

Nr 337.

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

I Kungl. Maj:ts proposition nr 161, den 6 mars 1936, hemställes om riksdagens yttrande över förslag till förordning angående yrkesmässig trafik med automobiler.

Departementschefen yttrar i nämnda proposition (sid. 34) bl. a. följande:

»Själva principfrågan huruvida staten bör reglerande ingripa eller icke i landets kommunikationsväsende får, vad järnvägs- och biltrafiken beträffar, för länge sedan anses avgjord. Fri och obehindrad konkurrens råder icke och har aldrig rått i samband med nämnda trafikmedel. Deras stora betydelse för landets samhälls- och näringsliv har tidigt föranlett statliga ingripanden på detta område av helt annan art och omfattning än inom näringslivet i övrigt. Järnvägarna ha från början varit underkastade koncessionstvång, vilket å ena sidan inneburit skydd för det särskilda järnvägsföretaget mot obehörig konkurrens från andra järnvägsföretag, men å andra sidan ålagt det, jämte andra förpliktelser i det allmännas intresse, skyldighet att mot av Kungl. Maj:t fastställd taxa utföra regelbunden trafik. Och den yrkesmässiga biltrafiken, här närmast lastbilstrafiken, har varit och är statligt reglerad på så sätt, att dylik trafik endast får bedrivas efter av vederbörande myndighet meddelat tillstånd och under vissa i vederbörande författningar angivna villkor.

Om emellertid dessa båda trafikmedel redan äro i olika omfattning var för sig statligt reglerade, kan i vårt land något statligt ingripande för reglering av konkurrensförhållandet mellan trafikmedlen knappast sägas ha ägt rum. I det längsta torde ock en mera genomgripande dylik reglering böra undvikas. De förslag eller försök därtill, som kommit till synes i andra länder, ha endast tjänat att belysa de svårigheter, som äro förknippade med problemet. Sådana i konkurrensreglerande syfte vidtagna åtgärder, som innebära ett absolut hinder för ett visst trafikmedels verksamhet i ett eller annat avseende, såsom till exempel förbud mot att med bil respektive järnväg befordra vissa slag av gods eller mot att med bil befordra gods å vissa vägsträckor eller utöver en viss väglängd, äro enligt min mening icke ägnade att främja en riktig utveckling av kommunikationsväsendet. Inom ramen av de för varje trafikmedel gällande föreskrifter böra de fritt få tävla med varandra och göra var sina speciella företräden gällande. Men denna tävlan bör, såsom också 1932 års riksdag framhöll, ske under förhållanden, som lämna samma möjlighet för samtliga parter.»

Departementschefen redogör därefter för de olika utgångspunkter, som, enligt hans mening, förelegat i utgångsläget vid konkurrensen mellan bil och järnväg, till det förstnämnda trafikmedlets fördel. Det krisartade läge, som härigenom skapats, har så småningom drivit järnvägarna till taxenedsättningar, som i många fall ekonomiskt underminerat företagens bestånd, samtidigt som biltrafiken pressat sina taxor allt längre ned med påföljd att det ekonomiska och sociala läget för de inom denna transportverksamhet sysselsatta måste vara allt annat än tillfredsställande. Ett allmänt intresse anses därför påkalla, att staten vidtager de reglerande åtgärder, som ett allmänt intresse påfordrar.

Den principiella argumentering till förmån för en ytterligare reglering av arbetsvillkoren för den yrkesmässiga biltrafiken, som härovan dels citerats, dels i korthet refererats, kan enligt undertecknades uppfattning ej till alla delar biträdas. Fullständighet och objektivitet vid dessa frågors behandling torde göra det nödvändigt att komplettera denna tankegång med vissa andra synpunkter, vilka torde vara av ej mindre vikt än de av departementschefen anförda men likväl icke beaktats i dennes framställning.

