

Nr 3.*Utlåtande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående viss decentralisering av tillståndsgivningen beträffande yrkesmässig biltrafik.*

Genom en den 4 januari 1950 dagtecknad proposition, nr 26, vilken hänvisats till lagutskott och behandlats av andra lagutskottet, har Kungl. Maj:t, under åberopande av propositionen bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden, anhållit om riksdagens yttrande över följande vid propositionen fogade förslag till

Förordning

om ändrad lydelse av 5 § förordningen den 25 oktober 1940 (nr 910) angående yrkesmässig automobiltrafik m. m.

Härigenom förordnas, att 5 § förordningen den 25 oktober 1940 angående yrkesmässig automobiltrafik m. m. skall erhålla ändrad lydelse på sätt nedan angives.

(Nuvarande lydelse.)

(Föreslagen lydelse.)

5 §.

Yrkesmässig trafik — — — tillstånd (*trafiktillstånd*).

Trafiktillstånd skall — — — släpfordon befordras.

Släpfordon, som — — — yrkesmässig trafik.

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 3,500 kilogram eller att i sådan beställningstrafik använda lastautomobil jämte släpvagn, vilkas sammanlagda maximilast överstiger 4,000 kilogram, meddelas av biltrafiknämnden.

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 4,500 kilogram eller att i sådan beställningstrafik använda lastautomobil jämte släpvagn, vilkas sammanlagda maximilast överstiger 5,500 kilogram, meddelas av biltrafiknämnden.

Tillstånd till — — — — — i staden.

I övriga — — — — — skall föreläggas.

Denna förordning träder i kraft den 1 juli 1950.

Beträffande de skäl, som anförts till stöd för förslaget, får utskottet, i den mån redogörelse därför ej lämnas här nedan, hänvisa till propositionen.

Enligt *förordningen den 25 oktober 1940 (nr 910) angående yrkesmässig automobiltrafik m. m.* förstås med yrkesmässig biltrafik trafik, i vilken bil jämte förare mot ersättning tillhandahålles allmänheten för person- eller gods-befordran. Skillnad göres därvid mellan *linjetrafik* och *beställningstrafik*. Med linjetrafik förstås yrkesmässig trafik för regelbunden befordran av passagerare eller gods å viss vägsträcka eller mellan vissa orter under sådana omständigheter att bestämmanderätt i fråga om bilens utnyttjande icke tillkommer viss trafikant eller vissa trafikanter gemensamt. Yrkesmässig trafik, som icke är att hänföra till linjetrafik, benämnes *beställningstrafik*.

För bedrivande av yrkesmässig biltrafik fordras särskilt tillstånd, *trafik-tillstånd*. Beslutanderätten i trafikstillståndsärendena är enligt gällande bestämmelser (5 § 1940 års förordning) fördelad mellan biltrafiknämnden, länsstyrelserna samt polismyndigheterna i städerna. Å biltrafiknämnden ankommer att pröva frågor om tillstånd att bedriva linjetrafik å vägsträcka, som är belägen inom mer än ett län, eller mellan orter inom skilda län eller att i beställningstrafik för godsbefordran använda lastbil med maximilast överstigande 3 500 kg eller att i sådan beställningstrafik använda lastbil jämte släpvagn, vilkas sammanlagda maximilast överstiger 4 000 kg. Tillstånd till beställningstrafik för personbefordran med stationsort i stad meddelas av polismyndigheten i staden. I övriga fall meddelas trafikstillstånd av länsstyrelsen i det län, vareist linjetrafik skall äga rum eller där stationsort för beställningstrafik skall förläggas.

Under de senaste åren ha i decentraliseringssyfte förslag framförts i olika sammanhang om höjning av de förut angivna viktgränser, vilka bestämma biltrafiknämndens kompetensområde i fråga om tillståndsgivningen. Förslag av denna innebörd ha sålunda framlagts dels av 1944 års *trafikutredning* i dess betänkande den 27 november 1947 (SOU 1947: 85), dels av den år 1947 tillkallade *biltrafiknämndsutredningen* i dess betänkande den 26 januari 1948 (stencilerat) och dels slutligen av *decentraliseringsutredningen*, som i ärendet avgivit en promemoria nr 10 den 27 januari 1948.

