

## Nr 15.

*Utlåtande i anledning av väckta motioner om upphävande av gällande inskränkning i rätten till beställningstrafik för godsbefordran inom stads område.*

Andra lagutskottet har till behandling förehåft två inom riksdagen väckta, till lagutskott hänvisade motioner, nr 237 i första kammaren av herr Nilzon, Ivar, samt nr 295 i andra kammaren av herrar Johansson i Mysinge och Hansson i Skegrie.

I motionerna, vilka är likalydande, har hemställts,

»att riksdagen måtte besluta upphäva de i förordningen av den 25 oktober 1940 ang. yrkesmässig biltrafik m. m. 22 § 2 mom. intagna bestämmelserna om inskränkning i rätten till beställningstrafik för godsbefordran inom stads område samt hos Kungl. Maj:t begära, att härför erforderliga författningsändringar måtte vidtagas».

Beträffande de skäl, som anförts till stöd för yrkandena, får utskottet hänvisa till motionerna.

### **Gällande bestämmelser.**

Grunden till våra första bestämmelser om yrkesmässig biltrafik — vilka intogs i 1906 års förordning om biltrafik — var, att man i allmänhetens intresse ville pröva lämpligheten av såväl befordringsmedlet självt som de kommunikationsleder, där det användes. Allteftersom trafikväsendet utvecklades fann man behov av att reglera också förhållandet mellan de olika trafikmedlen och mellan olika trafikföretag. Denna trafikmässiga behovsprövning är nu det centrala i regleringen av den yrkesmässiga biltrafiken. Gällande bestämmelser om denna trafik återfinnes i förordningen den 25 oktober 1940 ang. yrkesmässig automobiltrafik m. m.

I 1940 års förordning definieras yrkesmässig trafik såsom trafik, i vilken automobil jämte förare mot ersättning tillhandahålles allmänheten för person- eller godsbefordran.

Den yrkesmässiga trafiken uppdelas i 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 automobilens utnyttjande icke tillkommer viss trafikant eller vissa trafikanter gemensamt;

*Bihang till riksdagens protokoll 1954. 9 saml. 2 avd. Nr 15.*

beställningstrafik är sådan yrkesmässig trafik, som icke är att hänföra till linjetrafik.

För bedrivande av yrkesmässig biltrafik fordras särskilt tillstånd, *trafik-tillstånd*.

Vid meddelande av tillstånd till beställningstrafik skall bestämmas ort, å vilken automobil, som brukas i trafiken, skall vara stationerad (*stationsort*). I fråga om beställningstrafik för godsbefordran skall tillika angivas ett *lokalområde* för trafiken. Lokalområde skall utgöras av län eller sammanhängande delar av ett eller flera län.

Beställningstrafik för godsbefordran må, där ej med trafikillståndet för- enade villkor och bestämmelser annat föranleda, bedrivs inom lokal- området. Enligt särskilda bestämmelser i förordningen må sådan trafik i viss begränsad omfattning bedrivs jämväl utom lokalområdet. Å andra sidan göres viss inskränkning av trafiken inom lokalområdet genom den bestämmelse, som avses i nu förevarande motioner. Enligt 22 § 2 mom. må nämligen för godsbefordran uteslutande inom viss stad icke användas auto- mobil med stationsort utom staden, där ej länsstyrelse sådant medgiver. Länsstyrelse må ock, när skäl därtill är, förordna, att sådan inskränkning skall tillämpas inom annat samhälle än stad eller beträffande visst område inom länet. Därest det för tillgodoseende av tillfälligt behov av beställ- ningstrafik för godsbefordran inom visst område erfordras, äger länsstyrelse medgiva befrielse från skyldigheten att iakttaga den i 22 § 2 mom. givna inskränkningen.

#### **Tillkomsten av den i motionerna avsedda inskränkningen.**

1940 års förordning ang. yrkesmässig automobiltrafik trädde i kraft den 1 juli 1941. Dessförinnan utgjorde städerna särskilda trafikområden för godstrafiken. Denna ordning föreslogs avskaffad av *1936 års trafikutred- ning*, som utarbetade förslaget till 1940 års förordning. Emellertid ansåg utredningen det nödvändigt, att i stället vissa föreskrifter lämnades till förebyggande av en osund konkurrens inom städerna och, om länsstyrelsen därom förordnade, även inom andra samhällen eller områden med samman- trängd befolkning. Vid remissbehandlingen av förslaget påtalades av *Svenska järnvägsföreningen*, att konkurrensen mellan trafikutövare i stä- der och på landsbygden i icke ringa grad utvidgades genom förslaget. För- eningen ansåg, att det dåvarande stadstrafikbegreppet borde bibehållas för att en lämplig uppdelning av transporterna därmed skulle åvägabringas. I proposition nr 115 till 1940 års riksdag fann *departementschefen* vad för- eningen anfört icke böra föranleda ändring i utredningens förslag. Ej heller *andra lagutskottet* fann i sitt av riksdagen godkända utlåtande nr 27 anled- ning till erinran mot ifrågavarande stadgande.

