

**Nr 260.**

*Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående anslag till statens biltrafiknämnd för budgetåret 1948/49; given Stockholms slott den 8 maj 1948.*

Kungl. Maj:t vill härmed, under återopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för denna dag, föreslå riksdagen att bifalla de förslag, om vilkas avlåtande till riksdagen föredragande departementschefen hemställt.

Under Hans Maj:ts

Min allernådigste Konungs och Herres frånvaro:

**GUSTAF ADOLF.**

*Torsten Nilsson.*

---

*Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten i statsrådet å Stockholms slott den 8 maj 1948.*

**Närvarande:**

Statsministern **ERLANDER**, ministern för utrikes ärendena **UNDÉN**, statsråden **WIGFORSS**, **MÖLLER**, **SKÖLD**, **GJÖRES**, **DANIELSON**, **VOUGT**, **ZETTERBERG**, **NILSSON**, **STRÄNG**, **ERICSSON**, **MOSSBERG**, **WEIJNE**.

Efter gemensam beredning med chefen för finansdepartementet anför chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Nilsson.

**Inledning.**

Antagandet vid 1940 års riksdag av det författningsförslag, som sedermera resulterade i förordningen den 25 oktober 1940 (nr 910) angående yrkesmässig automobiltrafik m. m., innebar tillskapandet av ett nytt organ — statens biltrafiknämnd — för handläggning av vissa viktigare frågor om tillstånd till yrkesmässig trafik och för ett ändamålsenligt ordnande i övrigt av den yrkesmässiga trafiken. Enligt förordningens 3 § skall biltrafiknämnden bestå av minst fem och högst sju ledamöter, vilka förordnas av Konungen för viss tid. Konungen utser en av ledamöterna till ordförande samt en till ställföreträdare för denne. För annan ledamot än ordförande förordnar Konungen ersättare. Till ledamöter och ersättare skola utses personer med insikt eller erfarenhet i fråga om de viktigaste trafik-, yrkes- eller näringsintressen, som beröras av den yrkesmässiga trafiken. Av ledamöterna skall en vara lagkunnig. — Antalet ledamöter i nämnden är f. n. sju.

Den organisation, som sålunda fastställdes i 1940 års förordning, var icke avsedd att vara definitiv. I den proposition i ämnet, som förelades 1940 års riksdag, uttalade dåvarande chefen för kommunikationsdepartementet att man, sedan några års erfarenhet av myndighetens verksamhet vunnits, torde äga goda hållpunkter för bedömande av frågan, huruvida myndigheten borde bestå såsom en särskild nämnd eller ombildas till ett ämbetsverk eller ingå i ett redan befintligt sådant. Med anledning härav erhöll jag genom Kungl. Maj:ts beslut den 30 juni 1947 bemyndigande att tillkalla fem utredningsmän för att inom kommunikationsdepartementet biträda med utredning rörande statens biltrafiknämnds organisation. I avbidan på det förslag i ämnet, som på grundval därav senare syntes kunna föreläggas riksdagen, ha i årets statsverksproposition (sjätte huvudtiteln, punkterna 38 och 39) anslagen till avlöningar och omkostnader för statens biltrafiknämnd upptagits med allenast beräknade belopp.

Utredningsmännen, vilka antagit benämningen *biltrafiknämndsutredningen*,<sup>1</sup> ha numera framlagt ett den 26 januari 1948 dagtecknat betänkande, vilket utmynnar i förslag om viss ändring av nämndens kompetensområde och arbetsformer samt ett därav föranlett förslag till viss omorganisation av nämnden. Frågan om omfattningen av nämndens arbetsuppgifter har emellertid även upptagits av *decentraliseringsutredningen*, som i ärendet avgivit en P. M. nr 10 den 27 januari 1948, samt av *1944 års trafikutredning* i dess betänkande med förslag rörande vissa frågor avseende det inrikes trafikväsendet den 27 november 1947 (SOU 1947: 85).

Över biltrafiknämndsutredningens betänkande ha utlåtanden avgivits av statskontoret, järnvägsstyrelsen, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, statens biltrafiknämnd, kommerskollegium, statens lönenämnd, statens trafikkommission, statens priskontrollnämnd och samtliga länsstyrelser ävensom av ett flertal riks- och lokalorganisationer.

