

Nr 26.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående viss decentralisering av tillståndsgivningen beträffande yrkesmässig biltrafik; given Drottningholms slott den 4 januari 1950.

Kungl. Maj:t vill härmed, under åberopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för denna dag, inhämta riksdagens yttrande över det vid statsrådsprotokollet fogade förslaget till förordning om ändrad lydelse av 5 § förordningen den 25 oktober 1940 (nr 910) angående yrkesmässig automobiltrafik m. m.

G U S T A F.

Torsten Nilsson.

Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Drottningholms slott den 4 januari 1950.

Närvarande:

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

Chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Nilsson, anmäler fråga om viss decentralisering av tillståndsgivningen beträffande yrkesmässig biltrafik från statens biltrafiknämnd till länsstyrelserna och anför.

Enligt förordningen den 25 oktober 1940 (nr 910) angående yrkesmässig biltrafik m. m. förstås med yrkesmässig biltrafik trafik, i vilken bil jämte förare mot ersättning tillhandahålles allmänheten för person- eller godsbefordran. Skillnad göres därvid mellan *linjetrafik* och *beställningstrafik*. Med linjetrafik förstås yrkesmässig trafik för regelbunden befordran av passa-

gerare eller gods å viss vägsträcka eller inom vissa orter under sådana omständigheter att bestämmanderätt i fråga om bilens utnyttjande icke tillkommer viss trafikant eller vissa trafikanter gemensamt. Yrkesmässig trafik, som icke är att hänföra till linjetrafik, benämnes beställningstrafik.

För bedrivande av yrkesmässig biltrafik fordras särskilt tillstånd, *trafik-tillstånd*. Beslutanderätten i trafikstillståndsärendena är enligt gällande bestämmelser (5 § 1940 års förordning) fördelad mellan biltrafiknämnden, länsstyrelserna samt polismyndigheterna i städerna. Å biltrafiknämnden ankommer att pröva frågor om tillstånd att bedriva linjetrafik å vägsträcka, som är belägen inom mer än ett län, eller mellan orter inom skilda län eller att i beställningstrafik för godsbefordran använda lastbil med maximilast överstigande 3 500 kg eller att i sådan beställningstrafik använda lastbil jämte släpvagn, vilkas sammanlagda maximilast överstiger 4 000 kg. Tillstånd till beställningstrafik för personbefordran med stationsort i stad meddelas av polismyndigheten i staden. I övriga fall meddelas trafikstillstånd av länsstyrelsen i det län, varest linjetrafik skall äga rum eller där stationsort för beställningstrafik skall förläggas.

Under de senaste åren ha i decentraliseringssyfte förslag framförts i olika sammanhang om höjning av de förut angivna viktgränser, vilka bestämma biltrafiknämndens kompetensområde i fråga om tillståndsgivningen. Förslag av denna innebörd ha sålunda framlagts dels av *1944 års trafikutredning* i dess betänkande den 27 november 1947 (SOU 1947: 85), dels av den år 1947 tillkallade *biltrafiknämndsutredningen* i dess betänkande den 26 januari 1948 (stencilerat) och dels slutligen av *decentraliseringsutredningen*, som i ärendet avgivit en promemoria nr 10 den 27 januari 1948.

Av särskild betydelse för kommittéernas ställningstagande i decentraliseringsfrågan har varit den förskjutning i lastbilsbeståndets sammansättning i riktning mot en fortgående ökning av fordonens maximilast, som på sätt framgår av följande tabell ägt rum under senare år.

Medelbärigheten i ton för de lastbilar i beställningstrafik för godsbefordran, beträffande vilka körrapporter avgivits för följande månader.

	1945	1946	1947	1948	1949
Januari	3,18	3,29	3,64	3,86	4,02
April	3,18	3,37	3,71	3,93	4,03
Juli	3,18	3,45	3,77	3,95	4,06
Oktober	3,23	3,53	3,82	3,99	4,08

Såsom framgår av tabellen visar medelbärigheten hos det i yrkesmässig trafik använda lastbilsbeståndet en jämn ökning från 3,18 ton i januari 1945 till 4,08 ton i oktober 1949. Denna tendens är icke ny, den har bestått sedan länge och uppmärksammades även under förarbetena till 1940 års förordning. Andra lagutskottet framhöll också i sitt utlåtande, 1940: 27, att, om den pågående övergången från lättare till tyngre vagnar inom den rena lokaltrafiken fortsatte det torde bli nödvändigt att inom en nära framtid

höja den föreslagna gränsen för biltrafiknämndens befattning med tillståndsårendena från 3 500 respektive 4 000 kg till exempelvis 4 000 respektive 4 500 kg.

