

Nr 980

Av herr Gustavsson i Alvesta m. fl., i anledning av Kungl. Maj:ts proposition nr 191, angående riktlinjer för den statliga trafikpolitiken m. m.

(Lika lydande med motion nr 815 i Första kammaren)

I Kungl. Maj:ts proposition nr 191 angående riktlinjer för den statliga trafikpolitiken föreslås att trafikpolitiken läggs om i syfte att skapa ett mer konkurrensbefrämjande system på transportmarknaden. Målsättningen är tillfredsställande och bör med kraft genomföras. Ökad konkurrens på transportmarknaden medför att samhället bättre än för närvarande kan dra nytta av transportmedlens, särskilt bilismens, utveckling och att näringslivets alltmer skiftande transportbehov tillgodoses på ett rationellt sätt.

I fråga om järnvägstransporterna har omedelbara och konkreta åtgärder av betydande räckvidd föreslagits. Järnvägarna befrias från olika ekonomiskt belastande förpliktelser bl. a. därigenom att staten föreslås ersätta SJ för drift av icke lönsamma järnvägslinjer.

Propositionens målsättning för landsvägstransporterna är att de konkurrenshämmande regleringarna för sådan transport skall avvecklas och att konkurrens i möjligaste mån på lika villkor mellan järnvägar och biltrafik så småningom kan etableras. Avvecklingen avses dock ske i långsammare takt än önskvärt vore och med frångående av flera av de positiva förslag som framlagts av 1953 års trafikutredning i dess betänkande Svensk Trafikpolitik III (SOU 1962: 35), vilket i betydande utsträckning ligger till grund för propositionen. Enligt vår mening är det möjligt och nödvändigt att ytterligare påskynda liberaliseringen av landsvägstransporterna.

I denna motion har vi begränsat oss till de frågor som aktualiserats av 1953 års trafikutredning.

Järnvägstransporterna

I propositionen sägs att *nedläggning av trafiksvaga bandelar* utgör en naturlig anpassning till de förändrade förhållandena på transportmarknaden, som inträtt bl. a. till följd av bilismens expansion. För närvarande anses ungefär hälften av SJ-nätet icke längre ekonomiskt bärkraftigt, och driften av dessa linjer medför en årlig belastning för SJ på närmare 200 milj. kr.

Självfallet bör trafiksvaga och numera mindre ändamålsenliga järnvägs-

linjer ersättas med andra lämpliga transportmedel. En tillfredsställande transportförsörjning för landets olika delar måste dock tryggas. Villkoret för nedläggning av driften på en järnvägslinje är därför att vägnätet i berörda områden är tillfredsställande. Detta innebär i många fall att vägar-
na måste upprustas innan järnvägsdriften nedlägges. Det är vidare betydelsefullt att alternativa transportmedel står till buds. I propositionen föreslås att ersättning skall kunna utgå för bussrörelse, som visar sig bli förlustbringande, oberoende av vem som driver denna. Åtgärder för att förhindra att persontrafikförbindelserna försämras bl.a. genom en järnvägsnedläggelse är angelägna.

I vad avser godstransporter kan en nedläggning av trafiksvaga bandelar komma att medföra att de orter, som berörs härav, förlorar förmånen av den genomgående, degressiva fraktberäkning, som tillämpas på järnvägsnätet. Särskilda åtgärder häremot måste vidtagas så att inte kraftiga ökning av styckegodsavgifterna leder till kännbara verkningar för näringslivet. Här om sägs i propositionen att järnvägsstyrelsen genom temporära åtgärder, såsom speciella fraktavtal, hittills sökt genomföra en successiv anpassning till ett förändrat taxeläge. Vidare framhålles att styrelsen även i fortsättningen torde tillgodose att man icke genom plötsliga och kännbara höjningar av fraktavgifterna försvårar verksamheten för företag på de orter som berörs av hittills och framdeles beslutade omläggningar av trafiken från järnväg till landsväg. Betydelsen av att järnvägsstyrelsen beaktar detta vill vi kraftigt understryka.

Landsvägstransporterna

Den kraftigt ingripande biltrafikregleringen har medfört betydande olägenheter för såväl samhället som den enskilde. Genom att biltrafiken anpassats efter den schematiska regleringen har trafiken fått en i många avseenden felaktig struktur. Konkurrensbegränsningen har i viss utsträckning hindrat en ekonomiskt rationell trafikutveckling. Samtidigt har förfarandet vid sökande av trafiktillstånd och den behovsprövning som därvid utövats varit mycket betungande för näringslivet.

