

Nr 35

Utlåtande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående den statliga trafikpolitiken.

Genom en den 29 oktober dagtecknad proposition, nr 172, vilken hänvisats till lagutskott och behandlats av tredje lagutskottet, har Kungl. Maj:t, under åberopande av propositionen bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden, velat inhämta riksdagens yttrande över vid propositionen fogade förslag till förordning om ändring i förordningen den 25 oktober 1940 (nr 910) angående yrkesmässig automobiltrafik m. m.

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen lämnas en redogörelse för det reformarbete som bedrivs på grundval av statsmakternas beslut år 1963 om nya riktlinjer för den statliga trafikpolitiken. Vidare redovisas de synpunkter och förslag som nyligen framlagts av den förra året tillsatta trafikpolitiska delegationen. Slutligen framläggs förslag till de ändringar i förordningen angående yrkesmässig automobiltrafik som föranleds av den andra reformetappens genomförande den 1 juli 1966.

Författningsförslaget

Förslag

till

Förordning

om ändring i förordningen den 25 oktober 1940 (nr 910) angående
yrkesmässig automobiltrafik m. m.

Härigenom förordnas, *dels* att 22 § 2 mom. förordningen den 25 oktober 1940 angående yrkesmässig automobiltrafik m. m. skall upphöra att gälla, *dels* att 2, 5, 11 och 12 §§, 23 § 1 mom. och 29 § 1 mom. förordningen¹ skola erhålla ändrad lydelse på sätt nedan angives.

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

2 §.

Från tillämpning — — — — — avse renhållningen;

6) transporter med traktortåg i skogsbruket av runt, bilat, kluvet, flisat och kolat virke, under förutsättning, i fråga om transport som framgår på väg, att traktorn är försedd med gummihjul och att traktortåget ej framföres längre vägsträcka än 15 kilometer;

6) transporter med traktortåg i skogsbruket av runt, bilat, kluvet, flisat och kolat virke *samt i lantbruket av lantbruksprodukter och förnödenheter för lantbruket*, under förutsättning, i fråga om transport som framgår på väg, att traktorn är försedd med gummihjul och att traktortåget ej framföres längre vägsträcka än 15 kilometer;

7) transporter avseende — — — — — ändamål (bärgningsbil).

Därest beträffande — — — — — därtill förordnat.

5 §.

Yrkesmässig trafik — — — — — tillstånd (trafik tillstånd).

Trafik tillstånd 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 6 500 kilogram eller att i sådan beställningstrafik använda lastautomobil jämte släpvagn, vilkas sammanlagda maximilast överstiger

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 8 000 kilogram eller att i sådan beställningstrafik använda lastautomobil jämte släpvagn, vilkas sammanlagda maximilast överstiger

¹ Senaste lydelse av 2, 11 och 12 §§ samt 23 § 1 mom. se 1964:103 samt av 5 § och 29 § 1 mom. se 1964:733.

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

8 000 kilogram, meddelas av biltrafiknämnden.

12 000 kilogram, meddelas av biltrafiknämnden.

Tillstånd att ————— stationsorten skall förläggas.

I övriga ————— beställningstrafik skall förläggas.

11 §.

Utan hinder ————— eller personautomobil, att utbyta lastautomobil eller släpfordon, såvitt därigenom den största sammanlagda last, som enligt gällande trafiktillstånd må medföras å fordonen, icke höjes till mer än två och ett halvt ton eller eljest med mer än femton procent,

att utbyta lastautomobil eller släpfordon, såvitt därigenom den största sammanlagda last, som enligt gällande trafiktillstånd må medföras å fordonen, icke höjes med mer än femton procent,

att jämlikt ————— andra stycket.

12 §.

Trafiktillstånd må ————— övrigt lämplig.

Prövning av trafikens behövlighet skall ej ske, då ansökan om trafik-tillstånd avser

Prövning av trafikens behövlighet skall ej ske i fråga om tillstånd att utföra transporter med lastautomobil, om största last som må befordras med fordonet fastställs till 4 000 kilogram, och ej heller i fråga om tillstånd att utföra transporter med sådan lastautomobil, försedd med fast anordning för speciellt varuslag, som bestämmas av Konungen eller myndighet Konungen förordnar. Behovsprövning skall ej heller äga rum, om ansökan om trafiktillstånd avser

1) rätt för ————— och returgods.