Om väsentligt olika utgångspunkter föreligga i utgångsläget vid konkurrensen mellan bil och järnväg, torde förklaringen härtill — såsom också ofta betonats — mindre ligga däri att lagstiftningen hittills ej försökt eller mäktat utjämna dessa olikheter. På sina väsentliga punkter lära nämligen dessa olägenheter vara föga åtkomliga för ingripanden från myndigheternas sida, då de i främsta rummet sammanhånga med de tekniska egenskaperna hos de båda ifrågavarande trafikmedlen. Motortrafiken är rörlig inom måttet av vårt dock relativt rikt förgrenade vägväsen, järnvägarna däremot bundna vid sina till den sammanlagda längdutsträckningen i förhållande till vägväsendet mycket begränsade spåranläggningar. Här föreligger den viktigaste olikheten i utgångsläget för konkurrensen, och denna lär ej kunna till någon grad elimineras utan en sådan utanför den aktuella diskussionen stående åtgärd som ett bringande i förfall av vårt alltmera fulländade vägväsen.

När motortrafiken i betydande utsträckning tagits i anspråk för sådana transportuppgifter, vilka tidigare till huvudsaklig del varit anförtrödda järnvägarna, sammanhänger denna utveckling säkerligen i avsevärt mindre grad med de lägre taxor, till vilka motortrafiken ibland kunnat ställa sina tjänster till förfogande, än med bl. a. den ovan antydda avsevärt större framkomligheten, som ej minst möjliggör den direkta befordran av varor från dörr till dörr, vilken av naturliga skäl järnvägarna äro urståndsatta att på samma sätt fullgöra. Motortrafikens större tjänstbarhet på denna punkt kompletteras med andra liknande egenskaper såsom dess även på betydande avstånd större snabbhet och smidighet och de ofta mindre kostbara anspråk detta befordringssätt ställer på emballeringen av den befraktade varan. Genom sin prestationsförmåga i nyssnämnda och andra avseenden har motortrafiken så småningom blivit ett alltmera outhärligt hjälpmedel för näringslivet. Dettas ständigt ökade behov av biltransporter utgör härvidlag den primära stimulansen för utvecklingen; ökningen av lastbilsbeståndet är en följd-

företeelse därav. Och denna mångsidiga prestationsförmåga torde i många fall ha spelat en större roll i kampen om transportuppgifter än befraktningskostnaden i och för sig. Såväl i Kungl. Maj:ts proposition som i de praktiska riktlinjerna, vilka uppdragits av de två senaste utredningarna på detta område, synes ovan anförda och därmed sammanhängande synpunkter i alltför ringa grad ha beaktats.

Mot bakgrunden av dessa förhållanden synes böra övervägas, huruvida en reglering av den yrkesmässiga biltrafiken enligt de i propositionen förordade formerna *dels* kan anses ur den allmänna samhällsnyttans synpunkt önskvärd, *dels* verkligen i avsedd omfattning skulle befordra den utjämning i konkurrensen mellan järnväg och bil, som åsyftas, samt *dels* även förbättra det sociala och ekonomiska läget för de inom den yrkesmässiga biltrafiken sysselsatta, vilket enligt departementschefen utgör en av de ej minst viktiga bevekelsegrunderna för denna lagstiftning.

Som en allmän grundsats kan väl fastslås, att ett samhälles materiella kulturstandard mycket intimt sammanhänger med dess tillgång till ett väl utbyggt, förgrenat och differentierat kommunikationsväsen. Vad våra järnvägar betytt för landets förkovran i skilda avseenden underskattas av ingen. Men det kan ifrågasättas, om ej i ett land med den säregna geografiska struktur och den i allmänhet relativt glesa bebyggelse, som utmärker Sverige, landsvägstrafikens pånyttfödelse genom bilens allmänna popularisering, inneburit en ännu mera genomgripande revolution såväl inom näringslivet som i det vardagliga livet för stora delar av befolkningen. För industri, handel och hantverk, ha såväl tillverknings- som avsättningsproblem kommit i ett förändrat läge genom förfogandet över det nya transportmedlet. Nya avsättningsområden ha öppnats till fördel både för företagen och för den allmänna levnadsstandarden inom dessa områden, vilka tidigare ofta voro hänvisade till en nära nog förlamande isolering. Det gamla talet om att väg bryter bygd har aldrig haft en så mäktig innebörd som vid motortrafikens genombrott under de två senaste decennierna. I flera under senare år offentliggjorda sociala utredningar har understrukits, huru denna tid alltmåra börjat kännetecknas av en i och för sig önskvärd decentralisering av industriell verksamhet, framför allt mindre sådan, och hurusom denna företeelse står i samband med det minskade beroendet av avstånden. En tidigare okänd tillgång till snabba, smidiga och överallt framkomliga transportmedel har i betydelsefulla avseenden förändrat förut gällande regler för förläggning av industriell och hantverksmässig verksamhet. Handeln har fått snabbare distributionsformer, vilka minskat behovet av lagerhållning och föranlett prissänkningar till konsumenternas förmån.