Biltrafikregleringen föreslås nu avskaffad i tre etapper. Den första etappen avses skola genomföras den 1 juli 1964 och den andra den 1 juli 1966. Riktpunkten för genomförandet av den tredje etappen är satt till den 1 juli 1968. Tyvärr föreligger ännu inte klarhet i detalj om hur de två sista avvecklingsetapperna skall genomföras. Vi beklagar att trafikutredningens förslag till avvecklingens omfattning och tidsmässighet frångåtts, men förutsätter att den särskilda delegation som skall handha frågan om den slutliga avvecklingen får direktiv att tillse att målsättningen uppnås och tidsramen hålls.

Under den första reformetappen föreslås en mindre restriktiv tillståndsgivning. En årlig ökning med 15 % av den samlade lastförmågan hos *lastbilar i beställningstrafik* skall vara normerande när tillstånd för dylik trafik meddelas. Vissa transporter avses dock under denna etapp helt undantagas från bestämmelserna i yrkestrafikförordningen eller från däri föreskriven behovsprövning. Huvudsakligen genom en dylik mindre restriktiv tillståndsgivning sägs trafikpolitiken komma att anpassas till ett mera konkurrensfrämjande system i fråga om godstransporter på landsväg. Enligt vår mening kan ett kvoteringsystem medföra att genomförandet av en mera rationell trafikpolitik fördröjes. Det är därför i och för sig ägnat att inge betänkligheter. Med hänsyn till den mycket starka naturliga ökningen av transportkvantiteterna som äger rum är dessutom den föreslagna kvoten för liten för att i tillräcklig utsträckning kunna bidra till den åsyftade liberaliseringen, särskilt om det beaktas att transportbehovet torde förete avsevärda geografiska variationer. En årlig ökning med åtminstone 20 % är därför ett absolut minimikrav.

Vi föreslår således att riksdagen fastställer ifrågavarande procentsats till 20.

1953 års trafikutredning begärde i sitt första betänkande, Svensk Trafikpolitik I (SOU 1961:23), att från och med första reformetappen vissa *i skogsbruket med lastbil utförda transporter* skulle undantagas från behovsprövning. Slopan det av behovsprövningen skulle dock blott avse eget och angränsande län. Av remissinstanserna uttalade sig 40 för och 13 mot förslaget. I sitt tredje betänkande, Svensk Trafikpolitik III (SOU 1962:35), vidhöll trafikutredningen sitt tidigare krav på behovsprövningens slopan de i dessa fall och föreslog samtidigt — på grund av den övervägande inriktningen av skogstransporter på lokala transporter — att den tidigare förordade lokala och regionala begränsningen icke skulle upprätthållas. Inom trafikutredningen fanns vissa reservationer mot utredningens slutliga förslag. Även det senare utredningsförslaget har godtagits av flertalet remissinstanser.

I propositionen har utredningens förslag på denna punkt emellertid frångåtts. Departementschefen anför att det ökade behov av moderna lastfordon, som gör sig gällande vid den pågående rationaliseringen inom skogsbruket kan tillgodoses genom den föreslagna mindre restriktiva tillståndsgivningen. Vi kan inte ansluta oss härtill. Det är av flera skäl önskvärt att liberaliseringen sker parallellt mellan skogstransporter med traktortåg och lastbil så att icke regleringen påverkar valet av transportmedel. Det är angeläget att skogsbruket, som är en av våra viktigaste exportnäringar, får möjligheter att genomföra sina transporter på det sätt som befinnes mest rationellt. I detta sammanhang må erinras om vad länsstyrelsen i Västmanlands län anför. Länsstyrelsen som tillstyrker trafikutredningens för-

slag framhåller bl.a. att både i detta skogsrika län och på andra håll i landet pågår en omvandling av skogsbrukets arbetsförhållanden, som är både genomgripande och angelägen. Arbetskraftsåtgången för att få fram virket ur skogen måste minskas mycket väsentligt. Nya redskap för avverkning och transporter tages därvid i anspråk. Länsstyrelsen anför vidare, »att den tekniska utvecklingen bör på alla sätt stimuleras. Det är därför särskilt olyckligt om den hämmas genom konserverandet av en biltrafikreglering, som tillkommit under helt andra förhållanden. Med hänsyn till pågående rationalisering inom skogsbruket är det av stor vikt att de av utredningen till etapp I hänfödda lättnaderna beträffande skogstransporter omedelbart genomföres.»

Vi kan i huvudsak ansluta oss till vad länsstyrelsen sålunda anført. Den ökande konkurrensen och angelägenheten av att utnyttja våra skogstillgångar på det mest ändamålsenliga sättet kommer att ställa ytterligare krav på transportapparatens rationella användning. Även för åkeriföretagen skulle en liberalisering medföra fördelar, eftersom dessa därigenom skulle kunna överta en stor del av de transporter som för närvarande måste ombesörjas med av skogsbolagen själva anskaffade bilar.

