

Nr 59.

Ankom till riksdagens kansli den 27 maj 1932 kl. 3.30 e. m.

Utlåtande, i anledning av dels riksdagens revisorers uttalande angående åtgärder för reglering av konkurrensförhållandet mellan järnvägs- och automobiltrafiken, dels ock i ämnet väckta motioner m. m.

Riksdagens år 1931 församlade revisorer hava i sin berättelse om granskning av riksgäldskontorets tillstånd och förvaltning för tiden 1 juli 1930—30 juni 1931 (sid. 163—165) gjort följande uttalande angående statens utlåning till enskilda järnvägsaktiebolag:

*Riksdagens
revisorer.*

»Revisorerna lämnade i sin senaste berättelse en översikt över den alltsedan år 1905 ständiga ökningen av de förluster, som uppstått å lån utlämnade till enskilda järnvägar (1930 års berättelse sid. 186, § 2).

Under budgetåret 1930/1931 ha ytterligare avskrivits sammanlagt 2,714,774 kronor 23 öre. Härtill böra vidare läggas beslutade men ännu icke eller först under innevarande budgetår verkställda avskrivningar om tillhopa 3,378,958 kronor 31 öre.

Såvitt revisorerna nu kunna bedöma, komma förlusterna dock icke att stanna vid detta belopp. Såsom framgår av nedanstående tablå har nämligen det förfallna beloppet av de till enskilda järnvägar utlämnade lånen under budgetåret avsevärt ökats:

	Förfallet belopp		+
	30 juni 1930	30 juni 1931	
Allmänna järnväglånefonden	4,462,255: 64	5,510,260: 23	+ 1,048,004: 59
Bibanelånefonden	631,779: 17	1,073,061: 42	+ 441,282: 25
Fonden för låneunderstöd ...	—	533,773: 20	+ 533,773: 20
Summa kronor	5,094,034: 81	7,117,094: 85	+ 2,023,060: 04

I denna jämförelse äro då ej medtagna sådana lån, varå under året avskrivning verkstälts eller beslutats.

Sammanlagda förfallna beloppet har således under året ökats med 2,023,060 kronor 4 öre och uppgår vid årets slut till 7,117,094 kronor 85 öre. Det är inalles nitton järnvägsbolag, bortsett från de sex å vars lån avskrivning verkstälts eller beslutats, som under året ej förmått fullgöra sina förpliktelser. Av dessa nitton ha de femton ej heller tidigare förmått detta, men dessutom ha under året tillkommit följande fyra järnvägsbolag: Mellersta Östergötlands nya, Mjölby—Hästhagens och Östra Centralbanans järnvägsaktiebolag samt Ostkustbanans aktiebolag.

Man torde kunna förutse, att nya betydande avskrivningar inom den allra närmaste framtiden bliva nödvändiga. Såväl Varberg—Åtrans som

Östra Väreuds, Ruda—Finsjö—Oskarshamns och Ruda—Älghults järnvägsaktiebolag befinna sig redan i konkurstillstånd och inom kort torde Mellersta Östergötlands nya järnvägsaktiebolag komma att likaledes avträda sin egendom till konkurs. Dessutom ha Östra Centralbanans och Norrköping—Söderköping—Vikbolandets järnvägsaktiebolag i skrivelse till Kungl. Maj:t anhållit om vissa lättnader i sin betalningsskyldighet för statslånen. Underhandlingar pågå mellan riksgäldskontoret och Uppsala—Enköpings järnvägsaktiebolag om reglering av bolagets skuldförhållande till staten. Vidare ha Mellersta Södermanlands och Härnösand—Sollefteå järnvägsaktiebolag till Kungl. Maj:t gjort framställning om järnvägarnas övertagande av staten. I vad mån dessa ifrågasatta eller nödtvungna regleringar komma att åsamka staten förluster kan icke än avgöras. Men ofrånkomligt torde bli att större eller mindre belopp avskrivnas.

Av järnvägsbolagens förvaltningsberättelser framgår, att icke blott sådana, som ej kunnat infria sina förbindelser gentemot staten, utan även andra under år 1930 haft ett sämre ekonomiskt utbyte av driften än föregående år. De anförda orsakerna äro bland annat nya taxor för samtrafik, sänkta taxor i övrigt för att möta konkurrens från andra trafikföretag, särskilt biltrafiken, samt den rådande depressionen inom näringslivet överhuvud och inom jordbruket och skogsbruket i synnerhet. I ett antal fall hänvisar man också till föregående vinters snöbrist, som hindrat normal skogsavverkning.

Revisorerna vilja i år liksom i följande ge sitt erkännande för det arbete, som inom riksgäldskontoret nedlagts för åvägabringandet av förbättring i de med statsskuld behäftade enskilda järnvägarnas ekonomi. Vidare böra de utredningar, som verkstälts av de år 1927 tillsatta sakkunniga för undersökning rörande möjligheterna att på frivillighetens väg åstadkomma sammanslagning av enskilda järnvägar till större enheter och vars första del, enligt vad revisorerna ha sig bekant, kommer att avlämnas under innevarande år, vara ägnade att ge betydelsefulla uppslag för ett förbilligande av driften.

Den nedgående räntabiliteten som, även om man bortser från räntebetalningar och dylikt, i vissa fall resulterat i rent driftunderskott medför givetvis ökad risk även för staten såsom långgivare. Det bör i detta sammanhang påpekas vad revisorerna i sin berättelse förra året framhöllo, att den från och med innevarande år föreskrivna avsättningen till förnyelsefond torde komma att medföra minskad möjlighet till avbetalning å statslånen. Dessa omständigheter göra, att framtiden ter sig tämligen mörk i första hand för de enskilda järnvägarna själva och i andra hand också för staten såsom långgivare.

Revisorerna finna det därför synnerligen angeläget, att undersökning snarast möjligt verkställas angående åtgärder, som lämpligen böra vidtagas för stärkande av de enskilda järnvägarnas ekonomi. Det finnes nämligen grundad befara, att eljest flera bland dessa inom en nära framtid bli ur stånd att upprätthålla driften, i vilket fall endast tvenne alternativ föreligga: antingen att staten övertager dessa järnvägar, då man lär få räkna med fortgående driftförlust, eller också att järnvägarna måste helt nedläggas.

Sistnämnda eventualitet skulle emellertid med säkerhet medföra betydande olägenheter för de trakter, vars trafik nu tillgodoses genom dessa järnvägar, och bli till men icke endast för den resande allmänheten utan

än mer för ortens näringar och därvid icke minst för jordbruk och skogs-skötsel. De trafikmöjligheter, som efter ett nedläggande av järnvägarna stode till buds, nämligen bil- och busstrafiken, torde icke på samma sätt som järnvägarna kunna garantera en lika regelbunden, säker och prisbillig transport av framför allt det skrymmande massgodset. Det är därför revisorernas bestämda övertygelse, att järnvägsdriftens upprätthållande är ett mycket betydande Orts- och näringsintresse.

Samma svårigheter ha framträtt även utomlands och påkallat åtgärder. Sålunda har Tyskland genom en nyligen utfärdad trafikstadga för motortrafiken sökt reglera trafikförhållandena mellan järnvägar och motorfordon.

Utan att ta ståndpunkt till frågan om en lösning efter likartade linjer vore lämplig hos oss, där under alla omständigheter sträng hänsyn måste tagas till vårt lands rätt skiljaktiga och egenartade förhållanden, vilja revisorerna med hänsyn till de enskilda järnvägarnas alltmer försämrade ekonomiska ställning samt den ökade risken för staten som långivare och för ren driftinställelse framhålla önskvärdheten av att en allsidig undersökning snarast vidtages angående lämpligheten av åtgärder för reglering av konkurrensförhållandet mellan järnvägs- och automobiltrafiken. Revisorerna vilja härvid framhålla, att de förutsätta, att en eventuell reglering av konkurrensen mellan järnvägs- och automobiltrafiken icke får lägga hinder i vägen för en sund och för vårt näringsliv gagnelig utveckling av kommunikationsväsendet.»

I yttrande den 17 december 1931 hava fullmäktige i riksgäldskontoret för sin del instämt i revisorernas sålunda gjorda uttalanden. Att den föreliggande frågan vore av största betydelse för riksgäldskontoret framginge bland annat därav, att de ännu ej ersatta kapitalförlusterna å det i enskilda järnvägar nedlagda lånemedelskapitalet nyligen av 1931 års lånemedelsrevision uppskattats till ej mindre än 37 miljoner kronor. Denna siffra borde emellertid ökas med debiterade oguldna räntor, och den sammanräknade förlusten å ifrågavarande utlåningsrörelse bleve därigenom vida större.

Fullmäktige
i riksgäldskontoret.

I sitt den 2 maj 1932 avgivna utlåtande nr 41, angående verkställd granskning av riksgäldskontorets styrelse och förvaltning, har utskottet anmält sin avsikt att framdeles under riksdagen avgiva särskilt utlåtande i den av revisorerna berörda frågan.

I samband med revisorernas yttrande har utskottet till behandling förehåft två inom andra kammaren väckta motioner, vilka av kammaren först hänvisats till dess tredje tillfälliga utskott men, sedan detta utskott återlämnat desamma, hänskjutits till bankoutskottets handläggning, nämligen nr 315 av herr *Lundquist* i Rotebro, med instämmande av trettiosex av kammarens övriga ledamöter, och nr 316 av herr *Leffler*.

Motionerna
II: 315 och
316.

I förstnämnda motion hemställes, att riksdagen ville i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla *dels* om vidtagande av de omedelbara åtgärder i förevarande avseende, som i motionen antytts, *dels ock* om föranstaltande av skyndsamt utredning av frågan om de ytterligare åtgärder, som

lämpligen böra vidtagas för ernående av en ur nationalekonomisk synpunkt sund reglering av förhållandet emellan biltrafiken å ena sidan och övriga kommunikationsföretag å den andra och om framläggande för riksdagen av de förslag, vartill denna utredning kan giva anledning.

I sistnämnda motion hemställes, »att riksdagen ville i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att en ingående och allsidig utredning måtte med det snaraste igångsättas rörande de åtgärder, som från statens sida kunna vidtagas för reglering av förhållandet mellan järnvägs- och automobiltrafiken här i landet».

Motion I: 63. Till utskottet har jämväl hänvisats en inom första kammaren av herr *Lindley* väckt motion nr 63, vilken motion ursprungligen remitterats till första kammarens andra tillfälliga utskott men av detta utskott återlämnats till kammaren. I berörda motion yrkas, att riksdagen ville besluta att i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa om en ingående undersökning rörande i motionen berörda trafikförhållanden, främst avseende en reglering av konkurrensförhållandet mellan järnvägs- och automobiltrafiken.

Beträffande motiveringen för de i ovanberörda motioner framställda yrkandena får utskottet, i den mån redogörelse i det följande ej lämnas, hänvisa till motionerna.

Utskottet. Den av riksdagens revisorer och i ovanberörda motioner framförda tanken på en reglering av konkurrensförhållandet mellan järnvägs- och biltrafik är ingalunda ny. Redan den 30 oktober 1926 ingav Svenska järnvägsföreningen till Kungl. Maj:t en skrivelse med hemställan att Kungl. Maj:t måtte utse särskilda sakkunniga med uppdrag att verkställa utredning angående åtgärder till åvägabringande av en ur olika synpunkter lämplig avvägning mellan järnvägarnas och biltrafikens funktioner ävensom i samband därmed stående frågor och att framlägga de förslag, vartill en sådan utredning kunde giva anledning.

Historik och redogörelse.

Sedan enligt av Kungl. Maj:t givet bemyndigande en järnvägs- och automobilkonferens hållits i Stockholm den 23—25 maj 1927 (redogörelse för överläggningarna vid konferensen har tryckts i statens offentliga utredningar 1927: 17), tillsattes samma år tre sakkunnigberedningar för att utreda olika sidor av vissa aktuella järnvägs- och motortrafikproblem, nämligen de s. k. järnvägsekonomisakkunniga, motorfordonssakkunniga och järnvägsfusionssakkunniga.

Järnvägs-
ekonomisak-
kunniga.

Järnvägsekonomisakkunniga, vilkas flertal utgjordes av järnvägsmän, skulle verkställa utredning såväl av frågan, huruvida och i vad mån ändring i gällande bestämmelser rörande järnvägsdriften i syfte att möjliggöra minskning av de enskilda järnvägarnas driftkostnader kunde vara erforderlig, som ock angående lämplig omläggning av de enskilda järnvägarnas taxor i närtrafik. I sitt den 19 december 1928 avgivna betän-

kande (Statens offentliga utredningar 1929:2) framhöllo de sakkunniga — till undvikande av varje missförstånd rörande utredningens innebörd — att deras arbete i enlighet med uppdragets lydelse ingalunda utgjorde en sådan utredning ur allmän samhällssynpunkt rörande transportväsendet till lands och järnvägarnas nuvarande ekonomiska problem, varom bland andra järnvägsföreningen hemställt. Ehuru utredning om bilkonkurrensfrågan ej ingick i de sakkunnigas uppdrag, ansågo sig de sakkunniga böra ingå jämväl på detta spörsmål. De sakkunniga sammanfattade sin ställning i berörda fråga på i huvudsak följande sätt:

De enskilda järnvägarnas inkomster äro starkt beskurna på grund av konkurrensen från automobiltrafiken, vilken dels frångått järnvägarna avsevärda trafikmängder — vid vissa smärre järnvägar katastrofalt reducerat trafikmängden — och dels tvingat till mycket långt gående tariff-sänkningar.

Verkställda beräkningar och utredningar visa, att biltrafiken har mycket stor konkurrenskraft. Med hänsyn till biltrafikens sannolika utveckling, bilarnas smidiga anpassbarhet efter behovet, vägnätets fortskridande förbättring o. s. v. framträder biltrafiken såsom en ur järnvägarnas synpunkt synnerligen allvarlig faktor med långt gående konsekvenser.

Trots viss statlig reglering av biltrafiken komma järnvägarna att stå i ständig konkurrens med denna. De båda parterna i konkurrensen äro emellertid icke jämställda, en fri konkurrens äger icke rum. Biltrafiken betalar endast en mindre del av de väghållningskostnader den förorsakar och åtnjuter sålunda en faktisk subvention av det allmänna med årligen flera tiotal miljoner kronor. Detta är ur järnvägarnas synpunkt icke rättvist. Biltrafiken har även i övrigt större rättigheter och mindre skyldigheter än järnvägarna. De sakkunniga framhålla angelägenheten av att jämväl biltrafiken inställes på en riktig ekonomisk basis utan subventionering.

Enligt de sakkunnigas mening borde järnvägarna beredas tillfälle till en friare och mera affärsmässig prisbildning på sådant sätt, att järnvägarna på avstånd, där deras praktiska monopol genom konkurrens vore upphävt, skulle i likhet med konkurrenten kunna medgiva särskilda avgifts-nedsättningar, utan att, på sätt i järnvägstrafikstadgans §§ 6 och 7 föreskres, nedsättningen skulle gälla för alla, som fullgjorde för nedsättningen stadgade villkor. En större frihet för järnvägarna att sänka godstaxorna i närtrafik skulle bereda dem en bättre ställning i den alltmer växande konkurrensen med automobiltrafiken. I nu angivna ävensom i andra avseenden framlade de sakkunniga förslag till åtgärder, gående ut på sådan utökning av järnvägarnas rättigheter och lindring av deras skyldigheter, som, sedan bilkonkurrensen inträtt, syntes befogade.

Det stora flertalet av sålunda föreslagna åtgärder har hittills icke lett till någon Kungl. Maj:ts åtgärd.

Motorfordonssakkunniga, vilkas flertal utgjordes av icke järnvägsmän, fingo i uppdrag att utarbeta förslag till ny förordning om motorfordon

Motorfordons-
sakkunniga.

jämte därmed sammanhängande författningar m. m. Enligt direktiven för de sakkunnigas utredning skulle, i den mån frågan om konkurrensen mellan järnvägs- och automobiltrafiken berörde regleringen av den yrkesmässiga automobiltrafiken, denna fråga upptagas till prövning, i samband varmed den yrkesmässiga, regelbundna motorfordonstrafikens verkliga inflytande på järnvägstrafiken så vitt möjligt borde klarläggas.

De sakkunniga avgåvo betänkande den 31 juli 1929 (Statens offentliga utredningar 1929: 16). Betänkandet innefattade i stort sett icke några förslag till ändrade bestämmelser i syfte att åstadkomma en reglering av konkurrensförhållandet mellan järnvägs- och biltrafik. Reservationsvis framförde emellertid en av de sakkunniga, vilken representerade järnvägsväsendet, yrkanden om vissa åtgärder, syftande till en sådan reglering.

Nu gällande motorfordonsförordning av den 20 juni 1930 (nr 284) är i huvudsak utarbetad på grundval av de sakkunnigas förslag.

Järnvägs-
fusionssak-
kunniga.

Järnvägsfusionssakkunniga skulle verkställa utredning angående möjligheterna att på frivillighetens väg åstadkomma sammanslagning av enskilda järnvägar till större enheter. De sakkunniga hava den 11 mars 1932 avgivit betänkande rörande frivilliga sammanslutningar mellan enskilda järnvägar i Skåne m. m. (Statens offentliga utredningar 1932: 5). I detta betänkande hava de sakkunniga påvisat, att betydande besparingar skulle kunna ernås genom fullständig fusionering av lämpliga grupper inom det skånska järnvägsnätet. Den verkställda utredningen har emellertid synts giva vid handen, att utsikterna för att på frivillighetens väg åstadkomma sammanslutningar mellan järnvägarna inom det undersökta området för närvarande äro jämförelsevis ogynnsamma. Enligt de sakkunnigas mening kunde den tveksamhet, som hittills visats från järnvägsintressena för järnvägsdriftens rationalisering och frigörelse från mera lokala intressen, förväntas komma att genom nödvändighetens tryck bytas till en bättre förståelse för tanken på fusioners genomförande.

Järnvägs-
styrelsens
skrivelse den
9/2 1931 ang.
tillämpningen
av 1930 års
motorfordons-
förordning.

Med hänsyn till den utveckling, som den yrkesmässiga biltrafiken under den senaste tiden tagit, såg sig järnvägsstyrelsen föranlåten att i skrivelse den 9 februari 1931 för Kungl. Maj:t framlägga vissa synpunkter på konkurrensförhållandet mellan biltrafik och järnvägar.

Järnvägsstyrelsen framhåller i denna skrivelse bland annat, att den yrkesmässiga biltrafiken under senare år utvecklats på järnvägstrafikens bekostnad och att detta kunnat ske till stor del därför, att konkurrensen bedreves under villkor, som vore ojämna och till förmån för biltrafiken. För att konkurrensen mellan järnvägar och bilar icke skulle taga en nationalekonomiskt alltför skadlig överhand erfordrades bland annat, att åtgärder vidtoges för att 1930 års motorfordonsförordning i de delar, som hade betydelse ur konkurrenssynpunkt, måtte komma till sådan tillämpning, som i förordningen avsetts.

Järnvägsstyrelsens anmärkningar mot den hittillsvarande tillämpningen av 1930 års motorfordonsförordning avse huvudsakligen tre olika frågor, nämligen dels bestämmelserna om beviljande av tillstånd till s. k. länstrafik (24—27 §§), dels bestämmelserna om maximihastighet (18, 22 och 41 §§) och om maximibelastning (16 och 40 §§), dels ock bestämmelserna om arbetstidens längd (27 § 2 mom).

Beträffande trafikillstånd till yrkesmässig biltrafik har järnvägsstyrelsen framhållit i huvudsak följande. Vid prövning av ansökningar om tillstånd till s. k. linjetrafik (yrkesmässig trafik i regelbunden fart å viss vägsträcka) vore på ett relativt betryggande sätt sört för att vederbörlig hänsyn bleve tagen till de föreslagna linjernas behövlighet och lämplighet. Sälunda skulle yttranden inhämtas bland annat från av trafiken berörda järnvägsföretag. Beträffande ansökningar om tillstånd till länstrafik (yrkesmässig trafik, som icke vore att hänföra till linje- eller stads- trafik), vore däremot prövningen mera summarisk, i det att därvid endast polismyndigheten i orten behöfde höras. Den i bägge fallen föreskrivna prövningen av behövligheten och lämpligheten av den ifrågasatta trafiken hade också i tillämpningen utfallit högst olika, i det att praktiskt taget alla ansökningar om tillstånd till länstrafik av länsstyrelserna bifölles i motsats till vad fallet vore beträffande ansökningar om linjetrafik. Då linjetrafik för godsbefordring läte sig lätt ordna på basis av länstrafik, hade följden blivt, att man allmänt uraktlåtit att söka tillstånd till linjetrafik men däremot översvämmat myndigheterna med ansökningar om tillstånd till länstrafik. Denna s. k. länstrafik med dess praktiskt sett okontrollerade utveckling och i vissa avseenden lika okontrollerade drift hade medfört en långt allvarligare risk för järnvägarnas ekonomi än vad turbilstrafiken någonsin inneburit samt hotade med att, om reglerande åtgärder icke vidtoges, undergräva den bas, på vilken järnvägarnas värdetarifieringssystem vilade, så att taxsystemet måste anpassas efter den konkurrerande lastbilstrafikens enkla taxebyggnad med enhetliga, efter lastvikten graderade tariffer, som givetvis då måste läggas väsentligt högre än nuvarande tariffer för massgods. Järnvägsstyrelsen funne det starkt av behovet påkallat och med motorfordonsförordningen överensstämmande, att behövligheten och lämpligheten av sökt länstrafik bleve, innan tillstånd lämnades, prövat på ett mera ingående sätt än nu vore fallet.

I fråga om orsakerna till de nu rådande låga lastbilstaxorna framhåller järnvägsstyrelsen vidare i sin skrivelse, att en betydelsefull anledning därtill vore, att utövare av lastbilstrafik i stor utsträckning icke tillämpade de restriktioner, som motorfordonsförordningen och de särskilda trafikillstånden innehölle. Av dessa restriktioner berörde de viktigaste hastigheten och maximibelastningen. Tillsynen över föreskrifterna i dessa delar vore otillfredsställande, enligt järnvägsstyrelsens förmenande helt beroende på att lantpolisen vore fåtalig och för tyngd av annat arbete. För vinnande av en bättre ordning fordrades enligt järnvägsstyrelsens mening dels särskilda anordningar för tidtagande och för billaster- nas vägning, dels ock särskild vägpolis.