Den genomgripande förvandling, som på detta sätt redan hunnit äga rum i vårt lands ekonomiska och sociala struktur, har här endast kunnat i korthet antydast. Det förefaller emellertid sannolikt, att denna utveckling endast passerat sitt första stadium och att framdeles ännu rikare frukter kunna väntas av densamma. En förutsättning härför torde emellertid vara, att ej genom konstlade åtgärder befolkning och näringsliv förhindras att

tillgodogöra sig motortrafikens utvecklingsmöjligheter. En lagstiftning av den innebörd, som föreslås i Kungl. Maj:ts proposition, synes emellertid i detta avseende vara ägnad att betydligt mera stäcka än befordra en önskvärd utveckling.

Redan den princip, som synes ligga till grund för ett reglerande ingripande av detta slag, förefaller innebära en missuppfattning av transportväsendets egentliga art. Utgångspunkten synes vara en föreställning om, att transportuppgifterna i ett samhälle vid ett visst tillfälle äro konstanta, oavsett vilka möjligheter som finnas för deras tillgodoseende. Så lär emellertid långt ifrån vara fallet. Transportbehov skapas med ur kostnads- och andra synpunkter lockande transportmöjligheter och giva sig ej tillkänna, när sådana möjligheter ej äro för handen. Varje försök att påverka fördelningen av de samhällseliga transportuppgifterna genom att beskära ett transportmedels kapacitet lär sålunda ej kunna undgå att motverka sitt syfte genom att även oförmånligt påverka summan av transportuppgifter. Redan denna inneboende tendens hos en långt gående trafikreglering torde vara att anse som skadlig. Vad som i samhällets intresse är önskvärt, är en ökad, ej en minskad rörlighet i varudistributionen.

I Kungl. Maj:ts proposition bibehålles den uppdelning av den yrkesmässiga lastbilstrafiken i närtrafik och fjärrtrafik, vilken utgjorde en av huvudpunkterna i 1935 års förslag och även i något modifierad form upptogs av 1936 års trafiksakkunniga.

Mot en sådan kategorisk klyvning av transporter på kortare och på längre avstånd med fastställande av väsentligt skiljaktiga villkor för de respektive kategorierna torde mycket starka invändningar kunna göras, vilket även skedde i ett flertal tungt vägande remissutlåtanden över 1935 års förslag. Det väsentliga i dessa invändningar kvarstår orubbat även efter de modifierationer, som verkställes av 1936 års trafiksakkunniga. En sådan uppdelning torde vara verklighetsfrämmande och stå i bestämd strid mot motortrafikens väsen, som är obundenhet av konstlade gränser. Det låter sig väl teoretiskt säga, att »närtrafikområde skall på lämpligt sätt avgränsas under iakttagande av, att det i regel bör utgöra det handels- och transportområde inom ett län eller sammanhängande delar av olika län, till vilket stationsorten närmast är att hänföra». Men en sådan avgränsning är i vår tid omöjlig att praktiskt genomföra. De bestämt fixerade handelsområden, som möjligen voro tänkbara, för några decennier sedan, ha för länge sedan sprängts av den senare utvecklingen. De numera på en plats eller inom ett visst område befintliga industri-, handels- och hantverksföretagen torde i stort sett ha så väsentligt skiftande naturliga handelsområden, att de alls ej kunna förenas under en enda formel. De snabba förändringar just med avseende på vad som kan anses vara ett företags naturliga handelsområde, vilka inträtt under senare tid, torde i själva verket utgöra en tillräcklig varning för tron, att man här kan röra sig med historiskt betingade och en gång för alla avgjorda fakta. Att på detta sätt söka inringa den enda del av den yrkesmässiga lastbilstrafiken, vilken skulle åtnjuta någon större grad av

