

**Nr 728.**

Av herr **Lundqvist m. fl.**, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition, nr 161, med förslag till förordning angående yrkesmässig trafik med automobil.

Genom Kungl. Maj:ts proposition nr 161 har för riksdagen framlagts ett förslag, enligt vilket ur den nuvarande motorfordonsförordningen skulle utbrytas bestämmelserna om den yrkesmässiga automobiltrafiken, vilken därefter skulle regleras genom en särskild förordning angående yrkesmässig trafik med automobil. Enligt förslaget till dylik förordning skall nämnda trafik göras till föremål för långtgående ingripanden från statsmakternas sida i syfte att åstadkomma en reglering av det för närvarande bestående konkurrensförhållandet mellan bilar och järnvägar.

Beträffande beredningen av ifrågavarande ärende må till en början framhållas, att det grundläggande förslaget i frågan, vilket framlagts av 1932 års trafikutredning, vid remissbehandlingen mött ett övervägande ogynnsamt mottagande. Flertalet länsstyrelser och praktiskt taget samtliga hörda representanter för näringslivet i allmänhet och för enskilda näringsutövare på här ifrågavarande område ha ställt sig bestämt avvisande mot trafikutredningens förslag. Samma ståndpunkt intog bl. a. även järnvägsstyrelsen, som direkt avstyrkte en konkurrensreglering mellan bilar och järnvägar enligt de av trafikutredningen förordade riktlinjerna men i stället — därvid för övrigt stödd av järnvägsrådets enhälliga arbetsutskott — hemställde om en förnyad utredning efter i väsentliga avseenden helt andra linjer.

Den övervägande klart avvisande inställning till trafikutredningens förslag, som sålunda kommit till uttryck i remissyttrandena, och den i olika avseenden skarpa kritik, som därvid riktats mot detsamma, har föranlett tillkallandet av nya sakkunniga, 1936 års trafiksakkunniga, för överarbetande av förslaget. Det i vissa avseenden modifierade förslag, vilket framkommit såsom resultat av nämnda sakkunnigas arbete, har dock icke sedermera underställts myndigheter eller organisationer för yttrande, vilket i och för sig måste betecknas såsom anmärkningsvärt. Uppmärksammas bör även, att kommerskollegium, alltså den centrala myndigheten för näringslivets angelägenheter, *icke någon gång* yttrat sig över detta i näringslivets förhållanden så djupt ingripande regleringsförslag. I fråga om de grundläggande principerna för åstadkommandet av den eftersträfvade konkurrensregleringen sammanfaller emellertid trafiksakkunnigas förslag med trafikutredningens och i den betydelsefulla frågan om organiserandet av fjärrtrafiken, i vilken de sakkunnigas förslag innebar ett frångående av trafikutredningens ståndpunkt, att nämnda verksamhet borde med ensamrätt överlämnas till endast *ett* företag inom varje fjärrtrafikdistrikt, synes före-

dragande departementschefen i sak helt ha anslutit sig till trafikutredningens klart monopolistiska inställning. Den mot trafikutredningens förslag i de avgivna remissyttrandena framkomna kritiken torde väl därför i allt väsentligt få anses gälla även beträffande det av Kungl. Maj:t nu framlagda förslaget.

Mot den kungl. propositionen i ämnet måste vidare riktas den allvarliga erinringen, att någon redovisning icke lämnas rörande de principiella synpunkter på frågan, som kommit till uttryck i de avgivna yttrandena. Att detta måste för riksdagens ledamöter i hög grad försvåra ett objektivt bedömande och ett sakligt ställningstagande i den föreliggande mycket komplicerade frågan torde ligga i öppen dag. Ett så viktigt utlåtande i frågan t. ex. som det av järnvägsstyrelsen avgivna, i vilket efter en ingående motivering påyrkades en förnyad utredning efter nya riktlinjer, finnes ej ens omnämnt i propositionen på annat sätt än att nämnda styrelse uppges ha avstyrkt trafikutredningens förslag.

Det kan därför vara av intresse att framhålla, att järnvägsstyrelsen på tal om de väsentligt olika förhållanden, under vilka de konkurrerande kommunikationsföretagen arbeta, bland annat erinrat om, att av järnvägstrafiken krävdes skälig förräntning jämväl av det kapital, som nedlagts i själva järnvägsbyggnaderna, vilket gjorde, att såväl denna ränta liksom hela kostnaden för anläggningarnas underhåll kommit att belasta järnvägstrafikanterna, medan i motsats därtill landsvägarna nära nog genomgående byggts på allmän bekostnad och såsom följd därav ställts till vägtrafikens förfogande utan anspråk på kapitalanskaffning eller ens förräntning av däri nedlagda väldiga kapital. Vad biltrafiken beträffar stodo — med få undantag — de allmänna vägarna ända fram till år 1923 till varje vägfarandes disposition, varför trafikanterna blott hade att täcka kostnaderna för själva fortskaffningen. Härmed följde, att ökad landsvägstrafik gav upphov till ökade vägkostnader och därmed till ökad beskattning, direkt och indirekt. I detta förhållande ändrade den år 1923 införda särskilda beskattningen av motorfordon icke särdeles mycket. Först genom de år 1932 beslutade kraftiga höjningarna ernåddes en ungefärlig täckning för de *merkostnader*, som biltrafiken förorsakade vägväsendet. Vad beträffar bidragen till de fasta kostnaderna, vilka bidrag för konkurrensens reglering spelade en ännu större roll än ersättningen för vägslitning, hade däremot tills vidare intet åtgjorts.

