



**National Library
of Sweden**

Denna bok digitaliserades på Kungl. biblioteket år 2012

Ex. A. S. O. U.
STATENS OFFENTLIGA UTREDNINGAR 1936: 20
KOMMUNIKATIONSDEPARTEMENTET



BETÄNKANDE MED FÖRSLAG

I ANLEDNING AV

VERKSTÄLLD GRANSKNING AV

1932 ÅRS TRAFIKUTREDNINGENS
FÖRSLAG TILL FÖRORDNING ANGÅENDE
ALLMÄN AUTOMOBILTRAFIK

AVGIVET AV

1936 ÅRS TRAFIKSAKKUNNIGA

DEN 20 FEBR. 1936

S T O C K H O L M

1 9 3 6

Statens offentliga utredningar 1936

Kronologisk förteckning

1. Betänkanden 1 rörande serafimerlasarettets ekonomi samt 2 rörande lasarettets ställning och verksamhet. Hægström. 187 s. **E.**
2. Förslag till konvention mellan Sverige och Schweiz om erkännande och verkställighet av domar och skiljedomar m. m. Norstedt. 55 s. **U.**
3. Betänkande med förslag om vissa föreskrifter beträffande konsumtionsmjölk. Marcus. 68 s. **Jo.**
4. Betänkande med förslag till lag om behandling av förbrytare, hemfallna åt alkoholmissbruk, m. m. Marcus. 56 s. **Ju.**
5. Betänkande med förslag angående revision av lagstiftningen rörande tillverkning, beskattning och försäljning av maldrycker. Marcus. 397 s. **Fi.**
6. Utredning med förslag rörande bidrag åt barn till änkor och vissa invalider samt åt föräldralösa barn. Beckman. 93 s. **S.**
7. Socialiseringsproblemet. Allmänna synpunkter. Tiden. viij, 99 s. **Fi.**
8. Ur socialiseringsens »europiska» idékrets. Tiden. viij, 210 s. **Fi.**
9. Socialiseringsidéer och socialiseringspraxis i Sovjetunionen. 1. Tiden. iv, 206 s. **Fi.**
10. Statligt kaffemonopol. Marcus. 192 s. **Fi.**
11. Förslag till psalmbok för svenska kyrkan. Uppsala, Almqvist & Wiksell. 58*, 319 s. **E.**
12. Betänkande angående förlossningsvården och barnmorskeväsendet samt förebyggande mödra- och barnavård. Norstedt. 120 s. **S.**
13. Betänkande angående familjebeskattningen. Marcus. 148 s. **Fi.**
14. Betänkande angående dels planmässigt sparande och dels statliga bosättningslån. Norstedt. 55 s. **S.**
15. Betänkande angående moderskapspenning och mödrahjälp. Norstedt. 78 s. **S.**
16. Utredning rörande förhållandet mellan land- och sjötrafikmedel. Hægström. 183 s. **K.**
17. Förslag till lag om ändring i vissa delar av sjölagen m. m. Norstedt. viij, 418 s. **Ju.**
18. Undersökningar rörande det samlade skattetrycket i Sverige och utlandet. Marcus. **Fi.**
19. Betänkande med förslag till lagstiftning angående skyddsskogar m. m. Marcus. 172 s. 1 karta. **Jo.**
20. Betänkande med förslag i anledning av verkställd granskning av 1932 års trafikutrednings förslag till förordning angående allmän automobiltrafik. Hægström. 54 s. **K.**

Anm. Om särskild tryckort ej anges, är tryckorten Stockholm. Bokstäverna med fetstil utgöra begynnelsebokstäverna till det departement, under vilket utredningen avgivits, t. ex. **E.** = ecklesiastikdepartementet, **Jo.** = jordbruksdepartementet. Enligt kungörelsen den 8 febr. 1922 ang. statens offentliga utredningars yttre anordning (nr 98) utgivas utredningarna i omslag med enhetlig färg för varje departement.

STATENS OFFENTLIGA UTREDNINGAR 1936:20
KOMMUNIKATIONSDEPARTEMENTET



BETÄNKANDE MED FÖRSLAG

I ANLEDNING AV

VERKSTÄLLD GRANSKNING AV

1932 ÅRS TRAFIKUTREDNINGENS
FÖRSLAG TILL FÖRORDNING ANGÅENDE
ALLMÄN AUTOMOBILTRAFIK

AVGIVET AV

1936 ÅRS TRAFIKSAKKUNNIGA

DEN 20 FEBR. 1936

STOCKHOLM 1936

IVAR HEGGSTRÖMS BOKTRYCKERI A. B.

361065



STATIONERENDE VERBODEN
AANKOMST VAN DE WAGEN

BEZAK VAN DE WAGEN

VERBODEN

VERBODEN

1932 VAN DE WAGEN

VERBODEN VAN DE WAGEN

ALLEN AUTOMOBILISTEN

VERBODEN

VERBODEN

VERBODEN

VERBODEN

VERBODEN



INNEHÅLLSFÖRTECKNING.

	Sid.
<i>Inledning</i>	5
<i>Huvuddragen av 1932 års trafikutrednings förslag till reglering av den yrkesmässiga automobiltrafiken för godstransporter</i>	6
<i>Erinringar mot trafikutredningens förslag</i>	8
<i>Trafiksakkunnigas yttrande och förslag</i>	9
Reglering eller fri konkurrens	9
Allmänna synpunkter	14

A v d e l n i n g I.

Uppdelning i när- och fjärrtrafik	18
Gränserna för närtrafikens utsträckning	20
Transporter i närgodstrafik utom stationsorten	23
Organisation av fjärrtrafiken	25
I övrigt önskvärda modifikationer i tidigare dryftade principer för fjärrtrafikens organiserande	28
Tillståndsgivningen och dess begränsande	29
Vägtrafikmyndigheten	31
Fråga om inrättande av ett allmänt kommunikationsråd	34
Fråga om inrättande av trafiknämnder i länen	35
Övergången till det föreslagna nya systemet	37
Automobilbeskattningen	37

A v d e l n i n g II.

Författningens benämning	38
§ 1. Fråga om vissa kompletterande bestämmelser för bestämning av begreppet yrkesmässig trafik	38
§ 4. Linjetrafik	39
Särskilda bestämmelser angående transport av mjölk, slaktdjur och skogsprodukter	40
§ 6. Centralisering av tillståndsgivningen	41
§ 14. Behandling av vissa frågor om ökning av fordonsantal eller trafikkapacitet	46
§ 15. Vissa spörsmål angående tillståndsgivning och indragning av trafik-tillstånd	46

	Sid.
§ 22. Trafiktillstånds giltighetstid m. m.	48
§ 23. Återkallelse eller indragning på viss tid av trafiktillstånd	49
§ 24. Beställningstrafik för personbefordran	49
§ 32. Efterbesiktning	49
§ 36. Fjärrtrafiktaxan	49
§ 37. Trafikbok	50
§ 53. Vissa av järnvägar anordnade biltransporter	50
Sammanfattning	52

Till

*Herr Statsrådet och Chefen för Kungl. Kommunikations-
departementet.*

På grund av ett av Kungl. Maj:t den 6 december 1935 givet bemyndigande har statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet uppdragit åt landshövdingen S. E. J. Lübeck, t.f. kanslirådet H. Berglund, förste aktuarien i kommerskollegium, fil. lic. H. G. E. Eneborg, ordföranden i Sveriges lasttrafikbilägares riksförbund, lasttrafikbilägaren C. A. Eriksson, Gävle, förste sekreteraren i järnvägsstyrelsen, fil. lic. E. V. Malmkvist, direktören Å. N. J. Nerell, Stockholm, och ordföranden i lastbilägareavdelningen av Sveriges trafikbilägares riksförbund, ombudsmannen G. Svanlund, Göteborg, att inom kommunikationsdepartementet, med beaktande av vad departementschefen till statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för nämnda dag anför, biträda vid en granskning av det av 1932 års trafikutredning den 28 februari 1935 avgivna betänkandet med förslag till förordning angående allmän automobiltrafik.

Enligt de i statsrådsprotokollet uppdragna riktlinjerna för de sakkunnigas arbete borde detta inriktas på åstadkommande av en principiell granskning av utredningens förslag samt framläggande av de allmänna riktlinjer, som de sakkunniga för sin del ansåge böra följas vid ärendets fortsatta behandling. Därvid borde särskilt uppmärksammas vissa i departementschefens anförande närmare angivna spörsmål.

På sätt av departementschefens anförande framgår, är det beträffande den del av trafikutredningens betänkande, vilken innefattar förslag till ordnande av den yrkesmässiga automobiltrafiken för godsbefordran, som meningarna mest brutit sig och som därför främst påkallar vår granskning. En kort översikt av betänkandets innehåll i denna del torde därför inledningsvis vara påkallad.

Huvuddragen av 1932 års trafikutrednings förslag till reglering av den yrkesmässiga automobiltrafiken för godstransporter.

Utredningens förslag kan i nu ifrågavarande del sägas gå ut på att åstadkomma en organisation, som i huvuddrag innebär följande.

Den yrkesmässiga lastbilstrafiken skulle uppdelas i två huvudgrupper, närgodstrafik och fjärrgodstrafik (eller beträffande linjetrafiken respektive närgodslinje- och fjärrgodslinjetrafik).

Rätt till närgodstrafik skulle enligt förslaget tillkomma dels nuvarande utövare av stads- eller länstrafik, som anmält sig vilja begagna sig av nämnda rätt, dels ock de yrkesutövare, som efter det nya systemets införande erhålla tillstånd till bedrivande av sådan trafik. Innehavare av tillstånd till närgodstrafik skulle äga att ombesörja godstransporter inom ett i samband med beviljande av trafiktillstånd fastställt begränsat område — närtrafikområde — vars gränser icke skulle få i närtrafik överskridas. Beträffande fastställandet av detta områdes storlek innehåller författningsförslaget ingen annan bestämmelse, än att storleken icke må understiga ett linjerätt avstånd av 30 km från stationsorten räknat. En dylik bestämmelse skulle sålunda icke komma att innebära något hinder för att göra närtrafikområdena så stora, som det med hänsyn till praktiska erfarenheter under tillämpningen befunnes vara lämpligt. I motiveringen till förslaget har emellertid trafikutredningen förklarat sig anse, att närtrafikområdenas storlek inom särskilt tätt bebyggda trakter med synnerligen god tillgång på järnvägsförbindelser borde lägst bestämmas till en cirkel med en radie av 30 km från trafikutövarens stationsort räknat. I övriga delar av södra och mellersta Sverige borde radien av samma cirkel uppgå till 50—60 km, medgivande en längsta körning av 100—120 km från trafikområdets ena gräns till den andra; i återstående delar av landet borde med hänsyn till de större avstånd, som här förekomme, och en i stort sett något glesare befolkningsfördelning närtrafiken beredas ett något större normalt trafikområde, och vad särskilt det inre Norrland anginge, borde storleken av närtrafikområdena kunna avsevärt utsträckas. Givetvis förutsattes i förslaget, att de i motiveringen angivna gränsmåtten allenast skulle vara genomsnittlig norm för den primära upplägningen av närtrafikområdena och att de icke allenast då utan även sedermera, i den mån det med hänsyn till erfarenheten krävdes, skulle anpassas efter lokala förhållanden för att så väl som möjligt tillgodose trafikbehoven. En stad eller annat större handels- eller kommunikationscentrum, som det vore av vikt för närtrafikutövaren att nå fram till, skulle sålunda exempelvis helt inneslutas i närtrafikområdet, även om den eljest, vid en schematisk dragning av gränslinjen, skulle delvis falla utanför densamma eller ligga på ett avstånd inom förslagsvis en mil

därifrån. Storleken av närtrafikområdena skulle bestämmas av länsstyrelse i det län, varest stationsorten vore belägen, dock med ledning av allmänna grunder, som Kungl. Maj:t efter vägtrafikmyndighetens hörande skulle fastställa.

Prisbildningen skulle inom närgodstrafiken vara fri nedåt, men uppåt begränsas av maximitaxa. Däremot skulle en fastare prisbildning, än vad nu vanligen förekommer, stödjas genom att i lämplig omfattning gemensamma beställningskontor och andra för yrkesutövarna gemensamma anordningar till trafikens ordnande legaliserades. Ej heller skulle i övrigt andra hinder för närgodstrafikens rörelsefrihet inom de fastställda närtrafikområdena föreskrivas, än som erfordrades till förebyggande av osund konkurrens mellan närtrafikutövare, vilkas områden helt eller delvis sammanföle.

Vad åter fjärrtrafiken angår, skulle jämväl de i densamma förekommande transporter ombesörjas av närtrafikutövarna. Då det emellertid härvid vore fråga om en trafik, som i regel utövades i konkurrens med andra trafikföretag, företrädesvis järnvägarna, vilka för samhället vore av minst samma betydelse som automobiltrafiken, borde fjärrtrafiken underkastas samma skyldighet som dess konkurrent järnvägarna att verkställa transporter enligt en fast taxa, fastställd av samma myndighet, som fastställer taxan för järnvägarna, nämligen Kungl. Maj:t. För att denna taxa skulle kunna upprätthållas, vore det, då densamma skulle gälla för ett stort antal eljest konkurrerande trafikutövare, icke nog med att föreskriva taxan; särskilda organ med uppgift att övervaka och ansvara för taxans tillämpning måste införas. På dessa organ — i utredningens förslag benämnda fjärrtrafikutövare — skulle samtidigt läggas skyldighet att gentemot allmänheten ansvara för att automobiler i fjärrtrafik städse funnes att tillgå mot den bestämda taxan, så att fjärrtrafiken icke, med åsidosättande av allmänhetens intresse, inriktades allenast på de transportuppgifter, som med hänsyn till vederbörande fjärrtrafikutövarers egna intressen vore att föredraga. Fjärrtrafikutövare förutsattes för detta ändamål träffa avtal antingen med erforderligt antal närtrafikutövare eller, mera sannolikt, med närtrafikutövarnas gemensamma beställningskontor (§ 31) eller med en större organisation av närtrafikutövare, varigenom dessa åtaga sig att mot en bestämd ersättning, på rekvisition av fjärrtrafikutövaren, ställa automobiler till förfogande för utförande av fjärrgodstransporter. Allenast därest automobiler icke genom sådant avtal kunde erhållas, skulle fjärrtrafikutövare äga att, efter särskilt medgivande av vägtrafikmyndigheten, med egna automobiler ombesörja fjärrtrafiken.