frihet, i bestämda på administrativ väg fastställda slutna kretsar skulle endast föranleda förvirring och, med hänsyn till sådana bestämmelsers verklighetsfientliga innebörd, snart nog även överträdelser i stor utsträckning.

I detta sammanhang torde uppmärksamheten böra fästas vid den obestämda formulering, som i lagförslaget § 25, mom 1 givits åt bestämmelserna rörande närtrafikområdenas storlek. För södra och mellersta Sverige fastställes endast en maximigräns av 100 kilometer för avståndet från stationsort till närtrafikområdes gräns. Någon minimigräns, som vederbörande myndigheter ej få underskrida vid bestämmandet av närtrafikavstånd, angives emellertid ej i lagförslaget. Det är uppenbart, att här föreliggande möjligheter till administrativt godtycke, vilka ej kunna lämnas öppna av lagstiftningen.

Formerna för den i Kungl. Maj:ts proposition föreslagna fjärrgodstrafiken följa i stort sett de linjer, som uppdragits av 1936 års sakkunniga. De innebära sålunda den i och för sig önskvärda förändringen, att ledningen av denna fjärrtrafik i första hand skall anförtros den yrkesmässiga lastbilstrafikens egna sammanslutningar och ej konkurrerande trafikmedel, vilket ifrågasatts i 1935 års förslag. Även med denna modifikation blir en på förslaget sätt byråkratiserad fjärrtrafik en företeelse, som knappast kan anses utgöra ett framsteg ur transportteknisk synpunkt. Man må härvidlag först uppmärksamma, att alla transporter, vilka sträcka sig utanför närtrafikens arbetsfält, skola hänföras till fjärrtrafik. Med den snäva begränsning av närtrafikområdena, som vidlåder redan de såsom maximala i lagförslaget angivna områdena, skulle sålunda som fjärrtrafik betecknas och behandlas även en mängd transporter, vilka enligt ännu så länge gängse begrepp i själva verket äro av övervägande lokal karaktär. Dessa transporter skulle sålunda vara underkastade av vägtrafikmyndigheten och Kungl. Maj:t fastställda taxor, vilka bestämts även under hänsynstagande till andra konkurrerande trafikmedels taxor.

Redan denna påtagliga strävan att insnärja lastbilstransporter av lokal karaktär och en med hänsyn till våra moderna lastbilars kapacitet obetydlig utsträckning under begreppet fjärrtrafik måste enligt vår uppfattning innebära ett betänkligt steg. På detta sätt skapas i själva verket två kategorier av s. k. fjärrtrafik, vilka båda skola underkastas samma behandling. Dels skulle till sådan trafik räknas de egentliga långfärderna, för vilka med få undantag särskilt kraftiga vagnar komma till användning, dels sådan mer eller mindre lokalt betonad trafik, inom vilken man med ekonomisk fördel kan använda samma vagnar som i närtrafik. Vad som förbises i Kungl. Maj:ts proposition är nämligen, att redan nu en differentiering rent automatiskt sker mellan transporter på skilda distanser, och att denna differentiering sker med utgångspunkt från vagnarnas lastkapacitet. De tyngsta vagnarna gå i långfärder och de lättare i lokal trafik. När i Kungl. Maj:ts proposition det sålunda framhålles, att fjärrgodsföretagen i första hand skola för sina uppdrag anlita närtrafikutövare, innebär detta i själva verket våld på en

utveckling, som förestavats av uppenbara tekniska och transportekonomiska skäl.