Av särskild betydelse för kommittéernas ställningstagande i decentraliseringsfrågan har varit den förskjutning i lastbilsbeståndets sammansättning i riktning mot en fortgående ökning av fordonens maximilast, som ägt rum under senare år. Sålunda visar medelbärigheten hos det i yrkesmässig trafik använda lastbilsbeståndet en jämn ökning från 3,18 ton i januari 1945 till 4,08 ton i oktober 1949. Denna tendens är icke ny, den har bestått sedan länge och uppmärksammades även under förarbetena till 1940 års förordning. Andra lagutskottet framhöll också i sitt utlåtande nr 27 vid 1940 års riksdag att, om den pågående övergången från lättare till tyngre vagnar inom den rena lokaltrafiken fortsatte, det torde bli nödvändigt att inom en nära framtid höja den föreslagna gränsen för biltrafiknämndens befattning med tillståndsärendena från 3 500 respektive 4 000 kg till exempelvis 4 000 respektive 4 500 kg.

1944 års trafikutredning har för sin del stannat inför ett förslag att här ifrågavarande gräns höjes till 5 000 kg för enbart lastbil samt till 6 000 kg för lastbil jämte tillkopplad släpvagn.

Biltrafiknämndsutredningen säger sig — med fasthållande vid det av statsmakterna åsyftade trafikpolitiska målet — vilja föreslå den ändringen i ifrågavarande paragraf, att biltrafiknämnden skall meddela trafiktillstånd beträffande lastbilar med en lastförmåga överstigande 4 500 kg. Beträffande lastbilar jämte släpvagnar bör gränsen enligt utredningens mening höjas proportionsvis mera, förslagsvis till 5 500 kg.

Decentraliseringsutredningen har förordat, att till länsstyrelserna överflyttas biltrafiknämndens befattning med samtliga frågor om tillstånd till beställningstrafik samt med fråga om tillstånd till linjetrafik, som ej berör mer än två län.

Över de sålunda framlagda förslagen om ändrade bestämmelser rörande tillståndsgivningen ha yttranden avgivits av ett stort antal myndigheter och organisationer.

Biltrafiknämnden, järnvägarnas samarbetsnämnd, i vars yttrande järnvägsstyrelsen och svenska järnvägsföreningen instämma, svenska lasttrafikbilägareförbundet samt ett antal lokala lastbilägarföreningar avstyrka varje ändring i nuvarande kompetensbestämmelser.

I ett flertal remissvar förordas att en ändrad kompetensfördelning genomföres genom höjning av viktgränserna i 5 § i 1940 års förordning.

Decentraliseringsutredningens förslag om att länsstyrelserna skulle helt handha tillståndsgivningen för beställningstrafik med lastbil tillstyrkes av bl. a. väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, statskontoret, kommerskollegium, femton länsstyrelser samt vissa handelskamrar.

Länsstyrelsen i Kopparbergs län, som tillstyrkt decentraliseringsutredningens förslag, anför bl. a. följande.

Sedan utvecklingen på transportområdet nu kan skönjas under fredsmässiga förhållanden, synes det uppenbart, att de antaganden, som lågo till grund för avvägningen i 1940 års förordning om yrkesmässig trafik, icke i allo visat sig hållbara. Sålunda har en inom den yrkesmässiga trafiken genomgående tendens att övergå till tyngre fordon rubbat icke blott gränsen mellan biltrafiknämndens och länsstyrelsernas kompetensområden utan även själva förutsättningarna för gällande uppdelning av tillståndsärendena. När de tyngre och tyngsta lastfordonen komma till användning lika regelbundet i lokaltrafiken som i den långväga, kan man icke gärna behärska den sistnämnda genom att söka hålla antalet tyngre fordon inom snäva gränser. Länsstyrelsen vill härvidlag särskilt erinra om behovet av lastbilar med stor kapacitet för skogsbruket. Skogskörningarna äro i hög grad lokalbetonade; i många fall beröra de icke ens allmän väg, men de kräva de största fordon, som stå till buds, i varje fall lika stora som de, som erfordras för långväga transporter. Sålunda inträffar det i förevarande sammanhang anmärkningsvärda, att stora lastbilar regelmässigt användas för såväl de mest långväga som de verkligt kortväga transporterna.