Rätten till utövande av fjärrtrafik skulle med andra ord innebära *dels*, i förhållande till allmänheten, en skyldighet att mottaga och effektuera beställningar å transporter i fjärrtrafik, *dels*, i förhållande till närtrafikutövarna, en rätt — i praktiken sannolikt reglerad av kollektivavtal — att

mellan dem fördela utförandet av inkomna beställningar, *dels ock*, i förhållande till det allmänna, ansvaret för att vid transportens utförande den fastställda taxan och övriga för transporten gällande bestämmelser följdes.

För att så mycket som möjligt garantera, att fjärrtrafikföretagen icke genom inbördes konkurrens tvingades att frångå taxan och för att i övrigt framskapa en fast organisation av fjärrtrafiken borde landet enligt utredningens förslag indelas i under vissa förutsättningar endast två och i varje fall blott ett fåtal fjärrtrafikområden, och borde rätten till fjärrtrafik lämnas allenast ett företag inom varje område, vilket företag alltså skulle hava uteslutande rätt att ombesörja därifrån utgående transporter i fjärrtrafik. Tillstånd borde lämnas allenast företagare, vilka såsom utövare av järnvägs-, ångbåts- eller automobiltrafik eller på grund av andra särskilda förhållanden kunde anses äga erforderliga förutsättningar för organiserande och bedrivande av fjärrtrafik.

Erinringar mot trafikutredningens förslag.

Förslaget har från olika håll mött kritik. Helt har detsamma avstyrkts av dem, som av rent principiella skäl ställa sig avvisande mot reglering av biltrafiken över huvud taget annat än med hänsyn till ordning och säkerhet eller eljest mot en reglering, som sträcker sig längre än till att söka begränsa antalet trafikutövare i yrkesmässig trafik någorlunda efter behovet. Den kritik åter, som icke haft denna inställning, har i allmänhet principiellt anslutit sig till tanken på en uppdelning i när- och fjärrtrafik. Där emot har man beträffande den föreslagna avgränsningen av närtrafiken i vissa fall invänt, att densamma innebure en konstlad och för varje fall alltför långt gående inskränkning av denna trafiks rörelsefrihet; närtrafikområdena borde bättre anpassas efter naturligt enhetliga områden, såsom exempelvis ett län, och för varje fall skulle områden av den storlek, som i utredningens förslag förutsatts, bliva alltför små för att närtrafikutövarna skulle kunna ekonomiskt existera på den trafik, som kunde erhållas inom dem.

Beträffande åter den föreslagna organisationen av fjärrtrafiken har kritiken i huvudsak anfört, att denna organisation innebure en monopolisering av fjärrtrafiken och följaktligen skulle medföra alla med ett monopol förenade olägenheter i form av höjda priser och bristande anpassning efter näringslivets krav. Med hänsyn till att trafikutredningen räknade med att ledningen av fjärrtrafikföretagen kunde anförtros åt järnvägar eller sjöfart eller organisationer, vari nämnda äldre trafikmedel ägde ett väsentligt inflytande, har i kritiken framhållits, att det kunde befaras, att särskilt järnvägarna komme att begagna sig av ett eventuellt inflytande på fjärrtrafiken för att söka tillintetgöra eller åtminstone allvarligt försvåra densamma.

Trafiksakkunnigas yttrande och förslag.

Reglering eller fri konkurrens.

Vid varje förutsättningslös och allsidig utredning rörande förhållandet mellan samfärdselns olika grenar ställes man inför den fundamentala principfrågan, huruvida en auktoritativ reglering av samfärdseln och särskilt av den yrkesmässiga biltrafiken överhuvud är behövlig och nyttig, eller om icke fastmer den mest rationella kommunikationspolitiken vore att avskaffa alla tyngande bestämmelser och låta trafikföretagen arbeta under i möjlig mån fri konkurrens.

Denna fråga torde emellertid för närvarande vara av uteslutande teoretiskt intresse, i praktiken synes densamma vara för överskådlig tid avgjord icke blott i Sverige utan i praktiskt taget alla till den västerländska kulturkretsen hörande länder. I alla dessa länder har man i det längsta låtit bilismen arbeta under former, som nära ansluta sig till dem, som av vissa den fria konkurrensens talesmän förordas för samfärdseln i dess helhet. — Och först då de ödesdigra verkningarna av denna frihet blivit för var och en uppenbara och reaktionen tillräckligt stark för att övervinna allmänhetens instinktiva motvilja mot restriktioner, har man börjat söka sig fram till förhållanden, där friheten i viss mån fått träda tillbaka för kravet på mera översiktligt ordnade förhållanden.

I första hand är det obestriddigen hänsynen till övriga grenar av samfärdseln, som härvid gjort sig gällande. I vårt land uttalade riksdagen i den skrivelse av år 1932, nr 364, genom vilken begäran om utredning av trafikspörsmålen framställdes,

»att det vore önskvärt, att konkurrensen mellan de olika trafikmedlen skedde under förhållanden, som lämnade samma möjligheter för samtliga parter till fri tävlan».

Om någon sådan fri tävlan kan emellertid för samfärdselns del icke vara tal, så länge järnvägarna äro underkastade en långt gående reglering i samhällshushållningens tjänst, medan biltrafiken till största delen arbetar under väsentligt friare former.

Järnvägarna hava genom koncessionen icke endast blivit tillerkända en rätt utan även blivit ålagda vidsträckta, i det allmännas intresse stadgade förpliktelser. Då samhället alltjämt vill göra dessa förpliktelser gällande, synes det icke vara berättigat att låta konkurrens från biltrafik å allmänna vägar längs efter eller i närheten av järnvägarna obehindrat eller okontrollerat växa fram och att därigenom i många fall äventyra den möjlighet till järnvägarnas bestånd såsom självständiga ekonomiska företag, vilken utgjort förutsättningen för förpliktelsernas åläggande. Det stämmer icke heller

överens med att järnvägarna vid sin tillkomst genom koncession i viss mån avsetts skyddade mot konkurrens från nya järnvägsföretag och vid intrång av dylika tillerkännas skadestånd.

Det är också omöjligt att, så länge järnvägarna äro underkastade bestämda taxor, transportplikt och övriga i samhällsekonomiens intressen ålagda förpliktelser, under det att den med dem konkurrerande lastbilstrafiken är obunden i dessa hänseenden, hänvisa de förra till att ekonomiskt reda sig själva efter den fria konkurrensens lagar. Först efter ett långt skede av överkapitalisering med förluster för det allmänna och enskilda jämte andra felgrepp skulle i dylikt fall måhända — om ock till ökade kostnader — ett visst jämviktsläge kunna uppnås i konkurrensen om trafiken inom sådana områden, där denna vore lönande, medan samtidigt upprätthållandet av erforderliga kommunikationer inom övriga delar av riket försvårades. Trafikanternas önskan och behov är som regel icke allenast att hava tillgång till biltrafiken med dess i vissa avseenden uppenbara fördelar utan även att järnvägarna alltjämt må bibehållas och moderniseras samt att bestämmelserna i fråga om järnvägarnas säkerhet, hygien och standard i övrigt icke eftergivas.

Skulle länsstyrelsernas och andra myndigheters prövning av den yrkesmässiga biltrafiken med hänsyn till behövlighet och lämplighet bortfalla, så skulle den okontrollerade bilanhopningen medföra många svårigheter icke allenast för biltrafikutövarna utan även för bilförsäljare och borgensmän med flera i sådana fall där bilarna köpts på avbetalning, vilket som bekant är vanligt. Det bleve till slut de talrika bilförsäljarna, som måste försöka övertaga uppgiften att pröva »behövligheten och lämpligheten» av att insätta nya bilar i yrkesmässig trafik, en desorganisation, som ingen på allvar torde vilja förordad eller tänkt sig in i, då man nu till dags talar om att begränsa myndigheternas ingripande till enbart säkerhetsföreskrifter o. d.

De meningsyttringar, som tidigare från vissa håll inom handel och industri eller i teoretiska undersökningar framkommit till förmån för en s. k. fri konkurrens, hava också under senare år under erfarenhetens intryck alltmör förbytts i uttalanden i motsatt riktning. Det må i detta avseende allenast erinras om att internationella handelskammaren i en resolution, antagen vid dess kongress i Paris år 1935, framhållit som naturligt, att den biltrafik, som är avsedd att yrkesmässigt betjäna allmänheten, underkastas den reglering, som är nödvändig för transportväsendets organiserande.

I det orienterande anförande, varmed vederbörande utskotts ordförande vid denna kongress inledde förhandlingarna i ämnet, förekommer följande uttalande, vilket numera torde få betraktas såsom representativt för den ansvarskännande meningen bland näringslivets män: Från det helas synpunkt blir man nödsakad uttala, att en oinskränkt konkurrens från bilis-

mens sida icke är lämplig. En sådan skulle nämligen antingen knäcka den ekonomiska ryggraden för järnvägarna, vilka ännu under lång tid komma att bilda den allmänna samfärdselns kärnparti, eller också belasta skattebetalarna med statliga understöd eller slutligen leda till ett upphävande av alla de förpliktelser, vilka påvåla järnvägarna såsom allmänföretag. Endast på så sätt kunde nämligen järnväg och bil bli jämställda i konkurrensen. Vart och ett av dessa tre teoretiska alternativ beteckna emellertid en praktisk omöjlighet. Visserligen kunna en del lättnader i dessa förpliktelser vara möjliga och tidsenliga, men en brytning i princip med nuvarande system för järnvägarnas förvaltning såsom allmänföretag och för taxebyggnaden skulle medföra en omvälvning, vilken för närvarande skulle vara outhärdligare och farligare än någonsin. En *förnuftig konkurrens* inom samfärdseln är alltså oavvislig, en *oinskränkt konkurrens* skulle för stat, folkhushåll och trafikföretagen själva vara helt fördärvlig.

Om med hänsyn till vad nu anförts behovet av en reglering över huvud taget numera relativt sällan sättes i fråga, så är däremot frågan, huru långt en dylik reglering bör sträcka sig, naturligt nog föremål för skiftande meningar. Icke sällan framhålles, att man i detta avseende icke bör gå längre än vad som överensstämmer med grunderna för nu gällande bestämmelser i ämnet. I samband därmed göres stundom gällande, att det huvudargument för en reglering av trafikförhållandena, som anfördes vid 1932 års riksdag, nämligen den konstaterade förintelsen av mycket stora belopp järnvägs kapital och hotet mot åtskilliga enskilda järnvägars existens, numera visat sig vila på en felbedömning av läget. Sedan 1932 har nämligen järnvägarnas räntabilitet åter förbättrats, och detta visar, säger man, att de tidigare svårigheterna vållats icke av bilkonkurrensen utan av den ekonomiska krisen.

Beträffande denna invändning må först erinras, att den av 1932 års riksdag påtalade förlusten av järnvägs kapital icke tagit sin början under krisåret 1931 utan fortgått under åtskilliga år och bland annat under de ur konjunktursynpunkt gynnsamma åren 1929 och 1930. Vidare hava de ogynnsamma resultaten för krisåren och särskilt år 1932 väckt oro icke så mycket såsom enstaka företeelser, utan mera därför att de visade, huru långt försvagandet av järnvägarnas affärsställning — trots det tillskott i trafik som bilarna också medfört — under mer än ett årtionde fortskridit, ett förhållande, som förut delvis undanskymts av konjunkturförbättringen.

Vad angår järnvägarnas affärsvärde på lång sikt torde de senaste åren icke kunna sägas hava i stort sett medfört någon förändring till det bättre. Visserligen hava trafikinkomsterna betydligt ökat, dock sällan så att förlusterna under de närmast föregående åren kunnat närmelsevis täckas, trots att den industriella produktionen enligt inom kommerskollegium verkställd

undersökning redan år 1934 icke obetydligt översteg 1929 och 1930 års storlek. Medan för samtliga svenska järnvägar inkomsterna av godstrafik år 1929 uppgingo till 228 milj. kronor, var nämligen motsvarande siffra för år 1934 — det senaste år, för vilket bokslut föreligger — blott 169 milj. kronor. Av inkomstminskningen, c:a 60 milj. kronor, torde ungefärligen 20 milj. kronor vara hänförliga till den från och med år 1931 huvudsakligen av näringspolitiska skäl genomförda taxesänkningen. Av återstående 40 milj. kronor är en svårbestämbar del hänförlig till viss minskning i varuexporten, men den övervägande delen torde stå i samband med bilväsendets expansion. Till belysande av denna må nämnas, att enligt den officiella statistiken från år 1929 till 1934 antalet lastbilar med över 3 tons lastförmåga, vilka bilar äro av särskilt stor betydelse ur konkurrenssynpunkt, ökats från 300 till 2 300, och år 1935 har därvidlag medfört en ytterligare betydande ökning. Inverkan av dessa bilar inskränker sig icke till trafikavledningen; lika menlig för järnvägarna är nog den pressning av taxeläget för vid järnvägarna kvarblivande transporter, som desamma utöva.