Ett verklighetsfrämmande drag i Kungl. Maj:ts förslag framträder även däri, att det anses möjligt för den centrala vägtrafikmyndigheten och Kungl. Maj:t att fastställa sådana taxor för fjärrtrafiken, som äro avvägda såväl med hänsyn till motsvarande taxor vid järnvägsföretagen som till lastbilstrafikens självkostnader. Det synes nämligen ofrånkomligt, att dessa senare i varje fall måste vara underkastade synnerligen stora variationer, betingade av särskilt de skilda vagnstorlekar, som äro ämnade att komma till användning i denna fjärrtrafik. Lika uppenbart är att bilfabrikationens oavslåtliga tekniska framsteg, som ej minst inrikta sig på att reducera driftskostnaderna, jämte uppträdandet av nya driftsmedel och ändrade priser på redan befintliga skapa ett ständigt labilt tillstånd på denna punkt. Det antagandet ligger under sådana omständigheter nära till hands, att taxorna för fjärrtrafiken i själva verket skulle komma att bli fastställda i övervägande mycket högre grad under beaktande av motsvarande järnvägstaxor än med hänsyn till det svävande begrepp, som lastbilstrafikens egna självkostnader alltid måste förbli. En sådan taxesättning torde emellertid i fråga om en stor mängd transportuppgifter på även ganska stora avstånd ej göra rättvisa åt biltrafikens konkurrenskapacitet och leda till ett betänkligt konstlat undertryckande av denna biltrafiks tjänstbarhet för allmänhet och näringsliv.

Med det ovan sagda ha vi sålunda som vår mening velat framhålla, att den ifrågasatta uppdelningen av lastbilstrafiken i när- och fjärrtrafik liksom de föreslagna formerna för trafikens bedrivande inom dessa båda kategorier ej kunna anses stå i överensstämmelse med samhällets behov av kommunikationsväsendets sunda utveckling i jämna steg med teknikens framsteg.

Även med denna allmänna uppfattning av Kungl. Maj:ts föreliggande förslag ha vi ansett angeläget att med några ord beröra spörsmålet, huruvida ifrågavarande reglering av den yrkesmässiga lastbilstrafiken verkligen är ägnad att i avsedd omfattning befordra den utjämning i konkurrensavseende mellan järnvägar och bilar, som åsyftas. Såsom redan förut framhållits, lära i längden med lagstiftningens hjälp ej de olikheter i utgångsläget vid konkurrensen dessa trafikmedel emellan kunna överbyggas, vilka sammanhånga med deras inbördes tekniska skiljaktigheter. Emellertid är det givetvis å andra sidan möjligt att såväl med lagstiftningens som beskattningens hjälp förhindra endera eller bådadera att utveckla sin inneboende kapacitet. Såsom vi på tal om organisationsformerna för den tilltänkta när- och fjärrgodstrafiken betonat, skulle också denna reglering otvivelaktigt medföra väsentligt minskade möjligheter för den yrkesmässiga lastbilstrafiken att låta sina arbetsvärvande möjligheter komma till sin rätt. Man kan också antaga, att denna radikala topphuggning av den yrkesmässiga lastbilstrafikens prestationsförmåga — till en del, i varje fall, och till en tid — skulle komma järnvägarna till godo i form av dels ett ökat transportarbete, dels möjlighet att återhämta sådana taxereduktioner och rabatter, vilka framtingats under konkurrensen med biltrafiken. Men det torde vara ett stort misstag att före-

sälla sig, att ens lejonparten av trafikavledningen från den yrkesmässiga lastbilstrafiken skulle komma järnvägarna till del. Den sannolika utvecklingen torde snarare bli, att denna övertages av den lastbilstrafik, vilken direkt står i näringslivets tjänst och ägo. Det är en gammal iakttagelse från vårt eget och andra länder, att en skärpt restriktiv lagstiftning mot yrkesmässig biltrafik städse följes av en ansvällning av den enskilda motsvarande biltrafiken. Handel och industri vilja ej undvara de tekniska fördelar, som äro förenade med biltransporter. När sådana ej på förmånligare villkor ställas till förfogande av den yrkesmässiga trafiken, återstår att själv med egna vagnar organisera transportarbetet. Sannolikheten i en sådan händelsernas gång är givetvis desto större i ett land som vårt, där redan c:a 60 procent av lastbilsbeståndet stå i det enskilda näringslivets tjänst.

