

Nr 56

Utlåtande i anledning av väckta motioner angående decentralisering av tillståndsgivningen beträffande yrkesmässig biltrafik.

Andra lagutskottet har till behandling förehaft tre inom riksdagen väckta, till lagutskott hänvisade motioner, nämligen

1) de likalydande motionerna nr 209 i första kammaren av herr *Andersson, Axel Emanuel, m. fl.* och nr 265 i andra kammaren av herr *Nilsson i Tvärålund m. fl.* om överflyttning på länsstyrelserna av statens biltrafiknämnds prövning av tillstånd till beställningstrafik för godsbefordran, samt

2) motionen nr 546 i andra kammaren av herrar *Asp* och *Sundelin* om viss ändring av 5 § förordningen angående yrkesmässig automobiltrafik m. m.

I *motionerna I: 209* och *II: 265* hemställs, »att riksdagen måtte besluta, att statens biltrafiknämnds prövning av tillstånd till beställningstrafik för godsbefordran överflyttas på länsstyrelserna, samt

att vederbörande utskott måtte utarbeta förslag till härför erforderlig förfatningstext».

I *motionen II: 546* hemställs, att riksdagen måtte besluta följande ändring i 5 § fjärde stycket förordningen angående yrkesmässig automobiltrafik m. m.:

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

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.

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 6 500 kilogram eller att i sådan beställningstrafik använda lastautomobil jämte släpvagn, vilkas sammanlagda maximilast överstiger 8 000 kilogram, meddelas av biltrafiknämnden.

Beträffande de skäl motionärerna åberopat till stöd för sina yrkanden får utskottet, i den mån redogörelse därför icke lämnas i det följande, hänvisa till motionerna *II: 265* och *II: 546*.

Över motionen II: 546 har utskottet i den ordning 46 § riksdagsordningen föreskriver inhämtat yttrande från statens biltrafiknämnd och länsstyrelsen i Gävleborgs län. Utskottet har därjämte berett Svenska lasttrafikbilägareförbundet tillfälle att avgiva yttrande över motionen. Länsstyrelsen i Gävleborgs län har vid sitt yttrande fogat yttrande av Gävleborgs läns lasttrafikbilägareförening.

Gällande bestämmelser

Enligt *förordningen den 25 oktober 1940 angående yrkesmässig automobiltrafik m. m.* förstås med yrkesmässig trafik sådan trafik, i vilken automobil jämte förare mot ersättning tillhandahålles allmänheten för person- eller godsbefordran. Vad som föreskrives om automobil skall i tillämpliga delar gälla även i avseende å motorcykel och traktortåg. Den yrkesmässiga trafiken uppdelas i *linjetrafik* och *beställningstrafik*. Med linjetrafik förstås yrkesmässig trafik för regelbunden befordran av passagerare eller gods å viss vägsträcka eller mellan 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*.

Enligt förordningen ankommer på central myndighet — *biltrafiknämnden* — samt länsstyrelserna att verka för ett ändamålsenligt ordnande av den yrkesmässiga trafiken. I detta syfte skall det särskilt åligga biltrafiknämnden att, i vad angår den yrkesmässiga trafiken, inhämta möjligast fullständiga kännedom om trafikbehov, fordonsbestånd och transportarbete, att i övrigt med uppmärksamhet följa den allmänna utvecklingen inom trafikväsendet och vidtaga eller hos Kungl. Maj:t eller vederbörande myndigheter föreslå de åtgärder, vilka nämnden kan finna påkallade med avseende å den yrkesmässiga biltrafiken, samt handlägga och avgöra de ärenden, som enligt förordningen angående yrkesmässig biltrafik m. m. skall tillhöra nämnden. Biltrafiknämnden, som har sitt säte i Stockholm, består av minst fem och högst sju ledamöter, vilka förordnas av Konungen för viss tid. Inom nämnden finns ett kansli.

För bedrivande av yrkesmässig biltrafik fordras särskilt tillstånd, *trafik-tillstånd*. Beslutanderätten i trafik-tillståndsärendena är enligt gällande bestämmelser 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 4 500 kg eller att i sådan beställningstrafik använda lastbil jämte släpvagn, vilkas sammanlagda maximilast överstiger 5 500 kg. Tillstånd till beställningstrafik för personbefordran med stationsort i stad meddelas av polismyndigheten i staden. I övriga fall meddelas trafik-tillstånd av länsstyrelsen i det

län, varest linjetrafik skall äga rum eller där stationsort för beställningstrafik skall förläggas (5 §).