Om behörig hänsyn tages till berörda förhållanden, torde det kunna anses tveksamt, huruvida icke åren 1934 och 1935 från järnvägssynpunkt relativt sett varit väl så ogynnsamma som åren 1931 och 1932. Det kan i varje fall, såsom också riksgäldsfullmäktige framhållit, vara förhastat att tillmäta de under de senaste åren inträdda förbättrade ekonomiska förhållandena för flertalet järnvägar i landet alltför stor betydelse vid bedömande av järnvägarnas framtidsutsikter, enär dessa förhållanden i huvudsak torde hava berott på de förbättrade allmänna konjunkturerna, vilkas varaktighet givetvis är oviss, samt på särskilt goda skördar. Svenska järnvägsföreningen har också erinrat därom, att bilkonkurrensens ödeläggande inverkan på järnvägarnas inkomster vid flera tillfällen med siffror bestyrkts, liksom ock att densamma, särskilt i vad angår de mindre banorna, allt fortfarande kan påvisas trots det förbättrade konjunkturläget. Ihågkommas bör även, framhåller föreningen, att utvecklingen skrider med jättesteg framåt såväl beträffande vägnätets utbyggande och vägbanornas konstruktion som i fråga om biltekniken, vilket gör bilfrågan mera brännande för var dag som går.

Det kan följaktligen icke anses uteslutet, att, om ingen ändring åstadkommes, nästa kris kan medföra en betydande och definitiv förlust av järnvägskapital med därav föranledda konsekvenser även för stora grupper av trafikanter och för det allmänna. Även från järnvägsfinansiell synpunkt sett framstår därför behovet av en reglering nu lika starkt som tidigare.

Jämväl för den inrikes sjöfarten har utvecklingen från 1929—30 till 1934 inneburit en betydande avledning av stycke gods samt såsom följd härav — trots ökning av massgodstransporterna — en med c:a 5 milj. kronor min-

skad fraktintäkt av godstrafiken. Det är också allmänt bekant, att stora förluster av sjöfartskapital uppstått.

Även om allenast förhållandena inom den yrkesmässiga automobiltrafiken tagas i betraktande, råder intet tvivel om, att behovet av en reglering gör sig starkt gällande, vilket också i ett flertal av yrkesutövarnas organisationer vid olika tillfällen avgivna framställningar understrukits. Att dessa yrkesutövare för närvarande i regel arbeta under ogynnsamma förhållanden, som icke äro jämförliga med vad som förekommer inom andra transportgrenar eller jämförliga yrken, är ett allmänt känt faktum.

Belysande är i detta avseende ett yttrande, avgivet i ett hos Kungl. Maj:t anhängigt besvärsmål av poliskammaren i Hälsingborg den 5 november 1935, i vilket det bland annat heter:

Såsom förhållandena nu äro och då bilfirmorna äro de verkliga ägarna av flertalet bilar i yrkesmässig trafik, tvingas utövarna av rörelsen med eller mot sin vilja att med alla till buds stående medel söka få rörelsen ekonomiskt bärkraftig. Att innehavarna i denna sin strävan ofta komma i kollision med gällande bestämmelser om maximilast, körhastighet och förares arbetstid, torde vara allmänt känt.

Även de på grundval av 1930 års allmänna folkräkning anförda siffror beträffande automobiltrafikföretagens ekonomi, som återfinnas i trafikutredningens betänkande den 19 januari 1934 (S. O. U. 1934: 33 sid. 16 ff.), synas giva vid handen, att såväl medelinkomst som sysselsättning för biltrafikföretagen varit otillfredsställande.

Det nu föreliggande förslaget avser som nämnt icke enbart att reglera konkurrensförhållandet mellan transportväsendets olika grenar. Betänkandet innehåller även förslag till bestämmelser, syftande till att avhjälpa en del sociala missförhållanden inom den yrkesmässiga biltrafiken, till ordnande av konkurrensförhållanden mellan olika biltrafikutövare, samverkan mellan järnvägs- och biltrafiken för gods- och personbefordran, effektivare organisation av biltrafiken till fromma för allmänheten och biltrafikutövarna m. m. De åtgärder, som i dessa avseenden tarvas beträffande biltrafiken, äro erforderliga även fränsett konkurrensförhållandet till järnvägarna.

De föreslagna åtgärderna avse emellertid, såsom trafikutredningen med rätta framhållit, icke i främsta rummet vare sig att rädda järnvägskapitalet eller att söka bereda skydd för den ena eller andra gruppen av trafikföretag, utan att förhindra en irrationell och oekonomisk transporthushållning, vars följder skulle drabba samhället i dess helhet, medförande förluster, som under en god konjunktur kunna vara väl så stora som under en dålig. Enligt vår uppfattning tala därför starka skäl för att man utan dröjsmål söker att till gagn för alla parter leda utvecklingen på sätt som hänsynen till det allmänna bästa synes kräva.

Allmänna synpunkter.

Innan vi fullfölja den anbefallda granskningen av trafikutredningens föreliggande förslag, må i korthet beröras de allmänna synpunkter, som därvid varit vägledande, utan anspråk på fullständighet. De frågor, om vilka starkt delade meningar visat sig råda, hava utförligare avhandlats i fortsättningen.

I. Biltrafikens förnämsta insats i den allmänna utvecklingens tjänst består obestriddligen däri, att den åstadkommit bekväma förbindelser för många från järnvägar och hamnar avlägsna områden. I andra rummet är att nämna övriga förbättringar i den lokala samfärdseln. Det bör givetvis tillses, att en trafikreglering icke onödigt försvårar någon av dessa uppgifter, om vilka biltrafiken är praktiskt taget ensam.

Även för vissa transporter i konkurrens med järnvägar eller sjöfart har bilen så stora företräden — tekniska och ekonomiska — att dess tillbaksättande icke kan komma i fråga. Biltrafiken bör även här få taga ut sin rätt, dess möjligheter att främja en förbättrad transporthushållning måste tillvaratagas till gagn för näringslivets sunda utveckling.

Nämnda företräden hos biltrafiken äro, såsom trafikutredningen närmare utvecklade, grundade på dess förmåga av anpassning efter kundernas individuella behov, vilken främst framträder i transporterna från dörr till dörr utan omlastning, varmed ofta följer besparing i emballage och minskat bräckage, stundom också snabbare befordran.

Biltrafikens inflytande på andra trafikmedel såsom sporre för dessa till förbättrade prestationer är också en utvecklingsfrämjande faktor.

II. På grund av sin egenart i såväl tekniskt-ekonomiskt som organisatoriskt hänseende i jämförelse med andra transportmedel bildar biltrafiken ett numera omistligt komplement till dessa; av samma skäl bli emellertid också dess möjligheter att med fördel helt ersätta nämnda båda äldre transportmedel relativt begränsade. Kommunikationspolitiken måste alltså syfta till att i huvudsak bevara såväl järnvägsnätet som den inre sjöfarten. Det är också högst önskvärt, att de olika trafikmedlen kunna fylla skäligen anspråk på affärsmässighet och räntabilitet. För de enskilda företagen är för övrigt själva existensen beroende av, att inkomsterna på längre sikt åtminstone täcka de verkliga självkostnaderna.

Kravet på bärighet får icke drivas så långt, att skydd alltid fordras för hela det effektivt investerade kapitalet. Då de nyare transportmedlen numera med större fördel för trafikanterna besörja en betydande del av de trafikuppgifter, som tidigare påvilat de äldre, synes tvärtom naturligt, att dessa stundom påkalla vissa mot trafikförlusterna svarande nedskrivningar.

För att järnvägar och sjöfart skola kunna på tillfredställande sätt fylla

dem påvilande uppgifter i egenskap av huvudådror i det nät, som de reguljära trafikförbindelserna utgöra, och över huvud taget som organ för billiga masstransporter, är det nödvändigt icke blott att själva linjerna kunna bestå, utan också att driften kan rationaliseras och i övrigt anpassas efter utvecklingen. Till denna anpassning hör också ett rationellt utnyttjande av bilen dels såsom partiell ersättning för andra färdmedel, dels för kompletterande landsvägsleder. Vad beträffar beroendet av reglementen och bestämmelser, bör ökad likformighet eftersträvas; för järnvägarnas del i huvudsak innebärande ett lättande av vissa förpliktelser, föranledda av järnvägarnas tidigare karaktär av faktiska monopol. I den mån biltrafiken å sin sida bindes vid fasta taxor m. m., måste motsvarande krav på fasthet i tillämpningen av taxor uppställas för järnvägar och sjöfart.

III. Förenämnda omständigheter och i övrigt rådande förhållanden påkalla, att myndigheterna genom reglerande åtgärder främja en lojal konkurrens och ett gott samarbete mellan de olika trafikmedlen, så att utan kapitalslöseri ett effektivt och ekonomiskt transportväsen upprätthålles.

Det gäller så stora kapitalvärden och allmänna trafikintressen, att utvecklingen ur allmän synpunkt måste noga följas och regleras, dock utan kortsynt hämmande av vad som kan skapa nya betydande framtidsvärden. Därav följer bland annat, att taxorna för såväl bil- som järnvägs- och sjötransporter icke böra genom konstlade allmänna åtgärder hållas uppe vid en onödigt hög nivå.

IV. En lojal konkurrens kräver, att de olika trafikmedlen göra rätt för sig och debitera frakter efter korrekt beräknade självkostnader, innefattande nödiga avskrivningar ävensom räntor, där icke en begränsning nödvändiggöres av särskilda omständigheter.

Biltrafiken har nu kommit till en sådan utveckling och styrka, att den helt bör bära de kostnader, den förorsakar samhället. Särskilt måste detta iakttagas beträffande den med järnvägar och sjöfart konkurrerande fjärrtrafiken. En tillfredsställande reglering kan icke åstadkommas enbart genom beskattningsåtgärder; dessa skulle då bliva alltför ensidiga eller drabba långt utöver vad därmed åsyftas.

I fråga om bilskattens avvägning bör uppmärksammas, att biltrafiken icke skäligen bör — det må gälla nybyggnader eller räntekrav för gamla vägar — belastas med kostnader för vad som kan hänföras till »kulturvägar», i analogi med statsjärnvägarnas »kulturbanor». Särskild uppmärksamhet förtjänar den med tunga bilar bedrivna trafiken. För järnvägarna mest besvärande är den med sådana bilar bedrivna fjärrtrafik, som framgår på huvudvägar i järnvägarnas närhet; från väghållningssynpunkt åter är lokaltrafiken med dylika bilar å relativt svaga vägar av övervägande betydelse med hänsyn till därav föranledda stora kostnader. Förbättrad översikt och planmässighet är nödvändig vid dispositionen av bilskattemedel

för vägväsendet. Bättre än nu måste skiljas mellan å ena sidan engångskostnaderna för vägnätets utveckling och förstärkning samt, å andra sidan, de löpande årskostnaderna. Den kommunala vägskatten bör även komma under omprövning, liksom också verkningarna av bilskattens fördelning på fordon, bensin och ringar.

Statistiken över vägtrafik med skilda slag av bilar måste förbättras, närmast i samband med förestående trafikräkningar. Med stöd av ett sålunda erhållet fullständigare uppgiftsmateriel kan frågan om bilskattens totala belopp och dettas fördelning på skilda slag av fordon bedömas mera tillförlitligt än för närvarande. En ingående prövning av bilskattefrågan från dessa och andra synpunkter synes vara nödvändig, vilket icke utesluter, att partiella ändringar vidtagas i den mån tillräckliga skäl föreligga.

V. Statsmakternas reglerande åtgärder böra i första hand inriktas på en ändamålsenlig tillståndsgivning för olika slag av yrkesmässig automobiltrafik med eller utan fastställande av begränsade trafikområden samt vidare på taxebestämmelser eller allmänna normer för sådana, främjande av lastbilscentraler för när- och fjärrtrafik m. m. Härtill kommer uppgiften att följa och i mån av behov enhetligt sammanhålla länsstyrelsernas verksamhet på hithörande område.

Dessa åtgärder och uppgifter äro ur såväl samhällsekonomiska som allmänt utvecklingsfrämjande synpunkter av så krävande och ömtålig beskaffenhet, att deras förberedande och tillämpning hos vederbörande lokala organ eller hos Kungl. Maj:t i alla viktiga fall kräver stöd av en för ändamålet verksam central myndighet (vägtrafikmyndigheten), sammansatt av i trafikekonomiska frågor sakkunniga beträffande såväl näringslivets och övriga trafikanters som olika trafikmedels synpunkter och intressen.

Nya bestämmelser för biltrafikregleringen böra icke så utformas eller tillämpas, att vid övergången utkomstmöjligheterna för dåvarande utövare av yrkesmässig trafik i stort sett menligt påverkas.

Med hänsyn till överhopningen av trafiktillstånd på många håll och i avvaktan på ökad stadga i utvecklingen är det också angeläget, att stor omsorg ägnas åt en möjligast enhetlig och ändamålsenlig tillståndsgivning.

VI. Av stor framtida betydelse är inrättandet av de i trafikutredningens förslag upptagna lastbilscentralerna (ordercentraler), vilka snarast böra organiseras i alla trafikcentra och handelsområden — trafikområden. I första hand bliva dessa centraler till gagn för innehavare av trafiktillstånd, som därigenom kunna tillförsäkras ett rationellt och ekonomiskt utnyttjande av det för yrkesmässig trafik tillgängliga bilbeståndet. Även för organiserandet av fjärrtrafik bliva lastbilscentralerna som lokala organ under alla förhållanden till stort gagn. En allmän anslutning av yrkesutövare inom lämpliga områden till dessa centraler bör därför kunna påräknas. Därmed skapas förutsättningar för en fast, fristående organisation

av yrkesbilägare, till tjänst för samtliga trafikanter inom handel och industri, järnvägar och sjöfart, kommunalförvaltning m. m. Genom samordnande av de lokala organen kan vinnas en riksorganisation i stånd att praktiskt främja en god samverkan mellan de lokala organen och därtill att representativt företräda hela lastbiltrafikintresset i förhållande till det allmänna, andra trafikförmedlare och trafikanterna.