1944 års trafikutredning. Utredningen har framhållit, att den procentuella ökning av antalet större fordon, som ägt rum successivt alltsedan mitten av 1930-talet, enligt utredningens mening nödvändiggör en höjning av den gräns för bilarnas lastförmåga, som nu fördelar tillståndsgivningen mellan länsstyrelserna och nämnden, för den händelse man fortfarande vill förbehålla länsstyrelserna rätten att meddela tillstånd för sådan trafik, som åtminstone till övervägande delen har lokal karaktär. Trafikutredningen har för sin del stannat inför ett förslag att här ifrågavarande gräns höjes till 5 ton för enbart lastbil samt till 6 ton för lastbil jämte tillkopplad släpvagn.

Biltrafiknämndsutredningen. Biltrafiknämndsutredningen uttalar, att en viss justering av bestämmelserna i 5 § förordningen angående yrkesmässig trafik nu synes befogad, men anser att en ändring — åtminstone i nuvarande läge — måste ske med försiktighet, om icke det av statsmakterna åsyftade trafikpolitiska målet skall skjutas åt sidan. Den av 1944 års trafikutredning föreslagna förskjutningen uppåt av viktgränserna finner utredningen sålunda väl kraftig. Utredningen framhåller, att en ändring uppåt av ifrågavarande gränser bör stå i viss relation till den ändring av medelbärigheten hos lastbilar i beställningstrafik, som ägt rum sedan tillkomsten av 1940 års förordning. I genomsnitt för andra halvåret 1942 — statistiska uppgifter för de närmast föregående åren finnas icke — var medelbärigheten hos nämnda bilar 3,15 ton. I september 1947 hade siffran stigit till 3,80 ton. Ökningen ligger sålunda, påpekar utredningen, mellan 0,5 och 1 ton. Då de lastbilar, som användas i lokal trafik, synas ha ökat avsevärt i storlek, säger sig utredningen — med fasthållande vid förenämnda trafikpolitiska målsättning — vilja föreslå den ändringen i nämnda paragraf, att biltrafiknämnden skall meddela trafikillstånd beträffande lastbilar med en lastförmåga överstigande 4 500 kg. Beträffande lastbilar jämte släpvagnar bör gränsen enligt utredningens mening höjas proportionsvis mera, förslagsvis till 5 500 kg.

Biltrafiknämndsutredningen har i sitt betänkande räknat med att den av utredningen föreslagna decentraliseringen skulle komma att medföra en minskning av nämndens personalbehov i första hand med 2 amanuenser och 2 skrivbiträden. Därjämte väntas också en minskning av utgifterna för tillfälliga biträden bliva möjlig.

Decentraliseringsutredningen. Denna kommitté har förordat bl. a., att till länsstyrelserna överflyttas biltrafiknämndens befattning med samtliga frågor om tillstånd till beställningstrafik samt med fråga om tillstånd till linjetrafik, som berör mer än två län. Såsom motiv anför utredningen bland annat följande.

Tillståndsgivningens förläggande till central eller lokal myndighet bör uteslutande vara en praktisk fråga. En omfattande decentralisering av tillståndsgivningen bör således enligt utredningens mening icke företagas, om biltrafiknämndens möjligheter att såsom centralmyndighet leda den statliga

verksamheten för en sund utveckling av den yrkesmässiga biltrafiken därigenom skulle mera väsentligt beskäras. Emellertid anser utredningen, att nämnden har möjligheter att annorledes än genom beslut i enskilda ärenden påverka och leda av länsstyrelserna och städernas polismyndigheter direkt handhavd tillståndsprovning. Utredningen syftar härvid på de möjligheter som föreligga för nämnden att påverka utvecklingen dels genom upplysnings- och rådgivningsverksamhet och dels genom att i särskilda fall, där nämnden har annan mening än vederbörande länsstyrelse, besvärsvägen bringa frågan under Kungl. Maj:ts provning.