De farhågor departementschefen anført för den kvarvarande behovsprövningen i fråga om andra körslor kan vi icke dela. Det förefaller således inte sannolikt att bilar som sysselsätts i skogsbruket kan komma att användas för godsbefordran i fjärrtrafik. Endast stora fordon kan ju ifrågakomma, och dessa är till skillnad mot de mindre lastbilarna oftast specialutrustade utan flak eller tipp.

För vår del har vi inte kunnat finna att departementschefen anført tillräckliga skäl för ett frångående av trafikutredningens förslag, och därför föreslår vi att behovsprövningen för skogskörslorna avskaffas vid den första reformetappens början, dvs. fr.o.m. den 1 juli 1964.

1953 års trafikutredning föreslog att de s. k. *lokalområdesbestämmelserna för beställningstrafik* med lastbil skulle avvecklas under en andra reformetapp. I den nu föreliggande propositionen har dock ansetts att berörda bestämmelser är nödvändiga så länge behovsprövning kvarstår, dvs. till den tredje reformetappen.

Lokalområdesbestämmelserna medför emellertid för närvarande en instängning av lastbilstrafiken inom begränsade och mycket olikartat utformade områden, vilka icke tager hänsyn till näringslivets differentierade transportbehov och vilka genom sin snäva utformning blir ett hinder för en effektiv varudistribution. Det måste anses vara i linje med de liberaliseringssträvanden som i övrigt karakteriserar trafikpolitiken enligt propositionen att avskaffa detta hinder för en rationell trafikpolitik.

Vi föreslår att lokalområdesbestämmelserna slopas fr.o.m. den 1 juli 1964.

Trafikutredningen föreslog att *transportförmedling* skulle kunna ske utan

särskilt tillstånd såväl då befordring sker allenast med utnyttjande av buss eller lastfordon i linjetrafik som då befordring — i direkt anslutning — sker i dylik trafik och trafik som anordnats i annan transportförmedling. I propositionen uttalas att detta förslag borde vara ägnat att främja gods-transportförsörjningen för mindre orter. Departementschefen anser emellertid att förslaget torde kunna genomföras utan någon ändring i yrkes- trafikförordningen.

Det bör emellertid observeras att enligt trafikutredningen transportförmedling borde vid trafikreformens fullständiga genomförande »undantagslöst» meddelas utan behovsprövning. Att tillståndsförfarande likväl skulle bibehållas berodde enligt trafikutredningen uteslutande på den prövning av trafikföretagarens lämplighet som fortfarande borde förekomma samt på eventuella samordningsbehov på den reguljära trafikens område. Det förefaller emellertid av propositionen att döma som om behovsprövningen fortfarande skulle bibehållas. Med hänsyn till den betydelse transportförmedlingen har för ett ändamålsenligt utnyttjande av den tillgängliga transportkapaciteten bör enligt vår mening i samklang med trafikutredningens förslag klart uttalas, att behovsprövningen i berörda hänseende skall successivt uppmjukas samt upphöra under andra reformetappen.

Under hänvisning till den ovan anförda motiveringen hemställer vi,

att vid behandlingen av Kungl. Maj:ts proposition nr 191 riksdagen måtte

- A. 1. besluta att en årlig ökning med 20 procent — i stället för 15 procent som föreslås i propositionen — av den samlade lastförmågan av fordon i beställningstrafik för godsbefordran skall vara normerande när, under en första etapp, tillstånd för sådan trafik meddelas,
 2. besluta avskaffa behovsprövningen för i skogsbruket med lastbil utförda transporter från och med den 1 juli 1964,
 3. besluta slopa lokalområdesbestämmelserna för beställningstrafik från och med den 1 juli 1964;
- B. 1. i skrivelse till Kungl. Maj:t som riksdagens mening giva till känna vad i motionen anförts om åtgärder för tillgodoseende av person- och godstrafikbehoven i samband med nedläggning av trafiksvaga bandelar,
 2. uttala att behovsprövningen vid transportförmedling bör successivt uppmjukas i minst samma takt som den övriga liberaliseringen och avskaffas från och med den 1 juli 1966; samt

- C. att vederbörande utskott måtte utarbeta av förslagen under A., ovan föranledda ändringar i den i propositionen föreslagna förordningen om ändring i förordningen den 25 oktober 1940 (nr 910) angående yrkesmässig automobiltrafik m.m.

Stockholm den 12 november 1963

Rune Gustavsson
i Alvesta

Gustaf Kollberg

Gösta Bohman

C.-G. Enskog

Erik Larsson
i Norderön

John Eriksson
i Bäckmora

Eva Karlsson

M. Berglund

Erik Magnusson
i Tumhult

Stina Gunne

Anders Dahlgren