Slutligen har järnvägsstyrelsen fäst uppmärksamheten på att olikheten i arbetstidens längd vid järnvägarna och vid det stora flertalet bilföretag gäve dessa senare ett stort försprång i konkurrensen. Under det att arbetstidens längd för såväl statens som enskilda järnvägars åkande personal vore 208 timmar per månad, vilket utgjorde en arbetstid per dag (sön-

dagar inberäknade) av icke fullt sju timmar, kunde arbetstiden i yrkesmässig biltrafik (utom vid de större företagen, som komme under arbetstidslagen) få uppgå till inemot den dubbla tiden. För smärre bilföretag gällde nämligen endast bestämmelserna i 27 § 2 mom. motorfordonsförordningen, att i trafiken tjänstgörande förares arbetstid under 24 på varandra följande timmar i regel icke finge överstiga 13 timmar, raster däri inbegripna. Dock ägde myndighet, som hade att meddela trafikillståndet, stadga ytterligare begränsning av arbetstiden. På anförda skäl har järnvägsstyrelsen funnit det angeläget, att nuvarande bestämmelser angående arbetstidens längd för smärre bilföretag skärptes. Sådan skärpning anser styrelsen kunna äga rum antingen genom lagändring eller genom användande av den befogenhet i detta hänseende, som länsstyrelserna enligt 27 § motorfordonsförordningen erhållit.

Yttranden i
anledning av
järnvägs-
styrelsens
skrivelse den
9/2 1931.

Med anledning av järnvägsstyrelsens berörda skrivelse ingav *svenska järnvägsföreningen* den 5 juni 1931 en skrivelse till Kungl. Maj:t, däri föreningen uttalade sin fulla anslutning till de av järnvägsstyrelsen gjorda uttalandena samt för egen del anförde följande:

De flesta enskilda järnvägar äro av en kort banlängd och sålunda i högsta grad besvärade av automobilerna. Det är ett allmänt känt förhållande, att lastbilarnas bärighet överskrides liksom även den för dem tillåtna hastigheten, utan att någon egentlig kontroll i detta avseende förekommer. Såsom förhållandena nu utvecklats sig med tämligen obegränsad konkurrens från bilarna och under fria former för dem i avseende på taxa, trafikreglementen och chaufförernas tjänstgöringstid, äro järnvägarna med sina detaljerade taxor och reglementen samt personalens begränsade arbetstid snart alldeles handicapade.

De enskilda järnvägarna intaga nämligen ekonomiskt en helt annan ställning än statens järnvägar. De ha ej möjlighet att få sina driftförluster överförda till skattebetalarnas debetsedlar. Kunna de ej betala ränta å sina lån och minskas inkomsterna alltjämt, så att de icke räcka till att ens betäcka de rena driftkostnaderna, är järnvägarnas undergång fullt säker och trafiken måste nedläggas. En sådan situation, vilken redan nu varnas på sina håll, kommer givetvis att synnerligen hårt drabba och i många fall omöjliggöra industri och näringar, belägna utmed järnvägarna och helt beroende av dessa åtminstone för massgodstransporter.

Såvitt Kungl. Maj:t finner järnvägarna vara nödvändiga även i framtiden, måste antingen bilkonkurrensen begränsas och bilarna underkastas samma skyldigheter som järnvägarna i avseende på taxa och reglementen m. m. eller ock järnvägarna frigivas från sina stränga taxe- och reglementsbestämmelser samt övriga skyldigheter. Skall konkurrensen få råda som nu är fallet, kräva rättvisan och nationalekonomiska synpunkter, att de konkurrerande äro så långt som är möjligt fullt jämställda i avseende på rättigheter och skyldigheter.

Svenska järnvägsföreningen vill anhålla, att Kungl. Maj:t täcktes taga denna högst allvarliga konkurrensfråga under skyndsam och allsidig prövning.

Med hänsyn till den skärpning av järnvägarnas nödläge, som den alltjämt fortgående, allt skarpare och allt mera omfattande bilkonkurrensen medfört, ansåg sig *svenska järnvägsföreningen* böra i skrivelse den 12 de-

cember 1931 ånyo hänvända sig till Kungl. Maj:t i frågan om nämnda konknrens. I denna skrivelse anförde föreningen i huvudsak följande:

I stor omfattning har det mest inkomstgivande godset, såsom styckegodset och övrigt högtarifferat gods, frångått järnvägarna samt tagits av bilarna, vilka, fria som de äro från befordringsskyldighet, kunna utvälja det gods, som lämnar största inkomsten, samt överlåta åt järnvägarna att ombesörja transportererna av det mindre inkomstgivande godset.

Skola förhållandena på förevarande område obehindrat få utveckla sig på sätt som hittills skett, lärer det bli absolut nödvändigt för järnvägarna, därest de skola kunna få jämvikt mellan inkomster och utgifter, att vidtaga betydande förändringar beträffande de förhållandena, under vilka de nu bedriva sin rörelse. Ofrånkomligt torde bliva att vidtaga en ej oväsentlig sänkning av lönerna till personalen. Föreningen torde icke behöva ingå på frågan, hur en sådan åtgärd skulle komma att mottagas och kunna verka. Icke heller torde det kunna undgås att vidtaga kännbara höjningar av tarifferna för det lågtarifferade godset, d. v. s. för industriens råvaror. Det säger sig självt, att det för industrien komme att vara till stort men, om transportererna av dess råvaror eller oförädlade produkter skulle fördyras.

Det kan enligt föreningens åsikt icke råda något tvivel om att, därest åtgärder icke snarast vidtagas till åstadkommande av ändring av de nuvarande, för järnvägarna brydsamma förhållandena, allt flera och flera järnvägar komma att råka ut för ekonomiskt sammanbrott; och beträffande många av dem torde det bliva så, att driften å dem icke vidare kan uppehållas utan de måste nedläggas. För de industrier och näringar, som äro förlagda invid eller i närheten av dylika järnvägar, skulle detta givetvis vara till det allra största förfång samt medföra en väsentlig rubbning i de förhållanden och betingelser, under vilka de arbetat. — Anses järnvägarna fortfarande vara behövliga, måste med nödvändighet något göras för att de må kunna bestå.

Till belysande av den ekonomiska situationen beträffande de enskilda järnvägarna må nämnas, att för tiden januari—augusti 1930 47 banor med en banlängd av 5,582 km. visat vinst på sammanlagt 5,290,000 kronor, medan 63 banor med en banlängd av 4,460 km. visat förlust på sammanlagt 3,446,000 kronor; samt att för samma tid år 1931 endast 27 banor visat vinst — sammanlagt 1,536,000 kronor — under det att 76 banor gått med förlust, sammanlagt 6,900,000 kronor. Vinst- och förlustsiffrorna äro angivna i runda tal.

Ekonomisk ruin för järnvägarna betyder givetvis spoliering eller förlust av det i dem nedlagda kapitalet eller med andra ord den del av nationalförmögenheten, som de hittills ansetts representera.

I ett stort antal järnvägar äro statsmedel till betydande belopp investerade i form av statslån mot säkerhet av inteckningar. Enligt Sveriges officiella statistik för år 1929 uppgingo statslånen till enskilda järnvägar till i runt tal 95,800,000 kronor. Bliva järnvägarna nu värdelösa, komma dessa lånebelopp givetvis att vara förlorade för staten; och förlusten kommer att få bäras av landets skattdragande invånare. Framhållas må i detta sammanhang, att järnvägarna hava att svara även för obligationslån till högst betydande belopp — enligt nyssnämnda statistik icke mindre än i runt tal 172,600,000 kronor. En stor del av obligationerna innehavas icke allenast av enskilda personer utan även av sparbanker och pensions-

inrättningar eller pensionskassor. Enskilda järnvägarnas pensionskassas innehav av järnvägsobligationer belöper sig exempelvis till mellan 7 och 8 miljoner kronor. I ej ringa utsträckning hava sparbanker och liknande inrättningar lämnat järnvägarna inteckningslån eller vanliga reverslån. En ekonomisk katastrof för järnvägarna komme givetvis att bliva i högsta grad ödesdiger för innehavarna av deras obligationer och för deras övriga långgivare samt medföra vittgående verkningar i vidsträckt kretsar.

Ur nationalekonomisk synpunkt synnerligen olyckligt måste det vara, att automobiler, gummiringar, oljor och bensin m. m. skola, såsom hittills skett, i stor omfattning och till högst betydande värden importeras till vårt land samt därefter få komma till användning på sådant sätt, att en väsentlig del av det kapital, varmed järnvägarna hittills ingått i nationalförmögenheten, skall spolieras eller gå till spillo.

Den osunda konkurrens, som bilarna driva med järnvägarna samt även med varandra inbördes, torde delvis hava sin grund i den rådande lättheten att genom avbetalningsköp kunna förskaffa sig en bil. Denna lättighet har haft till följd, att ett alltför stort antal personer, ofta personer utan ekonomisk ryggrad, förskaffat sig bilar och börjat bedriva biltrafik. Utan förmåga att beräkna de verkliga kostnaderna — såsom kostnaderna för slitage och amortering m. m. — och därmed också utan förmåga att avväga frakterna efter riktiga ekonomiska grunder, förledas dylika bilägare ofta att — för att kunna erhålla trafik — erbjuda frakter, som ligga under de verkliga kostnaderna för transporter. Att en dylik osund konkurrens måste medföra skadliga verkningar för andra trafikföretag är uppenbart.

Såsom ett medel till undanröjande av den ovan angivna grunden till nu berörda missförhållande torde man, enligt föreningens mening, lämpligen böra stadga skyldighet för den, som söker tillstånd till yrkesmässig biltrafik, att visa, att han verkligen är ägare till den eller de bilar, med vilka han avser att bedriva trafiken.

Såsom föreningen tidigare framhållit, äger konkurrensen mellan biltrafik och järnvägar icke rum under lika förhållanden eller under lika betingelser. Järnvägarna äro i sin verksamhet på ett helt annat sätt bundna av lagar och förordningar än de med dem konkurrerande bilföretagen. Järnvägarna ha fått själva anlägga och få själva underhålla de vägar, å vilka de utföra sina transporter. Bilföretagen få visserligen betala automobils katt, vilken delvis användes till förbättring och underhåll av landsvägarna, men enligt föreningens åsikt torde bilskatten ligga långt under vad som kan anses motsvara fullt vederlag för bilarnas användning av och slitage å landsvägarna.

Det synes föreningen finnas anledning att taga under övervägande, om icke en lämpligare avvägning av automobils katten än den nuvarande må böra äga rum.

Framhållas må i detta sammanhang, att järnvägarna beträffande arbetstiden för den vid dem anställda personalen på grund av överenskommelse med personalorganisationerna hava att tillämpa bestämmelser, som innebära anslutning till lagen om arbetstidens begränsning, den s. k. åttatimmarslagen. Bilföretagen däremot äro ofta så organiserade, att de kunna bedriva sin verksamhet utan iakttagande av lagen om arbetstidens begränsning, något som de också i stor utsträckning göra.

Även i Tyskland har frågan om biltrafikens konkurrens med järnvä-

garna under många år stått på dagordningen. Helt nyligen har härutinnan träffats ett avgörande genom en den 6 oktober 1931 utfärdad förordning för yrkesmässig automobiltrafik.

Enligt denna förordning gäller, i fråga om godstrafik, att rikskommunikationsministern fastställer enhetliga befodringsavgifter för hela riket. Dessa skola avvägas så, att konkurrensen mellan järnväg och bil bedrives under lika villkor och så, att järnvägarnas godstariffsystem icke förstöres. Innan mera betydande ändringar vidtagas, skall yttrande inhämtas från riksjärnvägarna, representanter för automobilföretag och ett råd, utsett av rikskommunikationsministern och bestående av sju representanter för olika näringsgrenar.

Befodringsavgifterna och varje ändring i dem offentliggöras genom rikskommunikationsministerns försorg. Befodringsavtal till lägre pris än de fastställda få ej avslutas.

Bilföretagare är skyldig tillse, att frakthandlingar utfärdas för varje sändning. Frakthandlingarna skola åtfölja godset samt därefter bevaras i fem år.

Avslutande av befodringsavtal till lägre pris än de fastställda straffas med böter, motsvarande hundra gånger skillnaden mellan den överenskomna och den av rikskommunikationsministern fastställda befodringsavgiften.

Bedrivande av linjetrafik utan tillstånd straffas med böter eller fängelse intill tre månader; och automobil, som användes i olaga trafik, kan tagas i beslag, även om den icke tillhör den skyldige.

Handlar någon i egenskap av företagare eller anställd i strid mot bestämmelserna i trafiktillståndet eller mot rikskommunikationsministerns föreskrifter, är straffet böter eller fängelse.

I överensstämmelse med vad Svenska järnvägsföreningen nu och förut anfört anser föreningen det vara absolut nödvändigt, att något göres för att få till stånd en förnuftig och rimlig reglering av förhållandet mellan automobiltrafik och järnvägar. För ändamålet torde en ingående och allsidig utredning vara erforderlig. För sin del anser föreningen det emellertid icke vara tillfyllest med att det allenast företages en utredning i saken. Ty även om skyndsamhet med dess bedrivande anbefalles, torde en dylik utredning komma att bli rätt så långvarig och under tiden kommer situationen för järnvägarna att bli allt mer och mer förtvivlad, ja för många av dem sådan, att det icke torde återstå dem annat än att nedläggas. Föreningen anser det därför vara oundgängligen erforderligt, att åtgärder *omedelbart* vidtagas till förekommande av järnvägarnas undergång.

I anslutning till det nu anförda tillåter sig föreningen enträget anhålla, att Kungl. Maj:t ville *dels* snarast igångsätta en ingående och allsidig utredning av frågan därom samt därefter vidtaga de åtgärder, vartill utredningen må böra föranleda, *dels ock* omedelbart och utan avvaktande av resultatet av den såhunda ifrågasatta utredningen vidtaga åtgärder till avvärijande av den katastrof, som förestår för järnvägarna, därest de hittillsvarande förhållandena beträffande bilkonkurrensen skola få fortfaara.

I infortrat yttrande anförde *järnvägsrådet* den 2 oktober 1931 i ärendet följande:

Enligt järnvägsrådets mening har lastbilstrafiken tillfört landets näringsliv mycket stora fördelar, vilka med andra kommunikationsmedel ej

tidigare ha kunnat vinnas. Lastbilstrafiken har emellertid på grund av de förhållanden, under vilka den bedrivits, tagit den omfattning, att därigenom så mycken trafik avletts från järnvägarna, att deras ekonomi blivit allvarligt rubbad. Risk kan anses föreligga, att järnvägarna, ej minst de mindre, måste för bestridande av sina utgifter höja tarifferna för det lågtarifferade massgodset, som minst är utsatt för konkurrens från biltrafiken. Då emellertid det lågtarifferade godset utgör näringslivets råvaror eller icke högförädlade produkter och näringslivet är i yttersta behov att för dessa erhålla billigast möjliga frakter, äro följderna av pågående konkurrens mellan järnvägar och biltrafik en angelägenhet, som icke lämnar landets näringsliv oberört. Näringslivet torde hava behov av såväl järnvägs- som biltrafik och är därför intresserat av att under sunda konkurrensförhållanden båda kommunikationsmedlen stå till näringarnas förfogande, vilket åter förutsätter att båda vid utövändet av sin verksamhet ekonomiskt bära sig. Av järnvägsstyrelsens omnämnda skrivelse och i anslutning till denna gjorda framställningar ävensom av vad i övrigt är för järnvägsrådet bekant framgår emellertid, att det kan allvarligt ifrågasättas, huruvida för lastbilstrafikens reglerande gällande författningar på tillbörligt sätt iakttagas eller huruvida lastbilstrafiken i övrigt i allo arbetar under förhållanden, som äro förenliga med en sund konkurrens med järnvägarna.

Järnvägsrådet vill därför hemställa, att Kungl. Maj:t måtte till ingående prövning och på prövningen beroende beaktande upptaga de spörsmål, rörande förhållandet mellan järnvägs- och lastbilstrafik, på vilka Kungl. Maj:ts uppmärksamhet genom järnvägsstyrelsens skrivelse den 9 februari 1931 samt genom i anslutning härtill gjorda framställningar eller i annat sammanhang blivit fäst.

Under åberopande av att de spörsmål, som av järnvägsstyrelsen upptagits till behandling i förberörda skrivelse, jämväl vore av betydelse för sjöfarten å landets inre hamnar ävensom kustfarten, för vilken del av kommunikationsväsendet konkurrensen från biltrafiken ävenledes medfört ekonomiskt avbräck, funno sig även sammanslutningar inom sjöfartens område böra hos Kungl. Maj:t framlägga sina synpunkter i nu förevarande ämne.

Sålunda framförde *föreningen för inre vattenvägar* i skrivelse den 1 juni 1931 sin anslutning till vad järnvägsstyrelsen uttalat om behovet av effektiva åtgärder till säkrande av motorfordonsförordningens efterlevnad. Föreningen framhöll därvid särskilt angelägenheten av att ansökningar om tillstånd till yrkesmässig biltrafik underkastades en ingående prövning såväl beträffande behövlighet och lämplighet som ock rörande trafikföretagets ekonomiska underlag.

Vidare ingävo *Stockholms rederiförening* samt *skärgårds- och mälarflotornas rederiförening* en gemensam skrivelse den 2 juli 1931, vari de för sjöfartens del instämde i de av järnvägsstyrelsen framförda önskemålen i avseende å tillämpningen av motorfordonsförordningen. Föreningarna framhöll, att sjötrafiken vore belagd med en mängd avgifter till det allmänna och begränsad till sin rörelsefrihet genom författningsbestämmelser av skilda slag, ej minst på sociallagstiftningens område, vartill mot-

svarighet — i varje fall icke på långt när i samma utsträckning — ej funnes beträffande andra trafikmedel. I den ojämna konkurrensen mellan lastbilar och fartyg kunde det befaras, att stycke godset, för vilket betalades bättre frakter än för annat gods, komme att gå förlustigt för sjöfarten, särskilt på kortare sträckor, med påföljd att redarna för därav berörda fartyg nödgades, om trafiken överhuvud skulle kunna uppehållas, söka täcka sina kostnader genom höjda frakter å massgodset. En sådan höjning vore emellertid förenad med allvarliga konsekvenser för de industrier, som drabbades därav, och ur nationalekonomisk synpunkt skadlig.

I ovanberörda yttranden från sammanslutningar på sjöfartens område uttalades jämväl angelägenheten av att lastbilstrafiken bleve påförd sådana bidrag till vägväsendet, som verkligen svarade mot kostnaderna för denna trafik.

Järnvägsstyrelsens förslag till skärpt kontroll över lastbilstrafiken föranledde bland annat *lasttrafikbilägarnas riksförbund* att i en till chefen för kommunikationsdepartementet den 26 januari 1932 avlåten skrivelse framföra sina synpunkter på här ifrågavarande spörsmål. Förbundet medgav, att huvudorsaken till den nuvarande olidliga konkurrensen mellan lasttrafikbilarna vore, att tillstånd till lastbilstrafik av myndigheterna lämnats i nära nog obegränsad omfattning, men gjorde uttalanden av innebörd att förbundet ifrågasatte lämpligheten av en utökning av möjligheterna till sådan reglering i administrativ väg, varigenom restriktioner skulle införas till nackdel för bilarna i konkurrensen om transporten. Bilarna hade i åtskilliga avseenden större möjligheter än övriga trafikmedel att betjäna allmänheten, och det vore oklokt att hindra de yrkesmässiga lasttrafikföretagen att utöva sin gagnande verksamhet, så mycket mer som åtgärder i sådan riktning icke skulle medföra att företagare, som nu förhyrde lastbilar för sina varutransporter, skulle börja anlita järnvägarna utan i stället föranleda, att dessa i stor utsträckning skulle skaffa sig egna bilar.

Liknande synpunkter framhöllos av *Skaraborgs läns lastbilsägareförening* i en den 18 juni 1931 dagtecknad skrivelse. Föreningen vände sig särskilt mot påståendet, att den yrkesmässiga lastbilstrafiken skulle vara huvudorsaken till järnvägarnas inkomstminskning. Av större betydelse härutinnan vore de tryckta konjunkturerna, de nya samtrafikbestämmelserna, som särskilt för de små järnvägarna varit nära nog ödeläggande, samt järnvägarnas bristande förmåga att anpassa sig efter de nya förhållandena. I skrivelsen påtalades vidare den brist på enhetlighet, som gjorde sig gällande i olika län vid tillämpningen av motorfordonsförordningen. I en vid skrivelsen fogad resolution från möten med lastbilsägare framhölls, att av landets lastbilsbestånd endast omkring 25 procent utgjordes av trafikbilar, varjämte uttalades, att något fraktmonopol

icke borde tillkomma järnvägarna utan att den lojala lastbilstrafiken borde få utan trakasserier utveckla sig i enlighet med tidens krav.