Trafiktillstånd må ————— befinnes lämplig.

Tillståndet skall ————— samtrafikens bedrivande.

Tillstånd att medtaga ————— 29 §§.

Tillstånd att för ————— 27 §.

23 §.

1 m o m. Innehavare av tillstånd till yrkesmässig trafik är, utom då tillståndet avser rätt som sägs i 12 § andra stycket 1), skyldig att mot ersättning enligt fastställd taxa samt under de villkor och enligt de bestämmelser i övrigt, som innehållas i denna förordning eller med stöd av densamma meddelats, ombesörja befordran av personer eller gods under förutsättning,

1 m o m. Innehavare av tillstånd till yrkesmässig trafik med personautomobil eller omnibus är skyldig att mot ersättning enligt fastställd taxa samt under de villkor och enligt de bestämmelser i övrigt, som innehållas i denna förordning eller med stöd av densamma meddelats, ombesörja befordran av personer eller gods under förutsättning,

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

- a) att befordringen — — — — — förmått avvärja,
 d) att i beställningstrafik för gods- d) att eljest giltigt skäl för väg-
 befordran avgift erlägges av en eller ran ej är för handen.
 flera beställare för hel automobil-
 last, såvitt ej den tillståndsgivande
 myndigheten annat föreskrivit,
 e) att eljest giltigt skäl för vägran
 ej är för handen.

Myndighet, som — — — — — stadgad körskyldighet.

Har i beställningstrafik ersättning
 för hel automobilast erlagts, må
 icke utan samtycke av den eller dem,
 som erlagt ersättningen, gods för an-
 nans räkning samtidigt transporte-
 ras å automobilen.

29 §.

- 1 m o m. Utövare av — — — — — meddelat trafiktillståndet.
 Vad nu sagts skall icke gälla, då Vad nu sagts skall icke gälla, då
 tillståndet avser rätt som sågs i 12 § tillståndet avser rätt som sågs i 12 §
 andra stycket 1). andra stycket.

Denna förordning träder i kraft den 1 juli 1966.

Ärende som vid förordningens ikraftträdande handlägges av biltrafik-
 nämnden men enligt 5 § i dess nya lydelse skall prövas av länsstyrelse skall
 nämnden överlämna till länsstyrelsen.

Sådant trafiktillstånd som före förordningens ikraftträdande meddelats
 av biltrafiknämnden men enligt 5 § i dess nya lydelse skall prövas av läns-
 styrelse anses efter ikraftträdandet vara meddelat av länsstyrelsen.

Inledning

Genom statsmakternas beslut år 1963 (prop. 1963: 191, SL³U 1, rskr 424)
 har nya riktlinjer uppdragits för den statliga trafikpolitiken. Det därvid
 beslutade handlingsprogrammet innebär en uppdelning av reformåtgärder-
 na i tre etapper, av vilka den första började den 1 juli 1964 och den andra
 planerats träda i tillämpning den 1 juli 1966. Riktpunkten för påbörjande
 av den tredje etappen är den 1 juli 1968.

I beslutet förutsattes att reformprogrammets genomförande redan från
 första etappen skulle noga följas med hänsyn till återverkningarna såväl
 inom transportnäringen som inom näringslivet i allmänhet. Bl. a. borde de i
 andra reformetappen ifrågakommande anvisningarna för den mindre re-
 striktiva tillståndsgivningen grundas på en allsidig bedömning av då före-
 liggande erfarenheter. Jag tillkännagav i propositionen min avsikt att be-
 gära Kungl. Maj:ts tillstånd att tillsätta en särskild delegation med repre-

sentanter för såväl transportkonsumenter och trafikutövare som de trafik-tillståndsgivande myndigheterna med uppgift att som rådgivande organ inom kommunikationsdepartementet biträda vid den fortsatta handläggningen av dessa spörsmål. Riksdagen förutsatte i sitt beslut med anledning av propositionen att delegationen vidare skulle överväga vissa förslag som framförts genom skilda motioner i ämnet.