Föredragande departementschefen, statsrådet Nilsson, har i propositionen anført bland annat följande:

»I de framlagda förslagen beträffande biltrafiknämndens framtida befattning med tillståndsgivningen kunna två huvudlinjer urskiljas: å ena sidan decentraliseringsutredningens förslag, som innebär, att nämnden skulle handlägga endast frågor om tillstånd till linjetrafik berörande mer än två län, och å andra sidan biltrafiknämndsutredningens och 1944 års trafikutrednings förslag enligt vilka nämnden skulle i stort sett bibehållas vid sina nuvarande funktioner men med viss förskjutning av den lastkapacitet, som nu, så vitt beställningstrafiken med lastbilar angår, betecknar nämndens kompetensområde. Då tillstånd till linjetrafik berörande mer än två län numera, sedan linjetrafiknätets utbyggnad får anses i stort sett avslutad, ytterligt sällan kan väntas ifrågakomma, kan decentraliseringsutredningens förslag praktiskt sett sägas innebära, att biltrafiknämnden skulle ställas helt utanför tillståndsgivningen.

Vad till en början valet mellan dessa huvudalternativ angår, torde böra erinras, att biltrafiknämndens inrättande var ett slutligt resultat av förarbeten, som av olika utredningsorgan praktiskt taget oavbrutet bedrevos under åren 1932—1939 och att under dessa förarbeten behovet av ett dylikt organ med styrka framhölls icke allenast av de olika utredningsorganen utan även av flertalet myndigheter och sammanslutningar. Syftet med biltrafiknämndens inrättande var i första hand att erhålla ett organ för en på lång sikt upplagd kommunikationspolitik på biltrafikväsendets område med huvudsaklig uppgift att, såsom 3 § i 1940 års förordning uttrycker det, jämte länsstyrelserna verka för ett ändamålsenligt ordnande av den yrkesmässiga trafiken. Ur samhällsekonomiens och, på lång sikt, näringslivets intressen betraktades det därvid såsom önskvärt att å ena sidan förhindra en överdimensionering av transportapparaten och därmed följande fördyring av samhällets kostnader för transporterna och att å andra sidan skapa förutsättningar för att allmänhetens behov av biltransporter, såväl tillfälliga och oregelbundet påkommande som större och regelbundna, skulle kunna tillfredsställas genom en yrkesåkarkår av tillräcklig storlek och med skyldighet att på beställning utföra transporter åt allmänheten. Till nämndens allmänna uppgifter förutsattes även höra att inhämta möjligast fullständiga kännedom angående trafikbehov, fordonsbestånd och transportarbete beträffande den yrkesmässiga biltrafiken samt att med uppmärksamhet följa den allmänna utvecklingen inom trafikväsendet och vidtaga eller hos Kungl. Maj:t eller vederbörande myndigheter föreslå de åtgärder, vilka nämnden kunde finna påkallade med avseende å den yrkesmässiga biltrafiken.

Dessa skäl för biltrafiknämndens inrättande hava enligt min mening alltjämt oförminskad giltighet. Behovet av ett organ med förenämnda uppgifter har icke från något håll ifrågasatts, således ej heller av decentraliseringsutredningen. Fråga är då närmast, om nämnden kan fylla denna sin uppgift även om den avskäres från den kontakt med den praktiska utvecklingen på området, som handläggningen av trafiktillståndsärenden otvivelaktigt innebär, eller, med andra ord, huruvida nämndens möjligheter i detta avseende äro desamma även om dess befogenhet inskränkes allenast till att meddela allmänna direktiv eller till att överklaga av andra myndigheter meddelade beslut.

Biltrafiknämnden har i förstnämnda avseende själv erinrat, hurusom betingelserna för den yrkesmässiga trafiken och det sätt, på vilket den utövas, förete betydande olikheter inom skilda delar av riket och hurusom ett studium allenast av sammanställda siffror icke kan ge den mera levande bild av trafikförhållandena, som en kontakt med tillståndsärendena är ägnad att lämna. Nämnden har påpekat hurusom redan härav torde framgå svårigheten, för att icke säga omöjligheten av att medelst direktiv inverka på länsstyrelsernas tillståndsgivning. Men även beträffande frågor, som böra räknas såsom likartade för hela riket, har nämnden på grundval av praktiska erfarenheter funnit svårigheter uppstå att allenast medelst råd och anvisningar kunna åstadkomma den grad av enhetlighet, som för varje fall kan anses erforderlig.