I jämförelse med järnvägstrafiken kunde, säger järnvägsstyrelsen vidare, med hänsyn till sålunda berörda förhållanden biltrafiken sägas städse hava varit och allttjämt vara kraftigt subventionerad. Eller måhända riktigare borde talas om *särbelastning* av järnvägstrafiken. Så som förhållandena låge till, kunde emellertid en rättvis reglering av konkurrensförhållandet mellan de nämnda trafikmedlen tänkas ske antingen genom att ytterligare belasta åtminstone viss del av biltrafiken eller ock genom att avstå från kravet på järnvägarna på förräntning i full utsträckning av det kapital, som använts

för järnvägsbyggnader. Man skulle alltså ha att välja mellan att kräva viss avkastning å både järnvägs- och landsvägskapitalet eller också att även för järnvägarnas del giva kravet på sådan avkastning en väsentligt mindre framskjuten plats än tidigare. Den sistnämnda åtgärden, vilken väl närmast kunde genomföras i form av en kapitalavskrivning, skulle helt naturligt möjliggöra för järnvägarna att sänka sina taxor. Det vore för övrigt att märka, att de nuvarande taxorna fastställts vid en tidpunkt, då partiprisindex och levnadskostnadsindex voro väsentligt högre än för närvarande. En sänkning av järnvägstaxorna torde därför vara påkallad enbart med hänsyn till detta förhållande. Järnvägsstyrelsen hemställde på grund av vad styrelsen anfört, *att vid den av styrelsen såsom erforderlig ansedda vidare utredningen rörande regleringen av förhållandet mellan sjöfart, biltrafik och järnvägar måtte till undersökning upptagas innebörden av och möjligheterna för en såsom en för regleringen grundläggande åtgärd företagen allmän sänkning av statens järnvägars taxor.*

Vad järnvägsstyrelsen sålunda uttalat och hemställt, synes vara förtjänt av särskild uppmärksamhet. Det synes angeläget, att, innan man eventuellt går att vidtaga sådana extraordinära åtgärder, som av Kungl. Maj:t ifrågasatts, åtminstone en ingående prövning sker, om icke åsyftat resultat kan vinnas genom en lösning i nära anslutning till det förslag, som järnvägsstyrelsen framlagt. En sänkning av järnvägstaxorna skulle säkerligen ur såväl de synpunkter, varom här är fråga, som i övrigt vara till fördel. Den skulle göra det möjligt för den trafikerande allmänheten och näringslivet att i betydligt större utsträckning och till ett billigare pris draga nytta av järnvägarnas samlade transportapparat. Här skulle alltså vinnas en betydande utökning av den samhällsekonomiska nyttan, som järnvägarna representera.

Efter en sådan taxesänkning torde biltrafiken kunna utan otillbörligt men för järnvägarna lämnas större rörelsefrihet än enligt det av Kungl. Maj:t framlagda förslaget, något som måste framstå såsom ett önskemål för envar, som icke är principiell anhängare av stallig tvångsreglering och planushållning. Det synes emellertid även böra undersökas, om de tyngre motorfordonen, vilkas kapacitet för övrigt under senaste tiden avsevärt ökat, f. n. erlägga en skatt, som med hänsyn till vägpåfrestning o. d. kan anses skälig. Givetvis bör alldeles särskild uppmärksamhet även ägnas åt tillståndsgivningen beträffande all yrkesmässig biltrafik, så att en verklig behovsprövning sker i varje särskilt fall och tillstånd icke lämnas i andra fall eller för längre tid än som ur olika synpunkter är motiverat. För att underlätta en lösning av frågan efter dessa mindre hårddragna linjer skulle ju även kunna tänkas vissa sådana ändringar i den för järnvägarna gällande trafikstadgan, att järnvägarna erhöles större frihet än vad som nu är fallet.

Om den föreliggande frågan kunde lösas på här antytt sätt, torde man också kunna räkna med att de bestämmelser, som vid den förnyade ut-

redning, vilken måste anses påkallad, visa sig nödvändiga med avseende på den yrkesmässiga automobiltrafikens reglering, skola kunna hållas inom sådan ram och ges sådan karaktär och smidighet, att önskvärd större förståelse kan påräknas för de anbefallda restriktionerna, att dessa då också lättare kunna efterlevas och därtill bliva bestående för någon längre framtid.

Klart är emellertid, att en sänkning av järnvägstaxorna *kan* komma att medföra viss nedgång i trafikinkomsterna och sålunda leda till minskad avkastning. Man torde dock å andra sidan ha anledning räkna med att sänkningen skall stimulera till ökat anlitage av järnvägarna.

Den allmänna och allvarliga kritik, som framkommit gent emot principerna i Kungl. Maj:ts föreliggande förslag, ha ådagalagt, att detsamma icke bör förverkligas.