Ett överflyttande till länsstyrelserna av nämndens direkta provning av trafikillståndsärenden skulle enligt utredningens mening å andra sidan medföra ett flertal praktiska fördelar. I första hand skulle nämndens arbetsbörda därigenom lättas. Denna arbetsminskning skulle dock i viss mån kompenseras genom ökning i andra avseenden. Ökningen av de lokala myndigheternas ärendesgrupper skulle ställa ökade krav på nämndens centrala och rådgivande verksamhet samt även föranleda nämnden att i större utsträckning än tidigare utgiva råd och anvisningar rörande biltrafikförordningens tillämpning. Likaledes skulle sannolikt de lokala myndigheterna under hand eller genom remiss underställa nämnden enskilda ärenden i ganska stor utsträckning. En reducering av nämndens personal och en minskning av dess anslagsbehov torde emellertid bli möjlig.

För länsstyrelsernas del skulle enligt utredningens uppfattning decentraliseringen närmast komma att medföra en lättnad i arbetsbördan. Flertalet länsstyrelser har rationaliserat det formella förfarandet vid tillståndsärendenas expediering genom utnyttjande av tryckta formulär. Men en motsvarande rationalisering har, framhåller utredningen, uppenbarligen icke varit möjlig beträffande de hittillsvarande yttrandena i ärendena, då länsstyrelserna i sådana yttranden ofta så fullständigt som möjligt sökt angiva sin ståndpunkt och skälen därför. En väsentlig, praktisk fördel av decentraliseringen är enligt utredningen dessutom att förutsättningar skapas för ett snabbare och enklare förfarande, till nytta icke blott för den av tillståndsprovningen direkt beroende allmänheten utan även för de berörda myndigheterna.

Även bortsett från de rent praktiska synpunkterna anser utredningen den nu gällande kompetensfördelningen mellan biltrafiknämnden och länsstyrelserna mindre rationell. En över- eller underdimensionering av den lättare bilparken kan enligt utredningens mening få samma skadliga verkningar ur transporthushållningssynpunkt som motsvarande utveckling beträffande de tyngre bilarna. För att leda utvecklingen beträffande trafiken med lättare fordon är nämnden emellertid hänvisad allenast till förut angivna allmänna åtgärder. Då nu nämnden haft möjligheter att leda utvecklingen av den yrkesmässiga trafiken med lättare bilar utan att handhava den individuella tillståndsgivningen, ifrågasätter utredningen, huruvida icke så skulle kunna bli fallet även beträffande de tyngre bilarna.

Yttranden.

Över de sålunda framlagda förslagen om ändrade bestämmelser rörande tillståndsgivningen ha yttranden avgivits av ett stort antal myndigheter och organisationer.

Biltrafiknämnden, järnvägarnas samarbetsnämnd, i vars yttrande järnvägsstyrelsen och svenska järnvägsföreningen instämma, svensku lasttrafikbilägareförbundet samt ett antal lokala lastbilägarföreningar avstyrka varje ändring i nuvarande kompetensbestämmelser.

Biltrafiknämnden framhåller bl. a., att en allmän direktivgivning enligt nämndens erfarenhet icke utgör ett verksamt instrument för åstadkommande av en reglering av den yrkesmässiga lastbilstrafiken. Betingelserna för denna trafik och det sätt på vilket den utvecklas förete betydande olikheter inom skilda delar av riket — och detta utan att vare sig uppkomsten av nämnda trafik eller verkningarna därav äro begränsade till visst län. Ett studium av sammanställda siffror kan i sagda hänseenden icke ge den mera levande bild av trafikförhållandena, som en kontakt med tillståndsärendena är ägnad att lämna. Redan härav torde, påpekar nämnden, framgå svårigheten, för att icke säga omöjligheten, av att medelst direktiv inverka på länsstyrelsernas tillståndsgivning. Men även beträffande frågor, som böra räknas såsom likartade för hela riket, uppstå svårigheter att medelst råd och anvisningar kunna åstadkomma den grad av enhetlighet, som för varje fall kan anses erforderlig. Nämndens erfarenheter i detta avseende äro icke gynnsamma. Med utgångspunkt från centrala bilregistrets uppgifter per den 1 juli 1947 har biltrafiknämnden beräknat, att nämnden vid genomförande av biltrafiknämndsutredningens förslag skulle bli hänvisad att omhänderha tillståndsgivningen beträffande fordon, motsvarande allenast ca 14 % av det totala antalet lastbilar i yrkesmässig trafik.