För egen del ansluter jag mig i denna del till biltrafiknämndens uppfattning. Att av nämnden kräva, att den, utan närmare kontakt med tillståndsgivningen och utan möjlighet att genom egna beslut påverka denna tillståndsgivning i viss riktning, skall allenast genom allmänna direktiv utforma och leda en ändamålsenlig kommunikationspolitik är att ställa nämnden inför en olöslig uppgift. Den politik, nämnden vill förverkliga, måste enligt min mening taga gestalt i konkreta beslut; allmänna direktiv, vilka i de särskilda fallen kunna lämna rum för olika lösningar och vilka i och för sig icke äro förpliktande för den myndighet, som mottar desamma, kunna icke anses tillfyllest. Icke heller kan den befogenhet att anföra besvär över de tillståndsbeviljande myndigheternas beslut, som författningsenligt tillkommer nämnden, enligt min mening anses tillräcklig för att nämnden skall kunna fylla sina uppgifter. Uppenbart är att bevärsbefogenheten är ett medel, som bör anlitas endast i principiellt viktiga fall och sedan andra möjligheter för nämnden att förverkliga sina intentioner visat sig vara förgäves. En allt för ofta förekommande användning av besvärsinstitutet skulle komma nämnden att framstå såsom en institution med en huvudsakligen negativ inställning till det arbete, som övriga på området verksamma organ efter bästa förstånd och bästa förmåga utföra.

På i huvudsak nu anförda skäl finner jag, att bibehållandet av nämndens principiella befogenhet att i viss utsträckning pröva frågor om trafiktillstånd utgör en väsentlig förutsättning för att nämnden skall kunna rätt fylla de på densamma ankommande uppgifterna och kan därför icke biträda decentraliseringsutredningens förslag, att nämnden skulle praktiskt sett helt skiljas från befattningen med tillståndsgivningen. Däremot synes det finnas skäl att överväga, huruvida icke den utveckling, som under senare år försiggått med avseende å lastkapaciteten inom det fordonsbestånd, som användes i yrkesmässig trafik, påkallar en jämkning av gränsen för nämndens kompetensområde.»

Efter att ha erinrat om innehållet i nu gällande bestämmelse har statsrådet Nilsson vidare anfört:

»Denna bestämmelse visade sig under åren 1942—1945 i praktiken innebära, att biltrafiknämnden kom att omhänderhava tillståndsgivningen för omkring 25 % av det i yrkesmässig trafik använda lastbilsbeståndet. Med den efter

år 1945 inträdande markerade ökningen av antalet större lastbilar växte emellertid biltrafiknämndens andel av tillståndsgivningen. Enligt senaste nu tillgängliga rapporter utgjorde i oktober 1949 antalet lastbilar med en lastförmåga överstigande 3 500 kg 11 638 eller nära 69 % av hela det i yrkesmässig trafik då använda lastbilsbeståndet, 16 868 bilar.

Syftet med den i 1940 års förordning gjorda fördelningen mellan länsstyrelserna, å ena, och biltrafiknämnden, å andra sidan, av befogenheten att meddela tillstånd till beställningstrafik för godsbefordran var, såsom förut framhållits, att till biltrafiknämnden överföra tillståndsgivningen beträffande lastbilar med större lastförmåga än som vanligen kommer till användning i den lokala trafiken. Det är tydligt, att förskjutningen uppåt av lastkapaciteten i hela det i yrkesmässig trafik använda fordonsbeståndet medfört, att skillnaden mellan fordon, som användas i lokaltrafik, å ena, och i fjärrtrafik, å den andra sidan, är mindre utpräglad än tidigare. Icke desto mindre synes det mig påkallat att fasthålla vid den nyssnämnda principiella grunden för skillnaden i fråga om tillståndsgivning och att hos biltrafiknämnden bibehålla tillståndsprövningen i fråga om det fordonsbestånd, som i första hand synes vara avsett för och med största sannolikhet kan nyttjas i fjärrtrafik, där det också på grund av sin större transportkapacitet har bättre förutsättningar än andra fordon att göra sig gällande. Å andra sidan synes tillståndsgivningen i fråga om det fordonsbestånd, som kan förväntas huvudsakligen ägna sig åt lokala trafikuppgifter, böra alltså tillkomma lokala myndigheter.

