

**Nr 724.**

Av herr **Hagberg** i Malmö, om avslag å Kungl. Maj:ts proposition, nr 161, med förslag till förordning angående yrkesmässig trafik med automobil.

Kungl. Maj:ts proposition nummer 161 med förslag till förordning angående yrkesmässig trafik med automobil berör en till antal och betydelse stor och alltjämt växande grupp av svenska medborgare. Propositionen utgör i själva verket ett första försök till fullständig reglering av deras näring. Den allmänna uppfattningen synes, att döma av den kritik, som mött propositionen, vara, att förslaget icke uppfyller de förhoppningar, som från bilmännens sida ställts å detsamma; och även från den stora allmänhetens sida, för vilken trafikmedlen dock i sista hand äro inrättade, hava under diskussionen framförts allvarliga och vägande invändningar mot förslaget.

Ett av de argument, som, bortsett från de rent känslöbetonade, i denna sak oftast framföres i debatten från regleringstankens anhängare, är hänvisning till det betydande kapital, som investerats i äldre trafikmedel och då främst i järnvägarna. För övrigt brukar detta argument, då det framföres, mindre taga sikte å det kapital, som investerats i trafikmedlen ifråga, än å det kapital, som av *staten* nedlagts i *dess* järnvägar. Emellertid kan med skäl hänvisas till de likaledes mycket betydande kapitalinvesteringar, som skett och alltjämt i oförminskad utsträckning ske i och för landsvägsnätets förbättrande och utbyggande samt för anskaffandet och vidmakthållandet av vårt lands bilpark. Det kapital, som nedlagts för landsvägsnätets utbyggande och förbättring, skulle kunna påstås vara till stor del improduktivt anbragt, därest lagstiftningen skulle hindra dess naturliga utnyttjande genom bilismens utveckling. Obestridligt är väl för övrigt, att det ur allmän synpunkt föreligger skyldighet att i lika mån beakta och taga hänsyn till det kapital, som nedlagts i vårt lands landsvägar och bilpark, som till det i järnvägarna nedlagda kapitalet. I detta sammanhang torde böra framhållas, att, därest kapitalet anbragts av enskilda och trafikmedlen ägts av enskilda, något problem sannolikt aldrig skulle hava förelegat. För sådant fall skulle det otvivelaktigt hava ansetts orimligt, att utvecklingen skulle hämmas för att kapitalet skulle skyddas. Men all historia har visat, att det är fel — oavsett vem som har anbragt kapitalet — att låta synpunkten av kapitalets skyddande överskugga de levande människornas behov.

Det bör ytterligare understyckas, att, om det bortses från statens kapitalinvestering i järnvägarna och hänsyn tages endast till avkastningen, denna för staten sannolikt icke är mindre från bilarna än från järnvägarna. Bilismen är ju ett av de bästa skatteobjekten, och det belopp, som bilskatten, bensinskatten och gummiskatten sammanlagt tillföra det allmänna, är en av dettas största inkomkällor.

Det förhållande i den kungl. propositionen, varemot man främst vänder sig, torde kunna sägas vara misstron till automobilnäringens utövare. Denna närings villkor och förhållanden skola i detalj avgöras av statens organ och näringsutövarnas ekonomiska väl och ve fullständigt ligga i händerna på dessa organ. Huruvida de statsorgan, av vilka näringen skulle bliva beroende, kunna fylla sin funktion på ett sätt, som bilismens utövare skulle komma att anse rimligt, är ovisst. Ifrågavarande organ kunna ju icke hava den tekniska, ekonomiska och yrkessakkunskap, som bilismens utövare åtminstone gärna skulle vilja se företrädd inom de beslutande organen. Och någon som helst skyldighet för dessa organ att före besluts fattande rådgöra med representanter för näringen finnes icke inryckt i förslaget — något som är så mycket mer otillfredsställande, som bilismen är en näring, vilken bedrivs under ofta mycket speciella förhållanden.

Enligt förslaget är den verkliga makten, då det gäller bilismens framtid, lagd i vägtrafikmyndighetens hand. Då den yrkesmässiga bilismens framtida öde i så hög grad skulle bliva beroende av denna myndighet, kunde man hava förväntat, att i förslaget skulle återfinnas noggranna bestämmelser angående ifrågavarande myndighets sammansättning och formerna för dess verksamhet. Härav finnes emellertid i förslaget icke ett spår, ehuru visserligen i förslagets motiv på ett oförbindande sätt frågan om vägtrafikmyndighetens sammansättning beröres.

Enligt förslaget skola taxorna beträffande fjärrgodstrafik och fjärrgodslinjetrafik fastställas av Konungen samt övriga taxor av länsstyrelserna. Förslag till taxor för fjärrgods- och fjärrgodslinjetrafik skola uppgöras av vägtrafikmyndigheten, vilken jämväl skall uppgöra förslag till allmänna grunder för uppsättande av taxor för annan yrkesmässig trafik än fjärrgods- och fjärrgodslinjetrafik. Dessa taxeförslag, vilka skola uppgöras av en myndighet, där bilismen icke med säkerhet vet, om densamma är företrädd, och där den, om den är företrädd, måste komma att — då även andra trafikintressen och övriga intressen skola vara representerade — bliva mycket svagt företrädd, skola till yttermera visso underställas »representanter för övriga trafikföretag» — däremot icke något bilismens organ — varefter ifråga om fjärrgodstrafiken och fjärrgodslinjetrafiken Konungen på föreliggande material samt ifråga om annan trafik länsstyrelsen skall besluta. Hela denna ordning för taxornas bestämmande är icke tillfredsställande samt ur bilismens synpunkt orättvis, då bilismen i de för densamma så viktiga taxefrågorna icke har någon som helst säkerhet för att dess synpunkter ens bliva med kraft framförda.

