

Nr 709.

Av herrar **Gustafsson** i Välsnäs och **Meyerhöffer**, *i anledning av Kungl. Maj:ts proposition, nr 161, med förslag till förordning angående yrkesmässig trafik med automobil.*

Kungl. Maj:ts proposition nr 161, den 6 mars 1936, med förslag till förordning angående yrkesmässig trafik med automobiler torde få anses utgöra en ytterligare skärpning i restriktiv anda av de bestämmelser på hit hörande område, vilka inrymmas i nu gällande motorfordonsförordning. Regeringens förslag grundar sig till väsentliga delar på de riktlinjer, vilka av 1932 års trafikutredning uppdrogos för en reglering av den yrkesmässiga biltrafiken (i Kungl. Maj:ts proposition benämnda 1935 års förslag) jämte den av senare tillkallade sakkunniga verkställda överarbetningen av nämnda riktlinjer (1936 års förslag).

Vid ett bedömande av behovet och lämpligheten av denna ifrågasatta lagstiftning torde man ha anledning att fästa största vitsord vid de omdömen, som i avgivna remissutlåtanden avgåvos över 1935 års förslag. I stort sett lära dessa ej kunna betecknas såsom gynnsamma. Den yrkesmässiga lastbilstrafikens uppdelning i när- och fjärrtrafik, vardera kategorien arbetande under sinsemellan väsentligt olikartade villkor, ansågs på många håll föga överensstämma med motortrafikens behov av rörlighet och smidig anpassning efter skiftande transportuppgifter. Likaså ifrågasattes huruvida näringslivets och allmänhetens berättigade krav att få tillgodogöra sig frukterna av motortrafikens fortsatta utveckling kunde bli tillgodosedda under den föreslagna nya ordningen.

De modifikationer, vilka utmärka 1936 års förslag i förhållande till 1935 års, förefalla icke på alla punkter ha avlägsnat de anledningar till kritik, vilka påtalats i de nyssnämnda remissutlåtandena. Hela systemet för den yrkesmässiga lastbilstrafikens organisation synes fortfarande vidlädas av en stelhet, vilken näppeligen kan undgå att förminska densammans prestationsförmåga. I varje fall skulle frågans allsidiga och grundliga utredning ha vunnit på, om myndigheter, ämbetsverk och övriga institutioner, vilka tagit del av och yttrat sig om det föregående förslaget, även fått tillfälle att giva sin ståndpunkt tillkänna om det sålunda förändrade. Frånvaron av sådana remissutlåtanden antyda en forcerad handläggning av ärendet, som ej överensstämmer med dess vidsträckta betydelse. Denna omständighet talar enligt vår uppfattning för ett uppskov med frågans avgörande, till dess konsekvenserna av lagstiftningen såväl för utövarna av yrkesmässig bil-

trafik som för allmänhet och näringsliv hunnit bliva mera allsidigt belysta än vad förhållandet för ögonblicket är.

För en sådan ståndpunkt till det föreliggande lagförslaget synes jämväl andra skäl tala. Det förefaller bl. a. vid en närmare granskning av de handlingar, till vilka detta förslag ansluter sig, som om en viss förskjutning ägt rum i motiven för den eftersträfvade regleringen av den yrkesmässiga biltrafiken. Då initiativet från riksdagens sida togs till 1932 års trafikutredning, befann sig landets järnvägsväsen i en allvarlig ekonomisk kris, som man var benägen att i främsta rummet tillskriva konkurrensen från motortrafikens sida. Den senare utvecklingen har till stor del jävat denna uppfattning. Det har visat sig, att med de stigande allmänna konjunkturer-na följt en stegring även av järnvägarnas trafik- och transportarbete, detta trots att motortrafiken samtidigt utvecklats med jämna steg. För året 1935 lämnade statens järnvägar, sedan vederbörliga räntebetalningar, avskrivningar och avsättningar företagits, även en fullt tillfredsställande vinst. Vad privatbanorna beträffar, lämna även dessa som sammanlagd enhet betraktade ett ej oansenligt driftöverskott. Även om vissa privatbanor bl. a. på grund av konkurrens från motortrafikens sida fått sin redan tidigare bekymmersamma ekonomi ytterligare undergrävd, lämnar denna omständighet ingen anledning om att tala om ett *allmänt* krisartat läge för järnvägsväsendets vidkommande.