Att det allmänna har stora intressen att bevaka i fråga om biltrafiken är dock obestriddigt. Gärna och villigt må medges, att biltrafiken i vissa fall kan giva bättre transportförhållanden än järnvägarna och att den i vissa fall medför en mot utgifterna svarande rent ekonomisk nytta, men en låg fraktkostnadsnivå för masstransporterna vid järnvägarna torde dock hava för jordbruket och näringslivet i övrigt en betydligt mer ingripande betydelse än de fördelar i andra hänseenden, bilismen kan skänka. Fraktkostnaden för industriens och jordbrukets råvaror och produkter är en faktor, med vilken företagen ha att räkna, när de kalkylera bärighetsutsikterna för ett företag. Statsmakterna kunna icke gärna underlåta att taga hänsyn härtill.

Som bekant har järnvägarnas tariffsystem med hänsyn till näringslivet hittills varit så uppbyggt, att avgifterna för en stor del av godstrafiken, nämligen det lågvärdiga massgodset, legat under genomsnittskostnaden, vilket möjliggjorts därigenom, att järnvägarna tillämpa högre fraktavgifter för den övriga delen av de transporterade varuslagen, vilken består av relativt högvärdiga godsslag. Med dessa höga tariffer har avsetts att täcka större delen av järnvägarnas fasta kostnader, under det att tarifferna för det lågvärdiga godset beräknats skola lämna endast oväsentliga bidrag härtill.

Med sistnämnda förhållande sammanhänger det mest allvarliga i automobilernas konkurrens med järnvägarna, i det att automobilerna suga till sig en väsentlig del av järnvägarnas visserligen icke totala trafik men av deras mest givande transporter, det *högvärdiga* godset, och på så sätt allvarligt rubba järnvägstaxestystemet och balansen i järnvägsbudgeten.

Att, därest denna avledning från järnvägarna av de bättre betalda transporterna får obehindrat fortsätta, järnvägarna skola kunna fortsätta att verkställa de för jordbruk och näringsliv i övrigt nödvändiga masstransporterna till samma låga avgifter som hittills, lärer — utan direkta statsanslag för ändamålet — icke vara möjligt. En höjning åter av tarifferna för det lågvärdiga godset till ersättande av det bidrag till de fasta kostnaderna, som

bortfaller i och med att bilarna fråntaga järnvägarna det högvärdiga godset, står i uppenbar strid mot industriens, handelns och jordbrukets intressen och behov liksom ock mot de för näringslivets blomstring nödvändiga expansionssträvandena.

Ytterligare regleringsåtgärder från statsmakternas sida måste därför anses påkallade. Så vitt möjligt böra dessa dock icke ges sådan karaktär, att de medföra ett statsingripande av den art, som Kungl. Maj:t föreslagit.

Det förefaller ju för övrigt ganska egendomligt att, såsom i den föreliggande propositionen skett, vidtaga de mest långt gående åtgärder för biltrafikens rationalisering, innan ännu något mera allvarligt försök gjorts att få till stånd större enhetlighet inom själva järnvägsväsendet. Nog förefaller det riktigare att först söka rationalisera landets splittrade järnvägsväsen och se, vad en sådan åtgärd kan ge av ökad konkurrenskraft åt järnvägarna, innan man går till åtgärder mot bilismen av den genomgripande karaktär, som i propositionen ifrågasatts.

Ett försök att åstadkomma större enhetlighet inom järnvägsnätet synes för övrigt under alla förhållanden utan tidsutdräkt böra göras. Ej ens det förslag, Kungl. Maj:t tänkt sig, för lösningen av konkurrensfrågan torde nämligen ge flertalet enskilda järnvägar någon större lättnad, ty de många privatbanornas ojämförligt största trafik ligger säkerligen på så korta distanser, att den helt blir utsatt för den fria konkurrensen inom närtrafiksområdena. Det synes i hög grad önskvärt, att den nya utredningen ägnar även denna senare sida av problemet mer uppmärksamhet än som hittills synes ha skett och att jämväl följderna för de enskilda järnvägarna av en event. taxesänkning utredas.

En förnyad utredning av hela frågan bör sålunda komma till stånd med beaktande bl. a. av de synpunkter, som här ovan anförts. Ytterligare vägledande riktlinjer för en dylik ny utredning torde med all sannolikhet återfinnas i de många tidigare avgivna yttrandena, även om upplysning härutinnan icke kan inhämtas ur propositionen. Särskilt synas de synpunkter och förslag, som framförts av järnvägsstyrelsen, förtjäna beaktande.

Med stöd av det anförda hemställes,

att riksdagen i anledning av Kungl. Maj:ts proposition, nr 161, med förslag till förordning angående yrkesmässig trafik med automobil måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t meddela, att förslaget icke kunnat av riksdagen godkännas, samt anhålla, att Kungl. Maj:t måtte verkställa förnyad utredning av den föreliggande frågan med beaktande jämväl av de synpunkter, som här ovan framförts.

Stockholm den 1 april 1936.

R. Lundquist.

G. Arnemark.

C. Gösta Jacobsson.