Vid övervägande av frågan huru gränsen mellan kompetensområdet för biltrafiknämnden, å ena, och för länsstyrelserna, å andra sidan, bör dragas, har jag stannat för biltrafiknämndsutredningens förslag att till biltrafiknämndens prövning hänföra frågor om tillstånd till beställningstrafik för godsbefordran med lastbilar med en maximilast överstigande 4 500 kg eller med en sådan kombination av lastbil och släpvagn, vars sammanlagda lastförmåga överstiger 5 500 kg.

Det är riktigt, såsom biltrafiknämnden anmärkt, att detta kommer att medföra en avsevärd reduktion av det antal ärenden om tillstånd till beställningstrafik för godsbefordran, som framdeles kommer att prövas av nämnden, nämligen med överslagsvis omkring en tredjedel. Härvid torde dock böra beaktas, att den nu pågående ökningen av lastbilarnas lastkapacitet med all sannolikhet icke är avslutad utan snarare torde kunna förväntas fortgå och medföra, att biltrafiknämndens procentuella andel av tillståndsgivningen ånyo kommer att, efter den första nedskärningen, öka. Att nämnden får en viss lättnad i sin hittills oavbrutet växande arbetsbörda med avseende å tillståndsgivningen synes mig vara till fördel därigenom att nämnden till följd därav kan mera än hittills få ägna sig åt viktiga arbetsuppgifter, för vilka tillräcklig tid hittills icke stått nämnden till buds.»

Utskottet. Såsom av den ovan lämnade redogörelsen framgår, tillkommer det jämlikt förordningen angående yrkesmässig automobiltrafik statens biltrafiknämnd att bland annat meddela tillstånd att i beställningstrafik för gods-

befordran använda lastautomobil med maximilast överstigande 3 500 kg eller att i sådan beställningstrafik använda lastautomobil jämte släpvagn, vilkas sammanlagda maximilast överstiger 4 000 kg. Tillstånd till sådan trafik i övriga fall meddelas av vederbörande länsstyrelse. I propositionen föreslås den ändringen i kompetensfördelningen, att viktgränserna skola höjas till 4 500 respektive 5 500 kg.

Redan i sitt vid 1940 års riksdag avgivna utlåtande angående ifrågavarande förordning framhöll utskottet, att det ej kunde vara lämpligt, att biltrafiknämnden i för stor utsträckning övertog tillståndsgivningen, i vad denna rörde den rena lokaltrafiken, och att, om den pågående övergången från lättare till tyngre vagnar inom sådan trafik fortsatte, det torde bli nödvändigt att inom en nära framtid höja den föreslagna gränsen för biltrafiknämndens befattning med tillståndsärendena.

Under 1940-talet har en ständig ökning av medelbärigheten hos det i yrkesmässig trafik använda lastbilsbeståndet ägt rum, och en ändring av den nu gällande kompetensfördelningen finner utskottet därför befogad.

Vissa skäl tala enligt utskottets uppfattning för decentraliseringsutredningens förslag att länsstyrelserna skulle helt handha tillståndsgivningen för beställningstrafik med lastbil samt frågor om tillstånd till linjetrafik, som ej berör mer än två län. Framhållas må, att lastbilar med stor lastförmåga numera stundom komma till användning jämväl i lokal trafik. Såsom länsstyrelsen i Kopparbergs län uttalat, är detta exempelvis vanligt för körningar inom skogsbruket, vilka äro i hög grad lokalbetonade. Det synes vidare uppenbart, att en över- eller underdimensionering av den lättare bilparken kan få skadliga verkningar ur transporthushållningssynpunkt lika väl som en motsvarande utveckling beträffande de tyngre bilarna.