Samtliga de tre föreliggande kommittéförslagen beträffande biltrafiknämndens kompetensområde åsyfta en överflyttning av arbetsuppgifter från nämnden till länsstyrelserna men förete sinsemellan betydande olikheter med avseende på de föreslagna decentraliseringsåtgärdernas räckvidd.

Med hänsyn till den oklarhet rörande decentraliseringens lämpliga omfattning, som kommit till uttryck redan genom skiljaktigheterna i kommittéernas uppfattning och i ännu högre grad återspeglas i de avgivna remissyttrandena över förslagen, har jag funnit övervägande skäl tala för att hela denna fråga bör få mogna ytterligare något, innan den upptages till slutligt avgörande. Jag vill härvid understryka att spörsmålet icke enbart begränsar sig till sättet för genomförande av en i och för sig önskvärd arbetsorganisatorisk förenkling utan att det framför allt gäller att bedöma de konsekvenser, som en mer eller mindre långtgående decentralisering kan medföra med avseende på biltrafiknämndens möjligheter att utöva den trafikpolitiska funktion, för vilken den tillkommit. Därjämte må framhållas att decentraliseringsfrågan i nuvarande läge förlorat något av sin omedelbara aktualitet med hänsyn till den återhållsamhet i tillståndsgivningen beträffande den yrkesmässiga biltrafiken, som kan förutses för den närmaste framtiden såsom en följd av den numera genomförda drivmedelsransoneringen. Av delvis samma skäl som här anförts har jag också ansett, att det slutliga ställningstagandet till biltrafiknämndsutredningens förslag om omorganisation av nämnden till ett centralt ämbetsverk bör få anstå tills vidare. Jag torde därför få inskränka mig till att nu anmäla i huvudsak endast frågan om beräkningen av nämndens anslag för nästa budgetår.

<sup>1</sup> Biltrafiknämndsutredningen utgjordes av trafikpolisintendenten E. J. E. Forsselius, ordförande, kanslirådet H. Berglund, ledamoten av riksdagens första kammare, godsägaren G. A. Heiding samt ledamöterna av riksdagens andra kammare, borgmästaren A. O. E. Rylander och trämassearbetaren E. O. Akerström, av vilka emellertid Berglund — på grund av uppdrag utom riket — endast i mindre utsträckning kunde deltaga i utredningsarbetet.

Biltrafiknämndens avlöningsanslag är för budgetåret 1947/48 anvisat med 167 000 kronor. Genom beslut den 17 och den 31 oktober 1947 har Kungl. Maj:t medgivit, att den i avlöningsstaten upptagna posten till avlöningar till övrig icke-ordinarie personal finge under budgetåret 1947/48 överskridas med sammanlagt högst 32 000 kronor. Då därjämte det rörliga tillägget utgår efter högre procenttal än det vid budgetbehandlingen beräknade, torde nämndens sammanlagda avlöningskostnader för budgetåret 1947/48 kunna beräknas till 219 600 kronor.

I skrivelse den 29 augusti 1947 har *biltrafiknämnden* äskat anslag till avlöningar för budgetåret 1948/49 med 264 381 kronor.

Vid fullgörandet av sitt uppdrag har *biltrafiknämndsutredningen* tagit under övervägande ifrågavarande framställning, vilken remitterats till utredningen. Utredningens beräkning av avlöningskostnaderna för den föreslagna biltrafikstyrelsen slutar på 202 500 kronor.

I årets statsverksproposition (sjätte huvudtiteln, punkten 38) har avlöningsanslaget upptagits med ett beräknat belopp av 211 500 kronor.

Till biltrafiknämndens kansli äro f. n. knutna 22 befattningshavare, därav 20 extra ordinarie och 2 tillfälligt anställda.

Jag övergår nu närmast till att redogöra för det förslag till personalorganisation, som framlagts av biltrafiknämndsutredningen.

#### **Biltrafiknämndsutredningen.**

Utredningen, som i sitt betänkande sammanställt vissa uppgifter angående den praxis, vilken följes vid ärendenas behandling inom biltrafiknämnden, har gjort vissa uttalanden rörande arbetsmetoderna inom nämnden, samt därvid, under erinran om ett uttalande av chefen för kommunikationsdepartementet i 1946 års statsverksproposition, att allenast mera betydelsefulla ärenden borde avgöras av nämnden in pleno — vilket uttalande även föranlett erforderlig ändring i instruktionen för nämnden — framhållit, att detta uttalande icke blivit beaktat i avsedd utsträckning. Utredningen säger sig visserligen förstå, att det kunnat vara förenat med svårigheter att avgränsa pleniären i enlighet med departementschefens uttalande, men finner det uppenbart, att i vart fall rutinärenden bort kunna handläggas utan hörande av nämnden in pleno, varigenom nämndens arbetsuppgifter kunnat avsevärt begränsas.

