

Nr 707.

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

I Kungl. Maj:ts proposition nr 161 till årets riksdag föreslås reglering av den yrkesmässiga trafiken med automobil. Den föreslagna regleringen, som förefaller vara onödigt omständlig, synes komma att medföra avsevärt höjda transportkostnader speciellt för landsbygdens befolkning samt torde dessutom icke vara tillfredsställande för utövarna av den yrkesmässiga trafiken.

En viss reglering särskilt av godstrafiken med lastbilar är uppenbarligen motiverad men bör kunna genomföras under enklare former och med mindre kostnader för den trafikerande allmänheten än vad som följer vid ett antagande av propositionen.

Osund konkurrens emellan järnvägarna och landsvägstrafiken bör kunna förhindras utan att så ingripande anordningar genomföras som av Kungl. Maj:t föreslagits. Den kungl. propositionen förefaller vara väl ensidigt grundad på skydd för järnvägarna utan tillräckligt beaktande av landsbygdens behov av billiga transporter med lastbilar och andra motorfordon.

Länsstyrelserna avses i propositionen att som hittills övervaka och reglera den yrkesmässiga trafiken. Dessutom skall emellertid inrättas en särskild s. k. vägtrafikmyndighet, som skall fungera som den högsta kontrollanten och i trafikfrågorna huvudsakligen avgörande myndigheten. Det kan sättas i fråga om icke länsstyrelserna ensamma borde kunna reglera den yrkesmässiga trafiken och vägtrafikmyndigheten åtminstone tillsvidare ej skulle behöva tillsättas. I de fall, där länsstyrelse i samråd med närgränsande länsstyrelser ej vore i stånd ordna t. ex. trafik gående genom flera län, borde redan befintliga högre myndigheter kunna vara tillfyllest. Kostnaderna för en särskild vägtrafikmyndighet verka ganska avskräckande. Dessutom kan man befara att trafikärendena bli alltför byråkratiskt handlagda och utan tillräcklig snabb kontakt med förhållandena ute i länen om det hela skall skötas av vägtrafikmyndigheten efter de former, som av Kungl. Maj:t i propositionen föreslås.

Systemet med indelning av trafiken i ett flertal olika slag är så invecklat och innehåller så många benämningar å trafikformer att den stora allmänheten och även de trafikerande själva torde få svårt sätta sig in i de föreslagna bestämmelserna.

I förslaget till förordning angående den yrkesmässiga trafiken med auto-

mobil finnas många enligt vår mening allt för snäva och för ordnandet av en förnuftig trafik allt för inskränkande bestämmelser. I § 5 säges bl. a. om rätt till befordran: »Därest och i den omfattning samma myndighet må finna skäl sådant medgiva, jämväl av paketgods.» Man kan sålunda riskera att myndighet skulle kunna helt stoppa transporter av paketgods, vilket skulle särskilt å landsbygden bli synnerligen impopulärt och medföra en beklaglig tillbakagång i transportväsendet. En sådan i § 5 ifrågasatt rättighet för viss trafikmyndighet borde under inga villkor få förekomma.

I § 16 förekomma många onödigt stränga bestämmelser. De i samma § omnämnda »beställningskontoren» äro knappast behövlige. Skola de tillkomma måste väl i varje fall deras användande bli mera frivilligt och deras tillkomst göras beroende ej av viss förordning utan av möjligen uppstående verkligen praktiskt behov.

Sådana bestämmelser som införts i § 27 rörande kontrollen däröver att transporter i närgodstrafik icke få ske utöver visst område visar att bestämmelserna bli svåra att efterleva och kontrollera. Hela det föreslagna transportsystemet, som med all sannolikhet blir ytterst impopulärt, kommer att erfordra synnerligen stor kontrollapparat, om det skall kunna fungera enligt förslaget linjer.

§ 28 angående vissa regler för fjärrtrafikutövare skulle för visso i praktiken visa sig medföra många svårigheter och tvister samt medföra onödigt fördyrade transporter.

I § 30 d) omnämnda bestämmelse att i beställningstrafik för godsbefordran avgift skall erläggas för *hel* lastbilsändning måste, även om vissa undantag finnas, komma att verka mycket betungande för allmänheten och måste med skäl betraktas som onödigt gynnande av motortrafikens konkurrent järnvägarna.

Innehållet i § 31 är följande: »Innehavare av tillstånd till beställningstrafik skall, därest den *tillståndsbeviljande myndigheten därom förordnat*, vara skyldig att ansluta sig till viss av nämnda myndighet godkänd förening av utövare av yrkesmässig trafik för upprättande av beställningskontor eller för handhavande av de gemensamma uppgifter, som myndigheten finner eljest böra för trafikens ordnande åläggas en sådan sammanslutning.»