Oaktat de anförda skälen anser sig utskottet dock icke nu kunna förorda en så långtgående åtgärd som den av decentraliseringsutredningen föreslagna. Enligt utskottets uppfattning bör tillståndsprövningen även framdeles i viss, ej alltför obetydlig utsträckning omhändervärdas av biltrafiknämnden. Detta framstår såsom önskvärt främst för att nämnden på ett verkamt sätt skall kunna fullgöra sin uppgift att jämte länsstyrelserna verka för ett ändamålsenligt ordnande av den yrkesmässiga trafiken. Även om en viss utjämning ägt rum i avseende å lastkapaciteten hos de fordon, som användas i lokaltrafik, å ena, och i fjärrtrafik, å andra sidan, torde dock alljämt gälla, att de tyngre fordonen i regel användas mera i fjärrtrafik än i lokaltrafik. Utskottet ansluter sig därför till departementschefens uppfattning att en ändring i den nu gällande kompetensfördelningen mellan biltrafiknämnden och länsstyrelserna bör avse allenast beställningstrafik för godsbefordran, därvid en höjning av viktgränserna bör ske. Frågan om vilka viktgränser, som böra vara avgörande för kompetensfördelningen, synes i viss mån svårbedömlig och tveksam. Utskottet anser sig emellertid kunna tillstyrka departementschefens förslag härutinnan.

Såsom departementschefen framhållit, torde den nu pågående ökningen av

lastbilarnas lastkapacitet kunna förväntas fortgå. Utskottet förutsätter därför att när utvecklingen föranleder därtill Kungl. Maj:t kommer att upptaga frågan om kompetensfördelningen mellan biltrafiknämnden och länsstyrelserna till förnyat övervägande.

Den föreslagna ändringen i 1940 års förordning är avsedd att träda i kraft den 1 juli 1950. Utskottet ifrågasätter, huruvida icke lämpligen biltrafiknämnden bör äga att avgöra de ansökningar om trafiktillstånd, som vid ändringens ikraftträdande äro beroende på nämndens prövning men som jämlikt förordningen i dess föreslagna lydelse skola avgöras av vederbörande länsstyrelse. Därest så anses böra ske, torde uttrycklig övergångsbestämmelse erfordras.

På grund av vad sålunda anförts får utskottet hemställa,

att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anmäla, att riksdagen icke funnit skäl att i anslutning till det vid propositionen nr 26 fogade förslaget till förordning om ändrad lydelse av 5 § förordningen den 25 oktober 1940 (nr 910) angående yrkesmässig automobiltrafik m. m. göra andra uttalanden än utskottet i förevarande utlåtande upptagit.

Stockholm den 9 februari 1950.

På andra lagutskottets vägnar:

DAVID NORMAN.

Vid detta ärendes behandling ha närvarit

från första kammaren: herrar Norman, Forslund, Sten, Hallagård, Sunne, Nils Elowsson, Bengtson och Isaksson;

från andra kammaren: herrar Jacobsson i Igelsbo*, Ryberg*, fru Johansson i Norrköping*, fru Sandström*, herrar Nilsson i Göteborg, Hagård, Andersson i Alfredshem och Svensson i Göteborg.

*) Ej närvarande vid utlåtandets justering.

Reservationer:

dels av herr Sten;

dels ock av herrar Hallagård, Bengtson, Isaksson, Nilsson i Göteborg och Hagård, vilka ansett, att av utskottets utlåtande det stycke å s. 7 i utlåtandet, som börjar med orden »Oaktat de — — —» och slutar med orden »— — — förslag härutinnan» bort ha följande lydelse:

Oaktat de anförda skälen anser sig utskottet dock icke nu kunna förorda en så långtgående åtgärd som den av decentraliseringsutredningen föreslagna. Enligt utskottets uppfattning bör tillståndsprövningen även fram-

deles i viss, ej alltför obetydlig utsträckning omhänderhavas av biltrafiknämnden. Detta framstår såsom önskvärt främst för att nämnden på ett verksamt sätt skall kunna fullgöra sin uppgift att jämte länsstyrelserna verka för ett ändamålsenligt ordnande av den yrkesmässiga trafiken. Även om en viss utjämning ägt rum i avseende å lastkapaciteten hos de fordon, som användas i lokaltrafik, å ena, och i fjärrtrafik, å andra sidan, torde dock alltför jämt gälla, att de tyngre fordonen i regel användas mera i fjärrtrafik än i lokaltrafik. Utskottet ansluter sig därför till departementschefens uppfattning att en ändring i den nu gällande kompetensfördelningen mellan biltrafiknämnden och länsstyrelserna bör avse allenast beställningstrafik för godsbefordran, därvid en höjning av viktgränserna bör ske. Frågan om vilka viktgränser, som böra vara avgörande för kompetensfördelningen, synes i viss mån svårbedömlig och tveksam. Utskottet anser emellertid att ifrågavarande viktgränser böra höjas till 5 000 respektive 6 000 kg.