Beträffande personalorganisationen påpekar utredningen, att nämndens personalstyrka måst utökas betydligt efter krigsslutet till följd av den kraftiga ansvällningen av arbetsbördan. Utredningen utgår emellertid från att arbetsmängden återigen kommer att minska. Härom anför utredningen följande.

Man måste dock utgå från att de sistförflutna årens stora anhopning av antalet ansökningsärenden berott på de exceptionella förhållandena; säkerligen kommer ärendenas antal att återigen minska, även om nuvarande kompetensfördelning mellan nämnden och länsstyrelserna skulle bibehållas. Genomföres den av utredningen föreslagna ändringen i 5 § förordningen angående yrkesmässig trafik, kommer antalet på nämnden ankommande ärenden angående

beställningstrafik för godsbefordran att minskas högst väsentligt. Om den av utredningen nu föreslagna kompetensfördelningen gällt 1946 och 1947, skulle sålunda antalet beställningstrafikärenden ha minskat med omkring 4 000 per år.

Därtill kommer, att det nuvarande systemet med avgöranden av en väsentlig del av ärendena vid plenisammanträden var fjortonde dag för med sig mycket skrivarbete omedelbart efter sammanträdena. För att icke expedieringen av besluten skall fördröjas, synes nämnden nämligen ha varit nödsakad att anställa relativt stor kontorspersonal. I viss utsträckning har nämnden ändå måst anlita tillfällig skrivhjälp vid toppbelastning. Om utredningens organisationsförslag genomföres, komma ärendena att avgöras i jämnare takt än f. n. Därvid torde också kontors- och skrivbiträdena kunna utnyttjas mera rationellt.

Av dessa skäl föreslår utredningen en minskning av den personal, som är anställd huvudsakligen för mera rutinbetonat arbete, men framhåller samtidigt svårigheten att nu uppskatta det framtida personalbehovet. Utredningen finner sig vid en försiktig bedömning kunna förorda indragning av 2 amanuens- och 2 skrivbiträdestjänster. Vidare föreslås en överflyttning av visst statistiskt rutinarbete, som nu utföres av en tillfällig befattningshavare, på ett av kontorsbiträdena. Därjämte ifrågasättes en minskning av utgifterna för tillfälliga biträden i övrigt.

I fråga om de befintliga befattningarna såsom byråchef samt såsom förste byråsekreterare i 29 lönegraden utgår utredningen från att behov av dessa tjänster även framdeles kommer att föreligga och föreslår därför, att de uppföras å ordinarie stat i lönegraderna Ca 33 resp. Ca 29.

I sin framställning angående anslag för budgetåret 1948/49 har biltrafiknämnden framhållit, att tjänster, varmed är förenad föredragningsskyldighet av den art, som f. n. förekommer för nämndens båda förste amanuenser, icke böra vara placerade i lägre lönegrad än 24. Utredningen, som delar denna uppfattning, föreslår att ytterligare en byråsekreterartjänst inrättas utöver den vakanta befattning i lönegraden Ce 24 för vilken medel nu finnes. Den ene byråsekreteraren skulle därvid uppföras å ordinarie stat. Vid bifall till detta utredningens förslag skulle medel behöva beräknas endast till en amanuens hos biltrafikstyrelsen.

Utredningen behandlar därefter vissa av biltrafiknämnden framförda förslag om inrättande av en byråinspektörsbefattning och om tillförande av viss taxexpertis till nämnden.

Beträffande byråinspektörsbefattningen, som av nämnden i första hand motiverats med en föreslagen överflyttning av vissa arbetsuppgifter från statens trafikkommission, framhåller utredningen att en sådan överflyttning f. n. icke torde vara lämplig. Därjämte påpekar utredningen att biltrafikorganets inspekterande verksamhet, med hänsyn till föreslagen minskning av rutinärendena samt inrättandet av en post som verkschef, borde kunna fullgöras utan ytterligare förstärkning av den av utredningen föreslagna personalorganisationen. Utredningen avstyrker sålunda biltrafiknämndens förslag om inrättande av en byråinspektörstjänst.