Sedan Kungl. Maj:t anbefallt *statens organisationsnämnd* att avgiva utlåtande över järnvägsstyrelsens skrivelse angående tillämpningen av 1930 års motorfordonsförordning, anförde nämnden i skrivelse till Kungl. Maj:t den 5 december 1931 i huvudsak följande:

Enligt organisationsnämndens mening har omfattningen av tillstånd till länstrafik blivit en annan än man vid motorfordonsförordningens tillkomst tänkt sig. Någon anledning till att, med den utveckling länstrafiken med lastbilar numera tagit, ägna ansökningar därom en ur behovs- och lämplighetssynpunkt mindre noggrann prövning än ansökningar om tillstånd till linjetrafik synes organisationsnämnden icke föreligga. Nämnden får fördenskull tillstyrka, att åtgärder i den av järnvägsstyrelsen föreslagna riktningen av Kungl. Maj:t vidtagas. I vilken form åtgärderna i fråga böra ske, kan givetvis vara föremål för olika meningar. Därest en fullständig omprövning av hela bilbeskattningen, vilken fråga organisationsnämnden i det följande upptager till behandling, anses böra komma till stånd, synes dock lämpligast, att i avvaktan på slutförandet av en sådan omprövning den strängare prövningen av ansökningar om tillstånd till länstrafik med lastbilar fastslås genom ändringar i bestämmelserna om meddelande av trafikillstånd i 26 och 27 §§ i motorfordonsförordningen. Möjligen kan dock den modifikation finnas påkallad, att undantag bör göras för yrkesmässig trafik inom visst begränsat avstånd från bilens hemort. Ur de synpunkter, som motiverat järnvägsstyrelsens framställning, torde nämligen icke finnas anledning lägga hinder i vägen för en sådan trafik, som avser att ombesörja rent lokala transporter.

Vad åter angår frågan om iakttagandet av gällande föreskrifter rörande högsta tillåtna körhastighet för och belastning av automobil, så är att ihågkomma, att föreskrifter i sådan riktning tillkommit för att trygga trafiksäkerheten och för att bevara vägbanorna mot förstörande genom för högt hjultryck eller för hög hastighet hos framförda motorfordon. Spörsmålet om vidtagande av åtgärder för en effektivare tillsyn över gällande föreskrifters efterlevnad bör också bedömas från denna utgångspunkt; dylika åtgärder böra ej ingå såsom ett led i kampen mellan olika konkurrerande kommunikationsföretag.

Emellertid har organisationsnämnden — ej minst genom de iakttagelser, som nämnden eller dess olika ledamöter varit i tillfälle att göra under resor för olika ändamål inom skilda delar av landet — bibragts den uppfattningen, att åtskilligt brister uti de av järnvägsstyrelsen anmärkta hänseendena samt att härigenom dels vägbanorna utsätts för en påfresning, för vilken de ej äro byggda, dels ock understundom även trafiksäkerheten äventyras. De erinringar, som av järnvägsstyrelsen riktats mot lastbilstrafiken, hava emellertid ur de synpunkter, från vilka frågan enligt organisationsnämndens uppfattning bör ses, i stort sett lika giltighet även för den övriga motortrafik, där bestämmelser om maximibelastning eller maximihastighet ansetts påkallade.

Sant är visserligen, att de hjälpmedel till övervakande av gällande bestämmelsers efterlevnad, som nu stå vederbörande myndigheter till buds, äro för ändamålet otillräckliga. De överträdelser av gällande föreskrif-

ter, som nu begås, äro emellertid så talrika och ofta så iögonenfallande, att om blott nuvarande möjligheter till kontroll och tillsyn verkligen utnyttjas, en bättre ordning borde kunna åvägbringas. Att gällande föreskrifter i sådan omfattning, som sker, sättes å sido och att åklagarmyndigheterna i stora delar av landet reagera däremot endast då förseelserna redan lett till sådana följder, som straffbestämmelserna avsett att förebygga, nämligen skada å person eller egendom, torde till väsentlig del vara beroende å de tidigare allt för rigorösa föreskrifterna, vilka kunde göra även ett relativt försiktigt framförande av ett motorfordon till ett lagbrott. Sedan från och med 1931 års ingång en ändring härutinnan genomförts, kan och bör det begäras, att gällande bestämmelser noggrannare efterlevas och att beivran sker till vinnande av vederbörlig respekt för desamma.

Att den olikhet i arbetstidsbestämmelserna, som följer av att den yrkesmässiga biltrafiken i motsats till järnvägstrafiken i allmänhet ombesörjes av fåtalig personal, är av betydelse för konkurrensen mellan de båda kommunikationsslagen, ligger i öppen dag. Enligt organisationsnämndens mening läser dock nämnda synpunkt icke böra inverka på frågan om arbetstidens längd vid yrkesmässig automobiltrafik. Nämnda fråga synes böra bedömas helt ur trafiksäkerhets- och social synpunkt. Huruvida ur sistnämnda synpunkter några ändringar i de nu gällande bestämmelserna kunna finnas påkallade, undandraget sig organisationsnämndens bedömande.

Organisationsnämnden övergår härefter till det förslag till ändring av §§ 6 och 7 järnvägstrafikstadgan, som genom Kungl. Maj:ts remiss den 12 innevarande november överlämnats till nämndens prövning.

Innebörden av de föreslagna ändringarna i järnvägstrafikstadgan är dels att stadgandet i § 6 mom. 2 om att medgivna nedsättningar i de fastställda taxavgifterna skola gälla för alla, skall beträffande gods-transporter inskränkas till att avse allenast längre färdsträcka, där automobilkonkurrensen icke gör sig i nämnvärd grad gällande, dels att stadgandet i § 7 mom. 1 om offentliggörande av gjorda ändringar i de fastställda befordringsavgifterna icke skall avse sådana transporter, där likhetsregeln sålunda upphäves.

Genom de framlagda förslagen upptagas med en del smärre jämkningar ett par av de viktigaste punkterna i järnvägsekonomisakkunnigas betänkande till särskild behandling. Med hänsyn till dessa frågors speciella natur synes något hinder icke i och för sig föreligga mot att så sker.

De ifrågasatta ändringarna sammanhånga uppenbarligen intimt med frågan om konkurrensen mellan järnvägs- och biltrafik överhuvud. De hava helt betingats av önskvärdheten att järnvägarna, med hänsyn till det faktiskt rådande konkurrensförhållandet till lastbilarna, beredes tillfälle till en friare prisbildning än den nuvarande, vars normer reglerats under tider, då järnvägarna innehade praktiskt taget monopol på alla transporter. Friheten har ansetts böra principiellt sett sträcka sig så långt som detta monopol numera upphävs genom konkurrensen med automobilerna. På grundval av denna princip hava de föreslagna undantagsbestämmelserna uppbyggts.

Organisationsnämnden har ej kunnat undgå att ställa sig betänksam gent emot vad sålunda föreslagits. Enligt nämndens mening torde det knappast kunna förväntas, att en taxesänkning leder till det åsyftade målet. Snarare kan det befaras, att den yrkesmässiga biltrafik, som icke är

baserad på hållbara ekonomiska kalkyler, kommer att ytterligare sänka sina frakter samt att alltså konkurrensen mellan järnvägs- och biltrafiken ytterligare skärpes till men för båda parterna. Därtill kommer att ytterligare eftergift från principen om offentlighet och enhetlighet i fråga om järnvägstaxorna kan vara ägnad att medföra allvarliga olägenheter, som ej kunna nu överblickas.

*

Vad organisationsnämnden i det föregående föreslagit avser endast att utan rubning av grunderna för nu gällande författningar göra de jämkningar eller vidtagna de åtgärder, som kunna undanröja en del påtalade missförhållanden.

Emellertid kan frågan om biltrafikens förhållande till järnvägstrafiken liksom spørgsmålet om biltrafikens ställning över huvud taget icke vinna sin slutliga lösning annorledes än genom ett fullständigt övervägande av alla hithörande problem.

Enligt organisationsnämndens mening äro såväl motorfordonen som järnvägarna nödvändiga för landets samfärdsel och näringsliv och böra de båda kommunikationsmedlen så ledas och handhavas, att de för landet bästa sättet komplettera varandra. Lika litet som motorfordonen kunna undvaras för närtrafiken, lika litet kunna de ersätta järnvägarna i fråga om fjärrtrafiken.

Även om de båda kommunikationsmedlen sålunda med avseende å verksamhetsområdet hava en viss avgränsning mot varandra, har det emellertid ej kunnat undvikas, att åtskillig, delvis till synes osund konkurrens uppstått. Frågan om denna allt mera skärpta konkurrens mellan järnvägsdrift och yrkesmässig biltrafik ävensom de åtgärder, som i följd därav böra vidtagas, har redan tidigare varit föremål för viss behandling. Förutom vid trafikkonferenser i in- och utlandet har frågan sålunda ingående behandlats av de förenämnda s. k. järnvägsekonomisakkunniga. Dessa hava såsom sammanfattning av sin utredning anfört, bland annat, att inkomsterna vid järnvägarna starkt beskurits på grund av konkurrensen från biltrafiken, att verkställda beräkningar visade, att biltrafiken hade mycket stor konkurrenskraft, att de båda parterna i konkurrensen icke vore jämställda, i det att biltrafiken betalade endast en mindre del av de väghållningskostnader den förorsakade och sålunda åtnjöte en faktisk subvention av det allmänna med årligen flera tiotal miljoner kronor, att biltrafiken även i övrigt hade större rättigheter och mindre skyldigheter än järnvägarna, samt att det vore angeläget att jämväl biltrafiken inställdes på en riktig ekonomisk basis utan subventionering.

Ett riktigt bedömande av de problem, som innefattas i frågan om det ena trafikmedlets företråde framför det andra, torde icke kunna äga rum, om ej utgångspunkten i båda fallen är densamma. Därvid bör i första hand tillses, att biltrafiken, såväl den yrkesmässiga som den icke yrkesmässiga, får bära alla de kostnader, som rätteligen böra åvila densamma.

Det synes med fog kunna sättas ifråga, huruvida biltrafiken till fullo fått sig pålagt av densamma orsakade kostnader i två hänseenden, nämligen dels i fråga om vägars byggande och underhåll dels ock i fråga om registrering av och tillsyn över nämnda trafik.

I det förra hänseendet bör undersökas, huruvida den å motortrafiken lagda skatten kan anses ungefärligen motsvara — varken mer eller mindre — av densamma orsakade kostnader för anläggning av nya vägar,

uträtning och annan förbättring av redan förefintliga vägar samt för vägunderhåll. Den under innevarande år företagna trafikräkningen torde härvidlag lämna ett någorlunda tillförlitligt underlag för frågans bedömning för den närmaste tiden.

Utöver den på biltrafiken belöpande andelen av vägstodnaden torde, såsom nyss antytts, av bilskattemedel även böra bestridas alla erforderliga kostnader för registrering av och tillsyn å denna trafik. Sannolikt torde kostnaderna för en effektiv tillsyn överskattas; och denna är i längden ägnad att indirekt nedbringa kostnaden för motortrafiken, eftersom vägbanorna därigenom skyddas mot förstörelse genom mer eller mindre vårdslöst framförande av tungt lastade fordon. Det torde även vara anledning antaga, att den större varsamhet, som vetenskapen om en någorlunda effektiv tillsyn skulle medföra, komme att förhindra många av de nu inträffade skadorna å person eller egendom.

Emellertid är det icke nog att tillse, att biltrafiken får såsom helhet betraktad bära de utgifter för vägväsendet och för tillsyn, som rätteligen böra belöpa å densamma. Av ej mindre vikt är att på ett rättvist sätt fördela denna utgiftsbörda mellan olika slag av motorfordon. En sådan rättvisare fördelning av de pålagor för vägväsendet, vilka anses skola bäras av biltrafiken, synes ock vara en av huvudpunkterna i den utredning rörande bilbeskattningens ordnande, varom innevarande års riksdag i skrivelse den 28 maj 1931 (nr 292) hemställt. I bevillningsutskottets betänkande (nr 40) i ärendet framhålls sålunda, bland annat, att den ökade användningen av bilomnibusar och lastbilar torde påkalla en utredning beträffande beskattningen av dylika automobiler.

Bilbeskattningen är för närvarande ordnad på följande sätt. Den utgöres av dels fordonsskatt, dels ringskatt och dels bensinskatt. Fordonsskatten utgår med ett alltefter bilens vikt bestämt årligt belopp, alltså oberoende av huru mycket densamma användes. Ringskatten utgår efter gummiringarnas vikt med 2 kronor för kilogram. Bensinskatten utgår från och med den 4 juni 1931 med 8 öre per liter (dessförinnan utgjorde bensinskatten 6 öre per liter). De två sistnämnda skatteformerna medföra, att ett ökat användande av bilen medför ökad skatt och sålunda ökade bidrag till vägväsendet. Till belysning av huru bilskattemedlen fördelas på de olika skatteformerna må meddelas, att av de under budgetåret 1929/1930 inplutna bilskattemedel, tillhoppa 44,263,282 kronor, utgjorde 16,230,455 kronor fordonsskatt, 7,098,760 kronor ringskatt och 20,934,067 kronor bensinskatt.

De principer, som legat till grund för den nuvarande bilbeskattningen, synas organisationsnämnden föråldrade. Då det gäller att på ett rättvist sätt hos den biltrafikerande allmänheten uttaga dess tribut till vägväsendet, bör såsom mål uppställas, att skattens tyngd i varje särskilt fall skall stå i direkt relation till de kostnader, som förorsakas av den ifrågavarande trafiken. Att helt uppnå detta mål ligger givetvis utom möjligheternas gräns. Men säkert synes vara, att den skatteprogression, som med nuvarande ordning drabbar tyngre bilar eller bilar i stark trafik, är avsevärt för låg. Följden blir, att en oproportionerligt stor del av skattetungan kommer att till förmån för den tunga eller intensiva trafiken flyttas över på den övriga. Den högre fordonsskatten på de tyngre bilarna — ökningen utgör 10 kronor för varje påbörjat 100-tal kilogram av bilens tjänstevikt — är nämligen icke ägnad att i någon nämnvärd mån motsvara den betydande ökning i vägnötningen, som de tunga vagnarna

medföra. Då fordonsskatten dessutom, såsom ovan påpekats, är oberoende av den omfattning, i vilken bilen användes, drabbar den i de flesta fall den mest vägnötande trafiken, den yrkesmässiga, proportionsvis lägre än den övriga trafiken.

*

För det närvarande kan icke bedömas, i vilken omfattning en efter rättvisare och riktigare grund lagd beskattning av biltrafiken kommer att minska konkurrensen mellan järnvägar, å ena sidan, och den yrkesmässiga biltrafiken å den andra sidan. Sannolikt kommer det att visa sig, att båda trafikmedlen hava var sitt naturliga verksamhetsområde samt böra och kunna bestå vid sidan av varandra. I motsatt fall kan ett ingripande av statsmakterna komma att visa sig nödvändigt, icke för att lägga hinder i vägen för någotdera kommunikationsmedlet i dess naturliga utveckling, utan för att stödja det ena, därest detta eljest icke skulle kunna äga bestånd. Organisationsnämnden syftar därvid på att landets näringsliv icke torde kunna undvara järnvägarna för transport av det lågtarifferade massgodset. Detta utgöres av näringslivets råvaror och icke av högförädlade produkter; och näringslivet är i behov av att ifrågavarande slag av gods kan transporteras effektivt och för skäligt pris.

*

Organisationsnämnden är icke i tillfälle bedöma, i vilken omfattning de under andra avdelningen av nämndens förestående yttrande (sid. 15—17 här ovan) berörda spörsmålen av mera allmän räckvidd komma att utredas av de olika kommittéer eller sakkunniga, som redan arbeta på frågor rörande vägväsendet.

Med hänsyn till frågans ekonomiska räckvidd och då järnvägarna synas arbeta under allt mera tryckta förhållanden, torde det vara ett allmänt intresse av synnerlig vikt, att åtgärder vidtagas till utjämnande av konkurrensen mellan järnvägs- och biltrafiken, till den del denna konkurrens må vara beroende av bristande likställighet mellan de olika konkurrenterna i fråga om rättigheter och skyldigheter.

I anslutning till vad ovan anförts tillåter sig därför organisationsnämnden hemställa,

att dessa spörsmål, i den mån de ej redan äro föremål för behandling, måtte av Kungl. Maj:t skyndsamt upptagas till utredning och övervägande; samt

att Kungl. Maj:t i avvaktan på den slutliga prövningen av en sådan utredning täcktes låta

dels föranstalta om de ändringar i motorfordonsförordningen, som betingas av önskemålet att ansökningar om tillstånd till länstrafik med lastbilar erhålla en ur behovs- och lämplighetssynpunkt i stort sett lika effektiv prövning som ansökningar om tillstånd till linjetrafik;

dels och anbefalla länsstyrelserna att i den utsträckning så låter sig göra hålla noggrann hand däröver, att de i motorfordonsförordningen eller med stöd av densamma givna föreskrifter rörande motorfordonstrafiken noggrant efterlevas.

åren medfört för de äldre kommunikationsmedlen, järnvägar och sjöfarten. Motionären konstaterar, att ehuru fem år förflutit, sedan frågan om konkurrensförhållandet mellan järnvägs- och automobiltrafiken var föremål för de intresserade parternas överläggning vid den på initiativ av dåvarande chefen för kommunikationsdepartementet hållna konferensen i Stockholm i maj 1927, ännu intet — med undantag för utfärdandet av den nya motorfordonsförordningen — åtgjorts från statsmakternas sida för att söka vinna ordning och reda i transportproblemet, och detta trots att den ekonomiska situationen för järnvägarna sedan dess än mer förvärrats. Efter att utförligt hava berört de olägenheter, som uppstått till följd av motortrafikens hittillsvarande utveckling, framlägger motionären följande förslag och synpunkter för att tagas under övervägande vid den utredning, varom i motionen hemställes:

Trafiktillstånd bör ej av myndigheterna lämnas för biltrafik i annan utsträckning än som kan anses vara för befolkningen och näringslivet verkligen *behövt*, d. v. s. att gällande motorfordonsförordnings ordalydelse och andemening bör — i motsats till vad nu i stor utsträckning synes vara fallet — effektivt följas. Inkommande framställningar böra ingående prövas. Det synes välbetänkt, att, därest länsstyrelserna skola ha kvar befogenheten att bevilja tillstånd för läns- och linjetrafik, en särskild nämnd inom varje län skapas att adjungeras med länsstyrelsen vid behandlingen av dessa framställningar. I denna nämnd böra sitta representanter bland annat för berörda järnvägs-, sjöfarts- och redan existerande bilföretag. En sådan åtgärd synes för övrigt kunna omedelbart utan behov av vidare utredning företagas.

En begränsning av trafiktillstånden, vad angår det område, inom vilket sådant må gälla, borde komma till stånd liksom även fastare regler för trafiktillståndets lämnande, avgiftsberäkning och expeditionsförfarande m. m. Vad i Tyskland finnes stadgat i dessa avseenden torde vara av intresse. Där gäller, att tillstånd till linjetrafik erfordras, om någon mot betalning för annans räkning befordrar gods på längre avstånd än 50 kilometer. Detta innebär, att trafiktillstånd fordras icke blott för regelbundna utan även för enstaka transporter, däri inbegripet de återtransporter, som utföras med ett företags (handels- eller industriföretag) egna bilar för annans räkning. Undantagna från bestämmelserna äro endast ett företags egna transporter. Trafiken å avstånd intill 50 kilometer är helt fri. För biltrafiken gälla av rikskommunikationsministern fastställda taxor, som äro så avvägda, att konkurrensen mellan järnväg och bil bedrivs under lika villkor och att järnvägarnas godstariffsystem icke förstöres. Biltransport till lägre avgifter än enligt denna fastställda taxa är förbjuden. Fraktsedlar skola utfärdas. Noggranna kontrollföreskrifter finnas utfärdade och stränga straffbestämmelser gälla för överträdelse av de utfärdade bestämmelserna. Automobil, som användes i olaga trafik, kan beslagtogs, även om den icke tillhör den skyldige. Speciellt för godstrafiken gäller, att, om någon underbjuder den för godstrafik fastställda taxan, böter utdömas till ett belopp av 100 gånger skillnaden mellan den erbjudna och den fastställda befodringsavgiften.

Transportplikt bör införas för dem, som tillåtas bedriva yrkesmässig

biltrafik, för att härigenom få till stånd likställighet i detta avseende mellan de olika kommunikationsmedlen.

Bestämmelserna i motorfordonsförordningen böra förtydligas, så att de icke, såsom för närvarande är fallet, tolkas i betydelsefulla hänseenden olika å olika håll. Särskilt oklar synes definitionen i § 24 på »linjetrafik» vara. Som exempel må nämnas följande. Genom utslag den 6 oktober 1931 dömde polisdomstolen i Malmö en automobilägare till att böta 100 kronor för utövandet av *linjetrafik* utan att vara därtill berättigad. Vederbörande, som innehade tillstånd att idka *länstrafik* inom Malmöhus län med stationsort i Eslöv, hade sedan längre tid tillbaka utfört regelbundet körslor för visst mejeris räkning från Eslöv till Malmö samt efter avtal med »Bilåkarnas Magasin» i Malmö alltsedan februari månad 1931 med samma automobil verkställt transport för magasinets räkning av varor, som inlämnats till detta för befordring till mottagare, huvudsakligen bosatta i Eslöv och Kävlinge eller trakten däromkring. Polisdomstolen fann, att de för »Bilåkarnas Magasins» räkning utförda transporterna måste anses ha utförts med sådan regelbundenhet och under sådana förhållanden i övrigt, att sagda trafik vore att hänföra till *linjetrafik*, för vars utövande svaranden hade varit skyldig att innehava särskilt tillstånd. Polisdomstolens utslag upphävdes emellertid genom utslag den 30 december 1931 av hovrätten över Skåne och Blekinge, vilken fann, att den trafik, vederbörande bedrivit, ej kunde anses vara att hänföra till linjetrafik. I liknande mål beträffande trafik Örebro—Stockholm har Svea hovrätt däremot haft samma mening som polisdomstolen i Malmö i ovan relaterade fall. För den allmänna meningen torde det stå ganska klart, att yrkesmässig trafik av sådan regelbundenhet som i här ifrågavarande fall praktiskt taget måste anses hänförlig till sådan linjetrafik, som i motorfordonsförordningen avses, vadan lagändring synes påkallad.

Icke minst ur säkerhetssynpunkt synes det erforderligt att väsentligt skärpa de bestämmelser om maximiarbetstid för chaufför, som för närvarande gälla, detta jämväl för bilägaren själv som chaufför. Antalet bilolyckor i vårt land är i jämförelse med förhållandena vid andra kommunikationsföretag oerhört stort. Det framhålles med skärpa — och detta med all rätt — att av spritdrycker påverkad person icke äger rätt att framföra bil. Men om en uttröttad och över hövan ansträngd förare förorsakar en olycka — varpå exempel tyvärr icke saknas — så anses detta icke brottsligt. Och dock torde det väl vara så, att trötthet hos föraren är ungefär lika farlig för trafiksäkerheten på vägarna som spritmissbruk.