Ur allmän synpunkt och för allmänheten-trafikanterna är ordnandet av lastbilscentralerna en viktig praktisk angelägenhet. För de tillståndsgivande myndigheterna är det påtagligen en stor fördel att genom dessa centraler och den där redovisade utnyttjningen av fordonen kunna erhålla en god översikt av bilbeståndets tillräcklighet, till ledning för tillståndsgivningen i fråga om såväl helt nya tillstånd som de för närvarande betydligt övervägande utbytena av mindre fordon mot avsevärt större, med eller utan släpvagnar.

Av skäl, som ovan anförts, synes det icke blott för det allmänna utan även för alla parter vara av intresse, att åtminstone i eller invid alla mera betydande trafikcentra anslutningen till lastbilscentralerna kan göras obligatorisk vid tillståndsgivningen. Bilcentralerna synas vara både önskvärda och nödvändiga led i en ekonomisk trafikorganisation, angelägen ej minst med tanke på den nuvarande splittringen av trafikbilrättigheterna (1.2 à 1.3 lastbilar per tillståndsinnehavare). Efter hand som en sådan utveckling systematiskt fullföljes, kunna centralerna distriktsvis direkt och indirekt betjäna även fjärrtrafiken, varigenom godstransporterna på vägarna synas kunna vederbörligen tillgodoses. Vägen för en utveckling i denna riktning synes under alla förhållanden böra hållas öppen.

Organiserandet av bilförekåren såsom sådan för att tillförsäkra denna en i många fall välbehövlig förbättring av arbetsvillkoren är också en aktuell fråga. Åtgärder i detta syfte böra ankomma på intressenterna själva men underlättas tydligen i den mån biltransportväsendet bättre ordnas och taxorna komma att täcka nödiga kostnader, däribland skälig lön för de anställda.

Med en organisation, som kan förväntas leda till att bilbeståndet bättre än hittills effektivt utnyttjas, med taxor, som äro tillräckliga att täcka de verkliga kostnaderna för trafiken — däri inberäknat även rätt avvägda bilskatter, avskrivningar och skäliga löner — samt under ett välordnat, praktiskt samarbete med andra transportmedel bör den yrkesmässiga biltrafiken komma till sin rätt i den fortsatta utvecklingen. Under dessa förutsättningar torde den icke heller behöva förorsaka järnvägar och sjöfart oskäliga svårigheter. Ett korrektiv mot införande av onödigt höga biltaxor kommer alltid att förefinnas genom att trafikanterna i sådant fall

skulle i ökad omfattning övergå till att använda egna bilar i stället för yrkesbilar.

Det kan invändas, att vid ovan antydd organisation av biltrafiken kontrollen över fasta taxors efterlevnad och trafikvillkorens uppfyllande i övrigt möjligen blir svår att utöva. Redan den »inre» kontrollen torde emellertid genom yrkesutövarnas samhörighet i ordercentraler med tillhörande statistik- och rapportföring kunna göras nog så effektiv. Självdeklarationen med tillhörande räkenskapsgranskning vid förefallande behov är också en faktor, som man i vida större sammanhang får lita till. Lägges därtill risken av tillståndets indragning, synes kontrollfrågan i och för sig icke behöva framtvunga någon ordning, som ur andra synpunkter icke anses önskvärd.

Starkt övervägande skäl tala för att man utan dröjsmål söker åstadkomma en reglering efter de synpunkter, som här allmänt angivits. Skulle av någon anledning en sådan reglering icke komma att inom den närmaste tiden helt genomföras, så är det under alla förhållanden synnerligen angeläget, att den föreslagna vägtrafikmyndigheten snarast inrättas. Denna har omedelbart en uppgift att fylla i och för sammanhållning av de många lokala myndigheternas arbete på området i syfte att vid behov skapa nödig återhållsamhet i tillståndsgivningen och i varje fall ökad enhetlighet vid behandlingen av de nu hastigt stegrade anspråken på högre hjultryck eller i fråga om tunga, breda bilers användning även på relativt svaga och smala vägar m. m. Därtill kommer emellertid nu upprättandet av en tillfredsställande biltrafikstatistik för när- och fjärrtrafiken samt underlaget i övrigt för en trafikreglering, revision av bilbeskattningen, förslag till biltrafiktaxor m. m.

Efter denna allmänna inledning övergå vi nu till att ur sålunda angivna principiella synpunkter pröva viktigare delar av trafikutredningens förslag (Avd. I).

Vid fullgörande av vårt uppdrag hava vi ansett oss böra helt genomgå det föreliggande lagförslaget och hava därvid i fråga om vissa detaljer gjort en del erinringar (Avd. II), som möjligen kunna vara till nytta vid förslagets definitiva överarbetande.

AVDELNING I.

Uppdelning i när- och fjärrtrafik.

En utövare av stads- eller länstrafik får för närvarande, i den mån det erfordras för utförande av mottagna beställningar, utsträcka sin trafik över hela riket. Även om han ursprungligen erhållit trafiktillstånd närmast i syfte att tillgodose det lokala trafikbehovet inom en viss stad, finnes sålunda i författningen icke någon garanti för att han också inriktar sig

på denna trafikuppgift; han är, under iakttagande av i ämnet gällande bestämmelser, oförhindrad att i stället åtaga sig hur långa transporter som helst i vilken riktning som helst till eller från trafikområdet, dock med vissa begränsningar i fråga om rätt att hämta gods utom detsamma.

Med bestämdhet torde kunna sägas, att en så vidsträckt rörelsefrihet icke varit åsyftad vid tillkomsten av i ämnet gällande bestämmelser. Den har oförutsett blivit en följd av åtskilliga ändringar i tidigare bestämmelser, vidtagna närmast i syfte att åt persontrafiken bereda en större rörelsefrihet. En sådan utvidgning av bilarnas verksamhetsområde, som i fråga om persontrafiken både varit fullt berättigad och utan större betydelse för konkurrensen med övriga trafikmedel, har däremot i fråga om godstrafiken skapat förvirring i både prisbildning och tillgång på automobiler inom de områden, som för ändamålet anvisats, och därigenom även oöverskådligt skärpt konkurrensen med de övriga trafikmedlen. I förening med splittningen av tillståndsgivningen på omkring 140 myndigheter, nämligen de 24 länsstyrelserna jämte överståthållarämbetet samt polismyndigheterna i samtliga städer i riket, har detta, såsom även i departementschefens anförande till statsrådsprotokollet framhålles, förorsakat, att de tillståndsgivande myndigheterna delvis förlorat det grepp över möjligheten att inrikta beviljandet av trafiktillstånd på tillgodoseende av bestämda och konstaterade trafikbehov, vilket annars lagstiftningen i ämnet ursprungligen torde hava avsett. Därigenom har även försvårats den anpassning av tillgången på bilar i yrkesmässig trafik, som det ligger i biltrafikutövarnas men även i trafikanternas intresse att söka upprätthålla, ej minst med hänsyn till riskerna för onödiga kapitalutlägg och arbetslöshet.

För flertalet trafikutövare torde en så vidsträckt rätt till körning som den nu befintliga icke få anses innefatta något verkligt behov. Till vida övervägande del är nämligen alltjämt den yrkesmässiga lastbilstrafiken inriktad på transporter inom ett relativt begränsat område, där det normala trafikbehovet kan av lokala myndigheter bedömas. Icke desto mindre utgör möjligheten av att denna trafik i obestämbar omfattning när som helst kan, under inflytande av tillfälliga konjunkturen, övergå till fjärrtrafik i andra trakter, en faktor som starkt påverkar andra trafikutövaras lojala verksamhet. Så länge någon skillnad legalt icke kan göras mellan när- och fjärrtrafik, måste även den förra komma att tyngas av inskränkande bestämmelser, som tillkommit närmast med tanke på den senare men som skulle kunna lättas för närtrafiken, om det vore möjligt att låta särskilda bestämmelser gälla för denna. Genom införande av bestämda närtrafikområden, inom vilka endast ett begränsat antal trafikutövare ägde bedriva trafik, ökas även möjligheten att anpassa tillgången på bilar efter trafikbehovet samt att till gagn såväl för yrkesbilägarna, sammanslutna i ordercentraler, som för trafikanterna reglera tillhandahållandet och det

effektiva utnyttjandet av bilbeståndet samt en skälig prisbildning. En uppdelning av biltrafiken i när- och fjärrtrafik kan därför sägas ligga i allas intresse, och den kan — under förutsättning att gränsen för närtrafiken drages så, att en skälig rörelsefrihet bibehålles för närtrafikutövarna — i varje fall icke anses kränka något för dem vitalt intresse.

Gränserna för närtrafikens utsträckning.

I och med det att vi på ovan angivna praktiska skäl accepterat en principiell åtskillnad mellan när- och fjärrtrafik, uppställer sig frågan om hur gränsen dem emellan bör dragas. Mot det av trafikutredningen framlagda förslaget i detta avseende hava anmärkningar framställts såväl i fråga om metoden för bestämmande av närtrafikområdena som mot den föreslagna omfattningen därav.

I det förra avseendet har, såsom nyss framhållits, huvudsakligen invänts, att gränserna för närtrafikområdena borde närmare än vad i trafikutredningens förslag skett anslutas till bestående administrativa gränser och att närtrafikområdena därför i första hand borde utgöras av län eller administrativa underavdelningar av länen.

Vi hava underkastat denna invändning en noggrann prövning och därvid icke funnit praktiskt möjligt att generellt tillämpa den ifrågasatta metoden. Innehavare av tillstånd till stads- eller länstrafik avse i regel — i den mån de icke inriktat sig på fjärrtrafik — att ombesörja den distributionstrafik, som utstrålar från ett visst handels- eller industricentrum, och det naturliga trafikområdet är därför den ifrågavarande ortens handels- och omsättningsområde. Detta område har åter i många fall föga med administrativa gränser att skaffa. Göteborgs handelsområde sträcker sig exempelvis icke allenast in i Göteborgs och Bohus utan även inom Hallands och Älvsborgs län. Gävle handelsområde omfattar likaledes icke allenast delar av Gävleborgs utan även av Uppsala, Västmanlands och Kopparbergs län, och flera liknande exempel kunna anföras. På grund härav blir en gräns för närtrafikområdet, som kännetecknas av ett visst avstånd från stationsorten — i vissa fall kanske olika i olika riktningar — naturligare än en administrativ gräns, och vi hava därför i princip anslutit oss till tanken att som norm för gränsdragningen lägga ett visst av handelsförhållanden m. m. betingat avstånd från stationsorten.

För ett riktigt bedömande av storleken av detta avstånd torde böra erinras, att ett närtrafikområde av den storlek, som trafikutredningen föreslagit som normalmått för södra och mellersta Sverige, nämligen en cirkel med en radie av 50—60 kilometer skulle få en yta av 7 900 respektive 11 300 kvadratkilometer.

Av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har påpekats, att, om dessa ytor jämföras med storleken av länen i Götaland och Svealand, så finner man, att av 19 län 10 stycken hava ett totalt ytinnehåll mindre än 7 900 kvadratkilometer och 14 stycken ett ytinnehåll mindre än 11 300 kvadratkilometer. Det är endast Kopparbergs och Värmlands län, som hava väsentligt större ytinnehåll än vad som ansetts lämpligt för ett närtrafikområde.

Ehuru man sålunda i allmänhet torde hava underskattat storleken av de närtrafikområden, som även vid en tillämpning av trafikutredningens förslag skulle stå till närtrafikutövarnas förfogande, hava vi ansett en utvidgning av det av utredningen föreslagna avståndet påkallad i förening med en komplettering av den av utredningen föreslagna metoden så att transportavståndet i förening med avståndet från stationsorten blir avgörande för frågan, huruvida en viss transport blir att hänföra till fjärrgodstransport eller icke.

För detta ändamål förorda vi, att, på samma gång som gränsen för närtrafikområdet vidgas, en dubbel gränsbestämning införes, nämligen så, att en transport i närgodstrafik karakteriseras därav att den *dels* icke överstiger en viss transportlängd (*närtrafikavstånd*), *dels ock* faller inom ett visst, för närtrafikutövaren anvisat *närtrafikområde*. Närtrafikavstånd och närtrafikområde böra för närtrafikutövare med stationsort inom visst län eller del av län generellt fastställas av vägtrafikmyndigheten på förslag av länsstyrelsen samt efter samråd med länsstyrelser i de län, till vilka närtrafikområde kan komma att sträcka sig. Storleken av närtrafikavståndet förutsättes därvid komma att tillmätas så, att trafikutövaren städse beredes tillfälle att utöva närgodstrafik inom det naturliga handels- och omsättningsområde, i vilket hans stationsort är belägen. För varje fall bör dock icke — utom i det inre Norrland — närtrafikavstånd eller avstånd från stationsort till närtrafikområdes gräns överstiga 100 km. I sin största utsträckning skulle vid tillämpning härav ett närtrafikområde inom södra och mellersta Sverige bilda en cirkel av 200 km diameter, inom vilken emellertid transporter överstigande en väglängd av 100 km bleve hänförliga till fjärrtrafik. I den mån nämnda avstånd befinnas böra minskas för att, särskilt i tätbefolkade områden med närbelägna trafikcentra, vinna bättre anpassning efter de naturliga handelsområdenas storlek eller av andra praktiska skäl har vägtrafikmyndigheten att därom besluta. I det inre Norrland — närmare bestämt området norr och väster om järnvägslinjerna Bräcke — Storlien och Bräcke — Karungi — bör av samma anledning vägtrafikmyndigheten äga bestämma närtrafikavstånd och närtrafikområde större än nyssnämnda för södra och mellersta Sverige angivna maximimått.