Vid såväl 1946 som 1947 års riksdagar har frågan om knytande av viss taxexpertis till biltrafiknämnden behandlats.

Enligt 29 § 4 mom. förordningen angående yrkesmässig automobiltrafik åligger det biltrafiknämnden att efter länsstyrelsernas hörande fastställa allmänna grunder för uppställning av biltaxor. Vidare har tillståndsbeviljande myndighet att fastställa taxor för sådan trafik, vartill myndigheten meddelat tillstånd.

Ett uttalande av mig i 1947 års statsverksproposition (sjätte huvudtiteln, punkten 40) att — därest priskontrollnämndens transportsektion skulle komma att avvecklas under budgetåret 1947/48 — biltrafiknämndens avlöningsanslag borde få överskridas för att möjliggöra anställande hos nämnden av två arvodesavlönade taxexperter, därav en förste byråsekreterare och en byråsekreterare, föranledde ingen erinran från riksdagens sida.

I sina petita för budgetåret 1948/49 har biltrafiknämnden återkommit till frågan om taxexpertis hos nämnden och föreslagit inrättande av en befattning såsom förste byråsekreterare i lönegraden Ce 29 och en såsom byråsekreterare i lönegraden Ce 24 för taxeärenden ävensom ett kontorsbiträde.

Biltrafiknämndsutredningen påpekar att en avveckling av priskontrollnämndens transportsektion icke torde vara aktuell f. n. Utredningen har emellertid funnit, att den yrkesmässiga biltrafikens taxefrågor i betydande utsträckning borde kunna med fördel handläggas inom den föreslagna biltrafikstyrelsen. Utredningen föreslår därför, att huvuddelen av ifrågasvarande taxeärenden överflyttas till styrelsen, och framhåller som ett särskilt skäl härför att verksamheten kan förmodas bli ännu viktigare framdeles. Så länge priskontrollnämndens transportsektion finnes kvar, bör dock nämnden enligt utredningens mening avgöra frågor av principiell räckvidd, eller i vart fall höras, innan beslut fattas av styrelsen. Utredningen anser att överenskommelse bör kunna träffas mellan de båda myndigheterna angående uppdelningen av arbetsuppgifterna. I den mån så påfordras, torde Kungl. Maj:t utfärda erforderliga föreskrifter härutinnan.

Vad beträffar det av statsmakterna år 1947 i princip godtagna personalbehovet för ifrågasvarande arbetsuppgifter, en förste byråsekreterare och en byråsekreterare, anser utredningen att det i varje fall i början är tillräckligt att inrätta förstnämnda befattning. Utredningen föreslår att befattningen placeras i lönegraden Ce 27.

Det ökade kontorsarbete, som en överflyttning av taxeärenden till den centrala bilmyndigheten kommer att medföra, synes, anför utredningen, med hänsyn till den i annat sammanhang förordade avlastningen av ett stort antal ärenden från myndigheten, kunna bemästras med den i det föregående föreslagna kontorspersonalen. Utredningen har utgått från att avlastningen från priskontrollnämndens transportsektion kommer att medföra vissa personalbesparingar inom sektionen.

Den av utredningen föreslagna avlöningsstaten slutar, såsom förut nämnts, på 202 500 kronor.

Beträffande utredningens anslagsberäkningar torde här böra nämnas följande. För budgetåret 1947/48 disponerar biltrafiknämnden 2 000 kronor för ersättning åt sakkunniga. För nästa budgetår har nämnden äskat 6 000 kronor för detta ändamål. Utredningen föreslår för sin del att beloppet bestämmes till 3 000 kronor.

Biltrafiknämndens omkostnadsanslag är för budgetåret 1947/48 anvisat med 26 000 kronor.

Nämnden har för budgetåret 1948/49 äskat 37 500 kronor. I 1948 års statsverksproposition (sjätte huvudtiteln, punkten 39) har uppförts ett beräknat belopp av 35 000 kronor. Den av utredningen uppgjorda omkostnadsstaten slutar på 33 000 kronor.

Beträffande sina beräkningar anför utredningen bl. a. följande.

Nämnden äskar för budgetåret 1948/49 7 000 kronor till reseersättningar mot 6 000 kronor innevarande budgetår. Med hänsyn till den ökade inspektionsverksamhet, som torde kunna förutses efter omorganisationen, vill utredningen tillstyrka denna höjning. Posten *Expenser* uppgår för budgetåret 1947/48 till 19 000 kronor. Nämnden föreslår för nästa budgetår en höjning till 29 500 kronor. Utredningen vill dock för sin del ifrågasätta, om icke 25 000 kronor torde vara tillräckligt för ändamålet, med hänsyn till den väntade minskningen av antalet handlagda ärenden.