De nuvarande trafikutövarnas rättsställning är i förslaget icke på tillbörligt sätt tillgodosedd.

Beträffande till en början utövarna av fjärrtrafiken, så bedriva desamma för närvarande sin verksamhet sålunda, att de enligt den definition, som förslaget lämnar i paragraf 4, samtliga skulle komma att anses såsom utövare av fjärrgodslinjetrafik. Att bedriva fjärrtrafik såsom beställningstrafik — detta ord taget i förslagets betydelse — torde praktiskt taget icke vara möjligt. Fjärrgodslinjerna komma, vilket framgår av förslaget, att bli relativt få, vilket medför, att större delen av de nuvarande utövarna av fjärrgodstrafik icke komma att kunna fortsätta sin rörelse. Då materialen för fjärrgodstrafikutövare är dyrbar — det vanliga prisläget å vagnarna är mellan 14,000 och 28,000 kronor — och de flesta utövarna av fjärrgodstrafik hava två eller flera sådana vagnar, kommer enbart den här ifrågavarande bestämmelsen att ruinera ett stort antal oförvitliga näringsutövare.

Ifråga om övriga trafiktillstånd skola de visserligen lämnas till dem, som med hänsyn till erfarenhet och vederhäftighet samt andra å frågan inverkan omständigheter befinnas lämpliga, men så snart ansökan avser tillstånd till linjetrafik i anslutning till eller under konkurrens med trafik, bedriven av järnvägs-, ångbåts- eller förut bestående linjetrafikföretag, skall tillståndet i första hand lämnas innehavaren av järnvägs-, ångbåts- eller det förut bestående linjetrafikföretaget. Denna bestämmelse innebär i realiteten, att — eventuellt med kränkning av den rätt, som borde tillkomma sådana personer, som redan utövat automobiltrafik — hela automobiltrafiken småningom kommer att inordnas under de bestående trafikföretagen, framförallt järnvägsföretagen. Det är sällan, som det icke kan sägas, att en linjetrafik, som påbörjas, icke sker i konkurrens med trafik, bedriven av järnvägs- eller ångbåtstrafikföretag och särskilt då med bestående järnvägstrafikföretag. I alla sådana fall skall tillståndet i första hand lämnas till det bestående trafikföretaget. Då dessa trafikföretag äro kapitalstarka och i egenskap av juridiska personer perpetuella, medan de tillstånd, som trots det företräde, som enligt förslaget skall lämnas till järnvägs-, ångbåts- eller förut bestående linjetrafikföretag, kunna komma att lämnas till enskilda personer, enligt förslaget skola upphöra sex månader efter tillståndshavarens frånfälle, så erfordras ju icke någon större grad av skarpsinnighet för att förstå, att inom överskådlig tid samtliga biltillstånd äro infångade av nu bestående järnvägs- och ångbåtsföretag.

Till skada för de nuvarande trafikutövarna och deras arvingar samt möjligen till skada även för samhället, som förlorar den stora grupp av självständiga småföretagare, som utgöras av utövarna av den yrkesmässiga automobiltrafiken, skulle utvecklingen, därest det föreliggande förslaget blir lag, leda till att inom kort tid den dominerande delen av den yrkesmässiga automobiltrafiken komme att drivas av de bestående järnvägsföretagen.

Det rättsskydd, som enligt förslaget lämnas innehavare av trafiktillstånd,

är otillfredsställande, och bristen på rättsskydd kommer här som alltid naturligtvis att bli mest kännbar för de kapitalsvagare näringsutövarna. Bortsett från den tillbakaträngda ställning, som tillagts enskilda sökande, alltså fysiska personer, som söka trafiktillstånd, så är deras ställning, sedan de väl erhållit trafiktillståndet, praktiskt taget oskyddad. Enligt förslaget skall den myndighet, som meddelat trafiktillståndet, utan skäl kunna återkalla detsamma för alltid eller för viss tid, när myndigheten finner detta ändamålsenligt eller »eljest anledning därtill förekommer». Då innehavaren av trafiktillstånd avlider, skall stärbhuset vara skyldigt att inom en månad efter dödsfallet anmäla föreståndare för rörelsen samt sex månader efter dödsfallet hava avvecklat rörelsen. Då i en trafikrörelse ofta stora kapital äro investerade, är denna bestämmelse fullständigt orimlig, och man frågar sig, varför innehavaren av en trafikrörelse skall behandlas sämre än andra näringsutövarer. Men därtill kommer, att det i skuggan av nämnda bestämmelse är nästan omöjligt att driva ett trafikföretag. Av omtanke för sina efterlevande måste ju varje tillståndshavare, som börjar känna krafterna svikta — vare sig de i verkligheten svikta eller icke — göra inskränkning i nyanskaffningar och utvidgningar, som måste verka hämmande på företaget och i längden skapa olust för rörelsens bedrivande.

Vad här anförts äro endast några nära till hands liggande reflexioner i anledning av Kungl. Maj:ts proposition. Att i detta sammanhang ingå på närmare detaljgranskning kan icke ifrågakomma. En sådan detaljgranskning skulle emellertid giva vid handen, att förslaget i nästan varje punkt på ett orimligt sätt missgynnar bilismen.

Under åberopande av vad sålunda anförts hemställes,

att riksdagen ville avslå Kungl. Maj:ts proposition nummer 161 med förslag till förordning angående yrkesmässig trafik med automobil.

Stockholm den 31 mars 1936.

*Erik Hagberg.*

---