Förfarandet i samband med ansökan om trafiktillstånd har ingående reglerats såväl i avseende å vilka uppgifter, som skall åtfölja ansökningen, som i fråga om inhämtande av yttrande över ansökningen från myndigheter ävensom från trafikföretag och sammanslutningar av utövare av yrkesmässig trafik samt andra, vilka ärendet kan angå (7—11 §§). Här skall endast nämnas, att över ansökningar om sådana tillstånd till linjetrafik och beställningstrafik, vars beviljande ankommer på biltrafiknämnden, nämnden skall infordra yttrande av vederbörande länsstyrelse, vilken det åligger att verkställa erforderlig utredning på samma sätt som när länsstyrelsen själv är beslutande myndighet. I förordningens 12 § har upptagits stadganden om de villkor, som skall vara för handen för att trafiktillstånd skall få meddelas. Främst skall avseende fästas vid frågan om trafikens behövlighet och de villkor, som skall vara för handen för att trafiktillstånd skall få meddelas endast därest den ifrågasatta trafiken finnes behövlig samt i övrigt lämplig samt att tillstånd må meddelas allenast den, som med hänsyn till erfarenhet och vederhäftighet samt andra på frågan inverkan omständigheter befinnes lämplig såsom utövare av yrkesmässig trafik. Beträffande tillstånd till linjetrafik, som kan komma att konkurrera med annan redan utövad linjetrafik eller med järnvägs-, spårvägs- eller sjötrafik, gäller viss företrädesrätt för den tidigare utövaren av trafiken. Trafiktillstånd skall ställas å viss fysisk eller juridisk person samt upptaga de villkor och bestämmelser, som prövas nödiga. Juridisk person må dock beviljas tillstånd till beställningstrafik allenast om särskilda skäl därtill är. Vid meddelande av tillstånd till beställningstrafik skall bestämmas ort, å vilken automobil, som brukas i trafiken, skall vara stationerad (*stationsort*). I fråga om beställningstrafik för godsbefordran skall tillika angivas ett *lokalområde* för trafiken. Det ankommer på biltrafiknämnden att efter länsstyrelsernas hörande och i övrigt erforderlig utredning indela riket i lokalområden. Lokalområde skall utgöras av län eller sammanhängande delar av ett eller flera län.

Hos biltrafiknämnden föres register över innehavare av tillstånd till yrkesmässig trafik, vartill tillstånd meddelats av nämnden. Länsstyrelserna har även att föra förteckningar över innehavarna av tillstånd till yrkesmässig trafik på det sätt och i den omfattning, som biltrafiknämnden finner skäl att föreskriva.

Historik

I *propositionen nr 115 till 1940 års riksdag* framlades för riksdagens yttrande det förslag till förordning om yrkesmässig biltrafik, som alltjämt är i huvudsakliga delar gällande. Beträffande frågan om de tillståndsgivande myndigheterna anförde *föredragande departementschefen* bl. a.:

Frågan huruvida tillståndsgivning genom en central myndighet eller genom lokala myndigheter är att föredraga, synes böra bedömas uteslutande med hänsyn till de praktiska fördelar, som den ena eller andra organisationsformen kan väntas medföra. Att till en central myndighet överflytta handläggning av frågor om tillstånd till sådan trafik, som huvudsakligen är avsedd att tillgodose lokalt begränsade trafikbehov, synes icke vara till nytta; en dylik centralisering skulle medföra icke allenast onödig tidsutdräkt och ökat arbete vid tillståndsfrågornas behandling, utan även att den centrala myndigheten i regel skulle komma att sakna den kännedom om lokala förhållanden, som ofta nog finnes hos en lokal myndighet eller som utan svårighet kan där inhämtas. I andra fall kan däremot en centralisering medföra avsevärt gagn ur transporthushållningssynpunkt. — — —

Möjligheten att åstadkomma en planmässig transporthushållning synes mig i första hand bero på, att åtgärder vidtagas för att förhindra, att en lokal myndighet kan meddela trafiktillstånd, som minska eller omintetgöra verkan av åtgärder, som av annan myndighet vidtagits i nyss angivna syfte. Vad som för detta ändamål påkallas, synes i första hand vara, att tillstånd till sådan trafik, som kan förutsättas icke hava övervägande lokal karaktär utan i huvudsak vara inriktad på långväga transporter, meddelas av ett centralt organ. — — —