Med stöd av Kungl. Maj:ts bemyndigande den 23 april 1964 utsåg jag statssekreteraren i kommunikationsdepartementet att vara ledamot och ordförande i delegationen och uppdrog åt elva sakkunniga att ingå i denna. Vidare förordnades särskilda experter och sekreterare åt delegationen. Delegationen, som antagit benämningen Trafikpolitiska delegationen¹, har den 6 september 1965 avgett en redogörelse för det trafikpolitiska reformarbetet. I redogörelsen redovisar delegationen sin hittillsvarande verksamhet och framlägger sina synpunkter och förslag.

Det trafikpolitiska reformarbetet

Beträffande huvuddragen i de beslutade riktlinjerna, pågående utredningar m. m., samt reformprogrammen för järnvägstrafiken och landsvägs-
trafiken hänvisar utskottet till propositionen s. 6—12.

Trafikpolitiska delegationens yttrande

Utskottet hänvisar i denna del till propositionen s. 12—17.

Departementschefen

Genom statsmakternas beslut år 1963 drogs nya riktlinjer upp för den statliga trafikpolitiken i syfte att genom ett mera konkurrensfrämjande system på transportmarknaden trygga en tillfredsställande transportförsörjning för landets olika delar till lägsta möjliga kostnader. För att få en mjuk övergång till det nya trafiksystemet beslöts att de åtgärder, som borde vidtas, för att avveckla de konkurrenshämmande regleringarna, skulle samordnas i ett reformprogram i tre etapper. Den första etappen inleddes den 1 juli 1964 och den andra skulle påbörjas den 1 juli 1966.

¹ Vid avgivande av redogörelsen ingick i delegationen, förutom statssekreteraren Lars Peterson, riksdagsmannen seminarieläraren Johannes Blidfors, disponenten i Kooperativa förbundet Axel Ericsson, riksdagsmannen agronomen Erik Brebäck, direktören i Näringslivets trafikdelegation Gunnar Himmelstrand, ordföranden i Svenska järnvägsmanaförbundet Gustav Kolare, kanslichefen vid statens biltrafiknämnd Åke Odén, ordföranden i Svenska transportarbetareförbundet Helge Pettersson, ekonomidirektören vid statens järnvägar Arne Sjöberg, disponenten i Iggesunds Bruk AB Lars Sundblad, direktören i Svenska lasttrafikbilägareförbundet Arne Thorell och kanslirådet i kommunikationsdepartementet Bruno Öhrn.

Riktpunkten för påbörjandet av den tredje etappen är den 1 juli 1968. I överensstämmelse med riktlinjerna tillsatte jag våren 1964 en särskild delegation med uppgift att som rådgivande organ inom kommunikationsdepartementet följa upp genomförandet av det beslutade trafikpolitiska reformprogrammet. I delegationen ingår företrädare för såväl transportkonsumenterna och trafikutövarna som de tillståndsgivande myndigheterna. Delegationen, som antagit benämningen Trafikpolitiska delegationen, har avlämnat en redogörelse för verkningarna av vidtagna åtgärder för tiden till den 1 juli 1965. I redogörelsen sammanfattas i ett första avsnitt huvuddragen av de nya riktlinjerna. Därefter lämnar delegationen en översikt över pågående utredningar m. m. av trafikpolitisk betydelse, särskilt vad gäller investeringar, samt för innehållet i reformprogrammet. Vidare beskrivs delegationens uppgift och hittillsvarande resultat. Slutligen framläggs vissa synpunkter och förslag.

Sammanfattningsvis framhåller delegationen, att den kunnat studera verkningarna av den första reformetappens genomförande endast under den förhållandevis korta tiden av ett år. Det har därför inte varit möjligt för delegationen att dra några mera preciserade slutsatser. Med hänsyn till att vissa föreskrifter rörande landsvägstrafiken i den andra etappen förutsatts komma att underställas riksdagen redan innevarande år och dessa föreskrifter avsetts bli utarbetade på grundval av bl. a. erfarenheter under den första reformetappen har delegationen redan nu velat lämna en redogörelse. Enligt delegationen har verkningarna av den första reformetappen hittills visat sig positiva. Delegationen har inte erfarit att de genomförda åtgärderna skulle ha fått några tidigare icke förutsedda verkningar eller följder av påtagligt negativ art. Inte heller har några vägande invändningar gjorts mot de i andra etappen planerade åtgärderna. Denna etapp bör därför enligt delegationen genomföras planenligt.

