

**Nr 80**

*Av fru Sandström m. fl., om överförande av vissa tjänster vid statens biltrafiknämnd till ordinarie stat.*

Genom 1940 års förordning angående yrkesmässig automobiltrafik tillskapades ett centralt organ för den yrkesmässiga trafiken, statens biltrafiknämnd. Under 1930-talets utredningsarbete om den yrkesmässiga biltrafikens ordnande hade av olika utredningar framhållits behovet av ett dylikt centralt organ. I det betänkande, som låg till grund för den nuvarande förordningen angående yrkesmässig trafik och som utarbetades av 1936 års trafikutredning, framhöll utredningen, att ett centralt organ för den yrkesmässiga trafiken inte längre kunde undvaras.

I proposition till 1940 års riksdag med förslag till förordning angående yrkesmässig biltrafik — förslaget antogs av riksdagen och ligger till grund för den nuvarande lagstiftningen på området — framhöll chefen för kommunikationsdepartementet, att han i likhet med utredningsorganen och en i det närmaste enstämmig opinion inom hörda remissinstanser nu fann tiden vara inne att tillgodose behovet av ett centralt organ för handläggning av ärenden av större vikt inom den yrkesmässiga biltrafiken. Inrättandet av ett sådant organ ansågs vidare vara en förutsättning för genomförandet av den nya lagstiftningen. Efter att ha redogjort för de uppgifter, som skulle åvila detta centrala organ, framhöll departementschefen, att beträffande myndighetens organisation densamma — åtminstone till en början — borde organiseras som en självständig nämnd med ledamöter utsedda av Kungl. Maj:t. Efter någon tids erfarenhet av myndighetens verksamhet borde sedan kunna bedömas huruvida myndigheten borde bestå som särskild nämnd eller ombildas till ämbetsverk.

På grund härav fick nämnden vid starten en viss provisorisk karaktär beträffande tjänstetillsättningen, då vissa tjänster inte inrättades som ordinarie tjänster. Provisoriet har emellertid alltsedan nämndens inrättande bestått, och under en tid av mer än femton år har tjänsteinnehavare, som varit med från början, icke kunnat erhålla ordinarie anställning. Biltrafiknämnden har också under en följd av år, senast i samband med framläggande av statförslaget för budgetåret 1957/58, gjort framställning om ordinariesättning av vissa tjänster. I dessa framställningar har åberopats att nämnden ägt bestånd sedan 1941. Av de tjänstemän, som berörs av frågan om ordinariesättning, har tre, byråchefen, byrådirektören och förste byråsekreteraren, påbörjat sin tjänstgöring hos nämnden under åren 1941 och 1942, d. v. s. under nämndens båda första verksamhetsår. Det måste, har nämnden vidare framhållit, anses obilligt att tjänstemän under en så avsevärd tid nödgats vänta på att erhålla ordinarie anställning. Ytterligare har

nämnden framhållit det principiellt oriktiga i att tjänstemän med föredragningsskyldighet i ärenden, som för såväl det allmänna som för den enskilde ofta har stor betydelse, och med i stor omfattning självständig beslutanderätt inte är tillförsäkrade den självständighet och trygghet i anställningen, som en ordinarie tjänsteställning innebär. Rekryteringen kommer, har nämnden framhållit, att i längden allvarligt försvåras om inte fastare anställningsförhållanden skapas. Även kontorist- och kanslibiträdestjänsterna liksom expeditionsvaktstjänster måste enligt nämndens bedömande ha fastare anställningsförhållanden än de för närvarande har.

Som komplettering till den redogörelse, vilken här lämnats och som grundats på biltrafiknämndens egna påpekanden till Kungl. Maj:t vid olika tillfällen, kan nämnas att innehavarna av de tre berörda högre tjänsterna samtliga uppnått en ålder av över 50 år. Byråchefen och byrådirektören har varit anställda i statens tjänst sedan 1924 respektive 1920. Om de stannat i sina ursprungliga tjänstekarriärer skulle deras anställningsförhållanden med största säkerhet tett sig helt annorlunda i dag. I och med att de övergick till biltrafiknämnden, vars tjänster endast från början ansågs innebära icke-ordinarie befattningar, har de sedan kommit att kvarstanna på dessa icke ordinarie befattningar. Detta tillstånd har nu, som redan framhållits, kommit att omfatta en tid av femton år. Även kontoristen och kanslibiträdet har varit anställda hos nämnden sedan 1941 respektive 1942.

Vad som bland annat torde ha fördröjt denna fråga är att biltrafiken och därmed sammanhörande frågor ständigt befunnit sig under utredning. Sannolikt kommer dessa frågor också för framtiden att befinna sig under övervägande av en eller annan utredning. För närvarande har dessa frågekomplex överförts till 1953 års trafikutredning, som har i uppdrag att verkställa en allmän översyn av kommunikationsväsendet, däri inbegripet frågan om den yrkesmässiga trafiken. Ingen torde i dag kunna fastställa vare sig när denna utredning kan tänkas framlägga sina slutliga förslag eller vad dessa förslag kan komma att leda till. Det kan under sådana förhållanden inte anses rimligt, att ett statligt organ av biltrafiknämndens art, vars verksamhet ansetts och fortfarande anses vara av central betydelse för den yrkesmässiga biltrafiken, skall fortsätta att i fråga om tjänstetillsättningen — men också endast den — betraktas som ett provisorium. Det är sålunda ingen obillig begäran biltrafiknämnden år efter år framfört, men som hittills inte vunnit statsmakternas gehör.

Med stöd av vad som här anförts hemställs,

att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om att här berörda tjänster vid statens biltrafiknämnd snarast överföres till ordinarie stat.

Stockholm den 22 januari 1957

*Ragnhild Sandström*

*Sigfrid Löfgren*

*N. Stenberg*