För järnvägarnas vidkommande vore föga vunnet därmed, att enskild lastbilstrafik övertog väsentliga delar av den yrkesmässiga trafikens nuvarande uppgifter. Däremot skulle en sådan utveckling stå i uppenbar strid mot de teoretiska önskemål beträffande våra samfärdsmedels framtida gestaltning, vilka, åtminstone på tidigare stadier, anförts som grundläggande skäl för här ifrågavarande trafikreglering. Man har härvid utgått ifrån, att samhällets samlade trafikapparat vore överdimensionerad i förhållande till sina arbetsuppgifter, och att därför en sund samhällsekonomi fordrade en reduktion av denna apparat. Denna påtalade överdimensionering skulle givetvis ökas i stället för minskas, därest transportuppgifter övertagas av enskilda lastbilar från yrkesmässiga. Ett allmänt känt faktum är ju, att lastbilar i yrkesmässig trafik förete en väsentligt högre utnyttjningsgrad än de i enskild tjänst varande.

Från en annan synpunkt sett torde emellertid också denna upprustning av den enskilda lastbilstrafiken på den yrkesmässigas bekostnad knappast vara en önskvärd företeelse. Socialt sett kan det ej anses lyckligt, att strävsamma självföretagare elimineras ur marknaden för att ersättas av anställda. Redan utsikter av denna art göra det tvivelaktigt att, såsom departementschefen vill göra gällande, realiserandet av här föreliggande lagförslag skulle förbättra det ekonomiska läget för de inom den yrkesmässiga biltrafiken sysselsätta. Även andra omständigheter antyda, att resultatet med större sannolikhet skulle bli det motsatta. För att de inom en näring sysselsätta skola erhålla förbättrade villkor, torde i främsta hand erfordras, att denna näring själv erhåller fördelaktigare villkor. Så lär emellertid knappast kunna ske inom ramen för den organisation av den yrkesmässiga lastbilstrafiken, som föreslås i Kungl. Maj:ts proposition. Närtrafiken i denna stänges inne i så trånga områden, att god transportekonomi, bl. a. med hänsyn till sysselsättning av anställd arbetskraft, knappast i denna verksamhet lär kunna komma till sin rätt. Fjärrtrafiken å andra sidan skall, som tidigare framhållits, utföras av utövare av närtrafik, vilkas vagnar i stort sett ej äro anpassade för sådana uppgifter. I intetdera fallet torde gynnsamma resultat för yrkesutövarna vara att förvänta, särskilt om man även betraktar den nedgång i uppdragsfrekvensen, som givetvis måste bli följd, när en tidigare

relativt fri näring förvandlas till en med en mängd nya restriktiva bestämmelser kringgärdad sådan.

Redan hittills synliga opinionsyttringar giva även vid handen, att inom de breda lagren av den yrkesmässiga lastbilstrafikens utövare en stark missstämning råder beträffande konsekvenserna av den här tillämpade lagstiftningen. Tveksamheten på detta håll har bl. a. tagit sig uttryck däri, att styrelserna för de två ledande rikssammanslutningarna inom trafikgrenen i fråga uppvaktat departementschefen med framställning om ett års uppskov med frågans avgörande. En opinion inom detta läger för ett accepterande av Kungl. Maj:ts proposition lär sålunda ej kunna återopas.

