

Nr 697.

Av herr **Skoglund m. fl.**, i anledning av *Kungl. Maj:ts proposition, nr 161, med förslag till förordning angående yrkesmässig trafik med automobil.*

Genom proposition nr 161 har Kungl. Maj:t för riksdagen framlagt förslag till förordning angående yrkesmässig trafik med automobil, vilket förslag med avseende å lastautomobiltrafiken innebär en revolutionerande omgestaltning av de nuvarande förhållandena. Enligt förslaget skola gods-transporter med automobil uppdelas i närtrafik och fjärrtrafik. Den som erhållit tillstånd att bedriva närtrafik hänvisas till att utöva sin verksamhet inom visst begränsat område, inom vilket han dock ej får fritt bedriva sin näring. Tillståndshavarens rörelsefrihet begränsas nämligen ytterligare på det sättet, att han ej ens inom det anvisade närtrafikområdet får verkställa transporter utöver visst avstånd, vilket utom för vissa delar av Norrland ej får överstiga 100 kilometer. För handhavandet av fjärrtrafiken skola tillskapas nya organ, fjärrtrafikutövere, vilka envar inom sitt distrikt med ensamrätt skola äga att från orter inom distriktet verkställa transporter, som icke äro att hänföra till närtrafik. För fjärrtrafiken avses en av Kungl. Maj:t bestämd taxa med fasta avgifter skola komma att tillämpas.

Det sålunda framlagda förslaget torde böra bedömas med hänsyn tagen dels till det angivna syftet att söka åstadkomma en reglering av konkurrensförhållandet mellan å ena sidan lastautomobiltrafiken och å andra sidan annan godstransport, främst järnvägarnas, och dels till det sätt, på vilket föredragande departementschefen ansett sig kunna nå nämnda syfte.

Främsta orsaken till det obestridliga förhållandet, att lastautomobiltrafiken vållat järnvägarna stort avbräck i fråga om deras godstrafik och sålunda utövat en menlig inverkan på deras räntabilitet, torde vara att söka däri, att biltransport ofta ställer sig billigare och i regel bekvämare än transport med järnväg. Ett sätt att för järnvägarna möjliggöra åtminstone ett bibehållande av deras nuvarande andel i den sammanlagda godstransportvolymen och måhända ett utökande av denna andel vore därför att — eventuellt med avkall i viss mån på kravet på förräntning av det i järnvägarna nedlagda kapitalet — genomföra en allmän sänkning av järnvägarnas godstaxor. Järnvägsstyrelsen har för sin del, under avstyrkande av det av 1932 års trafikutredning i förevarande ämne framlagda förslaget, hemställt om utredning rörande en dylik sänkning såsom en för regleringen av konkur-

rensförhållandet mellan bilar och järnvägar grundläggande åtgärd. En annan väg att gå är den av föredragande departementchefen valda eller att söka framtvinga en höjning av taxorna för godstransport med lastautomobil. Om det föreliggande förslaget angående den yrkesmässiga automobiltrafiken skall kunna leda till en i konkurrensavseende förbättrad ställning för järnvägarna, måste man nämligen utgå ifrån att detsamma åsyftar att få till stånd en höjning av automobiltaxorna. Möjlighet härtill öppnas genom förslaget på det sättet, att Kungl. Maj:t skulle äga att för fjärrgodstrafiken fastställa antingen minimiavgifter eller fasta avgifter, vilka icke skulle få underskridas.

Klart är emellertid, att en sådan höjning av automobiltaxorna måste för näringslivet medföra en fördyring av dess varutransporter antingen man i fortsättningen låte den yrkesmässiga automobiltrafiken ombesörja dessa transporter i samma utsträckning som förut eller i större omfattning återginge till järnvägstransport. Det måste starkt ifrågasättas, huruvida det kan vara befogat och rimligt att på detta sätt pålägga näringslivet en ökad börda, som icke i och för sig torde kunna anses motiverad.

Om man emellertid bortser från de principiella erinringar, som kunna framföras mot att näringslivet betungas med kostnaden för ett upphjälpande av järnvägarnas räntabilitet, och sålunda förutsätter, att detta, på sätt det föreliggande förslaget innerst måste anses åsyfta, skall ske genom en fördyring av godstransporterna med automobil, så måste framhållas, att de utredningar, på vilka förslaget bygger, icke kunna anses tillräckligt klarläggande i fråga om möjligheterna att på den föreslagna vägen nå det avsedda syftet. Förslaget innebär nämligen begränsning nedåt av taxorna endast för fjärrtrafik, under det att närtrafikutövarna lämnas full frihet att tillämpa hur låga taxor som helst. Men den konkurrens med järnvägarna, som bilarna för närvarande utöva, torde vara lika omfattande i fråga om kortare transporter som med avseende å längre dylika. Någon utredning angående trafikvolymen i närtrafik och i fjärrtrafik föreligger såvitt bekant icke, varför det ej är möjligt att bedöma vare sig omfattningen av den fjärrtrafik, som skulle göras till föremål för särskilt ingripande i konkurrensreglerande syfte, eller storleken av den närtrafik, som alltjämt skulle vara upplåten för fri konkurrens från bilarnas sida.