I ett flertal remissvar förordas att en ändrad kompetensfördelning genomföres genom höjning av viktgränserna i 5 § 1940 års förordning.

Länsstyrelsen i Kalmar län, landsorganisationen i Sverige och svenska transportarbetarförbundet förorda biltrafiknämndsutredningens förslag om höjning till 4,5 resp. 5,5 ton. *Länsstyrelsen i Hallands län* föreslår, att viktgränserna bestämmas till 4,5 resp. 6 ton. *Överståthållarämbetet, trafikpolisintendenten i Stockholm, länsstyrelserna i Södermanlands och Gävleborgs län m. fl.* tillstyrka trafikutredningens förslag om höjning till 5 resp. 6 ton. *Länsstyrelsen i Kristianstads län* anser, att länsstyrelserna böra vara tillståndsmyndigheter för lastbilar med en lastförmåga av högst 6 ton ävensom för enaxliga släpvagnar med en högsta lastförmåga av 3 ton, under förutsättning att det dragande fordonets lastförmåga ej överstiger 6 ton. *Länsstyrelserna i Jönköpings och Malmöhus län* tillstyrka i princip decentraliseringsutredningens förslag om helt återförande av tillståndsgivningen för lastbil till länsstyrelserna. Båda länsstyrelserna uttrycka emellertid en viss tvekan om att nu genomföra en så långtgående åtgärd och förorda därför alternativt höjning av viktgränserna, den förra länsstyrelsen till 5,5 resp. 6 ton, den senare till 6 resp. 7 ton. Därest av allmänna trafik- eller näringspolitiska skäl en så långt gående

decentralisering som föreslagits av decentraliseringsutredningen ej skulle finnas lämplig, tillstyrker *länsstyrelsen i Jämtlands län* den gränsdragning, som förordats av 1944 års trafikutredning, dock med det tillägget att gränsen bör dragas vid åtminstone 7 ton, då fråga är om tillstånd till trafik med bil och släpvagn i kombination.

Decentraliseringsutredningens förslag om att länsstyrelserna skulle helt handha tillståndsgivningen för beställningstrafik med lastbil tillstyrkes av bl. a. *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, statskontoret, kommerskollegium, femton länsstyrelser samt vissa handelskamrar.*

Länsstyrelsen i Kopparbergs län, som tillstyrkt decentraliseringsutredningens förslag, anför bl. a. följande.

Sedan utvecklingen på transportområdet nu kan skönjas under fredsmässiga förhållanden, synes det uppenbart, att de antaganden, som lågo till grund för avvägningen i 1940 års förordning om yrkesmässig trafik, icke i allo visat sig hållbara. Sälunda har en inom den yrkesmässiga trafiken genomgående tendens att övergå till tyngre fordon rubbat icke blott gränsen mellan biltrafiknämndens och länsstyrelsernas kompetensområden utan även själva förutsättningarna för gällande uppdelning av tillståndsärendena. När de tyngre och tyngsta lastfordonen komma till användning lika regelbundet i lokaltrafiken som i den långväga, kan man icke gärna behärska den sistnämnda genom att söka hålla antalet tyngre fordon inom snäva gränser. Länsstyrelsen vill härvidlag särskilt erinra om behovet av lastbilar med stor kapacitet för skogsbruket. Skogskörningarna äro i hög grad lokalbetonade; i många fall beröra de icke ens allmän väg, men de kräva de största fordon, som stå till buds, i varje fall lika stora som de, som erfordras för långväga transporter. Sälunda inträffar det i förevarande sammanhang anmärkningsvärda, att stora lastbilar regelmässigt användas för såväl de mest långväga som de verkligt kortväga transporterna.

Departementschefen.