Såväl de nämnda sakkunnigekommittéerna som ock departementschefen ha emellertid i den situation, som ovan antytts, funnit angeläget att genom en restriktiv reglering av den yrkesmässiga lastbilstrafiken, såsom departementschefen uttrycker det, »hejda eller åtminstone mildra den kris, som om icke förr, så vid en eventuell konjunkturförsämring med säkerhet kommer att drabba de olika trafikmedlen, om det nuvarande tillståndet får obehindrat vidare utveckla sig». Mot denna tankegång torde flera invändningar kunna göras. Det torde främst förtjäna understrykas, att ingen trafikreglering torde kunna upphäva det intima sammanhang, som den senaste krisen visat bestå mellan järnvägarnas ekonomi å ena sidan och det allmänna konjunkturläget å andra sidan. Detta sammanhang skapas nämligen av den allmänna handelsomsättningens storlek, och det torde vara fåfängt föreställa sig, att denna låter sig på ett gynnsamt sätt påverka av en minskad rörlighet för den yrkesmässiga biltrafiken. Däremot är en motsatt utveckling väl tänkbar, d. v. s. den allmänna handelsomsättningen torde kunna påverkas i oförmånlig riktning av en sådan trafikreglering. Det torde nämligen förhålla sig så, att ej minst under en sämre konjunktur näringslivet i högsta grad är beroende av tillgången till billiga och smidiga transporter. Varje åtgärd, vilken är ägnad att i detta avseende medföra försämrade förhållanden, torde samtidigt utgöra ett hinder för näringslivets tillfrisknande och sålunda även indirekt inverka återhållande på en förbättring av järnvägsväsendets ekonomi. Den uppfattningen torde också på insiktsfullt håll vara allmän — och har bl. a. vitsordats av generalpoststyrelsen — att den av motortrafiken föranledda förbättringen av vårt lands kommunikationer

varit en starkt bidragande orsak till att den senaste ekonomiska krisens verkningar så relativt hastigt övervunnos. Vad som i detta fall gäller en tidigare ekonomisk kris torde även äga full giltighet för kommande sådana. Nedsatt rörlighet i samfärdseln innebär en konjunkturförsämrande tendens. Tanken på en ny eventuell kris i vårt land bör sålunda i stället för att tagas som intäkt för restriktiva åtgärder mot nyttobilismen snarare utgöra en bestämd varning för sådana.

I den nämnda så småningom inträdda förskjutningen av motiven för denna trafikreglering ingår även den större tyngdpunkt, som kommit att läggas på omtanken om utövarna av den yrkesmässiga biltrafiken. Det har gjorts gällande, att förhållandena inom denna näringsgren för närvarande äro alldeles olidliga på grund av konkurrensen dels utövarna sinsemellan dels med andra kommunikationsmedel. Utan tvivel torde det ligga en viss överdrift i en sådan beskrivning av läget. Att en så jämförelsevis ny näringsgren ej i alla avseenden uppnått full stabilisering lär väl knappast förundra, men det saknas skäl till antagandet, att ej denna näring — såsom fallet varit med busshanteringen — så småningom huvudsakligen med egna krafter hjälp skall kunna komma ganska långt mot en sådan stabilisering. Redan nu torde från leverantörer av vagnar o. d. kunna bestyrkas, att ytterst få förluster vållas genom sådana yrkesutövaras oförmåga att fullgöra sina förpliktelser. Vad de inom rörelsen sysselsatta beträffar torde talet om konstant underbetalning och övertidsarbete m. m. komma i sin riktigare belysning av det faktum att avlönings- och arbetsförhållandena inom yrket till övervägande del äro reglerade genom kollektiva avtal mellan vederbörande fackföreningar och arbetsgivare.