Vad därefter beställningstrafiken och till en början dylik trafik för godsbefordran angår, finner jag med hänsyn till vad nyss anförts mest ändamålsenligt att låta frågor om tillstånd till dylik trafik handläggas av den centrala myndigheten, där ansökningen avser rätt att använda lastbilar med större lastförmåga än som vanligen kommer till användning i den lokala trafiken. Lämpligen torde på grund härav frågor om tillstånd att i beställningstrafik använda lastbil med en lastförmåga över 3 1/2 ton böra prövas av den centrala myndigheten. Detsamma synes böra gälla, därest ansökningen avser tillstånd att till lastbil koppla släpvagn, om nämligen därigenom aggregatets sammanlagda lastförmåga skulle komma att överstiga 4 ton. Övriga frågor om tillstånd till beställningstrafik för godsbefordran synas åter böra handläggas av länsstyrelserna.

Andra lagutskottet uttalade i sitt av riksdagen godkända utlåtande över propositionen, nr 27, att utskottet icke hade något att erinra mot det sätt på vilket tillståndsgivningen uppdelats mellan biltrafiknämnden och andra myndigheter. Utskottet förklarade emellertid, att om den pågående övergången från lättare till tyngre vagnar fortsatte, det torde bli nödvändigt att inom en nära framtid höja de föreslagna gränserna för fordonens lastförmåga.

Under 1940-talet framfördes i olika sammanhang *förslag i decentraliseringssyfte* om höjning av de viktgränser, som bestämde biltrafiknämndens kompetensområde beträffande tillståndsgivningen. Av betydelse för förslagsställarnas uppfattningar hade varit den förskjutning i lastbilsbeståndets sammansättning i riktning mot en fortgående ökning av fordonens maximalast, som ägt rum.

1944 års trafikutredning stannade för sin del inför ett förslag att ifrågasvara gränser höjdes till 5 000 kg för enbart lastbil och till 6 000 kg för lastbil jämte tillkopplad släpvagn (SOU 1947: 85).

Biltrafiknämndsutredningen uttalade i sitt betänkande den 26 januari 1948 (stencilerat), att en viss justering av ifrågasvarande bestämmelser syntes befogad men ansåg att en ändring måste ske med försiktighet, om icke

det av statsmakterna åsyftade trafikpolitiska målet skulle skjutas åt sidan. Utredningen föreslog därför, att viktgränserna höjdes till 4 500 kg för enbart lastbil och 5 500 kg för lastbil jämte tillkopplad släpvagn.

Decentraliseringsutredningen förordade i en den 27 januari 1948 avgiven promemoria, att biltrafiknämndens befattning med samtliga frågor om tillstånd till beställningstrafik samt med fråga om tillstånd till linjetrafik, som berörde mer än två län, överflyttades till länsstyrelserna. Såsom motiv anförde utredningen bl. a.:

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. — — —

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.

I *propositionen nr 26 till 1950 års riksdag* föreslogs viss decentralisering av tillståndsgivningen beträffande yrkesmässig biltrafik från statens biltrafiknämnd till länsstyrelserna på så sätt, att de viktgränser, som bestämde biltrafiknämndens kompetensområde i fråga om tillståndsgivningen, skulle höjas till 4 500 kg för enbart lastbil och 5 500 kg för lastbil jämte tillkopplad släpvagn. *Föredragande departementschefen* tog i propositionen först upp till behandling decentraliseringsutredningens ovannämnda förslag men förklarade sig icke kunna biträda detsamma på i huvudsak följande skäl:

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 motlar 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 besvär befogenheten 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 besvärsinstitut 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.

Beträffande justeringen av viktgränserna anförde departementschefen:

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 yrkesmässiga trafik använda fordonsbeståndet medfört, 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 alltjämt tillkomma lokala myndigheter.

Andra lagutskottet tillstyrkte i sitt av riksdagen godkända utlåtande nr 3 propositionens förslag samt anförde bl. a.:

Vissa skäl tala enligt utskottets uppfattning för decentraliseringsutredningens förslag att länsstyrelserna skulle helt handha tillståndsgivningen för beställningstrafik med lastbil samt frågor om tillstånd till linjetrafik, som ej berör mer än två län. Framhållas må, att lastbilar med stor lastförmåga numera stundom komma till användning jämväl i lokal trafik. Såsom länsstyrelsen i Kopparbergs län uttalat, är detta exempelvis vanligt för körningar inom skogsbruket, vilka äro i hög grad lokalbetonade. Det synes vidare uppenbart, att en över- eller underdimensionering av den lättare bilparken kan få skadliga verkningar ur transporthushållningssynpunkt lika väl som en motsvarande utveckling beträffande de tyngre bilarna.