Härtill kommer att det icke gives någon säkerhet för att en fördyring av automobiltransporterna i fjärrtrafik skulle tillföra järnvägarna ökad godstrafik. Viss risk måste anses föreligga för att åtminstone de större företagen skulle övergå till att själva verkställa sina transporter med egna bilar. En sådan utveckling kan emellertid knappast vara önskvärd ur samhällsekonomisk synpunkt, enär det samlade bilbeståndet därigenom säkerligen skulle komma att utnyttjas i långt mindre grad än för närvarande, när sådana transporter, varom här är fråga, i största utsträckning få utföras av bilar i yrkesmässig trafik. Skulle utvecklingen efter ett genomförande av det föreliggande förslaget komma att gå i antydd riktning, skulle detta

för övrigt komma att medföra, att de högre transportkostnaderna huvudsakligen skulle drabba mindre företagare, som ej ha råd att för ändamålet anskaffa egna automobiler. Även ur denna synpunkt kan man befara, att Kungl. Maj:ts förslag skulle medföra ej önskvärda konsekvenser.

Det ovan anförda må sammanfattas så, att mycket starka betänkligheter måste hysas mot att, på sätt det föreliggande förslaget innebär, söka genom en fördyring av näringslivets omkostnader åstadkomma en reglering av konkurrensförhållandet mellan automobiler och järnvägar, samt att förslaget, även om man bortser från dessa betänkligheter, icke kan anses vara i högre grad ägnat att åstadkomma en dylik reglering.

Även i övrigt måste emellertid vägande erinringar riktas emot förslagets utformning i viktiga avseenden. Framför allt gäller detta in fråga om sättet för fjärrtrafikens anordnande. Såsom förut nämnts skulle denna trafik handhavas av för ändamålet tillskapade organ, fjärrtrafikutöware. Tillstånd till fjärrtrafik skulle inom varje fjärrtrafikdistrikt meddelas »allenast en eller eljest ett begränsat antal företagare, som äga förutsättningar för organiserande och bedrivande av fjärrgodstrafik». Ett studium av motiveringen för förslaget ger vid handen, att avsikten är att tillstånd till fjärrgodstrafik skall med ensamrätt lämnas till endast *ett* företag inom varje distrikt, även om detta icke kommit till bestämt uttryck i den föreslagna författningstexten. Förslaget är sålunda på denna punkt klart monopolistiskt, och vad föredragande departementschefen anført till stöd för uppfattningen, att skäl som i allmänhet kunna anföras mot tillskapandet av monopol icke skulle vara tillämpliga i här förevarande fall, är icke av den art, att det kan rubba betänkligheterna mot att på ifrågavarande område införa ett monopolsystem med därav föranledd byråkratisering av verksamheten och andra olägenheter av skilda slag.

Åtskilligt annat kunde vara att andraga mot mer eller mindre viktiga delar av Kungl. Maj:ts föreliggande förslag. Det anförda torde emellertid vara tillräckligt för att motivera ett yrkande, att riksdagen för sin del icke måtte godkänna förslaget. Att detsamma är otillfredsställande framgår även av det förhållandet, att det mött kompakt motstånd från de av förslaget direkt berörda näringsutövarnas sida. Det må ock påpekas, att 1932 års trafikutrednings förslag i ämnet, vars grundläggande principer gå igen i Kungl. Maj:ts förslag, jämväl i övrigt mött mycket starkt motstånd vid remissbehandlingen. Överståthållarämbetet i Stockholm och ej mindre än 13 länsstyrelser ha sålunda principiellt avstyrkt det förstnämnda förslaget. Endast 5 länsstyrelser ha i huvudsak tillstyrkt detsamma eller lämnat det utan erinran. Enligt uppgift ha jämväl Sveriges industriförbund och praktiskt taget alla handelskammare i riket avgivit avstyrkande utlåtanden. Anmärkningsvärt är även, att det ämbetsverk, på vilket det främst ankommer att tillvarataga näringslivets intressen, nämligen kommerskollegium, icke varit i tillfälle att yttra sig över trafikutredningens förslag, enär kollegiet

helt naturligt ansett sig icke kunna avgiva något yttrande, förrän utredningen slutfört sitt uppdrag jämväl med avseende å sjöfartens andel i trafikapparaten.

Det förtjänar framhållas, att det — bortsett från tillskapandet av de statliga affärsmonopolen — ej torde hava förekommit tidigare, att en så omfattande näringsgren som den yrkesmässiga automobiltrafiken gjorts till föremål för en genomgripande statlig tvångsreglering, utan att större hänsyn tagits till önskemålen från näringsutövarna själva. Över huvud taget måste det anses i hög grad vanskligt och olämpligt att, på sätt det föreliggande förslaget innebär, lägga hinder i vägen för den naturliga utvecklingen av automobilväsendet, vilken visat sådan smidighet och sådan förmåga att anpassa sig efter näringslivets och den trafikeraende allmänhetens skiftande krav.

Därest riksdagen ansluter sig till de sålunda anförda synpunkterna och för sin del avböjer en reglering på förslaget sätt av den yrkesmässiga automobiltrafiken, torde de för närvarande i sådant avseende gällande bestämmelserna alltjämt böra bibehållas i motorfordonsförordningen. Med hänsyn till att nämnda förordning av Kungl. Maj:t utfärdas i administrativ väg efter riksdagens hörande, torde emellertid något särskilt beslut av riksdagen härutinnan icke vara erforderligt.

Under åberopande av det anförda hemställas,

att riksdagen i anledning av Kungl. Maj:ts proposition, nr 161, med förslag till förordning angående yrkesmässig trafik med automobil måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t meddela, att förslaget icke kunnat av riksdagen godtagas.

Stockholm den 27 mars 1936.

Martin Skoglund.

Karl Magnusson,
Skövde.

Erik Nylander.

Ivar Anderson.

E. O. Magnusson.

T. G. v. Seth.

Gunnar Persson
i Falla.