Vad som emellertid i främsta rummet talar emot, att ett antagande av det föreliggande lagförslaget skulle kunna förestavas av omsorg för de inom den yrkesmässiga biltrafiken verksamma, är det energiska motstånd varmed förslaget i fråga mottagits av dessa. Redan omedelbart efter avlämnandet av propositionen framkommo från detta håll missnöjesyttringar, på vilkas allvar och vederhäftighet man ej kunde misstaga sig. Att dessa ej heller varit av tillfällig och sporadisk karaktär visas därav, att de sedermera starkt tilltagit i styrka. Som ett ytterligare belägg för den misstro, med vilken kåren betraktar detta regleringsförslag, kan anföras den framställning, som gjorts av styrelserna för de två ledande rikssammanslutningarna på området om ett års uppskov med detsammes framläggande för riksdagen. Det förefaller ej övertygande att anföra som skäl för en lagstiftning omsorgen för en kår, vilken denna med all makt söker värja sig för.

Yrkesutövarnas opposition mot det föreliggande lagförslaget synes även ha synnerligen starka motiv. Det är tydligt, att en reglering av den yrkesmässiga nyttobilismen, vilken i betydande grad skulle nedsätta dennas prestationsförmåga och konkurrenskraft, ej skulle undgå att synnerligen menligt inverka på uppdragsfrekvensen. Minskad sysselsättning och därmed även minskade inkomster torde bliva det omedelbara resultatet av sådana åtgärder. Likaså kan med visshet förutses att handel och industri, då villkoren

för anlåtande av yrkesmässig bilbefordran försämrar, i ökad utsträckning anordnar sina transporter med egna lastbilar. En sådan utveckling lär emellertid bli till lika föga gagn för järnvägarna som för den yrkesmässiga biltrafiken.

Utvecklingen av biltrafiken som en fri näringsgren har haft ett i stort sett gynnsamt förlopp. De svårigheter en del utövare haft att kämpa med torde med en fortsatt stabilisering och den fortsatta frivilliga organisation av godscentraler o. dyl., som man har anledning att emotse, med tiden bli av allt mindre betydelse. Av särskild vikt i detta sammanhang är, att några allvarliga anmärkningar från uppdragsgivarnas d. v. s. allmänhetens sida icke förspotts. Biltrafiken har tvärtom som en spontant framträdande näringsgren i sin hittillsvarande relativt obundna form visat sig vara en företeelse, som samhället numera icke utan stora olägenheter kan undvara.

Det nya, riksomspännande transportmedel, som med biltrafikens tillkomst skapats av enskilda individer på dessas eget initiativ och ansvar utan något bidrag eller stöd från det allmänna, får icke av hänsyn till temporära krisföreteelser tvingas in i en tvångströja, som förkväver dess livskraft och stoppar dess naturliga utveckling. Även här gäller satsen, att stillestånd är tillbakagång, och även blott en beskärning av området och formerna för biltrafikens verksamhet skulle bli till hinder för övriga samhällsfunktioner och innebära ett steg tillbaka i utvecklingen.

Från de utgångspunkter, som ovan angivits, synes en så långt gående reglering av den yrkesmässiga biltrafikens arbetsvillkor, som ifrågasättes i Kungl. Maj:ts proposition, icke önskvärd. Såväl allmänhetens som näringslivets intressen torde förestäva en betydligt större rörelsefrihet för denna trafikgren, än vad detta lagförslag medgiver. För yrkesutövarna skulle förslaget i fråga medföra så påtagliga olägenheter, att näringsens fortsatta existens i viss mån därmed torde få anses hotad. Och slutligen synas de fördelar, vilka lagstiftningen åsyftar att bereda det äldre trafikmedlet, järnvägarna, vara av övervägande fiktiv art.