Med användningen av detta system undvikes även en olägenhet, som kan befaras vid tillämpningen av trafikutredningens system, nämligen att trafikutövare söka erhålla stationsort mitt emellan två större trafikcentra

för att kunna mellan dem båda bedriva en trafik, som trafikutövare med stationsort inom något av dem icke skulle kunna bedriva.

Ur övervakningssynpunkt kan det av oss förordade förslaget innebära en minskad möjlighet till kontroll över att närtrafikutövare icke överskrida sina trafikrättigheter, men denna olägenhet torde i mån av förbättrade organisations- och kontrollanordningar bliva av relativt begränsad betydelse.

I § 25 mom. 2 av trafikutredningens förslag finnes intagen bestämmelse av innebörd att länsstyrelse, till skydd för behörigt ordnande av godstrafiken inom visst område eller för möjligheten att upprätthålla annan trafikled, efter Kungl. Maj:ts medgivande skall äga föreskriva förbud mot att i närgodstrafik befara viss vägsträckning eller att å dylik sträckning upptaga eller avlämna gods, dock icke å kortare sträckor än 50 km.

De sakkunnigas majoritet har icke funnit bibehållandet av denna bestämmelse motiverat.

Häremot har reservation anförts av herrar *Berglund*, *Malmkvist* och *Nerell*, vilka uttalat, att de anse den i § 25 mom. 2 av trafikutredningens förslag förekommande bestämmelsen böra till skydd för möjligheten att upprätthålla regelbundna förbindelser bibehållas i den form att vägtrafikmyndigheten skall äga att genom beslut, som underställes Kungl. Maj:ts prövning, för i momentet angivna ändamål föreskriva inskränkning i rätt att i närgodstrafik å viss vägsträckning upptaga, transportera eller avlämna gods eller visst slag av gods.

Utformad efter de principer, som vi i det föregående angivit, skulle § 25 komma att erhålla huvudsakligen följande innehåll:

§ 25.

Mom. 1. Gods må i närgodstrafik icke befordras utöver en viss transportlängd (*närtrafikavstånd*) inom ett för ändamålet fastställt område (*närtrafikområde*).

Närtrafikavstånd och närtrafikområde fastställas för varje län eller del av län av vägtrafikmyndigheten på förslag av länsstyrelsen samt efter samråd med länsstyrelser i de län, till vilka närtrafikområde kan komma att sträcka sig. Ej må därvid utom i de delar av Norrbottens, Västerbottens, Västernorrlands och Jämtlands län, som äro belägna norr och väster om järnvägslinjerna Bräcke—Storlien och Bräcke—Karungi, närtrafikavstånd eller avstånd från stationsort till närtrafikområdes gräns överstiga 100 km.

Mom. 2. Därest vid tillämpning av de i mom. 1 förekommande bestämmelser tätt bebyggda delar av stad, köping, municipalsamhälle eller annat därmed i avseende å bebyggelse jämförligt samhälle delvis falla utom den gräns, till vilken enligt nämnda bestämmelser närgodstrafik kan utsträckas,

må trafiken utan hinder av samma bestämmelser omfatta hela området för sådan bebyggelse.

Mom. 3. Varje utövare av närgodstrafik skall genom försorg av den länsstyrelse, som för honom meddelat trafiktillstånd, tillhandahållas erforderligt antal kartor, angivande för honom fastställt närtrafikområde och närtrafikavstånd. Av dylika kartor skall ett exemplar städse av förare medföras å automobil, som användes i närgodstrafik.

Mom. 4. Närgodslinjetrafik må icke utsträckas längre än vad för närgodstrafik med stationsort å linjes ändpunkt högst är medgivet.

Beträffande den ovan under mom. 1 föreslagna metoden för begränsning av närtrafiken, nämligen genom stipulerande av en viss största transportlängd inom ett närtrafikområde, har herr *Berglund* önskat uttala, att han ansluter sig till förslaget under förutsättning att blivande tillämpningsbestämmelser erbjuda tillräckliga möjligheter till kontroll över bestämmelsens efterlevnad. Skulle detta icke bliva fallet, anser han den av trafikutredningen föreslagna metoden för begränsning av närtrafiken, nämligen att närgodstrafik karakteriseras allenast såsom den trafik, vilken av närtrafikutövare bedrivs inom ett för honom fastställt närtrafikområde, vara att föredraga.

Transporter i närgodstrafik utom stationsorten.

Det av trafikutredningen framlagda förslaget till bestämmelser beträffande transporter i närgodstrafik inom närtrafikområdet men utom stationsorten, som innehålles i § 26, bör enligt vår mening kompletteras med nedan intagna mom. 2 och 3, i samband varmed den av utredningen föreslagna paragrafen bör, med en mindre omredigering, benämnas mom. 1. Paragrafen skulle därvid erhålla huvudsakligen följande innehåll:

§ 26.

Mom. 1. I närgodstrafik må, där ej med trafiktillstånd förenade villkor och bestämmelser annat föranleda, transport av gods under iakttagande av vad i § 25 är stadgat verkställas för utförande av beställning, som mottagits av eller delgivits automobilens förare å stationsorten. Efter det av sådan beställning föranledda transporter verkställts, skall automobilen omedelbart återföras direkt till stationsorten. Under återfärden må automobilen tagas i bruk för transport av gods till stationsorten eller till ort, som under återfärden passeras, ändå att beställning å transporten icke mottagits å stationsorten.

Mom. 2. För närgodstransport uteslutande inom viss stad må icke användas automobil med stationsort utom staden, där ej länsstyrelse sådant medgivit.

Länsstyrelse må ock, där skäl därtill äro, förordna, att inskränkning, som sålunda gäller i fråga om rätt till godsbefordran inom stad, även skall tillämpas inom annat samhälle eller beträffande visst område inom länet.

Länsstyrelsens beslut om sådan inskränkning skall intagas i länskungörelserna.

Mom. 3. Där det för tillgodoseende av tillfälligt behov av godstransporter inom visst område erfordras, må länsstyrelse medgiva, att automobil må under viss tid användas inom sådant område utan att, på sätt i mom. 1 av denna paragraf är stadgat, återföras till stationsorten.

Beslut, varom nu är fråga, ankommer på länsstyrelsen i det län, varest automobilens stationsort är belägen, eller, om bilen är avsedd att för nämnda ändamål användas i annat län, på länsstyrelserna i de båda länen gemensamt.

Till motivering av de under mom. 2 och 3 föreslagna bestämmelserna få vi anföra följande.

Mom. 2. Från trafikutövehåll har uttalats farhåga för att den av trafikutredningen föreslagna lydelsen kunde medföra, att trafikutövare med stationsort å landsbygden utsatte åkare i de städer, som fölle inom deras närtrafikområde, för obehörig konkurrens genom att å sin stationsort upptaga beställningar även å sådana transporter, som skulle äga rum allenast inom en viss stads område. Dylika transporter borde tydligen ur ordningsynpunkt i första hand förbehållas trafikutövare med stationsort inom vederbörande stad; och en konkurrens därom med utom staden stationerade trafikutövare skulle icke bliva rättvis med hänsyn till att städernas trafikutövare merendels arbetade med mycket högre kostnader för personalavlöningar, garage m. m. än trafikutövare med stationsort på landet. Till den av trafikutredningen föreslagna bestämmelsen borde därför fogas förbud mot att för närgodstransport uteslutande inom viss stad använda automobil med stationsort utom staden, där ej länsstyrelse sådant medgivit. Genom en sådan bestämmelse skulle å ena sidan förhindras en permanent konkurrens av nyss angivna slag, men å andra sidan möjliggöras att vid ett tillfälligt ökat behov av lastbilar inom staden, t. ex. vid flyttningsdagar, med länsstyrelsens medgivande taga i anspråk även bilar med stationsort utom staden.

Det sålunda framlagda förslaget är enligt vår mening även från det allmännas synpunkt sett att förorda med hänsyn till att det till gagn för alla skulle innebära ett skydd för möjligheten att inom städerna upprätthålla en god organisation av lastbilstrafiken. Emellertid kan enligt vår mening samma behov till skydd för ett ordnat transportväsende göra sig gällande även inom andra större samhällen eller inom vissa områden inom ett län. Vi förorda därför det ytterligare tillägg, som framgår av andra stycket av ovan intagna mom. 2.

Mom. 3. Icke sällan kan behov uppkomma att inom ett visst område kunna taga i anspråk ett större antal lastbilar än vad som motsvarar det normala trafikbehovet och att till en tid hålla dessa stadigvarande sysselsatta i trakten utan att återföra dem till stationsorten. Så är fallet exempelvis vid timmerdrivningar, vägarbeten och större byggnadsarbeten. Det kan även visa sig önskvärt att för detta ändamål kunna tillfälligt överflytta ett antal bilar från ett närtrafikområde till ett annat. Det synes önskvärt att legalisera en dylik anordning, vilken möjliggör en i sig själv önskvärd rörlighet i trafikmaterielen utan förfång för andra intressen och tillika gör det onödigt att för tillgodoseende av ett tillfälligt trafikbehov utfärda ett antal trafiktillstånd, som, därest en dylik överflyttning kunnat ske, icke skulle hava erfordrats. Vi förorda för detta ändamål en bestämmelse av huvudsakligen den lydelse, som innehålles i ovan intagna mom. 3.

Organisation av fjärtrafiken.

Den kritik, som, på sätt förut anförts, riktats mot trafikutredningens förslag till organisation av fjärtrafiken, har enligt vår mening visserligen å ena sidan överskattat de olägenheter och risker, som kunna tänkas vara förbundna med en organisationsform av det slag, trafikutredningens förslag innebär, och å andra sidan förbisett vissa med densamma förenade fördelar. Närmare utvecklas detta på sakkunnigas anmodan i ett särskilt yttrande, som kommer att avgivas av dess ledamot och sekreterare, tillika trafikutredningens sekreterare. Icke desto mindre kvarstår enligt vår mening såsom väsentliga med trafikutredningens förslag förenade nackdelar *dels* att detsamma är byggt på förutsättning, att inom stora fjärtrafikområden allenast skall finnas ett fjärtrafikföretag — vad man i den allmänna diskussionen kallat monopolsystem — *dels* också att detsamma icke i tillräcklig grad anvisar utövarna av yrkesmässig automobiltrafik eller av dem bildade organisationer såsom de, vilka i första hand böra ifrågakomma såsom fjärtrafikutövare, utan tvärtom räknar med möjligheten och måhända synes vilja befrämja, att även andra organisationer eller med biltrafiken i viss mån konkurrerande trafikföretag i detta avseende bliva ledande. Ej heller kan man bortse från faran av att genom det av trafikutredningen föreslagna systemet skapa en alltför stor organisation, som icke står i rimligt förhållande till det transportarbete, som genom densamma skall utföras och som därför kommer att redan genom sin kostnad tynga utvecklingen av fjärtrafiken.

I huvudsak torde de fördelar, trafikutredningen velat vinna, kunna uppås även om med övergivande av monopolprincipen tillfälle, där så befinnes lämpligt, lämnas för två eller flera för ändamålet kvalificerade företag att inom ett och samma fjärtrafikdistrikt upptaga order å och ombesörja där-

ifrån utgående transporter i fjärrtrafik. Genom en sådan anordning skulle kunna befrämjas en nyttig tävlan om så effektiv betjäning av allmänheten som möjligt. Biltrafikintresset torde såsom sådant genom utövarna av yrkesmässig automobiltrafik bättre komma till sin rätt såsom utöware även av fjärrtrafik, därest man, under en försiktig och målmedveten tillståndsgivning, låter organisationen av fjärrtrafiken växa fram huvudsakligen på grundval av trafikföretag organiserade av bilägarna själva eller med anknytning, på sätt nedan närmare anföres, till av närtrafikutövarna bildade gemensamma ordercentraler. Även om man genom dessa åtgärder måhända icke i ett slag når fram till en teoretiskt mera fulländad organisation, skulle man dock på ett naturligare och, som det vill synas, fullt tillfredsställande sätt kunna organisera fjärrtrafiken med önskvärd anpassning till den hit-tillsvarande utvecklingen.

Till stöd för möjligheten av fjärrtrafikens organiserande på basis av lokala centraler och smärre företag, än vad i trafikutredningens förslag förutsatts, kan även anföras det förhållande, att denna trafik för närvarande till övervägande del utgår från större industri- eller handelscentra, på vilka jämväl merendels ett flertal utöware av lastbilstrafik eller för varje fall ett antal bilar i sådan trafik finnas sysselsatta. Största delen av den från dylika orter utgående fjärrtrafiken organiseras för närvarande genom de beställningskontor — s. k. godsförmedlingscentraler — som vissa företag, vilka specialiserat sig på ombesörjande av fjärrgodstransporter, organiserat därstädes. I vissa städer hava dock även ordercentraler, upprättade av trafikutövarna själva, övertagit motsvarande uppgift. Direkta beställningar av transportlägenheter från trafikanten till trafikutövaren synas däremot i fjärrtrafiken förekomma i jämförelsevis ringa utsträckning.

Den organisationsform, som på grund härav skulle främst ifrågakomma, skulle bestå däri att tillstånd till bedrivande eller, rättare sagt, organiserande av fjärrtrafik å dylika orter företrädesvis lämnades till organisationer av trafikutöware, därest de syntes erbjuda tillräckliga garantier för att tillfredsställande besörja trafiken, och först i andra hand i större trafikcentra jämväl redan verksamma fjärrtrafikföretag eller andra sökande. Dylika tillstånd förutsättas dock komma att meddelas allenast sparsamt och med urskillning.