Kontrollen över efterlevnaden av motorfordonsförordningens bestämmelser måste betydligt skärpas. Det bör icke få fortgå som hittills, då överträdelser i flera avseenden synnerligen ofta förekomma. Kontrollen å landsbygden har hittills uteslutande eller huvudsakligen åvilat landsfiskalerna med underlydande polismän eller fjärdingsmän. Det torde vara allmänt bekant, att den tillsyn dessa medhinna ej är effektiv. Deras många andra åligganden och göromål måste gå före denna kontroll, som därför icke blir sådan, den borde vara. Inrättandet av särskild väg- eller trafikpolis torde därför vara av behovet påkallat. Denna, som bör vara utrustad med sådana hjälpmedel, att nödig kontroll verkligen möjliggöres, synes böra betalas av bilväsendet.

De straffbestämmelser, som nu gälla för brott mot motorfordonsförordningen, böra betydligt skärpas. De bötesstraff, som nu utdömas t. ex.

vid för hög hastighet eller trafik utan tillstånd, torde ha föga inverkan på vederbörande för framtiden.

Slutligen gäller det att få till stånd ett rättvisare och rationellare jämställande med järnvägarna av biltrafiken i avseende på beskattning, kostnaden för vägunderhåll och amortering av i företaget insatt kapital samt administrations-, kontroll- och säkerhetsåtgärder. Det synes icke finnas något bärande skäl att betunga landsbygdens skattebetalare, jordbrukare och löntagare m. fl. med dryga vägskattebördor, som betingas till alldeles övervägande grad av biltrafiken ensam. Det kan i detta sammanhang måhända även böra framhållas, att med den stora omfattning, motortrafiken nu på många håll uppnått, och med den hastighet, varmed bilar och främst motoreyklar ofta färdas vägarna fram, fotgängarna å landsvägar-na mången gång äro utsatta för verklig livsfara och att det därför är ofrånkomligt, att hädanefter särskilda gångbanor som regel anordnas inom alla mer tätt bebyggda trakter med livlig biltrafik. Dessa gångbanor böra givetvis även bekostas av samma motortrafik, som ensam gjort dem nödvändiga.

Olika vägar kunna givetvis komma i fråga, då det gäller att av biltrafiken få ut täckning för de kostnader, den bör betala. Vare sig man går in för vederbörlig höjning av automobilskatten eller av bensinskatten eller gummiskatten eller en kombination av dessa, synes det önskvärt, att restitutionsledes eller eljest lättnad beredes de jordbrukare och trädgårdsmästare m. fl., för vilkas näringsutövning de ökade skatterna eljest eventuellt skulle bliva till allvarligt men.

En av de vägar, på vilka järnvägarna kunna möta bilkonkurrensen, är, att järnvägarna själva öppna busslinjer eller samarbeta med redan befintliga genom att ingå som aktieägare i vederbörande företag. Genom att kombinera järnvägs- och busstrafik å härför lämpliga sträckor samt användandet av liknande transportsätt för gods, torde goda resultat i många fall kunna uppnås. Många enskilda järnvägar i Sverige och utlandet och många utländska statsbaneföretag ha också utvidgat sitt verksamhetsområde till att omfatta jämväl viss landsvägsbefordran genom motortrafik i egen regi eller genom dotterbolag, aktieinnehav i formellt självständiga biltransportföretag, inkomstgaranti eller direkt subvention. Även de svenska statsbanorna ha redan etablerat samverkan med olika bilföretag. Järnvägsstyrelsen synes emellertid i förevarande hänseende hava ojämförligt mer begränsade möjligheter än vad som skulle tillkomma ett enskilt storföretag. Styrelsen torde nämligen knappast ha befo-genhet att ingå som aktieägare eller eljest placera medel i sådana företag för landsvägstransport, som här i fråga. Dylikt tillstånd synes emellertid böra av statsmakterna lämnas.

Uteslutet synes ej heller vara, att, med hänsyn till bilkonkurrensen, bestämmelserna i för järnvägarna gällande trafikstadga böra ändras i sådan riktning, att järnvägarna erhålla större frihet vid avgiftsberäkningar än vad nu är fallet.

Ej minst med hänsyn till handelsbalansen synes det slutligen angeläget, att allt, vad som kan göras för att ersätta det utländska bilbränslet med inhemskt, utan dröjsmål göres.

Läget för det stora flertalet av landets privata järnvägar är redan sådant, att vad som från statsmakternas sida skall göras i denna fråga, måste ske utan onödig tidspillan. Landets handelsbalans för närvarande manar även till *snara* restriktiva åtgärder mot sådan bil- och bensinim-

port, som ur landets synpunkt icke kan anses behöfelig. Här ovan ifrågasatt utredning bör därför snarast möjligt igångsättas och så bedrivas, att förslag i ärendet kan föreläggas 1933 års riksdag.

Motionären har slutligen framhållit, att vissa åtgärder syntes kunna vidtagas utan avvaktande av den föreslagna utredningen. Redan ovan hade ifrågasatts omedelbart tillskapande av särskilda trafiknämnder vid länsstyrelsernas sida vid handläggningen av framställningar om trafiktillstånd. Vidare syntes med fördel länsstyrelserna utan dröjsmål böra erhålla direktiv att vid meddelande av trafiktillstånd iakttaga återhållsamhet och icke bifalla andra framställningar än som kunde anses motiverat med hänsyn till ett mera allmänt kännbart behov. Lämpligt syntes vidare vara, att i avvaktan på resultatet av den ifrågasatta utredningen och statsmakternas beslut i anledning därav inga nya trafiktillstånd lämnades med alltför lång giltighet.

I ovanberörda *motion II: 316* har — efter en redogörelse för den pågående försämringen i de enskilda järnvägarnas ekonomiska ställning, med siffermässig belysning av innebörden av denna försämring — särskilt framhållits, att järnvägsekonomiens försvagande genom intrång från biltrafiken måste, om den fortginge i samma takt som hittills, få ett vittgående inflytande på järnvägarnas möjligheter att för sådana långväga transporter, som icke kunde anförtros åt biltrafiken, erbjuda så låga frakter, som ur näringslivets synpunkt vore angeläget.

I ovanberörda *motion I: 63* framhållas vissa synpunkter, som enligt motionärens uppfattning böra beaktas vid en undersökning rörande trafikförhållandena i landet, samt betonas, att fullständig klarhet i denna fråga icke kan vinnas, därest utredningen skulle begränsas till transportväsendet till lands, ty även sjöfartens intressen borde tillgodoses. Motionären har särskilt framhållit, att statens järnvägar i konkurrenssyfte mot sjöfarten nedsatt sina fraktsatser under självkostnadspris och alltså dreve en rent förlustbringande verksamhet för att tillgodogöra sig godstransporter, som tidigare utförts av kust- och kanalbåtar.

I anledning av motionerna II: 315 och 316 hava genom andra kammarens tredje tillfälliga utskott, till vilket desamma såsom ovan nämnts först remitterats, yttranden införskaffats dels från järnvägsstyrelsen, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, svenska järnvägsföreningen, svenska vägstyrelsernas förbund, svenska järnvägsmannaförbundets styrelse, svenska transportarbetareförbundet, Sveriges trafikbilägares riksförbund och Sveriges omnibusägares riksförbund över båda motionerna, dels ock av Sveriges allmänna sjöfartsförening, Sveriges rederiförening och svenska hamnförbundet över motionen II: 315.

Vidare hava till det tillfälliga utskottet inkommit yttranden i ärendet från lasttrafikbilägarnas riksförbund, kanalflottans rederiförening och Göteborgs speditörsförening.

Järnvägsstyrelsen anför i huvudsak följande:

Det torde numera få anses vara allmänt känt och vittnat, att de allvarliga farhågor rörande särskilt de samhällsekonomiska konsekvenserna av motortrafikens brådstörtade utveckling, vilka redan för länge sedan uttalats från järnvägarnas sida, visat sig vara mera välgrundade, än mången kanske i det längsta velat tro. Kravet på en ingående och allsidig utredning i syfte att ernå en nationalekonomiskt förnuftig och företagsmässigt rimlig reglering av förhållandet mellan automobiltrafiken och den i varje fall nödvändiga järnvägstrafiken har också vunnit en tidigare oanad styrka och anslutning. Samtidigt har det emellertid — under världskrisens tryck — blivit klart, att man icke kan i lugn avvakta resultatet av en sådan — hur den än inriktas — med nödvändighet mycket tidskrävande utredning. För såvitt ej svårersättliga värden skola i onödan spolieras, och nationen komma att tyngas av följderna av ett länge och långt drivet transportekonomiskt slöseri, krävas ovillkorligen jämväl åtgärder av mer omedelbar verkan. I förenämnda skrivelse den 9 februari 1931 har styrelsen sökt visa, att betydande förbättringar och verkningar till förnuftig reglering av konkurrensförhållandet kunna ernås redan inom ramen för nuvarande författningsbestämmelser. De åtgärder, av i huvudsak administrativ natur, vilka enligt styrelsens uppfattning ligga närmast till hands, bottna i fullständigare och mera preciserade direktiv för en länsstyrelsernas prövning och lämnande av trafiktillstånd åt biltransportföretag, liksom för järnvägarna alltid gällt rigorösa bestämmelser för koncessionsgivning.

Styrelsen vill beträffande ett mera än nu vårdat tillståndsgivningsförfarande framföra följande synpunkter.

1. Då länstrafik för godsbefordran till sina verkningar är eller kan bli i mångt och mycket likvärdig med linjetrafik, bör det förfarings-sätt, som under de senare åren utbildats i fråga om den senare, i huvudsak tillämpas jämväl beträffande den förra.

2. Ett villkor för att en sådan ordning skall vara möjlig torde vara, att länsstyrelserna beredas rådgivande hjälp av för ändamålet inrättade trafiknämnder, bestående av representanter för det allmänna, för trafikanterna och för olika slag av trafikföretag.

3. Såsom villkor för trafiktillstånd bör gälla, dels att behövligheten och lämpligheten av trafiken är ådagalagd, dels att vederbörande kan förete vederhäftiga trafik- och driftskostnadsberäkningar, möjliggörande ett bedömande av företagets ekonomiska förutsättningar.

4. I fråga om länstrafik, särskilt för godsbefordran, bör tillses, att tillstånd ej lämnas för större trafikområde än nödigt.

5. Länsstyrelserna böra icke utan noggrann prövning, som gällde det ny tillståndsfråga, förnya personliga trafiktillstånd, särskilt för länstrafik, genom överflyttning på annan person. — Trafiktillstånd förfalla som bekant ofta genom dödsfall, konkurser, förlust av fordon och andra skäl, och en skärpning av fordringarna för medgivande av sådan överflyttning synes vara en god väg att i rationaliserings- och begränsningssyfte minska de konkurrerande företagens antal.

6. För användning i yrkesmässig trafik bör i regel ej godkännas motorfordon, som är anskaffat för eller har sin huvudsakliga användning för industriföretags, handelsföretags, jordbruksföretags o. s. v. egna transporter.

7. I avvaktan på händelsernas vidare utveckling böra länsstyrelserna tillsvidare icke lämna trafiktillstånd, vare sig för linje- eller länstrafik längre än för ett år i taget. Härigenom skulle bland annat förhindras okloka kapitalinvesteringar, grundade på kalkylerade affärsresultat på längre sikt.

Ovanstående gäller beviljandet av trafiktillstånd. Av nästan lika stor betydelse är emellertid att ett effektivt övervakande av givna trafikförordningars efterlevnad kommer till stånd. Att i detta hänseende för närvarande är mindre väl beställt torde vara känt och vittnat. Järnvägsstyrelsen kan inskränka sig till att citera ett uttalande från initierat håll i senaste numret av tidskriften *Bilekonomi* (1932:3). Det yttras där i en artikel om »lastvagnsringarnas överbelastning» följande:

»Det är allmänt känt och ofta påtalat, att de flesta lastbilägare hittills överbelastat sina vagnar för att få största möjliga vinst av rörelsen, liksom att de av samma orsak hålla högre fart än som är lämpligt och tillåtet.»

Det torde vara uppenbart, att en sådan praxis, som här påtalats, är förkastlig icke blott med hänsyn till bilägarnas eget verkliga intresse, vilken fråga närmast beröres i nyssnämnda artikel, utan jämväl från trafiksäkerhets-, vägslitnings- och allmän konkurrenssynpunkt. Det är följaktligen av största vikt, att

8. Länsstyrelserna tillhandahållas nödiga penninganslag — vilka väl böra kunna utgå av bilskattemedel — för hållande av särskild för regelbunden tjänstgöring avsedd trafikpolis till effektivt övervakande av motorfordonsförordningens rätta efterlevnad.

Att en sådan övervakning kommer till stånd torde vara av intresse icke minst för de tillståndsinnehavare, som själva söka ställa sig till efter rättelse gällande författningsbestämmelser, men vilkas tillvaro hotas genom konkurrensen från landsvägarnas mindre lojala element.

Här berörda — och jämväl en hel del ytterligare — åtgärder torde kunna genomföras inom nuvarande författningsbestämmelsers ram, med stöd av vad man väl känner om förhållandena — och mera allmänt erkännes böra sträva till att ernå — samt alltså utan någon vidlyftigare utredning. De normerande föreskrifter rörande tillståndsgivning m. m. samt övervakandet av gällande bestämmelsers efterlevnad torde lämpligt och enkelt kunna utarbetas inom kommunikationsdepartementet, eventuellt med biträde av någon tillkallad sakkunnig.

De utredningar, mot vilka motionerna syfta, skulle däremot få en väsentligt vidare uppgift, nämligen att uppgöra förslag till sådana ändringar och utvidgningar av gällande författningsbestämmelser, som erfordras för en förnuftig reglering av förhållandet mellan olika transportmedel. Styrelsen vill härvidlag icke fördölja sin starka tvekan inför frågan, huruvida en så omfattande utredning som den ifrågasatta kan vara praktiskt utförbar och lända till något effektivt resultat. Visst torde allmän enighet vara uppnådd därom, att kraftiga åtgärder till vinnande av en samhälleligt god kommunikationshushållning äro av nöden, men härmed följer emellertid ingalunda, att den allmänna opinionen kan vinnas för så radikala mått och steg, som sannolikt komma att visa sig erforderliga för en varaktig bättring av missförhållandet mellan den överdimensionerade transportapparaten och det samlade behovet av transportarbete att utföras.

Måhända erfordras mer påtagliga bevis för den nationalekonomiska ohållbarheten i nuvarande tillstånd, än dem som kunna hämtas exempelvis ur riksgäldskontorets ständigt återkommande meddelanden rörande den eller den enskilda järnvägens insolvens, eller ur underrättelsen att persontrafiken å någon obetydlig järnväg kommer att inställas eller en järnväg helt nedläggas. Förlusterna för staten ha ej framträtt så tydligt tack vare manipulationerna med fonden för statsskuldens amortering, och det överväldigande flertalet järnvägar uppehålla ju ännu trafiken i full omfattning och mot tvångspressade låga taxor, och sker detta utan att kommunerna — åtminstone i allmänhet — drabbas av några direkta kostnader. Vad statens järnvägar beträffar, har först på sista tiden en stor last återigen börjat falla på skattebetalarna. Landet har likaledes ända till på sista tiden haft en fördelaktig utländsk handelsbalans. Allmänheten kan under sådana förhållanden knappast ha fått någon klarhet rörande de verkliga kostnaderna för det nya och bekväma, ofta visserligen för individens del billigare men för samhället otvivelaktigt dyra transportmedlet.

Tanken att genom en utredning få realiserade vissa önskemål rörande ett bättre och rättvisare avvägande mellan skyldigheter och rättigheter, som desamma framföras i motionerna, kan järnvägsstyrelsen emellertid helt biträda, och har styrelsen ej heller funnit anledning till någon erinran mot motionärernas motivering av de föreslagna åtgärderna. Därjämte ligger det givetvis nära till hands att genom en utredning söka vinna klarhet beträffande den viktiga frågan, huru samhällets kostnader för den för närvarande starkt överdimensionerade transportapparaten lämpligast skola kunna nedbringas. Erforderliga inskränkningar få därvid tydligen icke uteslutande eller kanske ens huvudsakligen gå ut över det nya transportmedlet. I den mån de gamla transportföretagen icke längre motsvara tidens krav och de nya kunna på ett tillfredsställande sätt övertaga samtliga transportuppgifter, böra de förra givetvis få vika och nedläggas. Att bibehålla båda slagen av företag i en företagsmässigt oftast ekonomisk osund tävlan kan tydligen icke vara förenligt med en god allmän hushållning eller i övrigt riktigt och rätt. Styrelsen lägger emellertid, såsom av vad här ovan anförts torde väl framgå, för sin del tillsvidare huvudvikten vid ett värdat tillståndsgivningsförfarande samt vid fullgoda trafikstadgebestämmelser och deras rätta efterlevnad av alla berörda företagare i den allmänna samfärdselns tjänst.

Däremot anser sig styrelsen, åtminstone för närvarande, icke kunna förvänta något praktiskt värdefullt resultat av ett försök att utredningsvis lösa den på vissa håll lancerade frågan om en tvångsvis ordnad fördelning av den i landet och dess olika delar och punkter förefintliga transportmängden på de olika slagen av transportföretag till lands och till sjöss. De skilda företagsgruppernas hävdvunna förutsättningar för och metoder i sin verksamhet äro allt för olika för att något dylikt skall kunna uppnås, och för såvitt en ur behovssynpunkt saklig och ur ekonomisk synpunkt noggrann prövning föregått utlämnandet av koncessioner och trafiktillstånd, lär väl ej heller konkurrensen dem emellan, förd i affärsmässigt jämbördig funktionsfrihet, kunna vara av ondo, utan snarare väl med hänsyn till det allmänna näringslivet, vilket transportföretagen äro till för att tjäna, av samhällelig nytta.

På grund av vad sålunda anförts får järnvägsstyrelsen för sin del *dels*

förorda, att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om vidtagande av omedelbara åtgärder i syfte att få till stånd ett mera omvärdat tillståndsgivningsförfarande samt ett noggrannare övervakande av gällande trafikförordningars rätta efterlevnad, dels uttala, att styrelsen icke finner sig böra resa någon erinran emot föranstaltandet av en utredning i och för åstadkommande av sådana ändringar i gällande författningar, som erfordras för att, till förebyggande av en osund konkurrens mellan olika slag av för allmän trafik upplätta samfärdsmedel, ernå ett såvitt möjligt rättvist avvägande av företagen påvilande rättigheter och skyldigheter.

Vid en sådan utredning bör då eventuellt också tagas i övervägande, huru förenämnda beskärning av den befintliga samlade transportorganisationen lämpligen skall åvägbringas.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens yttrande är av följande innehåll:

Efter det sammanträde, som år 1927 hölls på initiativ av dåvarande chefen för kommunikationsdepartementet angående de olika trafikslagens förhållanden, hava i frågan vidtagits de åtgärder, att en kungörelse utfärdats den 4 september 1929 angående bidrag till kostnaderna för säkerhetsanordningar vid järnvägskorsningar, att ny motorfordonsförordning utfärdats den 20 juni 1930 samt att en del av vägghållningsbördan överflyttats på automobiltrafiken, varjämte de s. k. järnvägsekonomsakkunniga framlagt vissa förslag.

De enskilda järnvägarnas för det närvarande allvarsamt betryckta läge lär hava förorsakats dels av automobiltrafikens utomordentliga stegring, dels av de senaste årens depression inom näringslivet, dels ock av den lönestegring på arbetsmarknaden, som för alla ordnade företag ofrånkomligt tillhört tiden, varjämte den för samtrafik tillämpade nya godstaxan och de ändrade bestämmelserna för samtrafik torde hava bidragit i måhända ej ringa grad. Järnvägarna hava för sin del sökt genom rationaliseringsåtgärder lämpa sig efter den nya situationen och torde hava i dylikt avseende åstadkommit betydande resultat. Det är visserligen att hoppas, att ytterligare förbättringar skola visa sig möjliga på denna väg, vilket emellertid icke utesluter stödande av järnvägarna genom sådana åtgärder från myndigheterna, som kunna anses berättigade.

Vidkommande de allmänna principer, som i fråga om järnvägs- och automobiltrafiken ansetts böra beaktas, har särskilt framhållits, att de rättigheter och skyldigheter, varunder järnvägs- och bilföretagen arbeta, böra göras så likvärdiga som möjligt, i sammanhang varmed har ansetts, att automobiltrafiken bör i större omfattning övertaga kostnaderna för vägghållningen. I sådant avseende erinrar styrelsen därom, att vid innevarande riksdag föreslagits höjning av bilbeskattningen, så att med tillhjälp därav automobilskattmedlen skulle höjas från beräknade 60 miljoner kronor för budgetåret 1931/1932 till 80 miljoner för budgetåret 1932/1933.

Dylik åtgärd, varigenom automobiltrafikens deltagande i kostnaderna för vägarnas förbättring och underhåll ökas, synes styrelsen vara ett verksamt medel att i avseende på de olika trafikslagens omkostnader för banan och för landsvägen åstadkomma större rättvisa, likställighet och sundhet i tävlan om trafiken.

Från praktisk synpunkt har särskilt framhållits den billiga transport av massgods, som järnvägarna ombesörja. I denna den för näringarna

viktigaste funktionen skulle järnvägarna väl icke kunna ens tänkas ersätta av bilar annat än i samband med oöverkomliga kapitalutlägg, som skulle omfatta icke endast anskaffning av erforderliga fordon utan även en förstärkning och utbyggnad av landsvägsnätet av helt andra mått än enligt hittillsvarande föreställningar.