Oaktat de anförda skälen anser sig utskottet dock icke nu kunna förorda en så långtgående åtgärd som den av decentraliseringsutredningen föreslagna. Enligt utskottets uppfattning bör tillståndsprövningen även framdeles i viss, ej alltför obetydlig utsträckning omhänderhavas av biltrafiknämnden. Detta framstår såsom önskvärt främst för att nämnden på ett verksamt sätt skall kunna fullgöra sin uppgift att jämte länsstyrelserna verka för ett ändamålsenligt ordnande av den yrkesmässiga trafiken. Även om en viss utjämning ägt rum i avseende å lastkapaciteten hos de fordon, som användas i lokaltrafik, å ena, och i fjärrtrafik, å andra sidan, torde dock alltjämt gälla, att de tyngre fordonen i regel användas mera i fjärr-

trafik än i lokaltrafik. Utskottet ansluter sig därför till departementschefens uppfattning att en ändring i den nu gällande kompetensfördelningen mellan biltrafiknämnden och länsstyrelserna bör avse allenast beställningstrafik för godsbefordran, därvid en höjning av viktgränserna bör ske. Frågan om vilka viktgränser, som böra vara avgörande för kompetensfördelningen, synes i viss mån svårbedömlig och tveksam. Utskottet anser sig emellertid kunna tillstyrka departementschefens förslag härutinnan.

Såsom departementschefen framhållit, torde den nu pågående ökningen av lastbilarnas lastkapacitet kunna förväntas fortgå. Utskottet förutsätter därför att när utvecklingen föranleder därtill Kungl. Maj:t kommer att upptaga frågan om kompetensfördelningen mellan bitrafiknämnden och länsstyrelserna till förnyat övervägande.

1958 års besparingsutredning tog i sitt betänkande (SOU 1959: 28) upp decentraliseringsutredningens förslag om överflyttning på länsstyrelserna av biltrafiknämndens prövning av tillstånd till beställningstrafik för godsbefordran. Enligt besparingsutredningens uppfattning borde den linjen ånyo tagas under övervägande som en utväg att undgå fortsatt utbyggnad av biltrafiknämndens personal. Besparingsutredningen förmenade, att det genom rådgivnings- och upplysningsverksamhet borde på detta som på andra områden vara möjligt att säkerställa den grad av enhetlighet som var erforderlig samt att utvecklingen i stort skulle kunna följas och övervakas på statistisk väg. På länsplanet, där ärendena redan var föremål för förberedande handläggning, torde enligt besparingsutredningen decentraliseringen inte medföra någon nämnvärd förändring i arbetsbördan.

Besparingsutredningens förslag tillstyrktes vid remissbehandling av *statens organisationsnämnd, överståthållareämbetet* samt *länsstyrelserna i Stockholms, Östergötlands, Jönköpings, Göteborgs och Bohus, Älvsborgs, Gävleborgs, Jämtlands, Västerbottens och Norrbottens län*. Länsstyrelsen i Älvsborgs län ifrågasatte dessutom om inte ytterligare arbetsuppgifter med fördel kunde decentraliseras från biltrafiknämnden. *Järnvägsstyrelsen, biltrafiknämnden* och *1953 års trafikutredning* ställde sig däremot avvisande till förslaget. 1953 års trafikutredning ansåg det uteslutet att decentralisera biltrafiknämndens prövning av ärenden rörande fjärrtrafik på basis av det trafikpolitiska system, som yrkestrafikförordningen är uttryck för. Fjärrtrafikens verksamhetsområde omfattar hela landet och det kunde därför ej komma i fråga, att regleringsåtgärder avseende samma verksamhetsområde skulle ankomma på ett 25-tal olika tillståndsmyndigheter. Trafikutredningen förordade, att förslaget icke föranledde någon åtgärd i avbidan på framläggandet av resultatet av den översyn beträffande yrkestrafikförordningen, som trafikutredningen för närvarande är sysselsatt med.

I *statsverkspropositionen* till *innevarande riksdag* förklarade *föredragande departementschefen*, att frågan om ändrad kompetensfördelning mellan biltrafiknämnden och länsmyndigheterna i ärenden rörande den yrkesmässiga biltrafiken borde bedömas på grundval av det material, som kommer att framläggas av 1953 års trafikutredning. Departementschefen var därför icke beredd att ta ställning till besparingsutredningens förslag.