Att lämna vägtrafikmyndigheterna en så långt gående fullmakt att de kunna tvinga till ingående i föreningar eller dylikt måste väl få anses som synnerligen ovanligt och orimligt. Ett stödjande av sådan diktatorsmakt för trafikmyndighet kan väl knappast vara att påräkna från riksdagens sida.

En ganska märklig och ovanlig punkt förekommer i § 35 sista stycket, som lyder på följande sätt: »Myndighet, som har att meddela trafikstillstånd, ävensom vägtrafikmyndigheten äger att föreskriva ytterligare begränsning av arbetstiden.»

Sålunda skulle en myndighet för att t. ex. hjälpa järnvägarna mot en besvärlig konkurrent eller av andra skäl kunna av egen maktfullkomlighet föreskriva en godtycklig arbetstid för motortrafiken! Kan sådant vara riktigt? Oss förefaller bestämmelsen både uppseendeväckande och orimlig.

Att den yrkesmässiga biltrafiken bör ske efter taxor, som icke onödigtvis uppskörta den trafikerande allmänheten, giva skälig ersättning till utövarna av trafiken och som samtidigt icke åstadkomma överdriven konkurrens med järnvägsföretagen eller andra transportmedel, är ju uppenbart och riktigt. De bestämmelser angående taxornas fastställande, som återfinnas i § 36 av här berörda förslaget, måste dock nödvändigtvis medföra stor risk för fastställande av taxor, som kunna bli för allmänheten och motortrafikanterna ytterligt ofördelaktiga. Taxornas avvägning blir helt beroende på den allmäktiga vägtrafikmyndigheten och dess avgöranden. Sättet för taxornas uppsättande och utarbetande borde enligt vår mening göras mera beroende av de lokala förhållandena och grundas på skäliga bedömanden i de olika länen och göras mindre beroende av en central vägmyndighet.

Skall verklig, såsom i § 38 föreslås, utöware av yrkesmässig automobiltrafik vara skyldig iakttaga alla här föreslagna bestämmelser om driftsstatistik m. m. dylikt, så måste i varje fall bestämmelserna härom inrymma endast absolut nödvändig statistik m. m. Ifrågasättas kan om ifrågavarande trafikanter kunna ha tid och i många fall även kompetens att föra och avlämna de uppgifter, som av § 38 lydelse torde kunna antagas vara avsedda att tillämpas.

Departementschefen framhåller (sid. 64) rörande den föreslagna vägtrafikmyndigheten bl. a. följande: »Såsom av det föregående inhämtas, ingår bland dessa uppgifter bland annat att fastställa fjärrtrafikdistrikt, antaga fjärrtrafikutöware och övervaka dess företags drift, uppgöra förslag till taxor för fjärrtrafiken ävensom att fastställa storleken av närtrafikavstånd och närtrafikområde för landets olika delar. Nämnda ur ekonomisk synpunkt betydelsefulla uppgifter komma att bli av *synnerligen krävande och ömtålig beskaffenhet*.» Vi tveka ej heller att instämma i detta departementschefens yttrande att vägtrafikmyndigheternas uppgift blir krävande och ömtålig! Vi tro att dess uppgift blir så svår att det sannolikt vore klokast aldrig tillsätta denna nya myndigheten. Kostnaden för den nya vägtrafikmyndigheten och för hela den stora apparat, som i propositionen förutsättes för trafikens reglerande, blir för visso större än de ungefärliga kostnader, som upptagits å sid. 63 i propositionen.

Att kostnaderna för vägtrafikmyndigheten m. m. skola gäldas av automobilskattemedel kunna vi knappast finna motiverat. Verkningarna av det föreslagna systemet bli sannolikt mycket tungt kännbara för den stora allmänheten, som i stor utsträckning deltagar i betalning av bilskattemedlen. dels för ägarna till lastbilar och omnibusar m. m. Det måste då anses ganska orimligt att de som bli lidande på en överdriven reglering av en viss näringsgren dessutom i mycket hög grad skola bidra till kostnaderna för en för dem i många avseenden skadlig åtgärd. Vi anse därför att automobilskattemedel icke böra användas för att gälda kostnaderna för vägtrafikmyndigheten eller för regleringen i övrigt av den yrkesmässiga biltrafiken för den händelse riksdagen skulle besluta i enlighet med Kungl. Maj:ts proposition nr 161.