Bland önskemål, som från olika håll framställts i järnvägarnas intresse, kunna bland andra framhållas följande. Den yrkesmässiga automobiltrafiken bör få bära alla med densamma förbundna kostnader. Särskilt tillstånden till s. k. länstrafik böra medgivnas med större försiktighet. Överskridandet av lastbilarnas tillåtna belastning och hastighet bör, även i trafiksäkerhetens intresse och med hänsyn till skadlig åverkan på vägarna, verksamt beivras. Bestämmelser om arbetstiden böra vara sådana, att de ej särskilt gynna bilföretagen, lika väl som dylika bestämmelser böra vara av beskaffenhet att bättre tillgodose trafiksäkerheten. Effektivt övervakande bör ske över att dylika bestämmelser efterlevas, och kontrollkostnaden bör bäras av biltrafiken. Den, som söker tillstånd till att bedriva yrkesmässig biltrafik, bör visa, att han är verklig ägare till bilarna i företaget. Även har ifrågasatts möjlighet för järnvägarna till friare prissättning i konkurrensen med bilarna, liksom särskild rätt för järnvägarna till sådana bilföretag, som avse utkörning och avhämtning av trafikanternas gods.

Vad åter beträffar den yrkesmässiga biltrafiken, hava uttalanden i konkurrensfrågan mindre förekommit från detta håll, som naturligt är, då det är järnvägarnas betryckta läge, som närmast framkallat krav på åtgärder till deras förmån.

Vidare vill styrelsen erinra om följande, som av föredragande departementschefen beträffande konkurrensen mellan olika trafikslag anförts i Kungl. Maj:ts proposition nr 121 till 1930 års riksdag med förslag till motorfordonsförordning:

»Det aktuella spørsmålet om automobiltrafikens, enkannerligen linjetrafikens, konkurrens med järnvägar och andra trafikföretag har av de sakkunniga gjorts till föremål för en omfattande utredning. Denna utredning, beträffande vilken jag får hänvisa till betänkandet, har resulterat i, att de sakkunniga i stort sett icke ansett sig böra — utöver vad redan nämnts — föreslå någon ändring i nu gällande bestämmelser för prövning av tillstånd till yrkesmässig automobiltrafik. Dessa synas enligt de sakkunnigas mening vara tillräckliga för att åstadkomma en rationell och ändamålsenlig reglering av nämnda trafik utan förfång för redan förefintlig järnvägs- eller annan trafik. Att missförhållanden, som haft menliga påföljder särskilt för järnvägarna, det oaktat uppstått, anse de sakkunniga huvudsakligen vara att tillskriva, att de principer, varåt uttryck givits i motorfordonsförordningen ävensom i de lagstiftande myndigheternas vid förordningens tillkomst gjorda uttalanden, icke under de första åren efter författningens ikraftträdande i praktiken vunno behörigt beaktande. Härutinnan torde emellertid, framhålla de sakkunniga, under de senaste åren en betydande förändring hava ägt rum. De sakkunnigas uppfattning i denna fråga, mot vilken det stora flertalet myndigheter icke haft något att erinra, vill jag ansluta mig till och kan förty icke biträda av järnvägsväsendets representant bland de sakkunniga reservationsvis framställda förslag till reglering av konkurrensen mellan olika trafikföretag.»

Å andra sidan hava riksdagens revisorer i sin senaste berättelse angå-

ende riksgäldskontoret framhållit önskvärdheten av en undersökning angående reglering av konkurrensförhållandet mellan järnvägs- och automobiltrafiken.

Utöver vad som redan från olika håll anförts och föreslagits i föreliggande spørsmål, är väg- och vattenbyggnadsstyrelsen för sin del ej i stånd att framlägga några nya uppslag; men vad som hittills förekommit i ämnet synes styrelsen vara tillräckligt för att icke avstyrka den föreslagna utredningen om förhållandet mellan järnvägs- och automobiltrafiken, särskilt med hänsyn till möjligheten av ytterligare försämring i järnvägarnas redan förut svåra läge.

Vidkommande slutligen den föreslagna åtgärden med inrättande av trafiknämnder i samarbete med länsstyrelserna vid dessas prövningar av undersökningar om tillstånd till läns- och linjetrafik, kan väg- och vattenbyggnadsstyrelsen icke biträda detta förslag, då styrelsen håller före, att som berättigad ansedd återhållsamhet vid beviljandet av dylika tillstånd bör kunna därförutan iakttagas av länsstyrelserna.

Svenska järnvägsföreningen har, under hänvisning till sin i ämnet den 12 december 1931 senast till Kungl. Maj:t avgivna skrivelse, tillstyrkt bifall till motionerna, vilka av föreningen betecknats såsom till sitt syfte helt överensstämmande med vad föreningen tidigare hemställt.

Svenska vägstyrelsernas förbund anför följande:

Förhållandet mellan vägtrafik å ena sidan samt järnvägs- och sjötrafik å den andra sidan är en fråga av så oerhört stor ekonomisk betydelse, att allt som kan göras för att snarast få förhållandet dem emellan på ett tillfredsställande sätt reglerat också utan tidsutdräkt bör utföras. Frågan är emellertid i hög grad komplicerad. Det gäller å ena sidan att icke de fördelar i fråga om billiga taxor och snabbare och bättre tillgodosedd trafik, som nu på senare år uppnåtts för den trafikerande allmänheten och för såväl producenter som konsumenter, genom restriktiva åtgärder spolieras, men å den andra att icke genom osund konkurrens sådana företag bringas på fall, där det allmänna genom tidigare insatser i hög grad är ekonomiskt engagerat, och där alltså dessa insatser stå på spel.

Trafiken har under de senaste årtiondena revolutionerats genom motortrafiken. Att blunda för detta faktum går icke, och lika säkert är att det är omöjligt att genom alltför rigorösa tvångsåtgärder hindra dess alltfortskridande utveckling.

Utän överdrift torde kunna sägas att järnvägarna genom sin brist på förståelse för det nyaste kommunikationsmedlet och sin brist på nödig anpassning och tillmötesgående mot allmänheten verksamt bidragit till de nuvarande svåra förhållandena. Denna brist på anpassning i långt tidigare skede är förklarlig med hänsyn till den dominerande ställning järnvägarna alltifrån sin början kommo att intaga. Å andra sidan torde det nu icke vara varken möjligt eller lämpligt att ens försöka bromsa den utveckling, som övetydbart i många fall varit till allmänhetens fromma. Men det är lika nödvändigt att vissa gränser utstakas, inom vilka de olika trafikmedlen var för sig få arbeta och utveckla sig. Det gäller sålunda att genom förståndiga och praktiska åtgärder utnyttja och utveckla de fördelar, som de olika kommunikationsmedlen var för sig ovedersägligen besitta, och att i stället för konkurrens i möjligaste mån åstadkomma samarbete.

Härvid torde taxefrågan för såväl järnvägar som bussar och lastbilar spela den största rollen. En revision av nu gällande järnvägstaxor i samtrafik järnvägar emellan torde vara nödvändig och en utveckling i riktning mot en fullständig samtrafik mellan järnvägar och bussar och lastbilar på koncessionerade linjer skulle sannolikt lända alla parter till nytta. Samtidigt är det emellertid också av vikt att ej ensidigt det ena eller andra trafikmedlet åläggas tyngande skyldigheter beträffande arbetstid, säkerhetsåtgärder m. m., utan att full rättvisa här skipas åt båda hållen.

Ett undertryckande av t. ex. lastbilstrafik även på långlinjer är otänkbart enligt förbundets mening, då dylik hittills visat sig vara till den allra största fördel såväl för jordbruket som för ute i landet belägna mindre industrier. Det torde emellertid vara ofrånkomligt att vissa reglerande bestämmelser införas om bilars skyldighet att jämväl taga returfrakter av t. ex. emballage o. d., så att de ej kunna skada järnvägarna genom att blott taga det bästa och den bäst betalda frakten, lämnande åt de senare att ombesörja den besvärligaste och kanske sämst betalda. Beträffande omnibuslinjer böra dessa ordnas så att de på längre sträckor om möjligt tillföra järnvägarna trafik i stället för att konkurrera. Men här hänger också mycket på järnvägarna själva. Dessa måste förenkla, förbilliga och rationalisera sin trafik framför allt så att turerna bli tätare och med lämpliga tidtabeller samt tågsätten lättare och följaktligen billigare i drift. En förbättring i detta avseende pågår dock för närvarande och bör på allt sätt understödjas. Utan tvivel häftar vid järnvägarna i regel även i många fall en onödigt stor och tung organisation. Denna är nog ofta en följd av alltför stränga allmänna bestämmelser i fråga om en del detaljer. I den mån så är fallet bör detta kunna mildras.

Ett försiktigt prövande av frågor om tillstånd till såväl linjetrafik som omnibusstrafik är av nöden påkallat. I varje sådant fall måste dock noga trafikanternas intressen bevakas, ty det måste vara dessa som i sista hand bli avgörande.

I fråga om lastbilstrafiken synes det vara rimligt att jämväl släpvnagnar beläggas med skatt, varjämte ett övervakande av att hastighetsbestämmelserna följas är oundgängligen nödvändigt. En noggrann kontroll över landsvägstrafiken genom t. ex. vägpoliser torde inom en snar framtid bli nödvändig.

Att lastbilar och omnibussar hittills icke fått bära tillräckligt stor andel av de kostnader för fördyrat vägunderhåll, som de förorsaka, är obestridligt, och det bör därför tagas under övervägande, om icke beskattningen av desamma borde i rimlig grad höjas. Från vägstyrelsernas sida måste föreligga ett starkt intresse av att den slitning av vägbanan, som genom en livlig buss- och lastbilstrafik uppstår, icke drabbar vägdistriktet i alltför hög grad, men å andra sidan måste också behjärtas trafikanternas intressen så att dessas transporter och möjligheter för en snabb och bekväm persontrafik blir på bästa och billigaste sätt ordnad.

Då i de båda motionerna påyrkas en ingående utredning av vilka åtgärder, som kunna vidtagas »för ernående av en ur nationalekonomisk synpunkt sund reglering av förhållandet emellan biltrafiken å ena sidan och övriga kommunikationsföretag å den andra», synes det förbundet onödigt att på detta stadium av frågan gå mera in i detalj av problemets alla frågor. Den påyrkade utredningen är emellertid ovedersägligen av den vikt och betydelse — ej minst från vägdistriktets sida — att förbundet

på det kraftigaste vill tillstyrka densamma. Det bör emellertid framhållas, att denna utredning bör bedrivas i skyndsammaste tempo och att, då densamma kommer till stånd, till utredningsmän väljas personer, som ha möjlighet att ägna sina krafter och sin tid åt uppdraget i möjligaste mån så att ej detta drabbas av alltför många och långa avbrott.

Svenska järnvägsmannaförbundets styrelse har, under framhållande att den rådande oreglerade konkurrensen mellan bil- och järnvägstrafik berett personalen vid de enskilda järnvägarna betydande svårigheter, förordnat en utredning i ämnet.

Svenska transportarbetareförbundet framhåller följande:

Sedan ett antal år har en mördande konkurrens bedrivits mellan motorfordons- och järnvägstrafik samt mellan dessa och sjöfarten. Därvid hava ofta tillgripits åtgärder, vilka icke kunna betecknas såsom lojala, utan mera avsedda att skada motparten. Förbundets medlemmar ha härigenom många gånger tillfogats ekonomiska skador och andra fackliga svårigheter. Motorfordonsägare åtaga sig ofta långväga transporter till ruinerande priser. Järnvägarna och i all synnerhet statens järnvägar ha i konkurrensen med sjöfarten mycket ofta nedsatt sina frakter under självkostnadspris, varigenom betydande rubbningar åstadkommits på dessa arbetsområden. Även andra missförhållanden kunna påvisas i samband med dessa oreglerade förhållanden. Motionären herr Lundquist påpekar den långa och i många fall obegränsade arbetstiden som presteras av motorfordonsförare. Vi vilja intyga att så är förhållandet. Även där man på längre sträckor medsänder tvenne chaufförer att tura om vid ratten, är det uppenbart att ingen verklig vila kan givas den icke tjänstgörande.

Vid överläggningar rörande dessa frågor har Svenska transportarbetareförbundets styrelse kommit till insikt om att ingen verkligt genomgripande ändring kan åstadkommas på berörda områden, utan att den föregås av en grundlig undersökning av alla hithörande förhållanden.

Svenska transportarbetareförbundets förtroendemannan herr Charles Lindley har därför i riksdagens första kammare väckt en motion nr 63, vari han påyrkar tillsättande av en större representativ undersökningskommission för att verkställa en förutsättningslös undersökning och att kommissionen bemyndigas att inkalla vittnen samt infordra alla handlingar och räkenskaper som kunna anses erforderliga.

Förbundsstyrelsen anser sig emellertid sakna anledning att ingå i prövning av herrar Lundquists och Lefflers motiveringar, men då deras yrkanden i stort sett sammanfaller med den av herr Lindley i första kammaren väckta motionen, anse vi oss böra uttala en stark anslutning till kravet på en grundlig undersökning av en kommission utrustad med obegränsad utredningsfullmakt.

Sveriges trafikbilägares riksförbund anför huvudsakligen följande:

Båda de nu väckta motionerna synas oss tillkomna för att i viss mån tillmötesgå järnvägsintressen och för att genom lagbestämmelser och pålagor på automobilismen söka befria järnvägarna från den besvärande konkurrens, det nyare transportmedlet biltrafiken bjuder.

Vid behandlingen av dessa motioner måste, synes oss, emellertid denna åsikt helt frångås och syftet ändras därhän att man önskar ordna landets kommunikationsväsende så, att de *olika* trafikmedlens drift och förvalt-

ning kommer att rationaliseras därhän att varje trafikmedel må komma till användning vid de transporter, för vilka det är ändamålsenligt och mest lämpligt. Man måste utgå ifrån att samhället och näringslivet ej kan avvara någotdera och att dessa således måste komplettera varandra.

Att senare tiders utveckling medfört ändrade förhållanden i sådan omfattning att automobilens framträdande på transportmarknaden rubbat äldre trafikföretags existensförhållande, samt t. o. m. äventyrat dessa, får ej föranleda till den ensidiga uppfattningen, att dessa äldre trafikföretag och det i dem investerade kapitalet till vad pris som helst skall bibehållas och förräntas.

Att skjuta skulden helt över på den i utveckling stadda automobiltrafiken för de förluster, som till följd av utvecklingens gång säkerligen nu bliva oundvikliga för andra trafikmedel, är en felaktighet.

Statsmakternas hitintills passiva hållning till detta problem är ensamt orsaken till det kaos, i vilket hela vårt transportväsende för närvarande råkat och vilket nu äventyrar det hela. Så mycket ivrigare måste man instämma i motionärernas framställning om skyndsamma åtgärders vidtagande. Denna utredning måste först klargöra lämpligaste åtgärder för ordnandet av de olika trafikmedlens inbördes förhållanden. Det är nämligen ej enbart järnvägarna och sjöfarten som stå inför ett hotande ekonomiskt sammanbrott. Även biltrafiken befinner sig i samma prekära situation, vilket nationalekonomiskt sett är lika olyckligt, då i biltrafiken redan nu är investerat långt större kapital och flera personer inom densamma sysselsättes än vad som är förhållandet inom *båda* de övriga trafikmedlen tillsammans.

icke heller får man ensidigt betrakta last- och omnibustrafiken och taga enbart dess verkningar som utgångspunkt för en utredning, utan automobiltrafiken i dess helhet. Fastän kanske dessa kategoriers verksamhet f. n. är den vid ett hastigt påseende mest i ögonen fallande, inverkar kraftigt även den utbredda persontrafiken med automobil i sådan omfattning, att även denna måste medtagas och utredas samtidigt. Att i samband därmed järnvägarnas och den inre sjöfartens förutsättningar och taxepolitik skall utredas torde vara självklart.

Mot motionärernas förmodan att man genom ökade skattepålagor, hastighetsbegränsningar och skärpt kontroll å biltrafiken skall kunna hämma dennas förutsättningar att stå sig i konkurrensen måste kraftigt reageras. Dylika åtgärder skulle minst sagt kunna betecknas som en tillbakagång i utvecklingen. De skatter, som redan nu uttagas av automobiltrafiken, torde mer än väl svara för vad staten som sådan av denna näring kan hava rätt att fordra. Varthän snäva hastighetsbestämmelser leda har, så länge personvagnarna bands av dylika, tydligt visats.

Inom automobilfabrikationen arbetas energiskt på förbättrade konstruktioner, möjliggörande mindre slitningar av material och vägar, samtidigt med möjliggörandet av ökad hastighet och lastförmåga utan något som helst riskerande av trafiksäkerheten. Då verkliga förhållandet är, att framkomstmöjligheter finnas utan annan risk än vad överträdelser av meningslösa lagbestämmelser innebär och vilka bestämmelser dess värre äro mot allmänhetens uppfattning, blir följden även för den mest ansvarskännande, att lagens bestämmelser ringaktas och åsidosättas.

Även måste förslaget att anordna särskild polis, finansierad av bilskattemedel, på det allvarligaste avrådas. Detta vore liktydigt med införande av en klasslag, vilken måste förutsätta, att motorförarna i sin

näringsutövning skulle vara så lagstridiga och så avsevärt skilja sig från övriga medborgare, att särskild poliskår enbart för deras del måste anordnas, i likhet med vad som skett för spritsmugglare o. dyl. Näringsen är ju dock med vederbörligt tillstånd i lag medgiven och lyckas man blott ordna vad man redan borde gjort, nämligen åstadkommande av ordnade förhållanden för trafikväsendet genom en ändamålsenlig lagstiftning möjliggörande trafikapparatens anpassning efter verkliga behovet, bortfaller största delen av de lagöverträdelser man nu beskärmar sig över.

Såsom ofrånkomliga åtgärder för åstadkommande av bättre ordnade förhållanden på kommunikationsområdet framhåller förbundet, med hänvisning till tidigare inlämnade och vid yttrandet fogade inlagor, däremot följande: *gemensamma överläggningar mellan myndigheterna och samtliga trafikmedlems företrädare för en allsidig och noggrann utredning samt omedelbart inrättande av trafiknämnder i varje län, vars yttrande i alla trafik- och vägfrågor av länsstyrelserna skola inhämtas.* Åstadkommandet av dylika trafiknämnder kan omedelbart verkställas utan inväntande av utredningens resultat, då samtliga trafikutövare i sina framställningar tidigare föreslagit denna åtgärd och förklarat sig beredda lämna sitt bistånd. Med dessa trafiknämnders biträde skall länsstyrelserna, enligt lagens bestämmelse, noggrant undersöka verkliga behovet vid inkomna ansökningar om trafikrättigheter, jämte sökandes förutsättningar och kompetens för uppdragets fullgörande. Vidare böra länsstyrelserna omedelbart förstärkas att ej genom utsläppandet av nya tillstånd försvåra läget under den tid utredningen pågår. Tillstånd att utöva yrkesmässig automobiltrafik skall endast utlämnas till rena yrkesföretag och ett stopp sättas för allt utövande av yrket som binäring, vilket hitintills endast lett till och orsakat framskapat av okynnestråfik.

Som ofrånkomlig åtgärd framstår även nödvändigheten av trafikstillståndens *reducering* till ett antal, överensstämmande med verkliga behovet. Detta överlämnas till av förbundet enligt bilagda inlagor föreslagna trafiknämnder.

Motorfordonsförordningens förtydligande är en nödvändighet beträffande såväl linjetrafik som även hämtningsrätten, returkörningar, stationsort och trafikråden, allt för såväl omnibus-, last- som persontrafik. Omöjliggörandet av all okontrollerbar trafik såsom uthyrandet av bil utan chaufför, körningars verkställande utan trafikstillstånd, men med stöd av kontrakt, måste tillrådas, såväl som skärpta straffbestämmelser mot all lagstridig trafik. Importen av såväl fordon som därtill hörande drifts- som andra förnödenheter bör även ägnas en noggrann utredning.

Med stöd av vad således anförts samt med hänvisning till skrivelser från förbundet till statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet av den 29 november 1930 samt till Kungl. Maj:t av den 14 december 1931 jämte järnvägsstyrelsens skrivelse till Kungl. Maj:t av den 9 februari 1931 hemställer förbundet, att utskottet måtte tillstyrka motionärernas yrkanden.

Den i förbundets yttrande omförmälda skrivelserna av den 29 november 1930 till chefen för kommunikationsdepartementet utmynnade i en hemställan om åtgärder för sådan ändring i motorfordonsförordningens bestämmelser rörande prövning av ansökan om trafikstillstånd, att härför

skulle utses trafiknämnder, i vilka utövare av yrkesmässig automobiltrafik borde vara representerade.

Sveriges omnibusägares riksförbund yttrar i huvudsak följande:

Riksförbundet ber först och främst att få framhålla, att omnibustrafiken på grund av sin speciella uppgift och sin av särskilda föreskrifter och förordningar reglerade och kontrollerade verksamhet i så många avseenden intar en från övrig motortrafik skiljaktig ställning, att vid en ifrågasatt utredning, som berör motortrafiken i sin helhet, hänsyn bör tagas till denna omnibustrafikens särställning. I de här berörda motionerna äro sålunda en hel del uttalanden, som beröra »biltrafiken», icke tillämpliga på omnibustrafiken.

Den av motionären¹ uppgivna siffran för järnvägarnas inkomstminskning till följd av bilkonkurrensen torde vara mycket otillförlitlig, i all synnerhet som så många andra omständigheter under senare år medverkat till denna inkomstminskning. Exempelvis kan påpekas, att enskilda järnvägar i södra Sverige i flera fall huvudsakligen ha tillkommit som transportmedel för betorna men numera, på grund av att betodlingen minskat i omfattning och sockerfabrikerna dessutom använda egna traktortåg för sina transporter, fått transportmängden katastrofalt nedsatt. Vidare har den allmänna depressionen även på transportväsendets område blivit synnerligen kännbar och måste menligt inverka även på järnvägarnas inkomster. Ehuru det icke råder något tvivel om, att järnvägarna blivit lidande på motortrafikens utveckling, vilken skulle kunna identifieras med teknikens framskapande av ett för trafikanten billigare och smidigare transportmedel, så är det likväl oberättigat att betrakta motortrafiken som en subventionerad inkräktare på järnvägens verksamhetsområde. Järnvägarnas nödläge torde i stället ha sin naturliga förklaring i deras åtminstone tidigare bristande anpassningsförmåga efter varierande trafikbehov, svårigheter på grund av snäva bestämmelser att ändra otidsenliga driftsmetoder och organisation. Endast i en grundlig revidering och omläggning av järnvägarnas organisation, innefattande lättnader i tariffier och åliggande skyldigheter, är ett varaktigt botemedel att finna, *ej* i en med konstlade medel genomförd begränsning av konkurrenternas rörelsefrihet.