Den, som sålunda antagits till *fjärrtrafikutövar*, skulle äga och vara skyldig att inom ett för honom fastställt *fjärrtrafikdistrikt* (av trafikutredningen benämnt *fjärrtrafikområde*) upprätta kontor eller antaga ombud för mottagande av transportbeställningar ävensom till vederbörande närtrafikutöware förmedla de inkomna beställningarna. Fjärrtrafikutövaren skulle vara skyldig att ombesörja till fjärrgodstrafik hänförliga transporter, utgående från ort inom fjärrtrafikdistriktet, att gentemot den övervakande vägtrafikmyndigheten svara för att den fastställda taxan upprätthölles

samt för detta ändamål själv eller genom ombud under möjligast enkla former utställa eller granska av närtrafikutövare utställda erforderliga frakthandlingar och att meddela bevis om sådan granskning.

Fjärrtrafikdistrikts omfattning, vilket, på sätt nyss anförts, är normerande för fjärrtrafikutövares rättigheter och skyldigheter, bör tydligt angivas i samband med tillståndet. Till förhindrande av att flera inom samma distrikt verksamma fjärrtrafikföretag skulle onödigtvis förtynga organisationen, bör i händelse av behov kunna bestämmas, på vilka platser vederbörande ägde upprätta beställningskontor, ungefär i analogi med det sätt, på vilket affärsbankernas rätt att upprätta avdelningskontor är reglerad.

För tillgodoseende av även landsbygdens behov av fjärrtrafiktransporter bör ett fjärrtrafikdistrikt icke omfatta allenast en enstaka stad eller annat område, som från fjärrtrafikföretagets ståndpunkt är mest begärligt, utan detsamma bör utgöra en sammanhängande bygd; lämpligen torde fjärrtrafikdistriktets storlek i regel icke böra understiga ett län. Kontrollen bör, såsom redan antytts, förenklas så mycket som möjligt. Ett industriföretag på landsbygden bör exempelvis kunna betros med att själv utställa erforderliga frakthandlingar, om det förbinder sig att omedelbart insända kopior därav till fjärrtrafikföretaget. Ej heller bör hinder möta att närtrafikutövare själv mottager beställning å en transport i fjärrtrafik och sedan efter anmälan till vederbörande fjärrtrafikutövares beställningskontor erhåller dess uppdrag att ombesörja transporten. Därest det icke finnes anledning att ifrågasätta annat än ett lojalt förfarande från såväl trafik kundens som närtrafikutövares sida, bör beställningskontoret i dylikt fall icke vägra närtrafikutövaren ett sådant uppdrag. I enlighet härmed bör även den enskilde närtrafikutövaren kunna upparbeta en egen kundkrets även i fjärrgodstrafik samt själv skörda fördel därav, utan annat förbehåll än att han hos fjärrtrafikföretaget registrerar sina beställningar samt hos detta underkastar sig den kontroll, som kan finnas nödvändig för att övervaka, att transporter ske enligt fastställd taxa och med tillämpning av övriga för fjärrtrafiken gällande bestämmelser. Huvudsaken är därvid, att taxan efterföljes, utan att i övrigt några hinder läggas för att fjärrtrafiken bedrivs på det sätt, som bäst tillgodoser allmänhetens och trafikutövarnas intressen.

För från fjärrtrafikdistriktet utgående transporter i fjärrtrafik bör någon viss avstånds begränsning icke föreskrivas, utan bör även i detta fall gälla den i § 28 intagna föreskriften, att dylika transporter må utsträckas till orter, belägna såväl inom som utom distriktet. För att icke genom returtransporter anledningar till illojal konkurrens skola skapas, bör likaledes gälla den i samma paragraf uttryckta principen, att gods icke må inom ett för annan utövare av fjärrgodstrafik fastställt fjärrtrafikdistrikt upp-

tagas för befordran annat än efter överenskommelse med sistnämnda trafikutövare eller den, som med laga verkan äger företräda honom. I mån av behov bör vägtrafikmyndigheten söka främja en god samverkan mellan fjärrtrafikföretagen vid ordnande av returfrakter m. m.

I övrigt önskvärda modifikationer i tidigare dryftade principer för fjärrtrafikens organiserande.

1. På sätt i det föregående anförts bör ökad trygghet beredas närtrafikutövare att även i fjärrtrafik få behålla av honom upparbetad trafik.

Lämpligen torde detta kunna ske genom att i samband med meddelande av tillstånd till fjärrtrafik föreskrives skyldighet för fjärrtrafikutövare att vid fördelning av inkomna beställningar å fjärrgodstransporter mellan vederbörande närtrafikutövare i största möjliga utsträckning respektera bestående kundförhållanden mellan trafikant och närtrafikutövare.

2. I trafikutredningens förslag tänktes fjärrtrafikföretagen bliva en utanför närtrafikutövarna stående organisation, som därför ej heller borde medgivas rätt att på en gång utföra transporter såväl i när- och fjärrtrafik. Ovan har emellertid räknats med, att fjärrtrafikföretagen i främsta rummet borde utgöras av organisationer av närtrafikutövare, vilka givetvis, även om de erhöle tillstånd till fjärrtrafik, komma att fortsätta med ombesörjande av transporter i närgodstrafik. Förutsättningar för bibehållande av förbudet för fjärrtrafikutövare att jämväl bedriva närgodstrafik synes med hänsyn härtill saknas. Första punkten av § 29 bör därför utgå.

3. Innan fjärrtrafikorganisation kommer till stånd i vissa delar av riket, exempelvis i övre Norrland, torde behovet av transporter i fjärrtrafik på enstaka sträckor enklast tillgodoses därigenom att en eller flera utövare av närtrafik erhålla tillstånd till fjärrtrafik på villkor, som vägtrafikmyndigheten bestämmer. Med sådant tillstånd torde icke nödvändigt behöva förernas de skyldigheter, som eljest äro avsedda att gälla såsom villkor för rätt till fjärrtrafik. Möjligheten att under dessa förutsättningar bevilja tillstånd till fjärrtrafik torde böra antydvas genom ett tillägg till § 16.

Ingressen till § 16 skulle med tillämpning av nu angivna principer komma att erhålla huvudsakligen följande lydelse:

§ 16.

Tillstånd till bedrivande av fjärrgodstrafik innebär för vederbörande tillståndshavare (*fjärrtrafikutövare*) rätt i förening med skyldighet att inom lämpligt, av vägtrafikmyndigheten bestämt område (*fjärrtrafikdistrikt*) upptaga beställningar å samt ombesörja utförandet av till fjärrgodstrafik hänförliga transporter, utgående från ort inom fjärrtrafikdistriktet. Dylikt

tillstånd bör meddelas allenast ett begränsat antal företagare, som äga förutsättningar för organiserande och bedrivande av fjärrgodstrafik, med företräde, under i övrigt lika förhållanden, för organisation av närtrafikutövare.

I trafikutredningens förslag till § 16 hava de villkor, som enligt utredningens mening böra förenas med tillstånd till fjärrgodstrafik, utförligt angivits. Vi föreslå emellertid, att villkoren icke i denna form inflyta i författningen utan ersättas av en allmän bestämmelse av innebörd, att vägtrafikmyndigheten äger i samband med beviljande av tillstånd till fjärrtrafik föreskriva erforderliga bestämmelser och villkor *dels* i fråga om de automobiler och den personal, som må anlitas för utförande av transporter i fjärrgodstrafik, under iakttagande att därvid i första hand vid förordningens ikraftträdande verksamma utövare av närgodstrafik jämte dem tillhöriga, för fjärrtrafik lämpliga automobiler skola tagas i anspråk, *dels ock* för övervakande av, att fjärrtrafiken ändamålsenligt ordnas och bedrivs av vederbörande fjärrtrafikutövare, därvid de i § 16 p. 1—7 upptagna bestämmelserna kunna tjäna till ledning.

Tillståndsgivningen och dess begränsande.

Det komplex av spörsmål, som av Kungl. Maj:t förelagts 1932 års trafikutredning, uppvisar, vad biltrafiken angår, tvenne sidor. Det gäller nämligen dels att lämpligt avpassa transportapparatens storlek och kapacitet, dels att reglera dess inre byggnad och funktioner jämsides med andra transportmedel. Utredningsuppdragets bakgrund var det obestriddiga sakförhållandet, att den relativt stora frihet, under vilken större delen av den yrkesmässiga biltrafiken dittills arbetat, vållat betydande missförhållanden. Av angivna uppgifter framstod den förstnämnda såsom mest angelägen.

I flera av de framställningar och yttranden, vilka förelågo vid 1932 års riksdagsbehandling av frågan, hade framhållits, att en huvudorsak till de påtalade missförhållandena vore den starka stegring av antalet biltrafikrättigheter, särskilt för lasttrafik, som ägt rum under de senare åren, varigenom tillgången på trafiklastbilar flerstädes blivit för stor, jämförd med det samlade transportbehovet. Från intet håll synes hava bestritts, att den uppfattning, åt vilken sålunda givits uttryck, vore väl grundad. I riksdagens skrivelse nr 364 den 13 juni 1932 förordades också, att den av riksdagen begärda utredningen i första hand borde till omedelbar prövning upptaga frågan om tillämpning av motorfordonsförordningens bestämmelser beträffande beviljande av tillstånd till yrkesmässig trafik. Härvid borde undersökas, dels huruvida begränsning av befintliga tillstånd till yrkesmässig trafik erfordrades, dels ock vilka åtgärder, som kunde påkallas för ernående av en mera effektiv prövning av ansökningar om nya sådana tillstånd.

Utredningsdirektiven avfattades enligt riksdagens önskan, och trafikutredningen var i december 1932 färdig med sitt första betänkande med förslag till provisoriska åtgärder, avseende att bereda »ett modus vivendi» för den tid, som det vidare utredningsarbetet krävde.

Det av trafikutredningen anbefallda medlet till reglering av biltransportapparaten dimensioner var en *effektiv behovsprövning*, vilken skulle åstadkommas genom lämpliga ändringar i 27 § av gällande motorfordonsförordning. Av betydelse har därvid särskilt varit den tydligare formuleringen av mom. 2 första stycket.

Av Kungl. Maj:t efter riksdagens hörande genom beslut den 14 juni 1933 fastställd ny lydelse av sagda § 27 följde i huvudsak trafikutredningens förslag, och därmed hoppades man hava lagt en bärande grund för den blivande regleringen av trafikbilparkens storlek och kapacitet. Trafikutredningens egna förväntningar uttrycktes i den i ovan nämnda betänkande förekommande satsen

»att en successiv indragning i angiven omfattning av trafiktillstånd i förening med förordad strängare prövning av alla ansökningar om trafiktillstånd borde inom en ej allt för avlägsen framtid åstadkomma en bättre jämvikt än den dåvarande mellan trafikbehov och trafiktillstånd».

Man synes knappast kunna säga, att dessa förväntningar överallt uppfyllts. Förutom under åren 1933—1935 lämnade nya tillstånd har vid utbyte av fordon medgivits en i och för sig naturlig ökning av den tillåtna belastningen, och denna ökning har att döma av föreliggande stickprov (se under § 14 avd. II) varit så betydande, att den avsevärt överstigit ökningen genom nya tillstånd och sannolikt mer än uppvägt den konjunkturbetingade stegringen av transportmängderna, med resultat att marginalen mellan transportkapacitet och trafikbehov snarare torde hava ökat än minskats.

Detta resultat har dock knappast vållats av förenämnda författningsbestämmelser. Om den i 2 mom. föreskrivna behovsprövningen överallt handhåfts i överensstämmelse med de intentioner, åt vilka givits uttryck i nyssberörda uttalande av 1932 års riksdag, d. v. s. med syfte att söka begränsa det påtalade, på många håll alltför stora överskottet på trafiklastbilar, så torde vid nuvarande tidpunkt balansen mellan tillgång och behov och därmed bilarnas utnyttjning varit bättre avvägd än nu flerstädes kan antagas vara fallet.

Orsaken härtill är närmast att söka i en viss brist på planmässighet i tillståndsgivningen, fortbestående även efter 1933 års författningsändring. Trafikutredningen har också framhållit, att denna brist på planmässighet till huvudsaklig del är föranledd därav, att meddelandet av trafiktillstånd ankommer på flera av varandra oberoende myndigheter, nämligen såväl på länsstyrelserna som på polismyndigheten i städerna. En verklig för-

bättring härvidlag torde icke kunna vinnas utan att denna splittring i tillståndsgivningen begränsas. Detta önskemål skulle nu främjas dels genom att den lokala tillståndsgivningen samlas hos länsstyrelserna, dels genom de på bättre översikt grundade anordningar och förslag, som den centrala vägtrafikmyndigheten avses lämna. En välordnad statistik från lastbilscentraler och dylikt rörande bilarnas utnyttjande i trafik blir därvid för såväl länsstyrelserna som vägtrafikmyndigheten av stort gagn. Tills vidare och intill dess annat framgår av erfarenheten torde dessa åtgärder få enligt majoritetens mening anses tillfyllest.

Därvid fordras emellertid, att trafikutövarna vid korrekt tillämpning av taxe- och trafikbestämmelser kunna erhålla den inkomst, som skäligen erfordras för att var och en skall kunna göra rätt för sig.

Såsom ett stöd för bilägarnas egna strävanden att åstadkomma ordnade förhållanden erfordras därför, särskilt under övergången till en avsedd ny ordning, en noggrann prövning vid tillståndsgivningen, såväl då fråga är om nya tillstånd som ej mindre vid ifrågasatt utökning av äldre.

Rörande begränsning av tillståndsgivningen för bilägare, som mera tillfälligt utöva yrkesmässig trafik, samt om tillstånd som under längre tid icke utnyttjas, uttala vi oss under § 15 avd. II.