I propositionen har Kungl. Maj:t icke efterkommit tidigare framkomna önskemål att transporter av mjölk, slaktdjur m. m. skulle få ske utan särskilda reglerande bestämmelser. Kungl. lantbruksstyrelsen har ifrågasatt att »transport av mjölk och slaktdjur, som ordnas av mejeri- eller slakteriförening, undantages från förordningens bestämmelser. Dessa slag av transporter äro av så speciell natur, att det allmännas inflytande på deras ordnande och därvid tillämpade taxor torde sakna fog». Icke heller detta lantbruksstyrelsens mycket rimliga förslag har i propositionen beaktats.

Vi anse det vara för jordbruket nödvändigt att få sina transporter av mjölk, slaktdjur m. m. ordnade utan fördyring genom reglerande bestämmelser och anse att vid reglering av den yrkesmässiga biltrafiken sådana varor, som av jordbrukets utövare och av jordbrukets föreningar transporteras från och till mejerier, slakthus o. s. v., lämnas utom regleringen. Vi hänvisa för övrigt på denna punkt till motionerna I: 290 och II: 581 vid årets riksdag.

Oaktat vi i det föregående kritiserat den föreslagna regleringen av den yrkesmässiga biltrafiken och därvid vänt oss särskilt mot några av de bestämmelser vi anse minst motiverade, vilja vi därmed icke motsätta oss all reglering av förhållandena på ifrågavarande område.

En skäligh reglering behöves för visso, så att ej onödigt stor konkurrens uppstår emellan järnväg och motorfordon samt emellan de olika ägarna till omnibusar, lastbilar m. m. Även om vi sålunda äro med på reglerande bestämmelser, kunna vi icke gilla så snäva och för många fördyrande regler, som uppställas i propositionen nr 161.

Vi anse att de två utredningar på vilka propositionen delvis uppbyggts kommit till allt för långt gående och överdrivna resultat. Utredningsmännen och Kungl. Maj:t ha gått in för linjer, som enligt vår mening utmynna i motortrafikens instängande i allt för stränga skrankor. Detta måste medföra onödigt stegrade kostnader för den stora allmänheten och speciellt då för landsbygdsbefolkningen. Frågan om den yrkesmässiga biltrafikens ordnande bör enligt vår mening ånyo upptagas till utredning med avsikt att komma till resultat, som undanröjer de påtagliga olägenheterna dels av konkurrensen emellan järnvägs- och landsvägstrafik, dels av konkurrensen inom själva motortrafiken men utan att utmynna i förslag om allt för skarpa skrankor för biltrafiken. Den yrkesmässiga biltrafiken måste ha rätt att fritt utveckla sig till gagn för trafiken och allmänheten men genom rimlig och ej för dyrbar kontroll hindras från överdrifter, som skada andra samfärdsmedel och motordriften själv. Med hänsyn till den utveckling motorismen genomgått och den betydelse den numera har inom samhällslivet, torde det önskemål vara motiverat, att proposition i frågan nästa gång icke framlägges för att höra riksdagens mening utan för att inhämta riksdagens samtycke.

Under hänvisning till de synpunkter vi här ovan anfört hemställes,

att riksdagen måtte avstyrka av Kungl. Maj:t i proposition nr 161 gjorda förslag, samt

att riksdagen i sitt yttrande till Kungl. Maj:t måtte uttala att nytt förslag bör framläggas till riksdagens antagande i enlighet med R. F. § 87.

Stockholm den 28 mars 1936.

<i>Axel Pehrsson.</i>	<i>Arvid De Geer.</i>	<i>C. G. Olsson.</i>
<i>Aron Gustafsson,</i> Lekåsa.	<i>Georg Nyblom.</i>	<i>Hjalmar Svensson,</i> Grönvik.
<i>Janne Nilsson.</i>	<i>Gust. E. Andersson</i> i Södergård.	<i>Otto Niklasson.</i>
<i>Emil Bengtsson.</i>	<i>A. J. Johansson</i> i Bro.	<i>I. Pettersson,</i> Rosta.
<i>Gillis Olsson.</i>	<i>Johan Johansson,</i> Tväråselet.	<i>Ejnar Jonsson.</i>
<i>Harald Andersson</i> i Dunker	<i>Osc. Werner</i> i Höjen.	<i>Gustav Johanson,</i> Hallagården.
<i>K. A. Westman.</i>	<i>Th. Gardell,</i> Gahns.	<i>Arvid Gardell,</i> Stenstu.
<i>M. L. Petersson,</i> Broaryd.	<i>Anders Pettersson</i> i Dahl.	<i>Nestor Hammarlund.</i>
<i>Albin Eriksson,</i> Toftered.	<i>Gerh. Strindlund.</i>	<i>Arvid Jonsson,</i> Skedsbygd.
<i>Wilhelm Beck.</i>	<i>P. Persson,</i> Trängen.	<i>Otto Wallén.</i>