#### **Yttranden.**

Vad biltrafiknämndsutredningen anför om nämndens arbetsmetoder har föranlett bl. a. följande uttalande från *biltrafiknämndens* sida.

Nämnden vill i detta avseende till en början erinra om att under åren 1946 och 1947 försiggått en stark expansion av biltrafiken, såväl den yrkesmässiga som den icke yrkesmässiga. Det synes nämnden ha varit välbetänkt att under denna övergångstid, som tillika utgjort den första tid, då det i yrkesmässig godstrafik befintliga fordonsbeståndets omfattning verkligen reglerats av myndigheternas tillståndsgivning, en förhållandevis stor del av antalet ansökningar om tillstånd till beställningstrafik handlagts av nämnden in pleno. Härigenom har dels nämnden kunnat erhålla en mera ingående kännedom om ärendenas art och beskaffenhet, och i samband med ärendenas avgörande kunnat genomdiskutera principiella synpunkter på frågorna, dels ock nämndens kansli kunnat tillgodogöra sig de erfarenheter från näringslivet, trafikutövare, företrädare för övriga kommunikationsmedel och arbetstagarparten, som finnas representerade i nämnden. I detta sammanhang kan nämnas, att under år 1947 i runt tal 3 000 ärenden avgjorts av nämnden in pleno, medan ca 4 000 ärenden avgjorts efter föredragning för ordföranden, vice ordföranden eller byråchefen. Antalet ärenden, som avgjorts annorledes än av nämnden in pleno skulle förvisso ha varit än större om icke utöver de omständigheter för vilka nämnden härförut redogjort jämväl tillkommit, att nämnden alltsedan årsskiftet 1946/47 av flera orsaker varit hänvisad att tillämpa en successivt skarpt restriktiv tillståndsgivning. Nämnden har ansett det vara av särskild betydelse att i ett dylikt läge en förhållandevis stor andel av ärendena avgjorts av nämnden in pleno. Emellertid avser nämnden att allt eftersom man kan börja räkna med mera stabiliserade förhållanden, åtminstone försöksvis överföra en förhållandevis större andel av ärendena angående beställningstrafik med lastbil från prövning av nämnden in pleno till avgörande på annat sätt.

Huvudparten av de från plenumföredragning överförda ärendena ha hittills avgjorts efter föredragning inför ordföranden. Med hänsyn till den ställning av den ende ledamot i nämnden, som förutsatts skola vara helt fristående från partsintressen, och det avseende, som under förarbetena till 1940 års förordning fästs vid detta förhållande, låter sig emellertid ej gärna göra att å ordföranden överflytta ärenden, som kunna antagas föranleda besvär. Det kan nämligen icke anses innefatta en ur administrativ synpunkt godtagbar ordning att, när en med undantag för ordföranden uteslutande av företrädare för partsintressen sammansatt nämnd har att avgiva utlåtande i anledning av besvär över nämndens beslut, ordföranden, till följd därav att han å nämndens vägnar ensam fattat det överklagade beslutet, redan tagit ståndpunkt i saken.

En överflyttning till avgörande i ämbetsmannamässig ordning av större del av de till nämnden inkommande ärendena än f. n. är fallet förutsätter därför enligt nämndens mening, att beslutanderätten uppdrages åt tjänsteman i nämndens kansli, i första hand byråchefen. En sådan överflyttning, som hittills icke lämpligen bort vidtagas, har ej heller kunnat vidtagas av den anledningen att nämndens tjänstemän haft mer än full sysselsättning redan med de uppgifter, som hittills tillagts dem. Därest emellertid på sätt nu antytts viss större andel av de på nämndens prövning ankommande ärendena överflyttas till att avgöras av befattningshavare hos nämnden skulle det av biltrafiknämndsutredningen framförda önskemålet om ämbetsmannamässigt avgörande av vissa ärenden kunna nås, men samtidigt skulle såväl byråchefen som de i ärendena föredragande genom nämndens sammanträden erhålla den direkta kontakten med den i nämnden företrädde sakkunskapen. Ett dylikt ändrat förfaringssätt i fråga om handläggningen av ärenden kan emellertid ske utan att någon ändring sker i förordningen angående yrkesmässig automobiltrafik eller den för nämnden utfärdade instruktionen.

