

Nr 158.

Av herrar **Nordenson** och **Sylwan**, i anledning av
Kungl. Maj:ts förslag till förordning angående yrkes-
mässig automobiltrafik m. m.

I proposition nr 115 har Kungl. Maj:t framlagt förslag till förordning angående yrkesmässig biltrafik.

Utän tvivel innebär det föreliggande förslaget ett aktningvärt försök att komma till rätta med de problem, som äro förenade med den yrkesmässiga biltrafikens bedrivande. Att på förhand med någorlunda säkerhet bedöma verkningarna av den föreslagna regleringen ter sig emellertid svårt, då tillämpningen av hithörande bestämmelser kommer att bliva helt avgörande för utvecklingen. Enligt förslaget skall det ankomma på en central myndighet — statens biltrafiknämnd — att verka för ett ändamålsenligt ordnande av den yrkesmässiga trafiken och främjande av en sund utveckling av densamma. Det ligger i sakens natur, att utfallet av regleringen blir beroende av det sätt, varpå biltrafiknämnden kommer att utöva sina funktioner. Bland dessa ingå så viktiga uppgifter som att meddela tillstånd till linjetrafik för godsbefordran, att bestämma taxor härför och fastställa allmänna grunder för taxor, att bevilja tillstånd för transportförmedling samt att indela riket i lokalområden för beställningstrafik för godsbefordran. Redan dessa exempel visa, att i nämndens hand avses att läggas uppgifter, vilkas handhavande kommer att på ett avgörande sätt bestämma utvecklingen på transportmarknaden.

Ett oundgängligt villkor för att nämnden skall kunna fylla sina betydelsefulla uppgifter är, att den erhåller en tillfredsställande sammansättning, så att garanti vinnas för att samhällets intressen sättas främst och icke ensidighet och partiskhet få göra sig gällande i nämndens verksamhet. Departementschefen har i förevarande hänseende i § 3 av förslaget oförändrat upptagit 1936 års trafikutrednings förslag, att nämnden skall bestå av minst fem och högst sju ledamöter, vartill skola utses »personer med insikt eller erfarenhet i fråga om de viktigaste trafik-, yrkes- eller näringsintressen, som beröras av den yrkesmässiga trafiken». Denna vaga formulering av nämndens sammansättning och ledamöternas kvalifikationer är ägnad att ingiva oro. I betraktande av järnvägarnas redan nu stora innehav av trafikbilar, vilket kommer att ökas efter beslutet om förstatligande av privatbanorna, är det uppenbarligen risk, därest transportmedelsintressena få helt dominera i biltrafiknämnden, att förefintliga tendenser till ett trafikmonopol komma att ytterligare accentueras. Som garanti däremot påyrkades allmänt från näringshåll under remissbehandlingen av trafikutredningens förslag, att trafikanterna skulle erhålla en legalt tryggad, tillfredsställande representation i biltrafiknämnden. För denna uppfattning gjorde även kungl. kommerskollegium sig till tolk. Kollegium underströk sålunda vikten av att detta organ erhöles en dylik allsidig sammansättning och förordades för egen del, att näringslivet skulle få ungefärligen samma

representation i nämnden som de olika transportmedlen tillsammans. Liknande önskemål framfördes jämväl av bland annat Sveriges industriförbund och ett flertal handelskammare.

Dessa påpekanden hava emellertid, såsom nämnts, icke föranlett någon Kungl. Maj:ts ändring i trafikutredningens förslag till författningstext. Visserligen har departementschefen i motiveringen — sid. 63 — uttalat, att i nämnden bör finnas representerad sakkunskap för såväl trafikanternas, särskilt näringslivets, som biltrafikens, järnvägarnas och sjöfartens intressen. Då det emellertid samtidigt angives, att antalet ledamöter i nämnden tills vidare bör bestämmas till fem, är det tydligt att med en av dessa såsom ordförande och då alla tre transportmedlen skola vara företrädade i nämnden, trafikanterna kunna få högst en representant i densamma.

Det är självfallet, att såväl biltrafikutövarnas som järnvägarnas och sjöfartens intresse att få utföra sitt transportarbete under drägliga förhållanden är fullt legitimt. Men då transportverksamhet icke är något självändamål utan trafikmedlens uppgift är att betjäna näringslivet, är det icke förmätet, om från dess sida anspråk framställas på att erhålla tillräckligt medinflytande på transportväsendets utveckling. Nämndens uppgift måste uppenbarligen vara att söka åstadkomma de för industri och handel fördelaktigaste förutsättningarna med avseende å bilkommunikationerna utan att därmed en osund konkurrens med andra transportmedel skapas. Det är vår uppfattning, att, om nämnden skall rätt fylla sin ömtåliga uppgift i detta hänseende, trafikanterna böra få en minst lika stark representation i nämnden som trafikutövarna. För att möjliggöra detta erfordras, att antalet ledamöter i nämnden fastställas till minst sju.

I motiveringen har departementschefen å sid. 62 framhållit, att beslut inom nämnden ej med nödvändighet böra vara majoritetsbeslut utan att de tvärtom i huvudsak skola fattas under vanliga ämbetsmannamässiga former på ordförandens och vederbörande föredragandes ansvar. Då erfarenheten visar, att en förutsättning för att ett organ av ifrågavarande slag skall vara arbetsdugligt är, att de däri ingående ledamöterna skola vara icke allenast rådgivande utan även utrustade med beslutanderätt, anse vi att alla viktigare ärenden böra avgöras genom majoritetsbeslut. En på dylikt sätt arbetande nämnd torde vara ägnad att skapa större auktoritet kring sin verksamhet.

Med åberopande av vad sålunda anförts få vi hemställa,

att riksdagen måtte *dels* besluta om sådana ändringar av § 3 i förslaget till förordning angående yrkesmässig automobiltrafik, att antalet ledamöter i statens biltrafiknämnd bestämmas till minst sju samt att föreskrift meddelas, att trafikanterna, i främsta rummet näringslivet, skola hava lika stark representation i nämnden som de där företrädade transportmedlen tillsammans, *dels ock* förklara, att alla viktigare ärenden böra av biltrafiknämnden avgöras genom majoritetsbeslut.

Stockholm den 28 mars 1940.

Harald Nordenson.

Eilif Sylwan.