrens- syfte mot sjöfarten nedsatt sina fraktsatser under självkostnadspris. Alltså en förlustbringande verksamhet för att uppsnappa gods som förut plägat transporterats å kust- och kanalbåtar.

Stockholms Rederiförening lär ävenledes ha ingått till Kungl. Maj:t med framställning om åtgärders vidtagande för åvägabringandet av mera ordnade förhållanden mellan olika transportmedel och att dessa spörsmål måtte göras till föremål för en allsidig utredning.

Det kan bestridas att samtliga dessa frågor behöva klarläggas, men jag vill understryka, att utredningen måste ske grundligt för att ha något värde. Bäst vore därför om undersökningen verkställdes enligt engelskt mönster; d. v. s. genom tillsättandet av en representativ kommission, med fullmakt att inkalla och förhöra vittnen och med rätt att infordra alla handlingar, räkenskaper m. m., som kunna visa sig behövligen för frågans grundliga utredning, samt sedermera framlägga något förslag om vad som lämpligast borde åtgöras till ordnande av dessa kaosartade förhållanden på transportverksamhetens område.

Undertecknad får med stöd av vad som ovan anförts hemställa,

det riksdagen ville besluta att i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa om en ingående undersökning rörande ovan berörda trafikförhållanden.

Stockholm den 12 januari 1932.

Charles Lindley.