Beträffande erfarenheterna på järnvägssidan anför delegationen bl. a. följande. Den redan tidigare ganska hårda konkurrensen mellan olika transportmedel synes ha ökat inom vissa delar av transportmarknaden. SJ har under det senaste året inriktat sig på att utveckla de lönsamma verksamhetsgrenarna inom affärsbanenätet. Strävandena mot en starkare koncentration av trafikarbetet till huvudlinjerna och de större stationerna ger företaget ökade förutsättningar att höja produktiviteten genom olika former av rationalisering. Tack vare att SJ numera får ersättning för att täcka underskottet på det icke lönsamma linjenätet, har företagets möjligheter ökat att konkurrera effektivt genom bl. a. en smidigare anpassning av taxorna till marknadsläget.

En den 1 juli 1964 genomförd sänkning av fraktsatserna synes ha gett vagnslasterna om 20 ton och däröver en ökad relativ betydelse, vilket bl. a. medfört ett mer intensivt utnyttjande av transportresurserna. Ändringarna

i fraktsatserna för vagnslastgods har även medfört att vissa kortväga transporter överförts från järnväg till landsväg. Samtidigt har emellertid SJ förvärvat vissa massgodstransporter på korta avstånd. I fråga om styckegods har genom den sommaren 1964 införda knutpunktstrafiken en stor del av anslutningstransporterna till och från de sammanlagt 32 knutpunkterna förts över till landsväg. Den nya transportorganisationen syftar till att möjliggöra snabba transporter mellan i första hand avlägset belägna orter. I vissa fall har ökade transporttider på korta avstånd blivit oundvikliga. En del av dessa transporter har därför sökt sig till landsväg. De initialsvårigheter som uppstod i samband med införandet av den nya transportorganisationen torde numera vara i stort sett övervunna.

För att mildra övergången till nya taxemetoder i anledning av järnvägsnedläggningar vidtar SJ olika åtgärder. Sålunda har lägre särtaxor för den kombinerade trafiken införts. I vissa fall har dessutom träffats särskilda fraktavtal med godskunder på sådana billinjer. Såvitt delegationen kunnat konstatera har det av SJ tillämpade systemet för fraktberäkning av sändningar i samtrafik mellan järnväg och bil, som ersätter sändningar med järnväg som lagts ned, i stort sett fungerat tillfredsställande. I likhet med delegationen anser jag att åtgärderna i den andra reformetappen bör genomföras som tidigare planerats. Detta innebär att transportplikten i godstrafiken på statens järnvägars affärsbanenät avskaffas den 1 juli 1966. Vidare slopas skyldigheten till likabehandling av trafikanterna vid vagn-tilldelning på affärsbanenätet samt i taxehänseende. Slutligen befrias SJ från skyldigheten att offentlighålla separata avtal om taxenedsättningar men skall naturligtvis vara underkastad bestämmelserna i 1953 års konkurrensbegränsningslag. Den ändring i lagen den 28 maj 1937 (nr 249) om inskränkningar i rätten att utbekomma allmänna handlingar som påkallas torde i annat sammanhang komma att anmälas av chefen för justitiedepartementet. De ändringar som fordras i järnvägstrafikstadgan äger Kungl. Maj:t besluta utan riksdagens medverkan. Stadgan är f. n. föremål för omarbetning inom kommunikationsdepartementet. Härvid kommer de av den andra reformetappen föranledda ändringarna att beaktas.