I de framlagda förslagen beträffande biltrafiknämndens framtida befattning med tillståndsgivningen kunna två huvudlinjer urskiljas: å ena sidan decentraliseringsutredningens förslag, som innebär, att nämnden skulle handlägga endast frågor om tillstånd till linjetrafik berörande mer än två län, och å andra sidan biltrafiknämndsutredningens och 1944 års trafikutrednings förslag enligt vilka nämnden skulle i stort sett bibehållas vid sina nuvarande funktioner men med viss förskjutning av den lastkapacitet, som nu, så vitt beställningstrafiken med lastbilar angår, betecknar nämndens kompetensområde. Då tillstånd till linjetrafik berörande mer än två län numera, sedan linjetrafiknätets utbyggnad får anses i stort sett avslutad, ytterligt sällan kan väntas ifrågakomma, kan decentraliseringsutredningens förslag praktiskt sett sägas innebära, att biltrafiknämnden skulle ställas helt utanför tillståndsgivningen.

Vad till en början valet mellan dessa huvudalternativ angår, torde böra erinras, att biltrafiknämndens inrättande var ett slutligt resultat av förarbeten, som av olika utredningsorgan praktiskt taget oavbrutet bedrevos under åren 1932—1939 och att under dessa förarbeten behovet av ett dylikt organ med styrka framhölls icke allenast av de olika utredningsorganen utan även

av flertalet myndigheter och sammanslutningar. Syftet med biltrafiknämndens inrättande var i första hand att erhålla ett organ för en på lång sikt upplagd kommunikationspolitik på biltrafikväsendets område med huvudsaklig uppgift att, såsom 3 § i 1940 års förordning uttrycker det, jämte länsstyrelserna verka för ett ändamålsenligt ordnande av den yrkesmässiga trafiken. Ur samhällsekonomiens och, på lång sikt, näringslivets intressen betraktades det därvid såsom önskvärt att å ena sidan förhindra en överdimensionering av transportapparaten och därmed följande fördyring av samhällets kostnader för transporter och att å andra sidan skapa förutsättningar för att allmänhetens behov av biltransporter, såväl tillfälliga och oregelbundet påkommande som större och regelbundna, skulle kunna tillfredsställas genom en yrkesåkarkår av tillräcklig storlek och med skyldighet att på beställning utföra transporter åt allmänheten. Till nämndens allmänna uppgifter förutsattes även höra att inhämta möjligast fullständiga kännedom angående trafikbehov, fordonsbestånd och transportarbete beträffande den yrkesmässiga biltrafiken samt att med uppmärksamhet följa den allmänna utvecklingen inom trafikväsendet och vidtaga eller hos Kungl. Maj:t eller vederbörande myndigheter föreslå de åtgärder, vilka nämnden kunde finna pakallade med avseende å den yrkesmässiga biltrafiken.

Dessa skäl för biltrafiknämndens inrättande hava enligt min mening alljämt oförminskad giltighet. Behovet av ett organ med förenämnda uppgifter har icke från något håll ifrågasatts, således ej heller av decentraliseringsutredningen. Fråga är då närmast, om nämnden kan fylla denna sin uppgift även om den avskäres från den kontakt med den praktiska utvecklingen på området, som handläggningen av trafikstillståndsärenden otvivelaktigt innebär, eller, med andra ord, huruvida nämndens möjligheter i detta avseende äro desamma även om dess befogenhet inskränkes allenast till att meddela allmänna direktiv eller till att överklaga av andra myndigheter meddelade beslut.

Biltrafiknämnden har i förstnämnda avseende själv erinrat, hurusom betingelserna för den yrkesmässiga trafiken och det sätt, på vilket den utövas, förete betydande olikheter inom skilda delar av riket och hurusom ett studium allenast av sammanställda siffror icke kan ge den mera levande bild av trafikförhållandena, som en kontakt med tillståndsärendena är ägnad att lämna. Nämnden har påpekat hurusom redan härav torde framgå svårigheten, för att icke säga omöjligheten av att medelst direktiv inverka på länsstyrelsernas tillståndsgivning. Men även beträffande frågor, som böra räknas såsom likartade för hela riket, har nämnden på grundval av praktiska erfarenheter funnit svårigheter uppstå att allenast medelst råd och anvisningar kunna åstadkomma den grad av enhetlighet, som för varje fall kan anses erforderlig.