**Framställningar om översyn av gällande bestämmelser.**

I remissyttrande den 6 februari 1952 över nyetableringssakkunnigas betänkande (SOU 1951: 27—28) hemställde *kommerskollegium*, att gällande regleringsbestämmelser beträffande bl. a. transportmarknaden gjordes till föremål för översyn. Beträffande den yrkesmässiga trafiken anförde kollegium därvid bl. a.:

»— — — ifrågavarande näring regleras av en i statlig regi genomförd och med åklagarmaktens stöd upprätthållen nyetableringskontroll, som torde vara i flera avseenden mera effektiv än den privata nyetableringskontrollen. Härtill kommer att företagarna i branschen sammanslutit sig i kartellartade organisationer med uppgift att i vissa fall ytterligare begränsa konkurrensen. — — —»

*Priskontrollnämnden* yttrade i skrivelse den 1 augusti 1952 till Konungen, att 1940 års förordning avsåg att råda bot mot vissa missförhållanden, som uppkommit under den tidigare förekommande hårda konkurrensen på området. Under det senaste årtiondet hade emellertid en utveckling ägt rum, som i avgörande hänseenden ändrat förutsättningarna för regleringssystemet. Ett flertal omständigheter, bland vilka kunde nämnas trafikutövarnas sammanslutningssträvanden och en restriktiv tillståndsgivning, hade i betydande grad begränsat konkurrensen. Nämnden ansåg därför, att biltrafikförordningens bestämmelser borde överses, varvid det borde tillses, att sådan konkurrensbegränsning, som tillkommit med statsmakternas medverkan, antingen undanröjdes eller avsevärt uppmjukades.

I anledning av motioner i ämnet vid 1953 års riksdag uttalade andra lagutskottet i utlåtande nr 15 sin anslutning till framställda förslag om en allmän översyn av 1940 års förordning. I skrivelse till Konungen den 11 april 1953 nr 127 anmälde riksdagen att riksdagen anslutit sig till utskottets uppfattning.

**1953 års trafikutredning.**

*Chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Andersson*, har med stöd av bemyndigande den 5 juni 1953 tillkallat utredningsmän för att verkställa en översyn av riktlinjerna för den statliga trafikpolitiken.

I direktiven för utredningen anför statsrådet Andersson bl. a.:

Sedan 1940 års förordning trädde i kraft har situationen på transportmarknaden i landet undergått vissa icke oväsentliga förändringar, vilka synes ge anledning att nu företaga en omprövning av den statliga trafikpolitiken.

Utvecklingen kännetecknas bl. a. av en stark ökning av antalet person- och lastbilar i icke yrkesmässig trafik. Därjämte har i samband med jordbruksrationaliseringen tillkommit ett stort antal traktorer, som i viss utsträckning kan användas även för vägtransporter. Den förbättring av landets transportförsörjning, som härigenom uppstått, är en omständighet,

som icke bör förbises när det gäller att bedöma i vilken utsträckning behov föreligger att genom konkurrensskydd åt den yrkesmässiga biltrafiken trygga tillgången på transportmedel i landets olika delar. Yrkanden har också framställts från olika håll om uppmjukning av regleringsbestämmelserna för den yrkesmässiga trafiken.

Det allmänna målet för de trafikpolitiska lösningar utredningen skall söka anvisa bör vara att för landets olika delar trygga en tillfredsställande transportförsörjning till lägsta möjliga kostnader och under former, som medger företagsmässig effektivitet och sund utveckling av transportapparaten.

Vid prövningen av de huvudspörsmål som i direktiven angivits borde utredningen jämväl upptaga och överväga de särskilda förslag och yrkanden beträffande delfrågor på det trafikpolitiska området, som från skilda håll framförts. Det borde, anfördes slutligen i direktiven, vara utredningen obetaget att upptaga även andra frågor av betydelse för utredningsuppdraget.

Utredningen, som bedriver sitt arbete under namnet 1953 års trafikutredning, beräknar, att arbetet skall fortgå under år 1954.

#### Utskottet.

Den yrkesmässiga biltrafiken har sedan länge varit föremål för ingripande regleringsåtgärder. På senare tid har från skilda håll ifrågasatts en uppmjukning i olika avseenden särskilt av de i trafikutövarnas intresse givna konkurrensbegränsande bestämmelserna. Härvid har framhållits bl. a., att förhållandena väsentligt ändrats, sedan bestämmelserna tillkom. Andra lagutskottet uttalade sig vid fjolårets riksdag för att en utredning måtte komma till stånd för behandling av spörsmål rörande den yrkesmässiga lastbilstrafiken. Chefen för kommunikationsdepartementet har därefter tillkallat utredningsmän — 1953 års trafikutredning — med uppgift bl. a. att allsidigt utreda den offentliga regleringen av den yrkesmässiga lastbilstrafiken. Utredningen kommer enligt vad utskottet inhämtat att till övervägande upptaga också frågan om den i motionerna berörda inskränkningen i beställningstrafiken för godsbefordran inom stad. Vid sådant förhållande anser utskottet, att riksdagens ställningstagande lämpligen bör anstå i avvaktan på utredningens resultat.

På grund av vad sålunda anförts får utskottet hemställa,

att förevarande motioner, I: 237 och II: 295, icke måtte föranleda någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 16 mars 1954.

På andra lagutskottets vägnar:

DAVID NORMAN.

*Vid detta ärendes behandling har närvarit*

från f ö r s t a kammaren: herrar Norman, Nils Elowsson\*, fru Svensson\*, herrar Axel E. Svensson, Lundgren, Anders E. Johansson\*, Grönkvist och Kronstrand;

från a n d r a kammaren: herrar Hagård, Carlsson i Bakeröd\*, fröken Höjer, herr Svensson i Göteborg, fröken Sandell, herrar Johansson i Södertälje, Fredriksson och fru Eriksson i Ängelholm.

---

\* Ej närvarande vid utlåtandets justering.