Också på landsvägssidan är verkningarna av de åtgärder som genomförts under den första reformetappen enligt delegationens erfarenheter positiva. Det ökade utbud av tonnage delegationen kunnat konstatera som en följd av den mindre restriktiva behovsprövningen har inte medfört några egentliga ogynnsamma verkningar inom yrkesbilismen i form av outnyttjad kapacitet. Från transportkonsumenternas sida har ökningen hälsats med tillfredsställelse. Delegationen har märkt en allmän önskan hos företrädare för näringslivet att i allt högre grad anlita yrkesbilismen för transporter i stället för att utnyttja egna fordon. Några mätbara verkningar på prisutvecklingen inom åkerinäringen har inte kunnat iakttas, möjligen till

viss del beroende på att långsiktiga fraktavtal kan ha en viss kvardröjande effekt på prisutvecklingen. Enligt delegationens mening torde den förändring av lastbilstonnaget som kan ha föranletts av att vissa slag av transporter helt undantagits från YTF:s bestämmelser inte vara av någon mer betydande omfattning. Delegationen har haft sin särskilda uppmärksamhet riktad på frågan om reformen kan ha haft någon negativ inverkan på efterlevnaden av bestämmelserna om arbetstid, maximilast m. m. men har inte kunnat finna något sådant samband. Delegationen förordar, att den andra reformetappen genomförs planenligt.

Delegationens redogörelse talar enligt min mening för att den beslutade trafikpolitiska reformen grundat sig på en riktig bedömning. Jag föreslår därför, att den andra etappen i fråga om godstrafiken på landsväg fullföljes i enlighet med de uppdragna riktlinjerna.

Vid 1963 års beslut förutsattes, att den successiva uppmjukningen av regleringssystemet skulle följas av en ytterligare lättnad i restriktiviteten vid tillståndsgivningen den 1 juli 1966. Liksom delegationen finner jag att det procenttal som bör vara normerande när det gäller den årliga ökningen av fordonens sammanlagda lastförmåga bör höjas från 15 till 20. Kungl. Maj:t bör ge berörda myndigheter anvisningar om att tillämpa detta. Verkningarna på transportmarknaden bör givetvis även i fortsättningen noga följas av delegationen.

Som ett led i andra reformetappen har också planerats, att transporter med traktortåg av lantbruksprodukter och förnödenheter för lantbruket skall undantas från YTF:s tillämpning. Med hänsyn till trafiksäkerheten har ansetts, att undantaget skall gälla bara när transporten framgår på väg högst 15 km. Vidare skall undantaget begränsas till fall, när traktorn är försedd med gummihjul. Bestämmelserna härom har sin givna plats i 2 § YTF och bör där samordnas med motsvarande undantag i fråga om vissa traktortågstransporter i skogsbruket. För att bestämmelsen inte skall få en vidare utformning än som påkallas av syftet, nämligen att lantbrukarna skall i fria former kunna tillhandagå varandra med körningar som har omedelbart samband med lantbruksdriften, bör tillfogas, att undantaget avser transport »i lantbruket».

I den första reformetappen slopades kravet på behovsprövning i fråga om s. k. kooperativ körning och vissa transporter av fyllnads- och returgoods i samband med mjölkkörslor. Enligt det antagna programmet skall kravet nu efterges i ytterligare två hänseenden, nämligen i fråga om dels transporter med lastbil eller traktortåg om högst fyra tons maximilast, dels lastbilar försedda med fasta anordningar för speciella varuslag. Vid övervägande av den härför erforderliga ändringen i 12 § YTF har jag stannat för att föreslå gränsen för det första undantaget med hänsyn till den största last som fastställs i tillståndet. En särbestämmelse i fråga om släpvagn till traktor skulle annars bli nödvändig, eftersom någon maximi-

last inte bestäms för sådant fordon. Någon egentlig saklig ändring innebär detta inte. Med förordningens terminologi anges ej traktortåg särskilt i författningstexten. 1 § sista stycket YTF föreskriver nämligen att förordningens bestämmelser om automobil i tillämpliga delar skall gälla traktortåg. I fråga om specialbilarna bör Kungl. Maj:t äga meddela anvisningar om vilka slag av sådana bilar som inte kräver behovsprövning för trafiktillstånd. Befogenheten att meddela sådana anvisningar bör även kunna delegeras till myndighet som Kungl. Maj:t bestämmer.