Beträffande konkurrensförhållandet mellan biltrafiken och järnvägarna vilja vi fästa uppmärksamheten vid 1932 års trafikutrednings hemställan i dess den 29 februari i år avgivna betänkande om »sådan skyndsamt revidering av statens järnvägars godstaxa, som med hänsyn ej mindre till näringslivets behov än till statsfinansiella och järnvägsekonomiska synpunkter numera kan visa sig önskvärd och möjlig, under beaktande jämväl av beräkningsbar lastbilskonkurrens samt av statsbanetaxans i mångt och mycket normerande betydelse för taxor och fraktavgifter vid landets övriga kommunikationsföretag och härav härflytande betydelse för upprätthållandet av ett välordnat och allsidigt kommunikationssystem». Härav synes framgå, att statsjärnvägarnas — och därmed i stort sett samtliga järnvägars — taxor *även oavsett konkurrensen från biltrafiken* äro i behov av revision. Trafikutredningen synes alltså numera ha kommit till den uppfattningen, att vid en ändamålsenlig anpassning av befintliga transportmedel åtgärder kunna

vara befogade även i fråga om järnvägarna; förut har av trafikutredningen ifrågasatts åtgärder enbart beträffande biltrafiken.

Under sådana förhållanden synes genomförandet av en så djupt ingripande beskrining av biltrafikens rörelsefrihet och utvecklingsmöjligheter, som det föreliggande lagförslaget innebär, nu icke vara att förorda. Trafikutredningen anser visserligen, att den ifrågasatta regleringen av biltrafiken bör äga rum före eller i jämbredd med en revision av statsjärnvägarnas taxa, på det att vid den senares omläggning hänsyn skall kunna tagas till den blivande taxenivån inom den nyreglerade biltrafiken. Tvärt emot trafikutredningen anse vi dock, att järnvägstaxan bör fastställas med tillbörlig hänsyn till såväl näringslivets behov som konkurrensen från biltrafiken, så som denna nu bedrivs. Den ifrågasatta regleringen av biltrafiken är ju avsedd att reglera biltrafikens konkurrens med järnvägarna; om den genomföres, torde därför biltrafikens taxor komma att anpassas efter järnvägarnas, och icke tvärtom.

En revision av statsjärnvägarnas taxa synes alltså icke böra vara beroende av, att en genomgripande reglering av biltrafiken först kommer till stånd. Tvärtom synes det oss vara att förorda, att den av flera skäl önskvärda revisionen av järnvägstaxan kommer till stånd, innan biltrafiken fastläses i former, som avse att begränsa dess konkurrensmöjligheter.

Av verkställda utredningar synes framgå, att de fraktnedsättningar, som vidtagits vid järnvägarna, i regel medfört en sådan ökning av befordrat gods, att den siffermässiga förlusten på befordringsavgifterna mer än uppvägs. Det torde därför icke vara uteslutet, att en allmän taxerevision i samband med eventuella andra åtgärder inom järnvägarna kan åstadkomma den behöfliga förbättringen av dessas driftsresultat.

Denna av trafikutredningen förordade revision av statsjärnvägarnas taxa anse vi sålunda tala för avslag på föreliggande förslag till reglering av den yrkesmässiga biltrafiken.

På här anförda grunder vilja undertecknade hemställa, att det föreliggande Kungl. Maj:ts förslag ej lägges till grund för en ny lagstiftning på området. Ytterligare skäl för denna ståndpunkt torde framkomma vid en granskning av förslagets detaljer, av vilka vi emellertid här endast vilja dröja vid följande.

1932 års trafikutredning har i sitt förslag till förordning angående allmän automobiltrafik föreslagit undantag från vissa av förordningens bestämmelser för transport av mjölk eller slaktdjur eller skogsprodukter från avverkningsplatsen, avseende vissa lättnader för dessa produktionsgrenar.

I föreliggande förslag till riksdagen har trafikutredningens förslag i nämnda avseende medtagits, varvid dock transporter av skogsprodukter uteslutits.

1936 års trafiksakkunniga, som företagit en överarbetning av trafikutredningens förslag, ha ej ansett de föreslagna undantagen tillräckligt motiverade, men anse, att, om de medtagas i förordningen, de utsträckas att omfatta även ytterligare ett varuslag, nämligen färsk fisk. Dessa sakkunniga finna

således skogsprodukter lika berättigade till ifrågavarande lättnader som övriga föreslagna varuslag.

