

## Nr 303

Av herr **Ringaby**, angående kompetensfördelningen mellan länsstyrelse och biltrafiknämnd.

(Lika lydande med motion nr 376 i Andra kammaren)

Enligt 5 § Kungl. Maj:ts förordning angående yrkesmässig automobiltrafik m. m., den s. k. yrkestrafikförordningen, omhänderhar statens biltrafiknämnd tillståndsgivning i vad avser beställningstrafik för godsbefordran i de fall där för sådan trafik avsedd lastbil respektive lastbil jämte släpvagn har en maximilast överstigande 4 500 respektive 5 500 kg. För fordon respektive fordonskombination med lastförmåga upp till högst 4 500 respektive 5 500 kg är länsstyrelse tillståndsgivande myndighet. De angivna viktgränserna har varit gällande sedan den 1 juli 1950.

Kompetensfördelningen mellan länsstyrelserna och biltrafiknämnden beträffande här ifrågavarande tillståndsgivning är baserad på att länsstyrelserna skall vara beslutande i ärenden avseende lokaltrafik och biltrafiknämnden beträffande ärenden avseende fjärrtrafik. I beaktande härav framstår de här förut angivna viktgränserna numera som uppenbart för låga, ett förhållande som bl. a. redovisas i 1953 års trafikutrednings i maj 1961 framlagda betänkande »Svensk Trafikpolitik I». I betänkandet uttalas å sid. 349 följande:

Såsom en följd av såväl den fortgående höjningen utav vägbärigheten och vägstandarden i övrigt som den bl. a. härigenom möjliggjorda produktionen och användningen av lastbilar med allt högre lastförmåga har en klar förskjutning i omfattningen av de kompetensområden, som falla under biltrafiknämnden, å ena, samt länsstyrelserna, å andra sidan, ägt rum under 1950-talet. Den kompetensgräns, som fastställdes år 1950 (jfr sid. 347), förlägger i dagens läge icke längre tyngdpunkten i tillståndsgivningen för de lokala transporter till länsstyrelserna; endast i fråga om ungefärligen en sjundedel av de i yrkesmässig trafik använda lastbilarna torde länsstyrelserna numera vara trafik tillståndsmyndighet, medan återstående lastbilar tillhöra biltrafiknämndens kompetensområde, ehuru uppskattningsvis blott 15—20 % av dessa bilar i större eller mindre utsträckning komma till användning i fjärrtrafik.

Trafikutredningen föreslår i sitt betänkande bl. a. en höjning av viktgränserna till 6 500 kg för lastbil och 8 000 kg för lastbil jämte släpvagn.

Jämväl i tidigare sammanhang har frågan om en höjning av kompetensgränserna aktualiserats. Här må endast erinras om att andra lagutskottet i i utlåtande nr 56 till 1960 års riksdag i anledning av tre motioner angående decentralisering av tillståndsgivningen från biltrafiknämnden till länssty-

relserna uttalat att starka skäl föreläge för en höjning av de för kompetensfördelningen fastställda viktgränserna, så att den ursprungliga arbetsfördelningen mellan de tillståndsgivande myndigheterna återställdes.

Önskvärdheten av en ändring av gällande bestämmelser i ämnet har alltså understrukits från flera håll och behovet av åtgärder ytterligare accentuerats i samband med ökningen av de yrkesmässiga lastbilarnas medelbärighet, vilken numera torde uppgå till något över sex ton.

Under återopandande av vad ovan anförts hemställes,

att riksdagen måtte uttala sig för en sådan ändring i § 5 st. 4 Kungl. Maj:ts förordning angående yrkesmässig automobiltrafik, att viktgränserna för kompetensfördelningen mellan biltrafiknämnd och länsstyrelse med verkan från och med den 1 juli 1962 fastställes till 6 500 kg i fråga om lastbil och 8 000 kg i fråga om lastbil jämte släpvagn.

Stockholm den 25 januari 1962

*Per-Eric Ringaby*