I de fall som förut undantagits från behovsprövning kan enligt 11 § i dess lydelse fr. o. m. den 1 juli 1964 ett förenklat förfarande användas i tillståndsärendena. Detsamma bör gälla de nya undantagen. Detta kräver inte någon ändring i 11 §, om de nya undantagen såsom jag förordar upptas i 12 § andra stycket, till vilket 11 § sista attsatsen hänvisar.

Enligt 6 § YTF gäller förordningens bestämmelser om trafiktillstånd i tillämpliga delar bl. a. sådant utbyte av automobil eller släpfordon som medför höjning av den största last som enligt meddelat tillstånd må befordras med fordon i trafiken. Med hänsyn härtill kommer med mitt förslag angående den förenklade handläggningen 11 § sista attsatsen att vara tillämplig också på utbyte av fordon, så snart det gäller byte till lastbil eller traktortåg med största last om högst fyra ton. Därmed blir den bestämmelse i 11 §, sjätte attsatsen, som medger förenklad handläggning vid utbyte av fordon upp till två och ett halvt ton överflödig. Föreskriften om möjlighet till förenklad handläggning, när största lasten genom utbyte inte höjs med mer än 15 %, bör däremot kvarstå. Den kommer sedan ändringarna i övrigt genomförts att ha sin betydelse endast i fråga om utbyte av lastbil eller traktortåg när största sammanlagda lasten höjs till mer än fyra ton.

I 1963 års beslut förutsattes slutligen när det gäller andra reformetappen att transportplikten skulle upphävas för all lastbils- och traktortågs- trafik. Härigenom uppnås en formell likställighet med järnvägstrafiken som enligt vad jag förut anfört skall befrias från transportplikt i detta sammanhang. Jag föreslår således en ändring i 23 § YTF, som nu föreskriver befordringsplikt i all yrkesmässig trafik utom den s. k. kooperativa körningen. Bestämmelserna i nämnda paragraf bör fr. o. m. den 1 juli 1966 avse endast yrkesmässig trafik med personbil och buss. Texten i paragrafens 1 mom. första stycket d) och sista stycket bör därvid utgå.

Trafikpolitiska delegationen anser det böra övervägas om inte vissa ytterligare åtgärder bör genomföras den 1 juli 1966. Förslaget gäller upphävande av taxebestämmelserna i fråga om transporter för vilka tillstånd kan meddelas utan behovsprövning, ändring av kompetensgränsen mellan länsstyrelserna och statens biltrafiknämnd samt borttagande av förbudet att för godsbefordran inom viss stad eller inom samhälle som bestämts av länsstyrelse använda bil med stationsort utom staden eller samhället.

I prop. 1963:191 (s. 204) hade jag anledning uttala mig angående ett generellt slopande av taxeplikten för godstransporter på landsväg i anslutning till transportpliktens upphävande. Jag anförde då att taxorna borde stå under offentlig kontroll så länge någon form av behovsprövning kvarstår vid tillståndsgivningen. Den av delegationen väckta tanken på att bestämmelserna om taxa inte skall tillämpas i den mån behovsprövningen borttagits är jag beredd att biträda. Jag kan för min del inte finna någon särskild anledning att befara ogynnsamma verkningar på prissättningen inom de områden där utbudet av transporttjänster inte längre begränsas i lagstiftningen. Undantaget i fråga om taxeplikten i 29 § bör alltså enligt min mening utvidgas till att avse samtliga de i 12 § andra stycket uppräknade fall, där prövningen av trafikens behövlighet inte skall äga rum.

Delegationens förslag i fråga om gränsdragningen för tillståndsgivningen mellan länsstyrelse och biltrafiknämnd grundar sig på vissa förut redovisade uppgifter från nämnden och innebär, att de i 5 § YTF angivna värdena bör höjas för lastbil från 6 500 till 8 000 kg och i fråga om lastbil jämte släpvagn från 8 000 till 12 000 kg. Den snabba utvecklingen i fråga om användning av lastbilar med allt större lastförmåga har uppenbarligen redan lett till att fordon med maximilaster understigande de föreslagna nya gränserna så gott som uteslutande används för lokala transporter. Vid mina förslag till en ändrad kompetensfördelning i samband med den första reformetappen utgick jag från att tyngdpunkten i tillståndsgivningen för lokala transporter bör ligga hos länsstyrelserna. Från denna utgångspunkt ansluter jag mig till delegationens förslag och förordar, att 5 § YTF ändras i enlighet därmed.