Biltrafiknämndsutredningens uttalanden och förslag beträffande personalorganisationen i allmänhet ha behandlats i yttrandena av biltrafiknämnden, lönenämnden, länsstyrelsen i Kristianstads län, föreningen kvinnor i statens tjänst och Sveriges juristförbund.

*Biltrafiknämnden* uttalar, att det icke finnes någon anledning att förmoda att man vid en decentralisering av tillståndsgivningen skall kunna skära ned kanslipersonalen i den omfattning, utredningen föreslagit. En decentralisering skulle komma att i vissa avseenden öka nämndens arbetsbörda, bl. a. i fråga om den rådgivande verksamheten.

Nämnden anser vidare, att ordinarie tjänster böra inrättas vid nämnden även i dess nuvarande organisationsform, och påpekar, att i årets statsverksproposition förslag framlagts om inrättande av ordinarie tjänster vid lönenämnden, i vilken liksom i biltrafiknämnden såväl ordföranden som ledamöterna äro förordnade allenast på viss tid. Nämnden föreslår följande ordinarie tjänster, nämligen 1 byråchef i Ca 33, 1 förste byråsekreterare i Ca 29, 1 förste byråsekreterare i Ca 27, 2 byråsekreterare i Ca 24 samt 4 kontorsbiträden i Ca 8.

*Lönenämnden* avstyrker däremot utredningsförslaget om inrättande av ordinarie befattningar.

*Länsstyrelsen i Kristianstads län* föreslår, att det centrala organet erhåller en befattningshavare, som minst en gång varje år kan träda i personlig kon-



takt med länsstyrelserna för diskussion och samråd rörande gemensamma spörsmål. Vidare påpekas behovet av en vägsakkunnig.

*Juristförbundet* har gjort erinringar mot den föreslagna minskningen av antalet juristbefattningar samt hemställt om ordinariesättning av vissa befattningar och om uppflyttning i lönegrad i en del fall.

Slutligen hemställer *föreningen kvinnor i statens tjänst* att frågan om lönegradsplaceringen av biträdespersonalen hänskjutes till 1947 års biträdesutredning.

Utredningsförslaget angående taxeeexpertis hos det centrala biltrafikorganet tillstyrkes av bl. a. *järnvägsstyrelsen, länsstyrelserna i Kristianstads, Malmöhus, Kopparbergs och Västernorrlands län* samt av *järnvägsföreningen och järnvägarnas samarbetsnämnd*. Däremot tager *handelskammaren i Norrköping* bestämt avstånd från tanken att överföra en del av priskontrollnämndens uppgifter till ett permanent ämbetsverk.

*Biltrafiknämnden* betonar, att befattningen med taxefrågor är ur det allmännas synpunkt utomordentligt betydelsefullt. Om man uppskattar den årliga omsättningen inom den yrkesmässiga biltrafiken till inemot 300 milj. kronor för lastbilarna, 250 milj. kronor för bussarna och 200 milj. kronor för droskbilarna, finner man, yttrar nämnden, att den totala årliga omsättningen inom den yrkesmässiga biltrafiken uppgår till i runt tal 750 milj. kronor. Dessa siffror utvisa enligt nämnden, att ett rationellt och efter prisnivån anpassat taxesystem har en utomordentligt stor ekonomisk betydelse. Nämnden anser för sin del, att en taxeavdelning, som skall äga möjlighet att utföra ett effektivt arbete, bör vara organiserad åtminstone med den personal som i 1947 års statsverksproposition angivits, nämligen med en förste byråsekreterare, en byråsekreterare och ett kontorsbiträde.

*Priskontrollnämnden* redogör till en början för det arbete med transporttaxor, som förekommer inom nämnden, samt anför därefter bl. a. följande.

En biltrafikstyrelse bör enligt priskontrollnämndens mening ej blott fastställa allmänna grunder för uppställande av taxa utan även meddela föreskrifter angående de avgifter, som skola tillämpas genom att utfärda normaliserande taxor. För att bereda en biltrafikstyrelse ett tillräckligt inflytande över taxebildningen bör dock, då priskontrollnämndens transportsektion upphör, länsstyrelserna och polismyndigheterna åläggas att från biltrafikstyrelsen inhämta yttrande i fråga om taxor. Införes ej sådan remisskyldighet kommer den ifrågasatta biltrafikstyrelsens möjligheter att tillfredsställande lösa biltrafikens taxefrågor att bli begränsade och viss risk föreligger för att den vunna enhetligheten skulle kunna gå förlorad.