Mot de sakkunnigas utlåtande i denna del liksom mot deras i samband därmed stående förslag beträffande lydelsen av § 6 mom. 1 hava herrar *Malmkvist* och *Nerell* anfört en nedan i avd. II under sistnämnda paragraf intagen reservation.

Vägtrafikmyndigheten.

Den yrkesmässiga automobiltrafiken är det enda för näringslivet och allmänheten betydelsefulla kommunikationsmedel, som i statsförvaltningen icke företrädes av något centralt organ. Automobiltrafiken står i detta avseende tillbaka icke allenast för järnvägarna, vilka representeras av järnvägsstyrelsen samt, såvitt enskilda järnvägar angår, i viss mån av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, utan även för sjöfarten, vilken företrädes av kommerskollegium, och luftfarten, för vilken luftfartsmyndigheten utgör det centrala organet. Under den brådstörtade utveckling, som hittills ägt rum, måste det otvivelaktigt betecknas såsom en olägenhet, att ett organ med uppgift att kontinuerligt följa och genom lämpliga initiativ söka, i vad på statsförvaltningen ankommer, befrämja dess sunda utveckling hittills saknats. Endast ofullständigt har denna brist kunnat ersättas av de åtgärder av huvudsakligen författningsteknisk natur, som Kungl. Maj:t i detta avseende vidtagit, eller av de allmänna direktiv, som innefattats i betänkanden, avgivna av kommittéer, som under olika perioder sökt utforma riktlinjer för en kommande utveckling.

Icke heller har bristen på ett centralt organ kunnat ersättas av de lokala myndigheter — länsstyrelserna och städernas polismyndigheter — på vilka tillämpningen av gällande bestämmelser om yrkesmässig automobiltrafik närmast ankommit. Ärenden angående denna trafik hava för dessa myndigheter utgjort allenast en mindre del av det stora antal arbetsuppgifter, som ankomma på dem; och givetvis har det icke varit möjligt att bland så många myndigheter uppehålla den enhetlighet i uppfattning och rättstillämpning, som erfordras för åstadkommande av ett ändamålsenligt ordnat trafiksystem.

Om, såsom av oss förordas, en reglering av biltrafiken skall medföra bland annat att tillstånd till fjärrtrafik beviljas av ett centralt organ, på vilket även i övrigt ett flertal viktiga uppgifter i samband med den yrkesmässiga trafikens ordnande skola ankomma, måste tydligen åtgärder vidtagas för att tillgodose det redan föreliggande och vid en sådan omorganisation oavvisliga behovet av ett dylikt centralt organ. Den närmaste frågan blir därför, huru ett dylikt organ lämpligen bör organiseras för att med minsta möjliga kostnad effektivt fylla de uppgifter, som ankomma på detsamma.

Utgående från att under nuvarande förhållanden upprättandet av ett nytt permanent ämbetsverk för detta ändamål måste undvikas, har man närmast att taga under övervägande möjligheten att anknyta detsamma till något av nu bestående verk och därvid i första hand till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

Av trafikutredningen har för detta ändamål föreslagits, att vägtrafikmyndigheten skulle skapas genom inrättande av en särskild byrå inom styrelsen. Vid övervägande av frågan, huruvida denna organisation kan väntas fylla sin uppgift, måste enligt vår mening beaktas, att särskilt under de första åren av vägtrafikmyndighetens verksamhet en synnerligen omfattande arbetsbörda, innefattande avgörandet av ömtåliga och viktiga spörsmål, kommer att vila på densamma. För att vägtrafikmyndigheten skall kunna effektivt lösa dessa arbetsuppgifter, är det enligt vår mening en oeftergivlig förutsättning, att den inom sig äger intim kännedom om och levande kontakt icke blott med kommunikationsproblemen ur samhälls-ekonomisk synpunkt och trafikekonomiska spörsmål i allmänhet utan även och framför allt med de övriga kommunikationsföretagens inre förhållanden och särskilt deras taxefrågor.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen äger för närvarande icke utan särskilda, nedan omförmälda åtgärder de förutsättningar, som äro erforderliga för ifrågavarande uppgift. Styrelsen är huvudsakligen ett tekniskt verk, som har att övervaka byggandet och underhåll av vägar, broar, hamnar, farleder och enskilda järnvägar. Däremot har styrelsen icke någon avsevärd befattning med ärenden rörande driftsekonomi och taxor; för enskilda järnvägar beredas taxeärenden av järnvägsstyrelsen, för hamnar och farleder

av kommerskollegium och i vissa fall av vattenfallsstyrelsen. Ej heller skulle denna brist kunna omedelbart fyllas därigenom att inom en nyupprättad byrå en eller ett par befattningshavare tidigare haft att handlägga hit-hörande frågor.

Åtminstone under de första åren av vägtrafikmyndighetens verksamhet måste enligt vår mening vägtrafikmyndigheten i ledningen tillföras auktoritativ praktisk erfarenhet om de viktiga frågor, som skola ankomma på dess avgörande genom representanter för näringslivet och för berörda trafikintressen.

För detta ändamål erbjuda sig huvudsakligen två olika utvägar, nämligen *antingen* att inom verket inrätta särskilda fullmäktige, avsedda att jämte styrelsen i övrigt deltaga i avgörandet av vissa frågor, på sätt för närvarande är fallet inom exempelvis generalpoststyrelsen och järnvägsstyrelsen — i vattenfallsstyrelsen genom sakkunniga styrelseledamöter — eller att vid sidan av men förvaltningsmässigt inordnad i väg- och vattenbyggnadsstyrelsen ställa en särskild nämnd, ungefär på samma sätt som nu är fallet beträffande den verkställande förvaltningen för statens och de enskilda järnvägarnas godssamtrafik. För denna förvaltning, med en av Kungl. Maj:t utsedd ordförande jämte representanter såväl för statens som för de enskilda järnvägarna, tillhandahåller järnvägsstyrelsen kanslipersonal och lokaler samt påför nämnden därav föranledda kostnader. Därest en motsvarande organisation i förevarande fall komme till stånd, skulle beredning och föredragning av ärenden sålunda ske av tjänstemän hos väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, vilka avdelades för tjänstgöring hos vägtrafikmyndigheten och avlönades av medel, som anslagits för dess verksamhet.

Vid ett val mellan dessa båda förvaltningsformer måste enligt vår mening beaktas svårigheten för verkets chef att under en period, då dess arbetsuppgifter befinna sig i stark tillväxt, framträdande jämväl genom inrättande inom styrelsen av en teknisk vägtrafikbyrå och en luftfartsavdelning, övertaga och bemästra vägtrafikmyndighetens ej minst under de första åren synnerligen omfattande och krävande uppgifter. Angeläget är som nämnt också under rådande förhållanden att efter allsidig sakkunnig prövning vägtrafikmyndighetens avgöranden från början tillvinna sig respekt från därav berörda kommunikationsföretag samt från länsstyrelserna och allmänheten. Dessa omständigheter synas oss tala för att det senare alternativet, eller myndighetens organiserande tillsvidare såsom en särskild nämnd vid sidan av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, är att föredraga. Ur kostnadssynpunkt blir skillnaden icke betydande då i sistnämnda fall kostnaden ökas allenast med erforderligt arvode åt ordföranden. För denna jämförelsevis ringa kostnad kan emellertid vinnas en ur olika synpunkter avsevärt bättre arbetseffekt än vad som skulle bliva möjligt, om en full-

mäktigeinstitution anlitas, och även praktiskt-ekonomiska synpunkter synas därför tala till förmån för en organisation på basis av nämndprincipen.

Vägtrafikmyndigheten bör, om denna förvaltningsform anlitas, utgöra en av Kungl. Maj:t utsedd nämnd med tillhörande, å väg- och vattenbyggnadsstyrelsens stat upptagen förvaltningspersonal. Nämnden bör bestå av en ordförande, vartill torde böra utses en opartisk högt kvalificerad ämbetsman, och högst fyra ledamöter, representerande sakkunskap och erfarenhet i trafikekonomiska frågor med hänsyn till såväl trafikanternas, särskilt näringslivets, som biltrafikens, järnvägarnas och sjöfartens intressen.

Då vägtrafikmyndigheten tillkommer enbart för reglerande av de problem, som föranledas av den yrkesmässiga automobiltrafiken, synas utgifterna för dess verksamhet skäligen kunna bestridas av automobilskattemedel. Arvode för ordförande och ledamöter torde böra beräknas till nedan angivna belopp, sammanlagt 22 000 kronor. Vad angår utgifter för den centrala vägtrafikmyndighetens personal, föreslå vi icke någon ändring i det belopp, 52 000 kronor, som beräknats av trafikutredningen i samråd med väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Däremot torde den förstärkning av den lokala organisationen genom anställande av ökat antal vägingenjörbiträden, som av trafikutredningen föreslagits till en kostnad av 98 000 kronor, kunna i huvudsak anstå åtminstone under det första året av vägtrafikmyndighetens verksamhet, vilket huvudsakligen torde komma att tagas i anspråk för uppgörande av förslag till erforderliga tillämpningsbestämmelser och taxor m. m. Vi föreslå i denna del, att Kungl. Maj:t bemyndigas använda högst 30 000 kronor av automobilskattemedel för av nu ifrågasvarande anledning erforderlig extra arbetskraft hos länsstyrelserna.

Vägtrafikmyndighetens stat under dess första verksamhetsår skulle i enlighet härmed bli följande:

1 ordförande	6 000:—
4 ledamöter	16 000:—
kanslipersonal i enlighet med trafikutredningens förslag	52 000:—
tillfällig arbetsförstärkning hos länsstyrelserna	30 000:—
	<hr/>
	Summa kronor 104 000:—

förutom kostnader för expenser och resor.

Fråga om inrättande av ett allmänt kommunikationsråd.

I ett flertal länder hava under senare år inrättats centrala nämnder med uppgift att såsom rådgivande eller, i vissa fall, beslutande organ handlägga vissa med den offentliga regleringen av trafikspörsmålen sammanhängande

frågor. Även i vårt land har lämpligheten av inrättandet av ett dylikt *allmänt kommunikationsråd* dryftats, särskilt under förarbetena till 1932 års omorganisation av järnvägsrådet.

Under överläggningar, som vi ägnat denna fråga, har någon menings-
skiljaktighet icke gjort sig gällande om önskvärldheten av att ett dylikt råd
inrättas och detta oavsett vägtrafikmyndighetens organiserande på sätt vi
ovan föreslagit. Då emellertid, enligt vad vi erfarit, 1932 års trafikutred-
ning torde komma att i ett blivande betänkande angående sjöfarten fram-
lägga förslag i detta syfte, hava vi ansett oss icke böra för vår del närmare
ingå på ämnet.

Fråga om inrättande av trafiknämnder i länen.

Ett under senare år vid flera tillfällen framfört och jämväl i chefens för
kommunikationsdepartementet anförande till statsrådsprotokollet den 6 de-
cember 1935 berört spörsmål, är frågan om lämpligheten av inrättande av
trafiknämnder.

Förslag om dylika nämnder ingick bland åtskilliga åtgärder, som i en motion
vid 1932 års riksdag, II: 315, förordades i trafikreglerande syfte. På sätt fram-
går av bankoutskottets utlåtande nr 59 tillstyrktes förslaget i denna del av
järnvägsstyrelsen, som framhöll, att dylika nämnder, bestående av representan-
ter för det allmänna, för trafikanterna och för olika slag av trafikföretag, borde
bliva rådgivande åt länsstyrelserna vid behandlingen av ärenden av nu ifråga-
varande slag.

Till förslaget anslöt sig även *Sveriges trafikbilägares riksförbund*. Däremot
avstyrktes detsamma av *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen*, som framhöll, att
berättigad återhållsamhet vid beviljande av trafiktillstånd även dylika nämnder
förutan torde iakttagas av länsstyrelserna.

Sveriges omnibusägares riksförbund ansåg även dylika nämnder obehövlige
med hänsyn till bestämmelserna i 27 § mom. 1.

Sedermera har frågan om inrättande av dylika nämnder vid flera olika till-
fällen framförts, bland annat i framställningar från *Sveriges trafikbilägares riks-
förbund*.

Med förslag av ovan angiven innebörd torde ursprungligen hava åsyftats
att skapa ökade garantier *dels* för fullständigheten och riktigheten av den
utredning, som är avsedd att, särskilt hos länsstyrelserna, ligga till grund
för avgörande av frågor om trafiktillstånd, *dels ock* för att de synpunkter,
som innehavare av redan bestående trafikföretag hade att framföra i dylika
frågor, komme till länsstyrelsens kännedom. I viss mån torde dessa skäl
under senare år hava förlorat i betydelse på grund av att de bestämmelser,
som avsett att i annan ordning garantera dessa intressen, allt mer full-

ständigats och enligt trafikutredningens förslag skulle ytterligare kompletteras. För sistnämnda ändamål föreskrives bland annat i § 10 av utredningens förslag, att tillståndsbeviljande myndighet skall, därest så anses lämpligt, över ansökan om tillstånd till beställningstrafik, som icke är att hänföra till fjärrgodstrafik, infordra yttrande från sammanslutningar av utövare av sådan beställningstrafik, som avses i ansökningen. Därutöver skall enligt utredningens förslag den nu i § 27 intagna bestämmelsen, att myndigheten skall bereda vissa trafikföretag m. fl. tillfälle att yttra sig i ärenden angående trafikstillstånd, utvidgas att gälla även vissa med trafikstillstånd jämförliga ärenden (§ 14).

