

Nr 546

Av herrar **Asp** och **Sundelin**, om viss ändring av 5 § förordningen angående yrkesmässig automobiltrafik m. m.

Enligt 1940 års förordning angående yrkesmässig automobiltrafik m. m. (SFS 910/1940) § 5 är tillståndsgivningen i vad avser beställningstrafik för godsbefordran så fördelad att länsstyrelserna meddelar tillstånd för lastbilar, vilkas maximilast uppgår till högst 4 500 kg respektive lastbilar jämte släpvagn, där sammanlagda maximilasten uppgår till högst 5 500 kg, medan statens biltrafiknämnd är tillståndsgivande myndighet för fordon och fordonskombinationer med lastförmåga överstigande 4 500 respektive 5 500 kg.

Den angivna kompetensfördelningen mellan länsstyrelserna och biltrafiknämnden gäller sedan den 1 juli 1950. Tidigare låg gränsen vid 3 500 respektive 4 500 kg.

Motiveringen för den uppdelning av tillståndsgivningen, som 1940 års förordning sålunda föreskriver, är att länsstyrelserna företrädesvis skall besluta i ärenden som avser s. k. lokaltrafik, medan biltrafiknämnden åter har att besluta i ärenden avseende landsvägstrafik på längre avstånd, s. k. fjärrtrafik.

Under senare år har på grund av den tekniska utvecklingen och framför allt på grund av höjningar av de tillåtna axel- och boggitrycken de i yrkesmässig trafik sysselsatta lastbilarnas bärighet avsevärt ökats. Härutinnan kan hänvisas till statens biltrafiknämnds statistik, enligt vilken medelbärigheten för yrkeslastbilarna i november 1954 var 4,56 ton medan den i november 1959 var 5,47 ton. Antalet yrkeslastbilar uppgår för närvarande till cirka 22 000, av vilka högst 1 500 är sysselsatta i s. k. fjärrtrafik. (Enligt biltrafiknämndens statistik var antalet fjärrtrafikbilar under 1958 i genomsnitt 1 227). I fjärrtrafik användes numera i allmänhet fordonskombinationer, bil jämte släpvagn, lastande 15—20 ton.

Genom angivna ökning av yrkeslastbilarnas bärighet har en markant förskjutning av tillståndsgivningen från länsstyrelserna till biltrafiknämnden ägt rum, vilken fått till följd att biltrafiknämnden numera till väsentlig del har att besluta i ärenden, som avser lokaltrafik.

Det framstår som angeläget att den mellan biltrafiknämnden och länsstyrelserna i 1940 års förordning avsedda kompetensfördelningen återställs, vilket lämpligen kan ske genom en höjning av de i 5 § yrkestrafikförordningen angivna maximilasterna. Genom en sådan ordning komme bil-

trafiknämndens arbetsbörda att minska utan att länsstyrelsernas arbetsuppgifter med trafikärendena behöver öka, eftersom ju länsstyrelserna redan nu har att verkställa utredning jämväl i de tillståndsärenden, vilka avgöres av biltrafiknämnden.

Under åberopande av vad ovan anförts hemställes,

att riksdagen måtte besluta sådan ändring i § 5 stycket 4 i Kungl. Maj:ts förordning angående yrkesmässig automobiltrafik m. m. att författningsrummet erhåller följande lydelse:

»Tillstånd — — — eller att i beställningstrafik för godsbefordran använda lastautomobil med maximilast överstigande 6 500 kilogram eller att i sådan beställningstrafik använda lastautomobil jämte släpvagn, vilkas sammanlagda maximilast överstiger 8 000 kilogram, meddelas av biltrafiknämnden.»

Stockholm i januari 1960

Einar Asp

B. Sundelin