I propositionen hänvisas till vad i ärendet förekommit. Enligt propositionens referat av yttranden över trafikutredningens förslag i hithörande avseende framgår, att länsstyrelsen i Kristianstads län härvidlag förutsätter, att endast transporter från avverkningsplatsen till närmaste järnvägsstation avses, medan Svenska järnvägsföreningen anser, att skäl för lättnader för transport av skogsprodukter icke föreligga. Föreningen anser sådana transporter vara av stor betydelse för flertalet järnvägar.

Anledningen till att skogsprodukter i detta sammanhang uteslutits ur propositionens förslag synes alltså vara hänsyn till järnvägarnas intressen.

Vid bedömandet av dessa hänsyn bör dock bemärkas, att de lättnader, det här är fråga om, icke innebära någon prioriteringsställning för biltrafiken framför järnvägarna. De innebära allenast ett bibehållande av det mått av fri konkurrens de båda transportmedlen emellan, som avses bli bestående för närgodstrafiken och som endast för fjärrgodstrafiken enligt förslaget till förordning skall elimineras.

De lättnader, som enligt propositionen anses böra komma transport av mjölk och slaktdjur till del, anse vi, i likhet med trafikutredningen, med lika stort fog böra medgivas även transport av skogsprodukter från avverkningsplatsen samt färsk fisk.

Den i lagförslaget intagna vägtrafikmyndigheten skall bl. a. uppgöra förslag till taxor för biltrafiken, och taxorna skola därefter fastställas av Kungl. Maj:t. Då emellertid vägtrafikmyndigheten skall utgöra en nämnd, som representerar sakkunskapen inom järnvägar, biltrafik, sjöfart och näringsliv, torde det i praktiken bli denna myndighet, som bestämmer biltrafikens taxor, och Kungl. Maj:ts fastställande blir närmast en formalitet. Vägtrafikmyndigheten skall handhava ärenden, som beröra endast bitrafiken. Dess sammansättning förefaller under sådana förhållanden icke lyckligt vald. De båda övriga representerade trafikmedlen, vilka kunna antagas i regel hava en oppositionell inställning gentemot önskemål från biltrafikens sida, inneha nämligen en ständig majoritetsställning i förhållande till biltrafiken, ehuru det är denna senares angelägenheter, som skola behandlas. För biltrafiken betydelsefulla önskemål skulle därför i många fall endast med bistånd av både näringslivets representant och den opartiske ordföranden ha utsikter att bli förverkligade.

En mera ändamålsenlig ordning synes oss vara, att ett kommunikationsråd i enlighet med 1932 års trafikutrednings förslag i dess senast avgivna betänkande hade att avgiva förslag bl. a. rörande biltrafiken, varefter dessa förslag behandlades av ett ämbetsverk, som med tillgång till statistiska och andra uppgifter om samtliga transportmedel kunde opartiskt bedöma dem; först därefter skulle ifrågavarande ärenden underställas Kungl. Maj:ts avgörande.

I § 35 har en reduktion skett av den arbetstid, som förare ej får överskrida under tjugofyra på varandra följande timmar, från tolv till tio timmar. Den-

na djupt ingripande förändring har ej föregåtts av någon som helst utredning med avseende på sina ekonomiska eller trafiktekniska konsekvenser.

I § 25 föreslås maximibestämmelser för närtrafikavstånd men ingen minimigräns, under vilken vederbörande myndigheter ej få gå vid fastställande av nämnda trafikavstånd. Det lär knappast vara förenligt med praxis i svensk lagstiftning att på så viktiga punkter överlämna bestämmanderätten i administrativa myndigheters händer.

Med stöd av vad ovan sagts få undertecknade sålunda hemställa,

att riksdagen må förklara att Kungl. Maj:ts proposition nr 161 med förslag till förordning angående yrkesmässig trafik ej må läggas till grund för en förändrad lagstiftning på området.

Stockholm den 28 mars 1936.

John Gustafsson

i Välsnäs.

Alf Meyerhöffer.