På några håll kunna missförhållanden i konkurrensavseende visserligen ännu förekomma, men de torde numera utgöra undantag och ha oftast tillkommit innan den yrkesmässiga motortrafiken i tillräcklig grad stabiliserats och myndigheterna vunnit nödig erfarenhet i dessa ärendens handläggning. Beträffande nya trafiktillstånd, evad desamma gälla omnibustrafik, tror sig riksförbundet kunna bestämt hävda, att sådana numera lämnas endast där verkligt behov förefinnes, emedan länsstyrelserna jämlikt motorfordonsförordningen i dessa fall först infordra såväl därav berörda järnvägars som övriga kommunikationsföretags, lokala myndigheters och befolknings yttrande, varigenom alla intresserade parter få göra sig hörda.

Det är riksförbundet angeläget att på det bestämdaste få tillbakavisa den av motionären mot »bil- och bussägarna» utslungade generella beskyllningen för »snyltgästande». Beträffande omnibustrafiken har sålunda av motionären endast *ett* fall påvisats, vilket fall rör ett av statens

¹ Med uttrycket »motionären» synes i detta yttrande åsyftas i vissa fall motionen II: 315 i andra fall motionen II: 316.

järnvägar hos länsstyrelsen begärt förbud för en omnibusägare att köra fram på stationsplanen. Denna statens järnvägars framställning föranledde emellertid efter skedd utredning *icke* någon länsstyrelsens åtgärd. Att kalla en omnibusägarers inkörande och vändande med omnibus å stationsplan, för vilket K. B. ansett förbud icke kunna utfärdas, för »snyltgästeri» är betecknande för motionärens ensidiga och järnvägsmannebetonade syn på frågan.

Vad beträffar motortrafikens förhållande till vägväsendet vill riksförbundet instämna i önskvärdheten av att detta snarast blir föremål för en allsidig utredning. Vid en sådan torde det med all sannolikhet komma att visa sig, att de avgifter, som motortrafiken lämnar i form av fordons-, bensin- och gummiskatt, redan nu utgöra en skälig gottgörelse för motortrafikens utnyttjande av vägnätet, i det att dessa skatter icke blott täcka motortrafikens andel i vägunderhållet, utan även lämna ett rikligt bidrag till förbättringar och nybyggnader. De siffror för i vägunderhåll och vägbyggnader nedlagda medel jämförda med bilskattens belopp, som motionären efter civilingenjör Vretlind anför, äro i detta sammanhang absolut missvisande, eftersom de angiva klumpsummorna för tidsperioden 1906—1930, under vilken tid bilskatt dock utgått endast från och med år 1923. Riksförbundet kan därför ej underlåta att uttrycka sin förvåning över, att motionären i detta fall velat använda sig av en statistik, som måste verka rent vilseledande för den, som utan att vara insatt i verkliga förhållandena läser motionen. Att direkt jämföra bilskattemedlens belopp med hela årliga kostnaden för vägväsendet är heller icke någon rättvis bedömningsgrund, dels emedan av hela vägnätet sannolikt mer än hälften utgöres av vägar, som icke i nämnvärd grad beröras av motortrafik, dels emedan stora belopp av bilskattemedlen på grund av bristande sakkunskap inom allt för många väghållningsdistrikt bortplottras till ingen nytta. Ytterligare är att märka, att den influtna bilskatten visat en så stark ökning under senare år, att blott de senaste årens siffror kunna ge någon rättvis bild av vad motortrafiken lämnar och under den närmaste framtiden kommer att lämna såsom bidrag till vägnätets underhåll och utbyggande.

Motionären anför, att uraktlåtenhet att följa motorfordonsförordningens föreskrifter i fråga om maximilast och maximihastighet, vidare frihet från skyldigheten att åtaga sig mindre givande transporter samt en obegränsad arbetstid ge motortrafiken sådana möjligheter i förhållande till järnvägarna, att konkurrensen blir orättvis. Riksförbundet vill ånyo framhålla, att ingen av dessa omständigheter kan sägas vara tillämplig på omnibustrafiken. Denna bedrivs efter av myndigheterna fastställda turlistor, vilka skola följas såväl till antal som avgångs- och ankomsttider, och är personalens tjänstgöringstid såväl genom motorfordonsförordningen som befintliga kollektivavtal på ett betryggande sätt begränsad. Även beträffande vagnmaterialet är omnibustrafiken minutiöst kontrollerad genom fastställda mått för bussens in- och utvändiga dimensioner samt hjultryck ävensom genom årlig besiktning och kontrollbesiktning, när helst besiktningsman så påfordrar. Den obligatoriska försäkringen innebär betryggande ansvarsskyldighet gentemot allmänheten.

Motionären förordar inrättandet av en särskild trafikpolis för landsvägarna, vilken polis bör vara utrustad med sådana hjälpmedel, att nödig kontroll verkligen möjliggöres. Denna trafikpolis skulle bekostas av vägväsendet. Härtill får riksförbundet invända, att, bortsett från behovet av

en sådan polis, dess möjligheter trots alla tänkbara hjälpmedel ändå bleve alltför små att övervaka hela vägnätet för att rättfärdiga de betydande kostnader, som den skulle kräva. I stället för att använda bilskatten delvis till en sådan kontroll bör den oavkortad gå till vägväsendets förbättrande genom vägnars förstärkning och breddande, varigenom en hel del av nu nödvändiga inskränkningar i motortrafikens rörelsefrihet bleve överflödiga och behovet av polisuppsikt i samma mån mindre.

Motionären föreslår tillsättandet av en trafiknämnd vid varje länsstyrelse, vilken nämnd skulle utgöras av representanter för järnvägs-, sjöfarts- och redan befintliga motortrafikföretag och vilken skulle biträda vid beviljandet av nya trafiktillstånd. Riksförbundet får som sin mening anföra, att en sådan nämnd är obehövlig, eftersom länsstyrelserna redan nu jämlikt motorfordonsförordningens § 27 mom. 1 skall över ansökan om tillstånd till linjetrafik »ej mindre höra vägstyrelsen och polismyndigheten i orten samt järnvägsföretag eller annat trafikföretag, som beröres av den ifrågasatta trafiken, än även, om förhållandena därtill föranleda, vid utlyst sammanträde eller i annan lämplig ordning lämna vederbörande väghållningsskyldiga och andra, som ärendet kan angå, tillfälle att yttra sig.»

Motionären anser önskvärt att, vid eventuella nya pålagor för motortrafiken, »jordbrukare och trädgårdsmästare m. fl.», som av dessa pålagor komma att lida men i sin näringsutövning, skola restitutionsledes eller på annat sätt hållas skadeslösa. Riksförbundet måste helt taga avstånd från den princip, motionären här vill göra sig till tolk för. Går man in för att motortrafiken skall helt bestrida kostnaden för väghållningen, får naturligtvis ej något avkall göras på skyldigheten för den ena eller andra kategorien att deltaga härutinnan. Skulle så ske, komme ju en subventionering för vissa till stånd, vilket ju strider mot motionärens egen uppfattning.

Angående det ur nationalekonomisk synpunkt beklagliga faktum, att motorfordonen och deras drivmedel representera en ansenlig del av landets import, vill riksförbundet endast påpeka, att motortrafiken icke är helt beroende av denna import, vilken skulle kunna avsevärt minskas, eftersom det inom landet finnas möjligheter att framställa såväl fordon som drivmedel. Den inhemska tillverkningen av omnibussar har också numera en sådan omfattning, att den kan täcka större delen av nyanskaffningsbehovet. Vad angår det inhemska bränslet, motorspriten, har detta, som bekant genom lagstiftningsåtgärder hindrats från att bliva så allmänt använt som eljest kunde ha varit fallet. Det stora flertalet omnibussar drivas numera med bentyl, varuti ingår 25—50 procent inhemska motorsprit.

På grund av vad ovan anförts hemställer riksförbundet:

att hänsyn toges till, att omnibustrafiken redan är på tillfredsställande sätt reglerad och sålunda i förhållande till övriga transportmedel redan intager en kontrollerad särställning;

att den begärda utredningen av motortrafikens ställning i förhållande till övriga transportmedel, i vad denna utredning avser omnibustrafiken, icke måtte föregripas genom omedelbara åtgärder, vilkas nödvändighet eller berättigande icke ännu äro till sina konsekvenser eller berättigande tillräckligt utredda, samt

att frågan om bilskattemedlens tillräcklighet och i samband därmed frågan om bilskattemedlens användning på lämpligaste sätt snarast utredes.

Lasttrafikbilägarnas riksförbund hänvisar till sin i ärendet den 26 januari 1932 avgivna, i det föregående berörda skrivelse samt anför därutöver bland annat följande:

Av herr Lefflers motion framgår, att $\frac{2}{3}$ av järnvägens driftkostnader äro personallöner och endast $\frac{1}{3}$ utgöres av sakliga kostnader samt att lönekostnaderna ökats med 100 procent, under det att levnadskostnaderna enligt socialstyrelsens index ökats med allenast 58 procent.

Ställer man dessa siffror i samband med järnvägarnas taxesänkning och den rådande depressionen samt minskade sockerbets-, malm- och trävarutransporter, är det tydligt, att det verkar vilseledande, att järnvägarnas förluster och inkomstminskning är beroende på den ökade biltrafiken. I järnvägsstyrelsens skrivelse till Kungl. Maj:t den 9 februari 1931 uppgives att av 28,377 lastbilar 10,076 eller 36 procent voro i yrkesmässig länstrafik.

Byråchef A. Valsinger anförde vid trafikkonferensen den 23—25 maj 1927 bland annat, att »restriktiva bestämmelser i järnvägens intressen mot den yrkesmässiga trafiken komme att förlora i betydelse och bliva verkningslösa helt enkelt av det skäl, att anledningen till 'trafikflykten' från järnvägarna till landsvägarna endast till en obetydlig eller sannolikt försvinnande del är att tillskriva den yrkesmässiga trafiken, men till alldeles övervägande del motortrafiken över huvud taget, mot vars utveckling det torde vara fåfängt att uppställa några restriktiva bestämmelser».

Det är ganska förklarligt, att det stora antalet lastbilar i *icke* yrkesmässig trafik transportera stora mängder gods, som förut kördes med järnväg. Allmänheten kommer givetvis att utöka sin bilpark, om sådana förordningar fastställas, som försvåra användandet av yrkesbilar.

Herr Lundquist påpekar, att fem år förflutit sedan ovannämnda konferens avhölls men ingenting åtgjorts — med undantag för nya motorförordningens utförande — och att förhållandena sedan dess förvärrats.

Hade tillståndsgivande myndigheter redan då beaktat framförda önskemål om strängare iakttagande av behövlighet och lämplighet vid utlämnandet av *nya* trafikillstånd, skulle antagligen herrar Lundquists och Lefflers motioner nu icke framkommit.

Herr Lundquist anser, att det område, inom vilket bilen skulle äga rätt att köra, bör begränsas. Hur den svenska allmänheten kommer att ställa sig till en sådan lag, får väl framtiden utvisa, men det är väl föga troligt, att livsmedelsleverantörer och -förbrukare, exportfirmor, trädgårdsmästare, teatersällskap, handelsresande m. fl. skulle i varje särskilt fall kunna avvakta ansökan till länsstyrelsen om linjetrafikrättigheter för transport av deras gods dit de omedelbart behöva det.

Skulle en biltransporttaxa i lag kunna påbjudas, som i praktiken kunde tillämpas och respekteras, vore detta önskvärt.

Herr Lundquist skriver: »En sund utveckling kräver helt naturligt plats för det nya kommunikationsmedlet vid sidan av de äldre. Kommunikationsföretagen äro till för landets och näringslivets skull och icke omvänt. Järnvägarna kunna därför helt naturligt icke göra anspråk på att få stänga ute andra kommunikationsmedel, som visa sig kunna bättre än järnvägarna fylla ett visst trafikbehov.» Man vågar hoppas, att Kungl. Maj:t har samma syn på frågan, och, då en allsidig sakkunnig utredning borde kunna bringa närmare svar på detta stora problems lösning, instämmer förbundet i motionens yrkande om en skyndsam utredning.

Sveriges allmänna sjöfartsförening, som yttrat sig allenast över motionen II:315, anför följande:

Det under senare tid i hög grad skärpta konkurrensförhållandet mellan å ena sidan de landväga transportmedlen järnvägar och automobiler och å andra sidan sjöfarten föranledde på sin tid Sveriges allmänna sjöfartsförening att å dess ordinarie årsmöte den 19 april 1929 bringa frågan under offentlig diskussion. I det inledningsanförande, betitlat »Sjöfarten och de landväga transportmedlen», som vid angivna tillfälle hölls av hamndirektören i Malmö Gustaf Edlund, belystes närmare de olika kommunikationsmedlens insats i trafikarbetet och berördes i samband därmed åtskilliga sidor av det nyssnämnda konkurrensförhållandet. Huvudintresset vid ämnets behandling kom av naturliga skäl att knyta sig till den del, som avsåg statens järnvägars förhållande till sjöfarten. Rörande vad i sådant hänseende och i övrigt i detta ämne förekom, tillåter sig styrelsen hänvisa till ett vid yttrandet fogat särtryck av föreningens tidsskrift innefattande såväl det berörda anförandet som ock den därpå följande diskussionen.

Med stöd av vid nämnda årsmöte fattat beslut ingick sjöfartsföreningens styrelse — gemensamt med Sveriges redareförening — den 23 april 1929 till Kungl. Maj:t med skrivelse, däruti föreningarna — utgående från den framställning, som den 9 april 1929 till Kungl. Maj:t ingivits från Svenska hamnförbundet i fråga om föranstaltande av utredning snarast möjligt rörande konkurrensen i Sverige mellan järnvägarna och sjöfarten — framhöllo, hurusom genom den nämnda framställningen förts fram en fråga av direkt och utomordentligt stor betydelse för den svenska sjöfartsnäringen. Efter att närmare hava berört frågans behandling vid ovannämnda årsmöte sammanfattade föreningarna sina synpunkter på frågan sålunda:

»Redan Hamnförbundets förenämnda framställning giver vid handen, att här i själva verket föreligger ett synnerligen viktigt nationalekonomiskt spörsmål av mycket invecklad och svårlöst natur. Detta förhållande bestyrktes ytterligare i hög grad av vad vid mötet förekom. Föreningarna få därför i anslutning till Hamnförbundets framställning hemställa, det täcktes Eders Kungl. Maj:t låta verkställa en allsidig och ingående undersökning av det förevarande spörsmålet, i avvaktan varpå med den slutliga handläggningen av föreliggande förslag angående ny taxa för transporter å statens järnvägar torde böra få anstå.»

Vad av föreningarna sålunda hemstälts vann så till vida icke beaktande, som sedermera det åsyftade taxeförslaget i huvudsak genomförts utan att hava föregåtts av sådan särskild utredning, som av föreningarna begärts. Frågan om utredningens anordnande lärer för närvarande närmast vara beroende på yttrande av kommerskollegium.

Det lider enligt styrelsens åsikt intet tvivel därom, att de synpunkter, som legat till grund för styrelsens tidigare här ovan omförmälda åtgärd, under den tid, som därefter förflutit, ytterligare i hög grad accentuerats genom åtgärder från statens järnvägars sida. Den taxepolitik, som statens järnvägar sålunda alltfört tillämpar, måste, enligt styrelsens sätt att se, förr eller senare leda till en katastrof för vissa delar av den svenska sjöfarten, därest den nämnda politiken får obehindrat fortsättas. I åtskilliga viktiga hänseenden kunna motsvarande synpunkter, som i den nu förevarande motionen från järnvägsmannahåll lägges på spörsmålet om biltrafikens konkurrens med andra kommunikationsföretag, med lika be-

rättigande anföras mot statens järnvägars konkurrens med sjöfarten. I sådant hänseende kan icke nog kraftigt understrykas synpunkten av de ojämna villkor, varunder å ena sidan statens järnvägar och å andra sidan sjöfarten bedriver sin verksamhet, en synpunkt, som på visst sätt och i sitt särskilda sammanhang jämväl kommit till uttryck i motionen, då däri framhålles att för statens järnvägars vidkommande givetvis icke föreligger den risk för ekonomiskt sammanbrott, varav privata företagare (enskilda järnvägsföretag) kunna drabbas genom en övermäktig konkurrens.

Den i motionen förebragta utredningen visar direkt och övertygande hän på förekomsten av en i vissa avseenden osund konkurrens om gods-transporterna från automobiltrafikens sida och i vart fall på en ojämnhet i villkoren, under vilka dessa och de äldre transportmedlen — järnvägar och fartyg — arbeta. En utredning rörande detta konkurrensförhållande måste därför anses vara av förhållandena i hög grad påkallad.

Men att en utredning i det förevarande ämnet icke bör inriktas enbart på senast berörda konkurrensproblem finner styrelsen lika uppenbart. Härvidlag bör uppmärksammas, att i motionen synes vara ifrågasatt en vidsträcktare befogenhet för järnvägsstyrelsen att besluta om fraktnedsättningar än den redan för närvarande äger. Häremot måste undertecknad styrelse, med hänsyn till den erfarenhet, som hittills vunnits beträffande statens järnvägars taxepolitik, rikta en bestämd erinran, för såvitt icke erforderliga garantier mot en ur nationalekonomisk synpunkt förkastlig fraktnedpressningspolitik från statens järnvägars sida kunna utfinnas, något som icke utan en föregående förutsättningslös och allsidig utredning av problemet torde kunna bedömas. Frågan om statens järnvägars frihet på ifrågavarande område berör nämligen själva kardinalpunkten i de framställningar, som, här ovan omförmälda, tidigare blivit gjorda. Det är med hänsyn till det ovan sagda enligt styrelsens mening ofrånkomligt, att en utredning, som i motionen begäres, bestämmes att omfatta även den sidan av saken, som berör statens järnvägars förhållande till sjöfarten.

Styrelsen får i anslutning till det ovanstående tillstyrka en skyndsam utredning, som omfattar icke blott frågan om automobiltrafikens konkurrens med övriga kommunikationsföretag utan jämväl frågan om framtida riktlinjer för statens järnvägars taxepolitik med särskild hänsyn bland annat till sjöfartens berättigade intressen.

Sveriges redareförening, som jämväl yttrat sig endast över motionen II: 315, anför följande:

I anledning av remissen får föreningen, som redan tidigare framhållet vikten av en sund reglering av förhållandet mellan sjöfarten å ena sidan och de landväga transportmedlen å den andra, uttala sitt principiella instämmande i motionens syfte.

Den å sid. 14 i motionen föreslagna åtgärden att ändra bestämmelserna i för järnvägarna gällande trafikstadga i sådan riktning, att järnvägarna erhålla större frihet vid avgiftsberäkningar än vad nu är fallet, anser sig emellertid föreningen böra avstyrka. Deras redan nu stora frihet på taxepolitikens område har väsentligt bidragit till att försvaga konkurrenskraften hos därav berörda delar av sjöfarten, och en åtgärd såsom den av motionären föreslagna torde, även om den vore ägnad att stärka järnvägarnas ställning i förhållande till landsvägstrafiken, dock komma att ytterligare försämra sjöfartens läge.

Kanalflottans rederiförening yrkar bifall till den i motionen II:315 gjorda framställningen, under åberopande av innehållet i en av *Stockholms rederiförening* till Kungl. Maj:t den 30 december 1931 avläten skrivelse, i vilken anförts bland annat följande:

Nödvändigheten och lämpligheten av ett skyndsamt ingripande från statsmakternas sida för vinnande av mera sunda förhållanden med avseende å konkurrensen mellan järnvägar och sjöfart samt lastbils- och busstrafik hade under den senaste tiden alltmer gjort sig gällande. Visserligen hade i en del fall tillstånd till s. k. länstrafik med lastautomobiler av vederbörande länsstyrelse avslagits och stundom jämväl åtal anställts mot automobilförare för överbelastning av automobil, men å andra sidan hade ytterligare en del trafikillstånd beviljats och förhållandena jämväl i övrigt utvecklats sig i samma för andra transportmedel ogynnsamma riktning som förnt. Det vore särskilt kusttrafiken samt trafiken på våra insjöar och kanaler, som blivit lidande genom lastbilstrafikens utveckling, stundom med hjälp av illojala metoder av skilda slag, ofta stridande mot gällande motorfordonsförordning eller meddelade trafikillstånd. Härtill komme, att lastbilstrafikens övertagande av det i frakthänseende bättre betalade styckegodset verkat till skada för sjöfarten, som i vissa fall nödgats avsevärt inskränka samt till och med upphöra med sin trafik. De i motorfordonsförordningen givna bestämmelserna med avseende å linje- och länstrafik med automobiler hade även i vissa fall kunnat kringgås.

Då det gällde att utforma den nya automobilbeskattningen, därvid förvarande konkurrensfrågor icke syntes kunna lämnas å sido, syntes jämväl böra beaktas, att biltrafiken åtminstone såtillvida vore subventionerad, som denna trafik för närvarande icke hade att erlægga några avgifter för amortering och förräntning av det kapital, som nedlagts på vägväsendet, innan biltrafiken kommit till stånd. Härtill borde framhållas, att sjötrafiken genom fartyg och gods åvilande hamnavgifter o. dyl. i en del hamnar helt och hållet betalat och i andra i väsentlig mån bidragit till amortering och förräntning av det i hamnarna nedlagda kapitalet.