Motionerna

Motionerna I: 209 och II: 265 bygger helt på besparingsutredningens förslag. Motionärerna förmenar, att det för närvarande sker ett onödigt dubbelarbete på området i fråga samt att genom decentralisering till länsstyrelserna förutsättningar skulle skapas för ett snabbare och enklare förfarande för tillståndsprövningen.

I *motionen II: 546* framhålles, att de i yrkesmässig trafik använda lastbilarnas bärighet avsevärt ökats under de senaste åren framför allt på grund av höjningar av de tillåtna axel- och boggietrycken. Medelbärigheten för yrkeslastbilarna uppgick således i november 1954 till 4,56 ton men i november 1959 till 5,47 ton enligt av statens biltrafiknämnd upprättad statistik. Motionärerna fortsätter:

Genom angivna ökning av yrkeslastbilarnas bärighet har en markant förskjutning av tillståndsgivningen från länsstyrelserna till biltrafiknämnden ägt rum, vilken fått till följd att biltrafiknämnden numera till väsentlig del har att besluta i ärenden, som avser lokaltrafik.

Det framstår som angeläget att den mellan biltrafiknämnden och länsstyrelserna i 1940 års förordning avsedda kompetensfördelningen återställs, vilket lämpligen kan ske genom en höjning av de i 5 § yrkestrafikförordningen angivna maximilasterna. Genom en sådan ordning komme biltrafiknämndens arbetsbörda att minska utan att länsstyrelsernas arbetsuppgifter med trafikärendena behöver öka, eftersom ju länsstyrelserna redan nu har att verkställa utredning jämväl i de tillståndsärenden, vilka avgöres av biltrafiknämnden.

Remissyttrandena

Motionen II: 546

Statens biltrafiknämnd ställer sig i huvudsak positiv till motionärernas förslag. Nämnden framhåller inledningsvis, att en uppdelning av den yrkesmässiga trafiken på rent lokal sådan och på transporter på längre avstånd på grundval av fordonens lastförmåga icke är realistisk. Det förekommer således, att fordon med mycket hög lastkapacitet med fördel kan nyttjas vid lokalt betonade transporter, t. ex. timmertransporter, samt att fordon med relativt låg lastförmåga nyttjas i trafik på längre avstånd. Detta förhållande har medfört komplikationer i fråga om tillståndsgivningen, därigenom att trafikutövaren icke sällan övergått till att med fordonet utföra andra transporter än dem han åberopat som skäl för sin ansökan. Nämnden har därför såsom villkor vid meddelande av trafiktillstånd i betydande omfattning föreskrivit, att tillstånden må nyttjas endast för vissa i tillstånden angivna transporter. — Nämnden understryker vidare, att utvecklingen under senare år i snabb takt gått emot allt större enheter inom lastbilstrafiken, såväl lokaltrafiken som fjärrtrafiken, vilket medfört att allt

större del av tillståndsgivningen övergått till nämnden. Av de 20 545 tillstånd till beställningstrafik för godsbefordran, som var gällande i mars 1960 och utfärdade av nämnden, torde endast cirka 1 500 nyttjas i reguljär fjärrtrafik och 1 500—2 000 mera sporadiskt användas för dylik trafik. Nämnden fortsätter:

Genom det svällande antalet ansökningar om tillstånd till beställningstrafik har nämndens arbetsbörda högst väsentligt ökat. Nämnden har i ett flertal framställningar hemställt om höjda anslag för sin verksamhet. Dessa framställningar ha icke villfarits i närmelsevis den omfattning, som enligt nämndens uppfattning varit erforderligt. Då ansökningarna om tillstånd till beställningstrafik äro ärenden av löpande natur, som icke tåla uppskov, har nämnden tvingats att åsidosätta eller låta anstå med andra ärenden, som i och för sig äro av väsentlig betydelse. Här kan nämnas ärenden angående taxefrågor, sammanställande av statistiska och andra uppgifter, som ge möjlighet att i större sammanhang överblicka trafikläget etc.

Ur synpunkten av att bättre kunna tillgodose dessa uppgifter vore en minskning av det med beställningstrafikärenden förknippade arbetet av betydelse.