I likhet med delegationen anser jag slutligen förbudet i 22 § 2 mom. mot användande av bil med stationsort utom stadsområde för godstransporter inom staden kunna onödigtvis hindra ett effektivt utnyttjande av tillgänglig transportkapacitet. Förbudet bör därför hävas. Länsstyrelses möjlighet att förordna om motsvarande förbud för annat samhälle än stad bör samtidigt upphöra. De förordnanden länsstyrelse kan ha meddelat med stöd av nu gällande bestämmelse förlorar sin giltighet i samband med att en sådan ändring träder i kraft.

Utskottet

Genom statsmakternas beslut år 1963 har nya riktlinjer dragits upp för den statliga trafikpolitiken i syfte att genom ett mera konkurrensfrämjande system på transportmarknaden trygga en tillfredsställande transportförsörjning för landets olika delar till lägsta möjliga pris. För att få en mjuk övergång till det nya trafiksystemet har åtgärderna för att avveckla de konkurrenshämmande regleringarna samordnats i ett reformprogram i tre etapper.

Den första etappen inleddes den 1 juli 1964 och den andra avses skola påbörjas den 1 juli 1966. Riktunkten för påbörjandet av den tredje etappen är den 1 juli 1968.

I den första reformetappen har uppmjukningen av regleringssystemet för landsvägstrafikens del huvudsakligen skett genom att trafiktillståndsgivningen gjorts mindre restriktiv. Enligt föreskrifter av Kungl. Maj:t skall en årlig ökning med 15 % av den samlade lastförmågan hos fordon i beställningstrafik för godsbefordran vara normerande för tillståndsgivningen. Vidare har vissa godstransporter av speciell natur eller av mer begränsad betydelse för den allmänna transporthushållningen helt undantagits från tillämpning av bestämmelserna i YTF. Från den i förordningen eljest föreskrivna behovsprövningen har uteslutits bl. a. vissa former av s. k. kooperativ körning. I fråga om persontrafiken har bl. a. kravet på tillstånd för samåkning med personbil i viss omfattning slopats. Också i fråga om tillstånd för uthyrningsrörelse har den första reformetappen inneburit vissa förändringar.

I propositionen föreslås till en början att den andra etappen i fråga om godstrafiken på landsväg fullföljs i enhetlighet med de år 1963 uppdragna riktlinjerna. Förslaget innebär i denna del i huvudsak följande. Det procenttal, som bör vara normerande när det gäller den årliga ökningen av fordonsens sammanlagda lastförmåga, höjs från 15 till 20. Kungl. Maj:t avser att ge berörda myndigheter anvisningar härom. Transporter med traktortåg av lantbruksprodukter och förnödenheter för lantbruket undantas från YTF:s tillämpning under förutsättning att traktorn är försedd med gummihjul och att transporten ej framgår på väg längre sträcka än 15 km. Behovsprövningen i fråga om transporter med lastbil eller traktortåg om högst fyra tons maximilast och transporter med lastbil utrustad med fasta anordningar för speciella varuslag slopas och transportplikten för all lastbils- och traktortågstrafik upphävs. Därutöver föreslås även att bestämmelserna om taxa inte skall tillämpas i den mån behovsprövningen borttagits och att förbudet mot användande av bil med stationsort utom stadsområde för godstransporter inom staden hävs. Bestämmelserna om gränsdragningen för tillståndsgivningen mellan länsstyrelse och biltrafiknämnd revideras slutligen på visst sätt.

Såsom ovan framgår innebär det framlagda förslaget till ändringar i gällande ordning till största delen ett fullföljande av det reformprogram för den statliga trafikpolitiken, som beslöts år 1963. Verkningarna av de åtgärder som genomförts under den första reformetappen synes, såvitt nu kan bedömas, vara positiva och det finns anledning anta att åtgärderna inom den andra etappens ram skall i sin mån bidra till att förverkliga de syften som avses med 1963 års beslut. Utskottet delar sålunda uppfattningen att den andra reformetappen bör fullföljas planenligt. Även vad departementschefen i övrigt föreslagit bör genomföras. Utskottet vill dock i sammanhanget framhålla följande synpunkter.