Priskontrollnämnden anser sig till sist böra nämna, att införande av nämnda remisskyldighet redan vid en tidpunkt då priskontrollnämndens transportsektion ännu är verksam, skulle möjliggöra överflyttande från priskontrollnämnden till en biltrafikstyrelse av även ett relativt stort antal ärenden rörande linjetrafik, som länsstyrelserna nu remittera till priskontrollnämnden.

I fråga om biltrafikstyrelsens behov av taxeeexpertis ansluter sig priskontrollnämnden till det av biltrafiknämnden framlagda och av statsmakterna år 1947 i princip godtagna förslaget om inrättande av tjänster för en förste

byråsekreterare, en byråsekreterare och ett kontorsbiträde. För såvitt det av priskontrollnämnden förordade överflyttandet till en biltrafikstyrelse av vissa av priskontrollnämnden nu behandlade ärenden rörande linjetrafiken icke kommer till stånd, anser priskontrollnämnden att endast förstnämnda befattning, placerad i 29 lönegraden, bör inrättas. Nämnden motiverar detta sitt ställningstagande med att det i biltrafikens nuvarande utvecklingsskede är viktigt att redan från början väl kvalificerad kraft anställs och att enligt nämndens mening föredraganden i taxefrågor bör vara jämställd med föredraganden i ärenden rörande trafikillstånd, vilken bör befrias från handläggningen av taxefrågor. Däremot är priskontrollnämnden tveksam huruvida utredningens kompromissförslag om inrättande av endast en befattning i lönegraden Ce 27 möjliggör övertagande av kvalificerad tjänsteman från nämndens transportsektion.

*Lönenämnden* uttalar i förevarande sammanhang att klarhet icke synes råda om vilka uppgifter, som skulle överflyttas från priskontrollnämnden, varför underlag saknas för bedömning av taxeeexpertens löneställning.

#### **Departementschefen.**

Med anledning av biltrafiknämndsutredningens uttalande angående nämndens arbetsmetoder vill jag ånyo understryka, att nämnden in pleno endast bör avgöra frågor av principiell räckvidd eller eljest av större betydelse. I övrigt böra ärendena avgöras av ordföranden ensam efter vederbörlig föredragning eller, enligt föreskrifter i instruktion eller arbetsordning, av byråchefen eller annan tjänsteman. Dessa principer för ärendenas handläggning återfinnas i stort sett redan i nämndens nuvarande instruktion, men det oaktat har en mycket stor del av förekommande ärenden hittills avgjorts av nämnden in pleno, något som knappast kan ha varit ägnat att tillgodose önskemålen om snabbhet och smidighet i nämndens arbetsformer.

Därest, såsom jag förutsatt, den av biltrafiknämndsutredningen förordade decentraliseringen icke nu genomföres, lär en personalindragning av den omfattning som utredningen föreslagit icke lämpligen kunna ske. Jag förordar därför, att medel beräknas även för de två amanuens- och två skrivbiträdestjänster, vilka enligt utredningens förslag skulle indragas. Med hänsyn till den minskning av det rutinmässiga arbetet, som kan väntas uppkomma dels till följd av den förutsedda minskningen av tillståndsärendena, dels såsom resultat av den av mig förordade omläggningen av nämndens arbetsformer, anser jag emellertid, att medelstilledningen för anställande av tillfällig personal bör kunna begränsas till vad utredningen i sådant hänseende föreslagit.

Förslag föreligga om inrättande av en byråinspektörstjänst och vissa byråsekreterarbefattningar hos nämnden samt om överförande av vissa tjänster till ordinarie stat. Till en del synas dessa förslag böra ställas i beroende av frågan om nämndens definitiva omorganisation. Jag anser också, att ytterligare erfarenhet bör avvaktas rörande utvecklingen av nämndens arbetsuppgifter, innan man tager ställning till ifrågavarande förslag.