Beträffande frågan om lämplig gränsdragning mellan nämndens och länsstyrelsernas kompetensområde framhåller nämnden:

Från teknisk synpunkt synes, om kompetensgränsen skall flyttas, vara lämpligare att draga den vid heltal ton än vid halvt ton, bland annat ur synpunkten av statistiska jämförelser. I centrala bilregistrets statistik redovisas bilarna i halvtonklasser upp till 5 ton och därefter i heltonklasser. I nämndens driftstatistik fördelas bilarna på fyra bärighetsklasser med gränserna 2,0 respektive 4,5 och 6,0 ton. Dessa klassgränser möjliggöra åtskiljandet av bilar över och under den nuvarande kompetensgränsen. Nya klassgränser kunna uppenbarligen inrättas för framtiden, men jämförelser bakåt i tiden försvaras. Ur nu anförda synpunkter vore att föredraga, om gränsen i fråga om tillståndsgivningen för lastbilar utan släpvagn sattes vid 6 000 kg. Denna gräns synes jämväl lämplig med hänsyn till att den för närvarande vanligaste typen av fordon nyttjade för helt lokala transporter — schaktningskörningar, distributionskörningar och liknande — regelmässigt icke överstiger 5 500 kg.

Avslutningsvis erinrar nämnden om 1953 års trafikutredning, som skall framlägga förslag bland annat angående den yrkesmässiga trafiken. Därast förslag kommer att framläggas i en tämligen nära framtid och ett sådant förslag kan förutsättas komma att innebära mera vittgående ändringar i nu gällande yrkestrafikförordning, ifrågasätter nämnden starkt, huruvida man över huvud taget bör i nuvarande läge verkställa någon ändring i kompetensfördelningen.

Länsstyrelsen i Gävleborgs län tillstyrker bifall till motionen. Länsstyrelsen framhåller, att en markant förskjutning av tillståndsgivningen från länsstyrelserna till bitrafiknämnden ägt rum genom ökningen av yrkeslastbilarnas bärighet samt att detta fått till följd att biltrafiknämnden numera till väsentlig del har att besluta i ärenden, som avser lokaltrafik. För att belysa utvecklingen har länsstyrelsen utarbetat en sammanställning rörande av länsstyrelsen och biltrafiknämnden under år 1951 och åren 1955—

1959 meddelade tillstånd till yrkesmässig trafik med lastbil i länet. Därav framgår att av samtliga under år 1951 meddelade tillstånd länsstyrelsen meddelat 82,79 % av tillstånden med viss tidsbegränsning och 43,29 % av övriga tillstånd samt att motsvarande siffror för år 1955 var 36,79 % och 19,14 % samt för år 1959 33,98 % och 12,84 %. Länsstyrelsen fortsätter:

På grund härav synes, om de av departementschefen angivna och av riksdagen godtagna principerna för fördelningen mellan länsstyrelserna och biltrafiknämnden alltjämt skola gälla, skäl föreligga för en ny justering av gränsen mellan kompetensområdena. Länsstyrelsen vill i denna fråga ansluta sig till motionärernas förslag att till länsstyrelsernas prövning hänföra frågor om tillstånd till beställningstrafik för godsbefordran med lastbilar med en maximilast upp till 6 500 kg eller med en sådan kombination av lastbil och släpvagn, vars sammanlagda maximilast icke överstiger 8 000 kg. Detta fordonsbestånd synes nämligen ej i första hand vara avsett för eller kunna nyttjas i fjärrtrafik utan torde kunna antagas huvudsakligen ägna sig åt lokala trafikuppgifter.

Det må anmärkas, att *Gävleborgs läns lasttrafikbilägareförening*, vars yttrande länsstyrelsen inhämtat, tillstyrker, att ifrågavarande viktgränser höjes men att föreningen vill sätta gränserna ännu högre än motionärerna, nämligen vid 7 500 kg respektive 10 000 kg.

Jämväl *Svenska lasttrafikbilägareförbundet* tillstyrker bifall till motionen. Förbundet anför, att kompetensfördelningen mellan biltrafiknämnden och länsstyrelserna på grund av den tekniska utvecklingen blivit snedvriden och numera icke fungerar enligt de normer som ursprungligen drogs upp. Detta framgår bl. a. av följande statistiska uppgifter:

	Antal lastbilar med maximilast upp till 4,5 ton	Antal lastbilar med maximilast över 4,5 ton
1/7 1950.....	11 406	4 010
1/1 1959.....	6 402	12 584

Som anförts i motionen torde antalet yrkeslastbilar i s. k. fjärrtrafik utgöra högst 1 500. Biltrafiknämndens statistik för år 1959 redovisar för övrigt ett genomsnittligt antal av 1 277 fjärrtrafikbilar. Med hänsyn till ovan redovisade antal bilar över 4,5 ton 1/1 1959 skulle följaktligen över 11 000, som varit engagerade i s. k. lokal trafik, ha fallit inom biltrafiknämndens kompetensområde, vartill kommer bilar under 4,5 ton med släpvagn, där den sammanlagda lasten endast i undantagsfall understiger 5,5 ton.