Av vad ovan framhållits, torde framgå, att undertecknade motionärer ej kunna finna Kungl. Maj:ts förslag till förordning angående yrkesmässig biltrafik utgöra en lycklig utgångspunkt för en lösning av de föreliggande trafikproblemen, som kan tillfredsställa såväl samhällsnyttan som trafikanternas bästa liksom de olika trafikmedlens på ett rättvist sätt inbördes avvägda intressen. Vi kunna ej heller finna, att det av departementschefen återopade förhållandet, att den yrkesmässiga lastbilstrafiken redan i viss mån är underkastad statlig reglering, talar för att denna reglering bör eller kan drivas hur långt som helst. Snarare torde de senare årens erfarenheter ha givit vid handen, att vissa nu tillämpade regleringsbestämmelser dels till sin avfattning äro så allmänt formulerade, att de tillåta en betänkligt godtycklig tillämpning, och dels andra bestämmelser äro av sådan natur, att de stå i tämligen uppenbar strid mot god transportekonomi. Det tillfälle, som vid detta lagförslags förberedande förelegat att råda bot på förekommande oformligheter i gällande föreskrifter, har emellertid, vill det synas, lämnats obeaktat. Med denna allmänna uppfattning torde en på detaljer ingående kritik av lagförslaget i fråga vara överflödig. Dock kunna vi ej undgå att ägna några ord åt formerna för ärendets handläggning.

Sedan 1932 års trafikutredning den 28 februari 1935 avlämnat sitt betänkande med förslag till reglering av den yrkesmässiga automobiltrafiken (i Kungl. Maj:ts proposition benämnt 1935 års förslag) erhöll departementschefen den 6 december 1935 Kungl. Maj:ts bemyndigande att tillkalla sju sakkunniga att inom departementet, med beaktande av, vad departementschefen anfört till statsrådsprotokollet, biträda vid en granskning och bearbetning av 1935 års förslag. Utlåtandet från denna kommitté, som avlämnades den 20 februari 1936, refereras i Kungl. Maj:ts proposition under benämningen 1936 års förslag.

Kungl. Maj:ts proposition nr 161 är dagtecknad den 6 mars 1936.

Ett allmänt intryck torde ha varit, att remissutlåtandena över 1935 års förslag varit i övervägande grad så kritiskt avfattade, att en lagstiftning på grundval av detta förslag kunde anses utesluten. Detta förhållande förändras ej därav, att den summariska översikten över dessa remissyttranden i Kungl. Maj:ts proposition kan vara ägnad att ingiva en föreställning om, att rösterna såväl för förslaget som mot voro ungefär lika många och bestämda.

Den bearbetning av 1935 års förslag, vilken avgivits av 1936 års sakkunniga, bygger i viss grad på förstnämnda 1935 års förslag men utgöres till andra delar av nya uppslag av betydande räckvidd. Med hänsyn till det sistnämnda förhållandet synes det oss anmärkningsvärt, att Kungl. Maj:t i stort sett låtit detta senaste sakkunnigeförslag antaga propositionens form utan att dessförinnan ha lämnat myndigheter och andra vederbörliga remissinstanser tillfälle att göra sin uppfattning hörd rörande detsamma. För en allsidig bedömning av denna djupt ingripande angelägenhet skulle det, synes oss, ha varit av betydelse att erfara, huruvida de förändringar, som 1936 års sakkunniga vidtagit i 1935 års förslag, av dessa remissinstanser anses vara av sådan art, att de väsentligaste anledningarna till kritiken därmed eliminerats eller om de fortfarande anses kvarstå orubbade. Kungl. Maj:ts proposition lämnar på denna punkt ej någon fullständig upplysning.

Med stöd av det ovan sagda få vi sålunda hemställa,

att riksdagen i yttrande över det i Kungl. Maj:ts proposition nr 161 framlagda förslaget till förordning angående yrkesmässig trafik med automobil måtte uttala, att nämnda förslag enligt riksdagens mening icke är av beskaffenhet att böra läggas till grund för en förändrad lagstiftning på ifrågasvarande område.

Stockholm den 20 mars 1936.

Felix Hamrin.

Elof Andersson.

B. v. Stockenström.

J. Bergman.

Eliel Löfgren.

D. Hansén.