Sjöfarten bereddades emellertid även svårigheter genom konkurrensen från järnvägarna, särskilt till följd av dessas taxepolitik, att gång efter annan medgiva tariffnedsättningar, som ensidigt komme vissa intressen till godo och i hög grad skadade andra. Järnvägsstyrelsen syntes vid sina tariffnedsättningar alltför ensidigt beakta statens järnvägars egen påstådda fördel utan tillbörlig hänsyn till frågan, om nedsättningarna vore ur allmän ekonomisk synpunkt försvarbara. Det förefölle även, som om järnvägsstyrelsen skulle väl långt driva sin strävan att få draga godset längsta möjliga distans på statens järnvägars egna banor. Den taxepolitik, som från statens järnvägars sida bedreves, syntes i väsentlig mån rubba de naturliga transportvägarna för godset och bidroge därigenom i hög grad till den osäkerhet och plaulöshet, som rådde inom transportväsendet. Denna politik bidroge också till att spoliera det kapital, som för de hittills använda transportvägarna nedlagts i hamnar och andra anläggningar av skilda slag såväl av kommuner och enskilda som även i vissa fall av staten genom andra organ än järnvägsstyrelsen, t. ex. för Göta kanal.

Då nu järnvägsstyrelsen å *ena sidan*, såsom i dagarna skett, framhållit svårigheterna att amortera och förränta det i statens järnvägar nedlagda kapitalet och därvid tillika — trots de stora nedskrivningar av

detta kapital, som verkställt och de andra lättnader med avseende å dess amortering, som åtnjötes, allt på statsverkets bekostnad — upplyst, att statens järnvägar i år gått med förlust, men å *andra sidan* i konkurrensen med andra transportmedel alltjämt på olika sätt nedpressade fraktsatserna, framstode detta förfarande såsom åtminstone för ett statens företag föga berättigat, särskilt som ju den konkurrerande sjöfarten icke kunde, såsom statens järnvägar, å det allmänna — d. v. s. skattebetalarna — övervältra någon del av kostnaderna för ränta och amortering å det i sjöfarten nedlagda kapitalet. Rederiföreningen ville även lästa uppmärksamhet på att statens järnvägar under den senaste tiden tillämpat vissa enligt föreningens uppfattning mindre lämpliga reklammetoder.

Föreningen finge hemställa, att Kungl. Maj:t ville *dels* besluta angående de åtgärder, som från statens sida omedelbart kunde vidtagas till avvägbringande av en bättre ordning i konkurrensförhållandet olika transportmedel emellan, *dels* föranstalta därom, att de föreliggande, med en mängd mot varandra stridande intressen förknippade transportproblemen, av vilka några blivit härovan antydda, snarast måtte göras till föremål för allsidig utredning, *dels ock* meddela direktiv åt statens järnvägar att i avvaktan å resultatet av nämnda utredning bedriva en taxepolitik, som i möjligaste mån lämnade de hittills såsom normala ansedda förhållandena på transportväsendets område orubbade.

Svenska hamnförbundet har, efter en redogörelse för innehållet av vissa av förbundet tidigare gjorda framställningar i ämnet, anfört huvudsakligen följande:

Förbundet vill uttala sin tillfredsställelse med, att den utredning, som motionären i riksdagens andra kammare, herr Lundquist, önskar få verkställd, icke synes omfatta blott konkurrensen mellan järnvägar och bilar, som järnvägsstyrelsen funnit önskvärdt, utan hela transportproblemet, således i överensstämmelse med vad förbundet ansett vara nödvändigt.

Förbundet är av samma mening som motionären, att bilismen nått en sådan utveckling, att hela landets kommunikations- och transportväsen genom det nya kommunikationsmedlets tillkomst kommit i väsentligt ändrat läge, som påkallar statsmakternas uppmärksamhet och ingripande för att den fortsatta utvecklingen på kommunikationsväsendets område må bli va ur nationalekonomisk synpunkt sund och tillfredsställande.

Förbundet önskar också understryka, vad motionären säger om den olämpliga konkurrensen, att den möjliggöres genom de ojämna villkor, som genom statsmakternas hittillsvarande hållning gäller i olika avseenden för de olika kommunikationsföretagen.

Förbundet är även av samma mening som motionären, att lastbilstrafiken icke hittills belastats med de kostnader, som den förorsakar det allmänna i vägunderhåll m. m., utan att dessa kostnader i stor utsträckning uttagas skattevägen. Mycket vore utan tvivel vunnet, om ändring härutinnan kunde ske och större likställighet med övriga kommunikationsmedel i detta avseende uppnås. Huruvida och i vad mån statens järnvägar belastas med samtliga på desamma belöpande kostnader — bortsett från dem, som gälla s. k. kulturbanor — eller tillskott av allmänna medel i viss utsträckning äger rum, vore synnerligen intressant att få utrett.

Mot ett uttalande i motionen måste förbundet inlägga sin bestämda gensaga. Det säges: »Uteslutet synes ej heller vara, att, med hänsyn till bil-

konkurrensen, bestämmelserna i för järnvägarna gällande trafikstadga böra ändras i sådan riktning, att järnvägarna erhålla större frihet vid avgiftsberäkningar än vad nu är fallet.» Skälen till denna förbundets ställning framgå i viss mån av vad ovan anförts, och närmare ha de angivits i förbundets fleromnämnda framställningar.

Slutligen vill förbundet ytterligare understryka ett uttalande i motionen. Detta gäller följande: »Såsom förhållandena utvecklats, synes den enda framkomliga vägen för att rädda landets transportväsen från kaos vara rationalisering av detsamma. Genom inbördes långt driven, på sina håll osund konkurrens, sådan den hittills utvecklats sig, förorsakas endast förluster för landet av oerhörda mått. — — — Reglerande åtgärder måste vidtagas så att en sundare uppdelning av trafiken ger sig och så att det blir möjligt för kommunikationsväsendet att underlätta industriens, handelns och jordbrukets upprätthållande i den alltmer hårda konkurrensen med utlandet. Den passivitet från statsmakternas sida, som på detta område hittills ådagalagts, måste anses olycklig, för att ej säga äventyrlig, och torde i längden vara ohållbar.»

Under åberopande av vad ovan anförts får förbundet uttala sin livliga anslutning till motionens syfte.

Göteborgs speditörsförening förklarar sig på angivna skäl instämma i vad i motionen II: 315 anförts och förordar bifall till det i nämnda motion innefattade yrkandet.

I detta sammanhang anser sig utskottet böra erinra, att innevarande års riksdag, med bifall i huvudsak till Kungl. Maj:ts proposition nr 174 ävensom i anledning av vissa i ämnet väckta motioner, beslutat vidtaga höjning av automobilbeskattningen, varigenom på motorfordonstrafiken överflyttats en större andel i kostnaderna för vägväsendet än hittills varit fallet. De beslutade skatteökningarna hava beräknats medföra en sammanlagd merinkomst av 15 miljoner kronor. Syftet med skärpningen av beskattningen av automobiltrafiken är — förutom de rent statsfinansiella skälen — att åstadkomma en mera rättvis fördelning av kostnaderna för vägväsendet på sådant sätt, att motorfordonen komma att deltaga däri i en av dess andel i den vägslitande trafiken påkallad ökad omfattning. Höjningen drabbar bensinskatten, gummiringskatten samt fordonsskatten för automobiler och motorecyklar och är så avvägd, att densamma hårdast kommer att träffa omnibus- och lastautomobiltrafiken. Enligt beslutet skall även en särskild fordonsskatt, i motsats till vad nu är fallet, utgå för sådan för stadigvarande bruk avsedd släpvagn, som kopplas till automobil.

I anslutning till nyssnämnda fråga om beskattning av vissa släpvagnar har Kungl. Maj:st i propositionen nr 175 bland annat föreslagit sådan ändring av motorfordonsförordningen, att däri skulle stadgas registrerings- skyldighet för släpvagn, avsedd för stadigvarande bruk.

Vid årets riksdag vidtagen höjning av automobilbeskattningen m. m.

Sammanfattning av de framförda synpunkterna.

Den lämnade redogörelsen giver en belysning av den brydsamma och ovissa situation, i vilken vårt lands järnvägsväsen för närvarande befinner sig. Även om detta läge delvis betingats av den nuvarande depressionen samt i fråga om vissa enskilda järnvägar dessutom av genomförandet av nya bestämmelser rörande godssamtrafiken, torde det vara uppenbart, att konkurrensen från automobiltrafiken, genom vars snabba utveckling under de senare åren landets kommunikations- och transportväsende undergått en nära nog revolutionerande omvälvning, härvidlag i väsentlig grad medverkar. Biltrafiken har medfört en betydande inkomstminskning för såväl statens järnvägar som de enskilda järnvägsföretagen därigenom att den dels avlett trafik från järnvägarna, dels tvingat dem till långt gående tariffsänkningar. Medan konkurrensen i fråga om persontrafiken väsentligen inskränkt sig till kortare avstånd, där omnibuslinjer visat sig under vissa omständigheter kunna med fördel komplettera eller ersätta tågförbindelser, hava lastbilarna under senare år slagit under sig trafik å snart sagt alla avstånd, även relativt långa. Driften vid ett stort antal av landets järnvägsföretag anses på grund av konkurrensen från den motoriserade landsvägstrafiken icke kunna i längden ekonomiskt upprätthållas. Inför denna eventualitet hava, såsom handlingarna utvisa, åtskilliga förslag blivit framställda om vidtagande av åtgärder från statsmakternas sida för åstadkommande av en reglering av konkurrensförhållandet mellan järnvägs- och automobiltrafiken, därvid uppmärksamheten i främsta rummet inriktats på konkurrensen om transportererna av mera högvärdigt gods från de yrkesmässiga lasttrafikbilföretagens sida.

De skäl, som från järnvägsintressenterna anförts till stöd för genomförande av åtgärder i nyss angivet syfte, äro i första hand av samhällsekonomisk natur, varjämte de statsfinansiella intressena åberopats. Det har framhållits, att staten både såsom ägare till ett stort järnvägsnät och i egenskap av långgivare åt åtskilliga enskilda järnvägsföretag har ett stort finansiellt intresse av att järnvägsdriften är ekonomiskt bärkraftig. Riksdagens revisorer hava särskilt beträffande de enskilda järnvägsföretagen framhållit att, därest ej åtgärder vidtagas för stärkande av dessas ekonomi, åtskilliga sådana järnvägar måste antingen övertagas av staten eller ock helt nedläggas. I båda fallen uppstå förluster för staten. Ett nedläggande av en järnväg skulle därjämte medföra betydande olägenheter i främsta rummet genom försämring av trafikmöjligheterna för inom järnvägens trafikområde belägna industrier och näringar. En ekonomisk ruin för de enskilda järnvägarna skulle emellertid — har det vidare framhållits — innebära spolierande av ett avsevärt kapital icke endast för staten utan även för kommuner, institutioner och enskilda personer m. fl., vilka tillskjutit kapital till järnvägsanläggningarna i form av lån och aktieteckning; en stor del av de av järnvägsföretagen utgivna obligationerna innehaves av sparbanker och pensionskassor.

I samband härmed har jämväl påpekats, att samhällets transportappa-

rat genom biltrafikens snabba utveckling blivit betydligt överdimensionerad. Då biltrafiken erfordrar avsevärda kapitalinvesteringar och dessutom är beroende av en handelsbalansen starkt försämrande import, har ett nedbringande av den onödigt stora transportapparaten framstått såsom ett viktigt samhällsekonomiskt intresse.

Ett ytterligare skäl för reglerande åtgärder har ansetts vara önskvärdenheten att undvika en radikal ändring i järnvägarnas taxesytem med därav följande olägenheter för näringslivet. Det har framhållits, att lastbilstrafiken i främsta rummet lagt under sig transporten av det mera värdefulla stycke- och vagnslastgodset och lämnat åt järnvägarna att ombesörja transporten av det mindre inkomstgivande massgodset. Härigenom har grunden för järnvägarnas nuvarande taxesytem, värdetarifieringssystemet, undergrävts. En övergång till ett system med enkla, efter lastvikten graderade tariffer har ansetts förr eller senare bliva nödvändig, därvid de nya tarifferna måste för massgodset sättas väsentligt högre än för närvarande. Då det nu lågtarifferade massgodset väsentligen utgöres av näringslivets råvaror, skulle en stegring av fraktkostnaderna för dessa varor vara ägnad att försvaga produktionens förutsättningar. Därest järnvägsföretag eljest icke skulle kunna äga bestånd, har det med hänsyn till näringslivets intresse ansetts påkallat, att staten genom lämpliga åtgärder ingriper för att stödja dessa företag.

Såsom motiv för en reglering av konkurrensförhållandet mellan järnvägs- och automobiltrafiken har vidare anförts, att konkurrensen mellan de båda kommunikationsmedlen för närvarande icke bedrives under likställdhet i fråga om rättigheter och skyldigheter. Det har från järnvägarnas sida gjorts gällande, att den yrkesmässiga biltrafiken kunnat utveckla sig på järnvägstrafikens bekostnad till stor del därför, att biltrafiken åtnjuter förmåner och friheter, vilka äro förvägrade järnvägstrafiken. Biltrafiken behöver sålunda, har det framhållits, icke bära alla de kostnader, som rätteligen borde åvila densamma, i främsta rummet beträffande vägarnas byggande och underhåll. Under det att järnvägarna själva anlagt och måste underhålla sina banor, anses automobilskatterna icke utgöra fullt vederlag för bilarnas slitning av vägarna. Biltrafiken anses dessutom framför järnvägarna gynnad genom mindre detaljerade och friare bestämmelser i fråga om exempelvis taxeväsende och personalens tjänstgöringsförhållanden samt framför allt genom frånvaron av befordringsplikt. Nu berörda olikställighet beträffande rättigheter och skyldigheter har för den gynnade parten möjliggjort att uttränga den andra även på sådana håll, där denna vid en tävlan under lika förhållanden skulle vara överlägsen. Med hänsyn till det faktiskt rådande konkurrensförhållandet till lastbilarna har man ansett, att järnvägarna borde beredas tillfälle till en friare prisbildning än den nuvarande, vars normer reglerats under tider, då järnvägarna praktiskt taget innehade monopol på alla transporter.

Från järnvägshåll har vidare åberopats, att verkningarna av konkurrensen från biltrafiken väsentligen förstärkts genom att de författningar, som avsetts att reglera denna trafik, i vissa avseenden icke på tillbörligt sätt iakttagits, varigenom lastbilstrafiken icke i allo kommit att arbeta under förhållanden, som äro förenliga med en sund konkurrens med järnvägarna. Av största betydelse härutinnan är tillämpningen av de i 1930 års motorfordonsförordning meddelade bestämmelserna angående beviljande av tillstånd till länstrafik. Det göres gällande, att ansökningar om sådant tillstånd ej av länsstyrelserna prövas lika grundligt som ansökningar om linjetrafik, varigenom tillstånd till länstrafik kommit att utdelas i betydligt större omfattning än som varit motiverat med hänsyn till behovet av nya trafikföretag. Det har anförts, att numera praktiskt taget alla ansökningar om tillstånd till länstrafik bifallas av länsstyrelserna. Då linjetrafik för godsbefordran lätt kan ordnas på basis av länstrafik, har följden härav blivit, att mångenstädes alltför många lastbilsföretag kommit till stånd, vilka under stark inbördes konkurrens nedpressat fraktsatserna till en rent ruinerande nivå. Uppkomsten av detta osunda konkurrensförhållande har ytterligare gynnats av den lätthet, med vilken bilar kunnat förvärvas medelst avbetalningsköp. I åtskilliga fall har därjämte igångsatts yrkesmässig biltrafik, som icke varit baserad på hållbara ekonomiska kalkyler.

För undanröjande av sist berörda missförhållanden har från järnvägarnas sida påkallats ett mera än nu vårdat tillståndsgivande. I sådant hänseende har bland annat föreslagits, att ansökningar om länstrafik för godsbefordran borde prövas efter samma grunder som ansökningar om linjetrafik, att trafiknämnder, bestående av representanter för det allmänna, trafikanterna och olika slag av trafikbolag, skulle inrättas med uppgift att biträda länsstyrelserna vid handläggningen av frågor om tillstånd att driva biltrafik, att trafik tillstånd endast borde beviljas, då behövligheten och lämpligheten av trafiken vore ådagalagd och företagets ekonomiska förutsättningar kunde bedömas, samt att — för begränsning av de konkurrerande företagens antal — förnyelse av personliga trafik tillstånd särskilt för länstrafik icke utan noggrann prövning borde ske genom överflyttning på annan person.

En betydelsefull orsak till de nu rådande låga lastbilstaxorna har vidare angivits vara, att bestämmelserna i motorfordonsförordningen om maximihastighet och maximibelastning i stor utsträckning icke tillämpas, ett förhållande, som dessutom menligt inverkat på trafiksäkerheten och vägbanornas beskaffenhet samt förorsakat många skador å person och egendom. Tillsynen över föreskrifterna i nämnda delar har betecknats såsom otillfredsställande, beroende på lantpolisens fåtalighet och många arbetsuppgifter i övrigt. För ett effektivt övervakande av givna trafikförordningars efterlevande har förslag väckts om organiserande av en sär-

skild trafikpolis, för vilken kostnaderna skulle bestridas av automobilskattemedel.

Gentemot de synpunkter på här ifrågavarande konkurrensförhållande, vilka från olika håll framförts i järnvägarnas intresse, hava från representanter för den yrkesmässiga biltrafiken anförts i huvudsak följande. Trafikflykten från järnvägarna kan endast delvis tillskrivas den yrkesmässiga biltrafiken, utan motortrafiken i allmänhet är skuld härtill; endast en mindre del av landets lastbilsbestånd utgöres av trafikbilar. I avsevärd mån är järnvägarnas nödläge att tillskriva en bristande förmåga hos järnvägsföretagen att anpassa sig efter de nya förhållanden, som uppkommit i samband med automobilismens genombrott. Någon anledning att till vad pris som helst bevara de äldre trafikföretag, som fått sin existens äventyrad genom det nya kommunikationsmedlets tillkomst, anses icke föreligga. — Från lasttrafikbilägarnas sida vitsordas, att en olidlig konkurrens för närvarande är rådande mellan biltrafikföretagen själva, i främsta rummet beroende därpå, att tillstånd till lastbilstrafik lämnats av länsstyrelserna i nära nog obegränsad omfattning. Man motsätter sig emellertid på detta håll de framkomna förslagen om ökade skattepålagor och skärpning av trafikkontrollen, vilkas genomförande anses vara ägnat att hämma biltrafikens utveckling. Lösningen av de aktuella problemen har i stället förmenats ligga i en begränsning av lasttrafikbilsbeståndet till närmare överensstämmelse med verkliga behovet. Därest en sådan begränsning kommer till stånd, väntas största delen av lagöverträdelserna försvinna utan att för ändamålet en särskild poliskår måste anordnas. Inrättande av trafiknämnder har däremot ansetts vara ett steg i rätt riktning. Restriktioner till nackdel för bilarna i konkurrensen om godstransporterna skulle endast medföra, att näringsföretag, som nu förhyra lastbilar för sina varutransporter, i stor utsträckning skulle skaffa sig egna bilar, vadan sådana åtgärder ej skulle gagna järnvägarna.

Från mera neutralt håll har uttryck givits åt den uppfattningen, att såväl järnvägar som motorfordon äro nödvändiga för landets samfärdsel och näringsliv samt att de båda kommunikationsmedlen böra så ledas och handhas, att de på bästa sätt komplettera varandra. Lika litet som motorfordonen kunna undvaras för närtrafiken, lika litet kunna de ersätta järnvägarna på fjärrtrafiken. Det har dock framhållits såsom ett allmänt intresse, att en utjämning av konkurrensen mellan järnvägs- och biltrafiken äger rum, till den del denna konkurrens beror av bristande likställdhet mellan konkurrenterna i fråga om rättigheter och skyldigheter.

Såsom av de föreliggande handlingarna inhämtas, har biltrafikens snabba tillväxt medfört ett betydande ekonomiskt avbräck jämväl för sjöfarten på hamnarna vid landets inre farleder och vid kusterna. De synpunkter på frågan om konkurrensen från biltrafiken, vilka framhål-

lits från järnvägarnas sida, delas i stort sett av de av konkurrensen berörda sjöfartsintressena. Särskilt har framhållits, att sjöfarten till skillnad mot biltrafiken är belagd med en mängd avgifter till det allmänna och till sin rörelsefrihet begränsad genom författningsbestämmelser av olika slag. Sjöfarten lider emellertid dessutom av konkurrensen från järnvägarna. Från sjöfartshåll har gjorts gällande, att särskilt statens järnvägar genom alltför kraftiga fraktnedsättningar utöva en osund konkurrens på transportmarknaden.

Även om de myndigheter och enskilda sammanslutningar, som uttalat sig i frågan om konkurrensförhållandet mellan olika samfärdsmedel, hysa olika meningar om denna frågas innebörd och sättet för dess lösning, hava dock samtliga anslutit sig till tanken att en allsidig utredning av frågan bör genom statens försorg åvägabringas. Syftet med den föreslagna utredningen har i allmänhet ansetts vara att få undersökt, vilka åtgärder lämpligen böra vidtagas för ernående av en sådan reglering av förhållandet mellan biltrafiken å ena sidan och övriga kommunikationsföretag å den andra, varigenom nu förekommande osunda konkurrens må kunna förebyggas.

Med hänsyn till önskvärdheten av att det nuvarande läget på kommunikationsväsendets område icke ytterligare försämras i avvaktan på slutförandet av nyssberörda utredning har från olika håll påyrkats, att vissa omedelbara åtgärder måtte vidtagas, dels i syfte att få till stånd ett mera rationellt förfarande beträffande tillstånd till länstrafik med lastbilar, dels ock för att vinna ett noggrannare övervakande av gällande trafikförordningars rätta efterlevnad. Då dessa åtgärder ansetts falla inom ramen för nu gällande författningsbestämmelser, har deras genomförande i administrativ ordning påkallats.