Förbundet ansluter sig i huvudsak till de skäl motionärerna anfört men framhåller därutöver bl. a. följande:

Den omständigheten att biltrafiknämnden blivit beslutande myndighet i ett successivt ökat antal ärenden avseende beställningstrafik för godsbefordran av lokal karaktär har givetvis medfört dels att tidsåtgången för myndigheternas handläggning av ärendena ökat, dels ock att biltrafiknämnden, genom denna ökade arbetsbörda och med den relativt fåtaliga personal som står till nämndens förfogande, måst taga längre tid på sig för avgörande av ärenden av mera komplicerad natur, exempelvis ärenden som avse större fordonskombinationer. Detta har i sin tur medfört att de tillståndssökande, och framför allt då åkeriägare, som önskar tillstånd till lastökning

i samband med fordonsbyte, många gånger komma i synnerligen brydsamma situationer. Formellt äger en åkeriägare vid sådant fordonsbyte ej sätta in en ny bil förrän vederbörligt tillstånd meddelats, men ju längre beslutet i tillståndsärendet dröjer desto svårare blir det för vederbörande att avvakta med insättandet av den nya bilen i trafik.

Härutöver är förbundet av den bestämda uppfattningen, att biltrafiknämnden på grund av det under 1950-talet successivt ökade arbetet med beställningstrafikärenden av lokal karaktär icke haft möjlighet att ägna större, inom nämndens verksamhetsområde fallande, arbetsuppgifter erforderlig uppmärksamhet. — — — En avlastning av biltrafiknämndens arbete med beställningstrafikärenden, så att nämnden i stället kan utnyttja sin personal för sådana arbetsuppgifter, för vilka detta ämbetsverk inrättats, framstår därför såsom något synnerligen angeläget.

Utskottet

För bedrivande av yrkesmässig trafik fordras särskilt tillstånd, trafikstillstånd. Beslutanderätten i trafikstillståndsärendena är enligt gällande bestämmelser fördelad mellan tre organ, statens biltrafiknämnd, 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 4 500 kg eller att i sådan beställningstrafik använda lastbil jämte släpvagn, vilkas sammanlagda maximilast överstiger 5 500 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, där linjetrafiken skall äga rum eller där beställningstrafiken skall ha sin stationsort. Syftet med fördelningen mellan biltrafiknämnden, å ena, och länsstyrelserna, å andra sidan, av tillståndsgivningen beträffande beställningstrafik för godsbefordran är, att biltrafiknämnden skall besluta i ärenden angående fjärrtrafik och länsstyrelserna i ärenden angående lokaltrafik. Man har därvid förutsatt, att en uppdelning av trafiken på fjärrtrafik och lokaltrafik kan ske på grundval av fordonens lastförmåga.

I motionerna I: 209 och II: 265 hemställes med utgångspunkt från ett förslag av 1958 års besparingsutredning, att biltrafiknämndens prövning av tillstånd till beställningstrafik för godsbefordran helt överflyttas på länsstyrelserna. Den huvudsakliga motiveringen för yrkandet är att en fortsatt utökning av biltrafiknämndens personal därigenom skulle kunna undvikas. Därjämte förmenar motionärerna, att en sådan decentralisering skulle skapa förutsättningar för ett snabbare och enklare förfarande vid tillståndsprövningen.

Besparingsutredningens förslag avstyrktes vid remissbehandlingen av bland annat 1953 års trafikutredning. Utredningen ansåg det uteslutet att decentralisera biltrafiknämndens prövning av ärenden rörande fjärrtrafik på basis av det trafikpolitiska system, som yrkestrafikförordningen är ut-

tryck för. Eftersom fjärrtrafikens verksamhetsområde omfattar hela landet, kunde det enligt utredningen inte komma i fråga, att regleringsåtgärder avseende samma verksamhetsområde skulle ankomma på ett 25-tal olika tillståndsmyndigheter. Utredningen förordade därför, att förslaget icke skulle föranleda någon åtgärd i avbidan på framläggande av resultatet av den översyn beträffande förordningen, som utredningen för närvarande är sysselsatt med. I statsverkspropositionen till årets riksdag har föredragande departementschefen anslutit sig till utredningens uppfattning. Även utskottet anser de av utredningen framförda synpunkterna bärande och kan därför icke under rådande förhållanden biträda det i motionerna I: 209 och II: 265 framställda yrkandet.