Ett uttalande från min sida i 1947 års statsverksproposition, att biltrafiknämndens avlöningsanslag borde få överskridas för att möjliggöra anställande hos nämnden av en förste byråsekreterare och en byråsekreterare, därest priskontrollnämndens transportsektion skulle komma att avvecklas under budgetåret 1947/48, föranledde icke någon riksdagens erinran. En avveckling av transportsektionen torde emellertid icke vara aktuell f. n. Såväl biltrafiknämndsutredningen som flera remissinstanser framhålla likväl, att biltrafiknämnden redan före avvecklingen av transportsektionen bör tillföras viss taxeeexpertis. Utredningen föreslår sålunda, att en förste byråsekreterarbefattning i lönegraden Ce 27 inrättas för detta ändamål. För egen del vill jag ansluta mig till de i förevarande sammanhang framförda önskemålen att nämndens verksamhet i ökad utsträckning inriktas på de allmänna taxepolitiska problemen inom den yrkesmässiga biltrafiken och jag är därför beredd att tillstyrka att nämnden redan nu tillföres viss taxeeexpertis. Liksom utredningen utgår jag från att en befattning såsom förste byråsekreterare i lönegraden Ce 27 tills vidare bör vara tillräcklig för ändamålet. Erforderliga föreskrifter om kompetensreglering mellan biltrafiknämnden och priskontrollnämnden torde få utfärdas av Kungl. Maj:t.

Enligt principerna för den reglerade befordringsgången för biträdespersonal torde 2 kontorsbiträdestjänster i Ca 8 böra uppföras i nämndens personalförteckning. Några särskilda anslagsmedel för dessa tjänster erfordras emellertid icke enär vederbörande befattningshavare äro innehavare av extraordinarie tjänster i högre lönegrader.

Jag övergår nu till beräkningen av nämndens anslagsbehov för budgetåret 1948/49.

Posten Arvoden m. m., vilken liksom hittills synes böra betecknas förslagsvis, torde beräknas till 19 400 kronor, därvid beloppet till sakkunniga, i enlighet med utredningsförslaget, bör ökas från 2 000 till 3 000 kronor.

Avlöningskostnaderna för nämndens icke-ordinarie personal, uppgå, enligt mitt förslag till personalorganisation, till 165 660 kronor. För löneklassuppflyttningar erfordras 954 kronor och för uppflyttningar enligt reglerad befordringsgång 1 715 kronor. Till vikariats- och övertidsersättningar samt till tillfälliga arbetsbiträden synes böra beräknas ett belopp av 8 000 kronor. I överensstämmelse härmed bör posten Avlöningar till övrig icke-ordinarie personal upptagas med avrundat 176 400 kronor. Posten torde liksom hittills böra betecknas förslagsvis.

Posten Rörligt tillägg beräknas till 21 200 kronor.

Biltrafiknämndens avlöningsanslag skulle i enlighet med det anförda böra anvisas med 217 000 kronor.

Beträffande nämndens omkostnadsanslag ansluter jag mig helt till utredningsförslaget och föreslår sålunda ett anslag med 33 000 kronor, varav 1 000 kronor till sjukvård m. m, 7 000 kronor till reseersättningar och 25 000 kronor till expenser.

Under återopande av det anförda hemställer jag, att Kungl. Maj:t måtte

*dels* föreslå riksdagen att

a) bemyndiga Kungl. Maj:t att i personalförteckningen för statens biltrafiknämnd uppföra följande ytterligare befattningar, nämligen 2 kontorsbiträden i Ca 8 och 1 förste byråsekreterare i Ce 27;

b) godkänna följande avlöningsstat för statens biltrafiknämnd, att tillämpas tills vidare från och med budgetåret 1948/49:

Avlöningsstat.	Kronor
1. Arvoden och särskilda ersättningar, bestämda av Kungl. Maj:t, <i>förslagsvis</i> .....	19 400
2. Avlöningar till övrig icke-ordinarie personal, <i>förslagsvis</i> .....	176 400
3. Rörligt tillägg, <i>förslagsvis</i> .....	21 200
<hr/>	
Summa kronor 217 000;	

e) till *Statens biltrafiknämnd*: *Avlöningar* för budgetåret 1948/49 anvisa ett *förslagsanslag* av 217 000 kronor, att avräknas mot automobilskattemedlen;

d) till *Statens biltrafiknämnd*: *Omkostnader* för budgetåret 1948/49 anvisa ett *förslagsanslag* av 33 000 kronor, att avräknas mot automobilskattemedlen.

Till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställan behagar Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten lämna bifall samt förordnar, att proposition av den lydelse bilaga till detta protokoll utvisar skall avlätas till riksdagen.

Ur protokollet:

*Sven G. Karlson.*