Av Trafikpolitiska delegationens redogörelse framgår att den procentuella ökningen i hela riket av den sammanlagda högsta medgivna lastförmågan för all yrkesmässig lastbilstrafik under åren närmast före första reformetappens påbörjande uppgick till cirka 10 %. Under tiden juli 1964—juni 1965 var motsvarande ökning drygt 14 %. Ökningen varierade kraftigt mellan olika län. Den nu föreslagna höjningen av det för tillståndsgivningen normerande procenttalet från 15 till 20 kan mot bakgrunden av vad nu sagts förefalla väl hög, särskilt som behovsprövningen för vissa transporter med lastbil och traktortåg slopas. Vissa omständigheter synes emellertid tala för att en ytterligare lättnad i restriktiviteten vid tillståndsgivningen bör kunna genomföras utan ogynnsamma återverkningar. Trafikpolitiska delegationen har sålunda konstaterat att en allmän önskan föreligger hos företrädare för näringslivet att i ökad utsträckning anlita yrkesbilismen i stället för att begagna egna fordon. Ökade krav på transportkapaciteten kommer vidare att ställas bl. a. genom övergången till landsvägstransport av virke i samband med nedläggningen av flottningen i flera av våra större älvar. Den ökning av utbudet av tonnage som hittills ägt rum anses inte ha medfört några egentliga ogynnsamma verkningar inom yrkesbilismen i form av outnyttjad kapacitet. Liberaliseringssträvandena har inte heller medfört några sysselsättningssvårigheter för de inom åkerinäringen anställda. Vid nu angivna förhållanden och då procenttalet får ses som ett uttryck för en trafikpolitisk målsättning, som går ut på att en mindre restriktiv behovsprövning skall tillämpas innan denna slutligen såvitt avser lastbils- och traktortågtrafiken helt slopas, bör höjningen kunna godtas. De frågor som sammanhänger härmed bör emellertid följas med särskild uppmärksamhet.

Undantaget från tillämpning av YTF då det gäller transporter med traktortåg av lantbruksprodukter m. m. har begränsats bl. a. på så sätt att traktortåget får framföras på väg högst 15 km. Inom vissa områden med långa avstånd kan den föreslagna väglängden synas väl kort. I likhet med departementschefen anser utskottet emellertid att trafiksäkerhetsskäl talar mot en vidare utformning av undantaget. Ett hinder för frigivande av traktortågs-trafiken i större utsträckning är även att vid nuvarande förhållanden på vägtrafikbeskattningens område traktortågstrafik på väg endast i mindre omfattning bidrar till väghållningsutgifternas täckande. Innan frågan om traktorbeskattningen lösts bör därför frigivandet ske med försiktighet. Utskottet anser på nu anförda skäl att anledning att göra undantaget mer vittgående än departementschefen föreslagit i allt fall för närvarande ej kan anses föreligga.

Mot utformningen av författningsförslaget saknas anledning till erinran.

Utskottet anser sig i förevarande sammanhang icke böra göra något uttalande med anledning av vad i propositionen anförts angående järnvägstrafiken.

Utskottet får på grund av det ovan sagda hemställa,

att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anmäla, att riksdagen icke funnit anledning till erinran mot vid förevarande proposition, nr 172, fogade förslag till förordning om ändring i förordningen den 25 oktober 1940 (nr 910) angående yrkesmässig automobiltrafik m. m.

Stockholm den 9 december 1965

På tredje lagutskottets vägnar:

ERIK ALEXANDERSON

Vid detta ärendes behandling har närvarit:

från första kammaren: herrar Alexanderson, Göran Karlsson, Svante Kristiansson*, Ebbe Ohlsson, Knut Johansson*, Erik Jansson, Åkesson och Axel Kristiansson*;

från andra kammaren: herrar Levin, Nyberg, fru Torbrink, herrar Grebäck, Persson i Tandö, Sundelin och Krönmark.

* Ej närvarande vid utlåtandets justering.