Alltsedan tillkomsten av 1940 års yrkestrafikförordning har en fortgående utveckling ägt rum från lättare till tyngre fordon. Detta har medfört, att de viktgränser som bestämmer biltrafiknämndens kompetensområde år 1950 höjdes till nu gällande värden. I motionen II: 546 framhålles, att ökningen av lastbilarnas bärighet fortsatt även efter 1950 års lagändring. Enligt biltrafiknämndens statistik uppgick sålunda medelbärigheten för yrkeslastbilarna i november 1954 till 4,56 ton och i november 1959 till 5,47 ton. Detta har enligt motionärerna fått till följd en markant förskjutning av tillståndsgivningen från länsstyrelserna till biltrafiknämnden. Denna har därför numera att besluta i ett avsevärt antal ärenden som avser lokaltrafik. För att återställa den ursprungliga kompetensfördelningen mellan biltrafiknämnden och länsstyrelserna hemställer motionärerna, att de viktgränser som bestämmer biltrafiknämndens kompetensområde fastställs till 6 500 kg för enbart lastbil och 8 000 kg för lastbil jämte tillkopplad släpvagn.

Enligt utskottets mening bör även framdeles tillståndsgivningen beträffande beställningstrafik för godsbefordran fördelas så att länsstyrelserna prövar de ärenden, som avser i huvudsak lokaltrafik, och biltrafiknämnden de ärenden, som avser i huvudsak fjärrtrafik. Även om det icke längre på samma sätt som vid yrkestrafikförordningens tillkomst är helt realistiskt att uppdelna fordonen på fjärrtrafik och lokaltrafik på grundval av fordonens lastförmåga, synes det dock utskottet lämpligt att fortfarande utgå från att de tyngre fordonen företrädesvis användes i fjärrtrafik, där de på grund av sin större transportkapacitet har bättre förutsättningar än andra fordon att göra sig gällande. Såsom framgår av motionerna och de över dessa avgivna remissyttrandena har emellertid utvecklingen under senare år i snabb takt gått emot allt större enheter inom lastbilstrafiken, med följd att en kraftig förskjutning av tillståndsgivningen ägt rum från länsstyrelserna till biltrafiknämnden. Av de 20 545 tillstånd till beställningstrafik för godsbefordran, som var gällande i mars 1960 och utfärdade av nämnden, torde sålunda enligt nämndens egen uppskattning endast omkring 1 500 nyttjas regelbundet för fjärrtrafik och 1 500 till 2 000 mera sporadiskt användas för sådan trafik. Utskottet anser därför starka skäl föreligga för en höjning av ifrågavarande viktgränser, så att den ursprungliga kompetensfördelningen i görligaste mån kan återställas. Frågan om vilka viktgränser, som bör vara avgörande

de, är i viss mån svårbedömlig och tveksam. Mot motionärernas förslag har biltrafiknämnden erinrat, att det ur statistisk synpunkt är mindre lämpligt att draga gränsen vid halvtal ton. Utskottet vill för sin del icke binda sig vid vissa angivna gränser utan överlåter åt Kungl. Maj:t att efter närmare överväganden lägga fram förslag härom. Enär trafikutredningen enligt vad utskottet inhämtat kommer att framlägga ett betänkande före årets slut, i vilket bland annat det i motionen upptagna spörsmålet behandlas, anser utskottet, att förslag i ämnet snabbt skall kunna föreläggas riksdagen.

På grund av vad sålunda anförts får utskottet hemställa,

A. att motionerna I: 209 och II: 265 icke måtte föranleda någon riksdagens åtgärd, samt

B. att riksdagen i anledning av motionen II: 546 måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t som sin mening giva till känna vad utskottet anfört.

Stockholm den 26 oktober 1960

På andra lagutskottets vägnar:

AXEL STRAND

Vid detta ärendes behandling har närvarit

från första kammaren: herrar Strand, Nils Elowsson, Axel Svensson, Sunne, fru Carlqvist, herrar Åkesson, Eric Carlsson* och Ringaby*;

från andra kammaren: herrar Jacobsson i Tobo, Nilsson i Göteborg, fru Sandström*, fröken Sandell, herrar Lothigius*, Fredriksson och Gustavsson i Alvesta.

* Ej närvarande vid utlåtandets justering.

Reservation

beträffande A. av herr *Gustavsson* i Alvesta.