För egen del ansluter jag mig i denna del till biltrafiknämndens uppfattning. Att av nämnden kräva, att den, utan närmare kontakt med tillståndsgivningen och utan möjlighet att genom egna beslut påverka denna tillståndsgivning i viss riktning, skall allenast genom allmänna direktiv utforma

och leda en ändamålsenlig kommunikationspolitik är att ställa nämnden inför en olöslig uppgift. Den politik, nämnden vill förverkliga, måste enligt min mening taga gestalt i konkreta beslut; allmänna direktiv, vilka i de särskilda fallen kunna lämna rum för olika lösningar och vilka i och för sig icke äro förpliktande för den myndighet, som mottar desamma, kunna icke anses tillfyllest. Icke heller kan den befogenhet att anföra besvär över de tillståndsbeviljande myndigheternas beslut, som författningsenligt tillkommer nämnden, enligt min mening anses tillräcklig för att nämnden skall kunna fylla sina uppgifter. Uppenbart är att bevärsbefogenheten är ett medel, som bör anlitas endast i principiellt viktiga fall och sedan andra möjligheter för nämnden att förverkliga sina intentioner visat sig vara förgäves. En allt för ofta förekommande användning av besvärsinstitutet skulle komma nämnden att framstå såsom en institution med en huvudsakligen negativ inställning till det arbete, som övriga på området verksamma organ efter bästa förstånd och bästa förmåga utföra.

På i huvudsak nu anförda skäl finner jag, att bibehållandet av nämndens principiella befogenhet att i viss utsträckning pröva frågor om trafiktillstånd utgör en väsentlig förutsättning för att nämnden skall kunna rätt fylla de på densamma ankommande uppgifterna och kan därför icke biträda decentraliseringsutredningens förslag, att nämnden skulle praktiskt sett helt skiljas från befattningen med tillståndsgivningen. Däremot synes det finnas skäl att överväga, huruvida icke den utveckling, som under senare år försiggått med avseende å lastkapaciteten inom det fordonsbestånd, som användes i yrkesmässig trafik, påkallar en jämkning av gränsen för nämndens kompetensområde.

Nu gällande regler i fråga om biltrafiknämndens befogenhet med avseende å meddelande av tillstånd till beställningstrafik för godsbefordran innebära, såsom förut anförts, att nämnden har att pröva frågor om tillstånd att i sådan trafik använda lastbil med maximilast överstigande 3 500 kg eller lastbil jämte släpvagn med sammanlagd maximilast över 4 000 kg.

Denna bestämmelse visade sig under åren 1942—1945 i praktiken innebära, att biltrafiknämnden kom att omhändervä tillståndsgivningen för omkring 25 % av det i yrkesmässig trafik använda lastbilsbeståndet. Med den efter år 1945 inträdande markerade ökningen av antalet större lastbilar växte emellertid biltrafiknämndens andel av tillståndsgivningen. Enligt senaste nu tillgängliga rapporter utgjorde i oktober 1949 antalet lastbilar med en lastförmåga överstigande 3 500 kg 11 638 eller nära 69 % av hela det i yrkesmässig trafik då använda lastbilsbeståndet, 16 868 bilar.

Syftet med den i 1940 års förordning gjorda fördelningen mellan länsstyrelserna, å ena, och biltrafiknämnden, å andra sidan, av befogenheten att meddela tillstånd till beställningstrafik för godsbefordran var, såsom förut framhållits, att till biltrafiknämnden överföra tillståndsgivningen beträffande lastbilar med större lastförmåga än som vanligen kommer till användning i den lokala trafiken. Det är tydligt, att förskjutningen uppåt av lastkapaciteten i hela det i yrkesmässig trafik använda fordonsbeståndet med-

fört, att skillnaden mellan fordon, som användas i lokaltrafik, å ena, och i fjärrtrafik, å den andra sidan, är mindre utpräglad än tidigare. Icke desto mindre synes det mig påkallat att fasthålla vid den nyssnämnda principiella grunden för skillnaden i fråga om tillståndsgivning och att hos biltrafiknämnden bibehålla tillståndsprövningen i fråga om det fordonsbestånd, som i första hand synes vara avsett för och med största sannolikhet kan nyttjas i fjärrtrafik, där det också på grund av sin större transportkapacitet har bättre förutsättningar än andra fordon att göra sig gällande. Å andra sidan synes tillståndsgivningen i fråga om det fordonsbestånd, som kan förväntas huvudsakligen ägna sig åt lokala trafikuppgifter, böra allttjämt tillkomma lokala myndigheter.