*Utskottets
yttrande.*

Det är helt naturligt, att bilismens snabba genombrott i vårt land icke kunnat ske utan friktioner med de äldre trafikmedlen till lands och sjöss samt att brytningen mellan nytt och gammalt på samfärdselns område måst aktualisera en mängd olika problem av ingripande betydelse icke blott för de därav närmast berörda trafikföretagen utan även för samhället i dess helhet. Rubbningarna i tidigare bestående organisation av kommunikationsväsendet måste givetvis rent finansiellt sett göra sig gällande med så mycket större styrka, som dessa rubbningar framträtt, medan ännu de betydande kapitalinvesteringar, vilka de äldre kommunikationsmedlen krävt, till avsevärd del kvarstå oamorterade. Den starka konkurrensen från biltrafiken har också, såsom av det föregående torde framgå, medfört, att betydande, i äldre samfärdsmedel nedlagda värden redan gått förlorade och att ytterligare värden stå på spel.

Med hänsyn till de alltmer framträdande svårigheterna hava starka krav från de äldre trafikföretagens sida blivit framförda på ingripande av stats-

makterna i syfte att få till stånd en reglering av förhållandet mellan olika kommunikationsföretag. En hel del åtgärder av olika slag hava föreslagits och motiverats, utan att dock någon verklig klarhet vunnits beträffande frågan, hur en reglering med utsikt att ekonomiskt rädda de av bilkonkurrensen hotade företagen skall kunna genomföras. I själva verket torde det icke vara möjligt att ernå en fullständig överblick över hela det komplex av mycket invecklade problem, som här föreligger, utan att en allsidig utredning i ämnet ägt rum. Först genom en sådan utredning kan det bliva möjligt att bedöma, i vilken mån åtgärder från det allmännas sida kunna och böra påkallas. Enligt utskottets mening är det med hänsyn till frågans vikt angeläget, att här avsedda spörsmål snarast genom Kungl. Maj:ts försorg göras till föremål för en ingående omprövning av sakkunniga. Utskottet får för den skull biträda syftet med de i sådant avseende framställda förslagen.

Ehuru, såsom av det anförda framgår, några bestämda direktiv för den ifrågasatta utredningen icke kunna eller böra angivas, vill utskottet icke underlåta att i detta sammanhang giva uttryck åt vissa allmänna synpunkter av huvudsakligen principiell innebörd.

Då kommunikationsmedlen äro avsedda att tjäna samhället i dess helhet och icke få anses vara självändamål, bör enligt utskottets mening statens kommunikationspolitik syfta till att främja utvecklingen av sunda och för samhällslivet gagneliga kommunikationsorgan. I den mån ett kommunikationsmedel på grund av teknikens utveckling förlorat sin betydelse, så att dess uppgift bättre tillgodoses genom ett annat kommunikationsmedel, böra åtgärder icke tillgripas för att på konstlad väg öka dess livslängd. Härvid bör likväl ej förbises, att i särskilda fall samhällsintressen eller andra skäl kunna motivera ett stöd från det allmänna åt kommunikationsföretag, som eljest icke kunna ekonomiskt bestå.

I anslutning härtill vill utskottet för sin del uttala, att — lika litet som hinder böra uppställas för en fri utveckling av biltrafiken, i den mån den bedrives under sunda ekonomiska förhållanden — lika litet böra järnvägsföretag, vilka icke längre fylla en verklig samhällsuppgift, uppehållas genom bistånd från det allmänna eller genom undertryckande av konkurrerande samfärdsmedel. De fördelar i fråga om billiga taxor samt snabbare och bättre tillgodosedd trafik, som motorfordonen i vissa avseenden medfört för den trafikerande allmänheten och näringslivet, böra enligt utskottets mening bevaras, i den mån så är möjligt utan risk för sönderbrytande av ett ordnat kommunikationsväsende. I och för sig bör det förhållandet, att det allmänna är ekonomiskt engagerat i järnvägsföretag, alltså icke utgöra tillräckligt skäl för att sådana företag skulle främjas genom restriktiva åtgärder mot biltrafiken.

Med den principiella inställning, utskottet intager till den nu föreliggande frågan, måste utskottet för sin del hysa starka betänkligheter mot

en allmän, tvångsvis ordnad uppdelning av transportmängden på olika slag av transportföretag. Samhällets intressen torde i regel, och i den mån allmänna samhällsekonomiska skäl ej betinga undantag, vara bäst betjänta med en sådan fri tävlan mellan de olika transportmedlen, att dessa erhålla den användning, för vilken deras naturliga förutsättningar och företräden göra dem mest ändamålsenliga.

Vad här anförts gäller emellertid endast under den uttryckliga förutsättningen, att de fördelar, vilka ernås genom biltrafiken, verkligen vila på varaktig ekonomisk grund. Det torde i sådant avseende bland annat bliva utredningens uppgift att ådagalägga, i vad mån osund konkurrens är för handen, samt att utfinna botemedel däremot. Förekomsten av osund konkurrens i den bemärkelse, som här avses — nämligen att företag utan hänsyn till affärsmässiga synpunkter underbjuda varandra endast för att under längre eller kortare tid kunna nödtorftigt uppehålla driften — innebär fara för att de konkurrerande företagens ekonomi å omse håll undergräves och kommunikationsväsendet i sin helhet allvarligt skadas.

Över huvud taget är det önskvärt, att konkurrensen mellan de olika trafikmedlen sker under förhållanden, som lämna samma möjlighet för samtliga parter till fri tävlan. I detta avseende synes det böra å ena sidan undersökas, huruvida biltrafiken bär alla de kostnader för vägväsendet m. m., som rätteligen böra åvila densamma, och å andra sidan övervägas, huruvida icke järnvägarna genom lämpliga jämkningar i nu gällande författningsbestämmelser och andra föreskrifter kunna beredas möjligheter till en mera smidig anpassning efter det förändrade läge, som inträtt genom uppkomsten av bilkonkurrensen. Åtgärder i sist angivna riktning skulle bland annat underlätta genomförandet av förenkling i järnvägarnas organisationsformer och rationalisering av deras drift.

Av de i ärendet föreliggande handlingarna synes framgå, att den osunda konkurrensen mellan olika trafikföretag skärpts genom den starka stegring av antalet biltrafikrättigheter, särskilt för lasttrafik, som ägt rum under de senare åren samt genom att lämnade tillstånd utnyttjats på ett annat sätt än från början torde hava varit avsett, ävensom att dessa omständigheter äro en viktig orsak till vissa nu rådande mindre tillfredsställande förhållanden. Därest transportorganisationen genom bilföretagens snabba tillväxt blivit för stor i förhållande till transportbehovet, synas åtgärder böra vidtagas för utjämning av trafikrättigheternas antal till rimligare proportioner. För vinnande av detta syfte torde, på sätt från olika håll föreslagits, strängare regler för beviljande av trafik-tillstånd böra övervägas, dock utan att härigenom tendenser till monopolbildning eller handel med trafikrättigheter befrämjas.

Med avseende å de sist berörda spörsmålen vill det synas, som om den av utskottet förordade utredningen i första hand borde till omedelbar prövning upptaga frågan om tillämpningen av motorfordonsförordningens be-

stämmelser beträffande beviljande av tillstånd till yrkesmässig trafik. Härvid bör undersökas dels huruvida begränsning av befintliga tillstånd till yrkesmässig trafik erfordras, dels ock vilka åtgärder som kunna påkallas för ernående av en mera effektiv prövning av ansökningar om nya sådana tillstånd. Till den del nödiga bestämmelser härutinnan kunna utan prövning av riksdagen vidtagas på administrativ väg, torde frågan om dylika bestämmelser böra av Kungl. Maj:t upptagas till skyndsam prövning. I den mån ändring av motorfordonsförordningen i här förevarande syfte erfordras och anses kräva riksdagens medverkan, förutsätter utskottet, att dylika spörsmål likaledes göras till föremål för fristående behandling snarast möjligt. Jämväl torde frågan om åtgärder för ett noggrannare iakttagande av motorfordonsförordningens föreskrifter om maximihastighet, maximibelastning, arbetstidens längd för bilförare m. m. böra göras till föremål för övervägande i detta sammanhang.

Aberopande det anförda får utskottet hemställa,

att riksdagen, i anledning av *dels* vad riksdagens revisorer i ämnet anført, *dels ock* förevarande motioner I: 63 samt II: 315 och II: 316, må i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t ville låta verkställa en allsidig utredning av frågan om åtgärder för ernående av en ur olika synpunkter sund reglering av förhållandet mellan biltrafiken å ena och övriga kommunikationsföretag å andra sidan jämte därmed sammanhängande spörsmål samt därefter vidtaga de åtgärder och, i den mån riksdagens medverkan prövas erforderlig, för riksdagen framlägga de förslag, till vilka utredningen må föranleda.

Stockholm den 26 maj 1932.

På bankoutskottets vägnar:

C. E. SVENSSON.

Vid förestående ärendes slutbehandling inom utskottet hava närvarit:

från första kammaren: herrar C. E. Svensson, Gustafsson i Stensholm, Lindley, Lindgren, Johansson i Friggeråker*, Ström i Lidköping, Forssell och Bodin;

från andra kammaren: herrar Winkler*, Bäcklund, Lovén, Svensson i Betingetorp, Wikström, Höglund¹ i Göteborg, Ryberg och Leffler.

* Ej närvarande vid utlåtandets justering.

Reservationer:

dels av herr *Lindley*, som i fråga om sättet för den tillstyrkta utredningens anordnande anfört följande:

»En utredning av ifrågavarande slag, för att därpå kunna basera ett statligt ingripande till stävjande av osund konkurrens, måste verkställas på ett sådant sätt, att allmänheten blir övertygad om åtgärdernas berättigande och ändamålsenlighet.

Jag har i motionen nr 63 i första kammaren påpekat nödvändigheten av att åt denna eventuellt tillsatta undersökningskommission gives större fullmakt än vad som vanligtvis tilldelas utredningskommittéer, nämligen rätt att inkalla och förhöra vittnen samt att infordra alla handlingar och räkenskaper m. m., som kunna visa sig erforderliga. Endast genom en dylik öppen undersökning kan det bliva möjligt att få full klarhet i nu rådande förhållanden på detta område.

Järnvägarnas, biltrafikens och sjöfartens målsmän kunna härigenom ställas mot varandra till klarläggandet av föreliggande problem.

Även om en undersökningskommission, av det slag som här föreslås, skulle draga avsevärt större kostnader än en vanlig utredningskommitté, vore detta likväl i längden billigare än tillsättandet av en vanlig utredningskommitté, vilken helt säkert icke kan skaffa underlag till lösning av detta vidlyftiga och djupt ingripande problem.

Skulle Kungl. Maj:t sakna rättighet att utrusta en eventuellt tillsatt kommission med här föreslaget bemyndigande, bör hänvändelse göras till riksdagen om behövlig fullmakt.

Jag har därför påyrkat, att i den tillstyrkta skrivelsen till Kungl. Maj:t måtte begäras tillsättandet av en undersökningskommission, utrustad med fullmakt att inkalla och förhöra vittnen samt rätt att infordra alla handlingar och räkenskaper, som kunna vara erforderliga för en allsidig utredning»;

dels ock av herr *Lovén*, vilken inom utskottet — med biträdande av vad utskottet för egen del yttrat — yrkat, att i utskottets redogörelse i ämnet bort intagas en av byråchefen i järnvägsstyrelsen S. Norrman på uppdrag av fullmäktige i riksgäldskontoret upprättad och av fullmäktige till utskottet överlämnad promemoria, vari efter en inledande redogörelse anförts följande:

»De åtgärder, som kunna ifrågakomma till reglering av konkurrensförhållandet mellan järnvägs- och biltrafik, äro till stor del av administrativ natur. Det tillkommer sålunda exempelvis länsstyrelserna att efter prövning av behövlighet och lämplighet meddela tillstånd till linje-

trafik och s. k. länstrafik. Vid anförande av besvär besluter Kungl. Maj:t, som sålunda har tillfälle att reglerande ingripa. Det råder inom järnvägs-kretsar en utbredd uppfattning, att flertalet länsstyrelser icke så utöva den prövningsrätt, som tillkommer dem, att tillstånd beviljas för endast behövlig och lämplig linje- och länstrafik, och man har därstädes även den uppfattningen, att Kungl. Maj:t vid besvärs anförande i ett flertal fall beviljat av länsstyrelsen nekade tillstånd, vilka icke kunna anses behövliga eller lämpliga, samt att detta Kungl. Maj:ts ställningstagande lett till, att den i någon mån restriktiva tillståndspolitik, som länsstyrelserna på sina håll efter vunnen övertygelse tidigare velat följa, numera övergivits.

Till en annan del hänföra sig av järnvägarna som behövliga ansedda åtgärder till bilkonkurrensens tillrättaläggande till åklagaremakten. Det är känt och vittnat, att man bland biltrafikens målsmän icke ansett vissa av motorfordonsförordningens bestämmelser vara synnerligt bindande. Exempelvis har förekommit, att en utövare av linjetrafik mellan Gottskär och Göteborg över Kungsbacka i konkurrens med järnvägen under hela säsonger i upprepade repriser bedrivit trafik, till vilken tillstånd icke erhållits, utan att åklagarmakten ingripit, förr än anmälan från järnvägshåll ingivits till länsstyrelsen. Att bestämmelser om hastighet och maximivikt ej iakttagits har varit vanligt.

Järnvägsstyrelsen har i sin framställning av den 9 februari 1931 särskilt uppehållit sig vid sådana missförhållanden, vilka kunna på administrativ väg undanröjas. Sedermera har generaldirektör Granholm i en handskrivelse till kommunikationsministern av den 22 januari, offentliggjord i pressen, gjort en axplockning bland de många åtgärder, som kunna synas vara möjliga att mera omedelbart vidtaga för hejdande av det nationalekonomiska slöseri med transportmedelkostnader och den värdeförstöring, som på så många håll pågår vid konkurrensen från bilföretagens sida mot järnvägar och bilföretagen sins emellan. Enligt generaldirektören skulle av regeringen

1. Länsstyrelserna böra åläggas att handlägga frågor om tillstånd att driva biltrafik i samråd med för ändamålet inrättade länstrafiknämnder.

2. Länsstyrelserna böra ges direktiv om iakttagande av all varsamhet vid tillståndsgivningen och om noga beaktande därvid av allmänekonomiska synpunkter.

3. Länsstyrelserna böra åläggas att även vid fråga om tillstånd till s. k. länstrafik höra berörda andra trafikföretag och att vid avgörandet även av dessa ärenden samråda med trafiknämnderna.

4. Länsstyrelserna böra avfordra sökande av trafik-tillstånd fackmässigt uppgjorda trafik- och driftkostnadsberäkningar, så att de planerade trafikföretagens sunda ekonomiska förutsättningar skola kunna bedömas.

5. Länsstyrelserna böra i avvaktan på händelsernas utveckling förständigas att icke lämna trafik-tillstånd, vare sig för linje- eller länstrafik längre än för ett år i taget. Härigenom skulle bland annat förhindras okloka kapitalinvesteringar, grundade på kalkylerade affärsresultat på längre sikt.

6. Länsstyrelserna böra anmodas att icke utan noggrann prövning, som gällde det ny tillståndsfråga, förnya personliga trafik-tillstånd, särskilt för länstrafik, genom överflyttning på annan person. Trafik-tillstånd förfalla nämligen ofta genom dödsfall, konkurser, förlust av for-

don och andra skäl, och detta vore en väg att minska de konkurrerande företagens antal.

7. Länsstyrelserna böra anmodas att icke lämna trafikillstånd till ägare av motorfordon, då fordonet är anskaffat för och har sin huvudsakliga användning för industriföretags, handelsföretags, jordbruksföretags o. s. v. egna behov.

8. Länsstyrelserna böra tillhandahållas nödiga penninganslag — närmast till hands väl av bilskattemedel — för hållande av särskild för regelbunden tjänstgöring avsedd trafikpolis till effektivt övervakande av motorfordonsförordningens rätta efterlevnad.

För det fall, att regeringen skulle vilja gå in för vidtagande av sådana administrativa åtgärder, som av järnvägsstyrelsen föreslagits, av Svenska järnvägsföreningen och järnvägsrådet tillstyrkts och av generaldirektör Granholm i vissa hänseenden närmare preciserats, synes någon utredning i berörda hänseenden näppeligen erforderlig, utan böra de rationaliseringsåtgärder, som erfordras för en bättre reglering av den yrkesmässiga biltrafiken och som kunna på administrativ väg fullföljas, då kunna utan dröjsmål vidtagas. Sådana åtgärder torde kunna bli av mycket god effekt. För det fall åter, att regeringen icke är villig att skrida till en dylik omedelbar och resolut åtgärd och icke heller riksdagen finner frågan så utredd, att riksdagen anser sig kunna påfordra vidtagande av administrativa åtgärder i viss riktning torde det vara det mest ändamålsenliga, att även om ett olägligt och sannolikt ekonomiskt äventyrligt dröjsmål därvid uppkommer, sakkunniga tillställas *med uppdrag att efter prövning av nu föreliggande förhållanden beträffande motorfordonsförordningens tillämpning i fråga om tilldelande av tillstånd till yrkesmässig trafik och förordningens efterlevnad avge förslag till normerande bestämmelser angående dels revidering av befintliga tillstånd till yrkesmässig biltrafik, dels meddelande av nya sådana tillstånd och dels vad i övrigt kan vara behöfligt för motorfordonsförordningens möjligast enhetliga och rationella tillämpning.*

Det torde emellertid av vad i konkurrensfrågan anförts vara tydligt, att en slutlig reglering av förhållandet mellan olika slag av för allmän trafik upplåtna kommunikationsmedel icke står att vinna, utan att även diverse författningsändringar genomföras.

Vad från järnvägarnas sida härvid tidigare yrkats har varit, att när nu järnvägarnas tidigare förut innehavda relativa monopolställning genom bilkonkurrensens tillkomst blivit hävd, åtgärder borde vidtagas, varigenom konkurrenterna erhöles möjligast lika rättigheter och skyldigheter. Det teoretiskt berättigade i detta krav torde icke kunna bestridas. Den ena konkurrenten bör icke få åtnjuta friheter och förmåner, som förvägras den andra. Allra minst kan vara för samhällsekonomin fördelaktigt, att sådana få åtnjutas av ett nytt, utomordentligt stora kostnader krävande samfärdsmedel, som dessutom för sin drift är beroende av en handelsbalansen starkt försämrande import, medan motsvarande friheter och förmåner undanhållas det äldre kommunikationsmedel, järnvägarna, i vilket stora kapital äro bundna, och av vilket landets näringsliv är i högsta grad avhängigt. Olikställdhet i fråga om rättigheter och skyldigheter ger det gynnade kommunikationsmedlet medel i händerna att uttränga det andra, även på håll, när detta vid en tävlan under lika förhållanden vore överlägset. Högst betydande samhällsekonomiska förluster kunna härvid uppstå.

Om också olika meningar råda, i vad mån biltrafiken är genom författningsbestämmelser, exempelvis i fråga om befordringsplikt, taxeväsende, arbetstidsbestämmelser och vägunderhållningsskyldighet (respektive beskattning), gynnad framför järnvägarna och på vad sätt största möjliga likformighet i fråga om rättigheter och skyldigheter för trafikföretag, som betjäna allmänheten, skall kunna åstadkommas, så torde det dock få anses vara av största allmänna intresse, att dessa för landets ekonomi och näringsliv så viktiga frågor bliva föremål för en opartisk och efter enhetliga linjer förd systematisk undersökning. De lagar och författningar, om vilkas revidering ur berörda synpunkt det härvid främst skulle bliva fråga, äro järnvägstrafikstadgan, motorfordonsförordningen, lagen om arbetstidens begränsning samt vissa skattebestämmelser. Av betydelse är även, att vissa i motorfordonsförordningen förefintliga obetydligheter, särskilt i fråga om begreppen linjetrafik för godsbefordring och länstrafik, bliva genom klara och oförtydbara bestämmelser undanröjda.

Utöver förenämnda eventuellt ifrågasatta sakkunniga för tillrättläggande av vissa administrativa förhållanden synes sålunda behöfligt, att sakkunniga tillsättas med uppdrag att utarbета förslag till sådana ändringar i gällande lagar och författningar, inräknat skattebestämmelser, som kunna påfordras för att till förebyggande av en osund konkurrens giva med varandra konkurrerande, för allmän trafik upplåtna samfärdsmedel så vitt möjligt likställdhet i fråga om rättigheter och skyldigheter, samt att i samband härmed utarbета förslag till tydliga bestämmelser i motorfordonsförordningen beträffande punkter, där denna kan ge anledning till olika tolkning.

Ett sådant utredningsdirektiv utgår från principen om fri konkurrens mellan företag, vilka erhållit koncession (järnvägar) eller trafikstillstånd (biltrafik). Emellertid låter det ju även tänka sig, att man, utom i fråga om koncession- respektive tillståndstilldelning, även i andra hänseenden skall vilja söka sig fram till en planhushållning, i vilken den fria konkurrensen får mindre spelrum. Den i Tyskland genomförda åtgärden att fastställa avgifter för lastbilsåkarna på avstånd över 5 mil utan rätt för dem att lämna nedsättningar, medan järnvägarna ha sin rätt att bevilja sådana obeskuren, torde få anses som en åtgärd i dylik riktning. Det vill synas, som skulle de enskilda järnvägarna i sin senast avgivna framställning vara inne på en mot den fria konkurrensens åsidosättande i en utsträckt planhushållning syftande tankegång.

För det fall emellertid, att statsmakterna väl finna en utredning till reglering av konkurrensförhållandet mellan järnvägs- och biltrafik av behovet påkallad, men icke önska åtgärder vidtagna, vilka skulle leda till ett nedtryckande av biltrafiken genom att ålägga densamma förpliktelser, som saknade motsvarighet i järnvägsdrift, synes det icke påkallat att för utredningen angiva ett så svävande och därför tids- och kostnadsödande arbetsprogram, som av Svenska järnvägsföreningen och i årets motioner till riksdagen föreslagits. Direktiven för eventuella sakkunniga kunna då, på sätt ovan skisserats, så utformas och begränsas, att resultatet av utredningarna på relativt kort tid böra kunna utarbetas.»