Vid övervägande av frågan huru gränsen mellan kompetensområdet för biltrafiknämnden, å ena, och för länsstyrelserna, å andra sidan, bör dragas, har jag stannat för biltrafiknämndsutredningens förslag att till biltrafiknämndens prövning hänföra frågor om tillstånd till beställningstrafik för godsbefordran med lastbilar med en maximilast överstigande 4 500 kg eller med en sådan kombination av lastbil och släpvagn, vars sammanlagda lastförmåga överstiger 5 500 kg.

Det är riktigt, såsom biltrafiknämnden anmärkt, att detta kommer att medföra en avsevärd reduktion av det antal ärenden om tillstånd till beställningstrafik för godsbefordran, som framdeles kommer att prövas av nämnden, nämligen med överslagsvis omkring en tredjedel. Härvid torde dock böra beaktas, att den nu pågående ökningen av lastbilarnas lastkapacitet med all sannolikhet icke är avslutad utan snarare torde kunna förväntas fortgå och medföra, att biltrafiknämndens procentuella andel av tillståndsgivningen ånyo kommer att, efter den första nedskärningen, öka. Att nämnden får en viss lättnad i sin hittills oavbrutet växande arbetsbörda med avseende å tillståndsgivningen synes mig vara till fördel därigenom att nämnden till följd därav kan mera än hittills få ägna sig åt viktiga arbetsuppgifter, för vilka tillräcklig tid hittills icke stått nämnden till buds.

Förslag till erforderlig ändring av 5 § förordningen den 25 oktober 1940 (nr 910) angående yrkesmässig automobiltrafik m. m. har upprättats inom kommunikationsdepartementet. Förslaget torde såsom *bilaga* få fogas till statsrådsprotokollet.

Jag hemställer, att Kungl. Maj:t måtte

inhämta riksdagens yttrande över nämnda förslag till ändrad lydelse av 5 § förordningen den 25 oktober 1940 angående yrkesmässig automobiltrafik m. m.

Med bifall till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställen förordnar Hans Maj:t Konungen, att till riksdagen skall avlätas proposition av den lydelse bilaga till detta protokoll utvisar.

Ur protokollet:

Lars Lemne.

Förslag

till

Förordning

om ändrad lydelse av 5 § förordningen den 25 oktober 1940 (nr 910)
angående yrkesmässig automobiltrafik m. m.

Härigenom förordnas, att 5 § förordningen den 25 oktober 1940 angående yrkesmässig automobiltrafik m. m. skall erhålla ändrad lydelse på sätt nedan angives.

(Nuvarande lydelse.)

(Föreslagen lydelse.)

5 §.

Yrkesmässig trafik — — — tillstånd (*trafiktillstånd*).

Trafiktillstånd skall — — — släpfordon befordras.

Släpfordon, som — — — yrkesmässig trafik.

Tillstånd att bedriva linjetrafik å vägsträcka, som är belägen i mer än ett län, eller mellan orter inom skilda län eller att i beställningstrafik för godsbefordran använda lastautomobil med maximilast överstigande 3,500 kilogram eller att i sådan beställningstrafik använda lastautomobil jämte släpvagn, vilkas sammanlagda maximilast överstiger 4,000 kilogram, meddelas av biltrafiknämnden.

Tillstånd till — — — — — i staden.

I övriga — — — — — skall föreläggas.

Tillstånd att bedriva linjetrafik å vägsträcka, som är belägen i mer än ett län, eller mellan orter inom skilda län eller att i beställningstrafik för godsbefordran använda lastautomobil med maximilast överstigande 4,500 kilogram eller att i sådan beställningstrafik använda lastautomobil jämte släpvagn, vilkas sammanlagda maximilast överstiger 5,500 kilogram, meddelas av biltrafiknämnden.

Denna förordning träder i kraft den 1 juli 1950.