Sedan innehavare av förut bestående trafikföretag, vilka kunna anses vara parter i målet, fått tillfälle att i denna ordning bevaka sina intressen, kan det knappast anses behövt eller lämpligt, att de därjämte skulle såsom bisittare, om ock allenast rådgivande sådana, biträda länsstyrelsen vid ärendets slutliga prövning. Det förefaller vara ur alla synpunkter mera tilltalande att, sedan vederbörande parter beretts tillfälle att få sin mening framförd till länsstyrelsen, denna enligt § 2 svarar för att befintliga trafikbehov tillgodoses utan att dela detta ansvar med någon utom länsstyrelsen stående institution.

Om, såsom sannolikt är, ledamöterna i trafiknämnderna komme att utgöra representanter för vederbörande trafikorganisationer, skulle deras ställningstagande till ett konkret spörsmål, sedan vederbörande organisation avgivit sitt utlåtande, i hög grad försvåras. En relativt stor trafiknämnd med rikare representation för allmänna intressen och lokalkännedom skulle visserligen kunna innebära en värdefull hjälp för länsstyrelserna utan att partintressena dominerade däri, men för att så skall kunna ske fordras en fulltalig representation för olika intressen och olika delar av länet. En sådan omfångsrik församling skulle emellertid bliva en både kostsam och obekväm anordning, därtill ofta svår att rekrytera. Dessa olägenheter uppvägas icke av en motsvarande nytta.

Därest den centrala vägtrafikmyndigheten organiseras på det sätt vi ovan föreslagit och med de betydelsefulla uppgifter, som ankomma på denna myndighet, bland annat vägledande direktiv till länsstyrelserna, skulle trafikutövarnas speciella synpunkter kunna på ett vida effektivare och lämpligare sätt belysas och bevakas än genom tillkomsten av trafiknämnder. För övrigt är, även med nu gällande bestämmelser, en länsstyrelse givetvis oförhindrad att, där det befinnes lämpligt, förskaffa sig direkt kännedom om uppfattningen bland trafikutövarna icke blott genom remiss till deras organisationer, utan också genom konferenser eller på annat lämpligt sätt.

På dessa skäl hava vi icke funnit anledning att i detta sammanhang förorda inrättandet av trafiknämnder.

Övergången till det föreslagna nya systemet.

Övergången till det system för biltrafikens ordnande, vi ovan föreslagit, bör enligt vår mening ske allenast gradvis och under en så lång övergångstid, att icke allenast alla i ämnet erforderliga tillämpningsbestämmelser hunnit i god tid dessförinnan utarbetas, utan även närtrafikområden och fjärrtrafikdistrikt fastställas samt fjärrtrafikutövare antagas och tillfälle beredas dessa att färdigställa den för fjärrtrafiken erforderliga organisationen av närtrafikutövare m. m. Gången av det nya systemets införande bör under sådana förhållanden bliva ungefär följande.

Under förutsättning att proposition i ämnet avgives till 1936 års riksdag, torde komma att begäras godkännande av den föreslagna förordningen angående yrkesmässig automobiltrafik och av vägtrafikmyndighetens inrättande, varjämte anslag för detta ändamål äskas. Vägtrafikmyndigheten torde i sådant fall böra träda i funktion den 1 juli 1936 eller senast den 1 januari 1937. Dess första uppgift bör bliva att utarbeta förslag till erforderliga tillämpningsbestämmelser för indelningen i närtrafikområden m. m. Vidare bör myndigheten, i den mån ansökningar därom inkomma, antaga utövare av fjärrgodstrafik och fjärrgodslinjetrafik samt för de förra bestämma fjärrtrafikdistriktens omfattning. Åtgärder för vinnande av bättre biltrafikstatistik i samband med trafikräkningar, registrering och rapporter böra snarast vidtagas. Förslag till taxor i fjärrgods- och fjärrgodslinjetrafik böra av vägtrafikmyndigheten utarbetas och underställas Kungl. Maj:ts prövning, eventuellt även förslag till allmänna grunder för taxor i annan yrkesmässig trafik (§ 36 mom. 4). Sedan dessa åtgärder vidtagits, torde systemet även för trafikutövarnas del kunna träda i tillämpning med början av år 1938.

Automobilbeskattningen.

I vårt uppdrag, sådant detsamma formulerats i departementschefens anförande till statsrådsprotokollet, ingår även att, i den mån anledning därtill gives, undersöka, huruvida och i vad mån en måttlig höjning av bilskatten, särskilt för större lastbilar, i detta sammanhang är motiverad. Vi hava ägnat denna fråga vissa förberedande undersökningar men på grund av ämnets stora omfattning och räckvidd samt den begränsade tid, som stått oss till buds, icke funnit möjligt att för närvarande ingå på densamma, utöver vad som framgår av vad ovan under »allmänna synpunkter» anförts. Emellertid torde vi få tillfälle att i ett senare yttrande återkomma till vår särskilda uppgift i detta ämne.

AVDELNING II.

Författningens benämning.

Såsom beteckning på det slag av automobiltrafik, som avses i författningen, har hittills använts ordet »yrkesmässig». Trafikutredningen har på skäl, som anförts i betänkandet å sid. 135, föreslagit, att uttrycket »allmän» borde i stället användas. Detta förslag har mött gensagor från ett flertal av de i ärendet hörda myndigheterna och korporationerna. Enligt vår mening bör den hittills använda beteckningen icke utan synnerligen vägande skäl utbytas mot annan, särskilt som den förra nu sedan snart trettio år städse använts i de författningar, som på detta område avlöst varandra, och därför såväl allmänhet som yrkesutövare och rättstillämpande myndigheter måste anses hava blivit förtrogna därmed. Tolkningen av begreppet »yrkesmässig» trafik kan stödja sig icke allenast på förarbeten till nämnda författningar utan även på ett avsevärt antal prejudikat, i vilka dess betydelse med hänsyn till omständigheterna i särskilda fall klarlagts. Det torde för varje fall få anses ovisst, huruvida den betydelse, som härigenom tillagts uttrycket »yrkesmässig trafik» kommer att utan vidare överföras på ett nytt uttryck, och huruvida man icke genom övergång till ett sådant kommer att framkalla onödiga tolkningssvårigheter. Då för varje fall vad trafikutredningen anført till stöd för ett sådant utbyte enligt vår mening icke är av tillräcklig betydelse att motivera detsamma, förorda vi bibehållande av den nuvarande benämningen »yrkesmässig automobiltrafik».

§ 1.

Fråga om vissa kompletterande bestämmelser för bestämning av begreppet yrkesmässig trafik. Å sid. 140 i trafikutredningens betänkande har utredningen, i samband med redogörelse för vissa föreskrifter, som i tysk lagstiftning meddelats till förhindrande att bestämmelserna om yrkesmässig automobiltrafik kringgås, upptagit fråga, huruvida motsvarande föreskrifter kunna anses erforderliga även i vårt land, men ansett detta icke vara fallet.

Under våra överläggningar beträffande detta ämne har uppmärksamheten fästats särskilt vid det förfarande, som uppgives i tämligen stor utsträckning förekomma i fråga om grustransporter, nämligen att innehavare av automobiler, utan att innehava tillstånd till yrkesmässig trafik, från en grusgrop i parti inköpa grus och därefter med sina bilar distribuera detta till kunder. Emellertid kan enligt vår mening en sådan trafik icke under alla förhållanden hänföras till yrkesmässig. För den händelse den person, som bedriver densamma, har köp och försäljning av grus såsom

yrke eller stadigvarande sysselsättning, synes nämnda förfarande vara i princip jämförligt med den varudistribution, som en enskild affärsman bedriver med varor, som han inköpt och i sin ordning försäljer, även om den skillnad föreligger, att vid grusförsäljningen transportpriset merendels är så högt i förhållande till varans eget pris, att vad kunden betalar för, i regel mera är transportpriset än varupriset. Annorlunda ställer sig åter förhållandet, om en person, utan att eljest handla med grus i nyss angiven omfattning, vid enstaka tillfällen begagnar sig av förfarandet att inköpa gruslaster, som han åter försäljer, i syfte att därigenom undgå skyldighet att söka trafiktillstånd. I sådant fall synes ett verkligt kringgående av bestämmelserna om yrkesmässig automobiltrafik föreligga. I åtminstone ett i fackpressen relaterat fall har emellertid ett dylikt förfarande förklarats hänförligt under yrkesmässig trafik och föranlett ansvar för vederbörande. Någon särskild bestämmelse med hänsyn till detta särskilda slag av förfarande hava vi därför icke funnit erforderlig. Däremot synes det oss vara lämpligt att, i likhet med vad som i sådant avseende föreskrivits i den nya tyska lagen angående fjärrgodstrafik med motorfordon av den 26 juni 1935, införa en allmän bestämmelse med huvudsaklig innebörd att förordningens föreskrifter icke må kringgås genom missbruk av handelsrättsliga former eller genom skapandet av skenbara fakta.

§ 4.

Linjetrafik. I åtskilliga över trafikutredningens betänkande avgivna utlåtanden och även under våra överläggningar har framhållits önskvärdheten av en mera fullständig definition av begreppet linjetrafik, än vad trafikutredningens förslag innebär. Såsom en karakteristisk skillnad mellan linje- och beställningstrafik, som borde komma till uttryck i definitionen, har man därvid påpekat, att beställningstrafiken i regel avser att tillgodose ett individuellt och tillfälligt trafikbehov, linjetrafiken däremot ett kollektivt och mera konstant sådant behov. Med avseende å betalningen för transporten plägar detta, har man framhållit, taga sig uttryck däri att vid beställningstrafik betalningen avser gottgörelse för användningen av hela bilen såsom sådan (vid lastbilstrafik alltså för hel lastbilssändning; jfr utredningens förslag § 36 mom. 2 sista st.), under det att vid linjetrafik betalningen avser ersättning för den särskilda andel av trafikprestationen, som belöper på en viss passagerare eller på en viss godssändning.

I danska och norska författningar har linjetrafiken karakteriserats även med hänsyn till sistnämnda förhållande. Sålunda förstås enligt dansk rätt med *Fragtmandskørsel* »Kørsel i Rute mellem forud bestemte Endepunkter med Motorkøretøjer, der er bestemte til mod Vederlag at benyttes eller faktisk benyttes, til samtidig Befordring af Gods for flere af hinanden uaf-

hængige Personer». Även i norsk rätt förekommer i motsvarande syfte en bestämmelse av följande innehåll:

»Like med befordring i rute regnes en hver regelmessig kjøring i erhvervs-messig øiemed på bestemte veistrekninger, når kjøringen omfatter persontrafikk eller befordring av gods samlet fra flere hold, selv om kjøringen ikke foregår daglig eller til bestemte klokkeslett og uten hensyn til om befordringen skjer efter bestilling eller ikke. Som befordring av gods samlet fra flere hold regnes også sådan regelmessig kjøring for flere, selv om det på den enkelte tur bare befordres gods fra ett hold.»

Vissa förfaranden, som i enlighet med ovan anförda synpunkter böra jämföras med linjetrafik, men som enligt nu gällande bestämmelser icke inbegripas därunder, lära förekomma i tämligen stor utsträckning. I persontrafik praktiseras å skilda ställen, att utövare av yrkesmässig stads- eller länstrafik å vissa vägsträckor metodiskt hopsamla eller transportera passagerare, ofta nog under konkurrens med en regelbunden trafik, bedriven med omnibus eller järnväg. Motsvarande förfarande uppgives förekomma i fråga om godstransporter. Då enligt vår mening kollektiva transporter av nämnda slag böra jämföras med linjetrafik i hävdvunnen bemärkelse, föreslå vi, att till § 4 mom. 1 måtte fogas följande tillägg:

Till linjetrafik är även att hänföra det fall, att trafikutövare yrkesmässigt, oberoende av beställning, å olika platser upptager och samtidigt befordrar passagerare eller gods för mer än en avsändare.

Beträffande den linjetrafik, som förekommer under form av s. k. gods-förmedling eller därmed jämförbara förfaranden, hänvisas till vad därom anförts under § 40 i utredningens betänkande.

Särskilda bestämmelser angående transport av mjölk, slaktdjur och skogsprodukter. I sista stycket av § 4 har trafikutredningen föreslagit följande bestämmelse:

Trafik, som uteslutande är avsedd för befordran av mjölk eller slaktdjur eller skogsprodukter från avverkningsplatsen, skall, oavsett transportens längd, vara att hänföra under närgods- eller närgodslinjetrafik.

Denna bestämmelse är, såsom framgår av betänkandet sid. 153—154, avsedd att medföra följande verkningar, nämligen att tillståndsgivningen, även där fråga är om sådana transporter, som på grund av sin längd eljest skulle vara att hänföra till fjärrtrafik, kommer att förläggas till länsstyrelserna i stället för till vägtrafikmyndigheten, att trafikstillstånd kan beviljas under de enklare former, som angivas i §§ 9 och 10 andra stycket, att taxan för transporterna kommer att likaledes fastställas av länsstyrelserna i stället för av Kungl. Maj:t, att taxan icke, på sätt beträffande fjärrtrafiken är fallet, kommer att upptaga fasta avgifter utan allenast maximiv-

gifter, att valet av trafikutövare icke, på sätt beträffande fjärtrafiken är stadgat, begränsas till vissa slag av trafikutövare, utan att vilken trafikutövare som helst, som i övrigt fyller allmänna förutsättningar för erhållande av trafiktillstånd i närtrafik, kan meddelas tillstånd till bedrivande av ifrågavarande slag av trafik, samt att sådana transporthandlingar, som eljest skola åtfölja transporter i fjärtrafik, icke behöva förekomma vid transport av nu ifrågavarande slags produkter.

Utgående från att undantag från de bestämmelser, som äro avsedda att gälla för den yrkesmässiga trafiken i allmänhet, böra beviljas allenast därest och i den mån det erfordras för åstadkommande av en ändamålsenlig transportorganisation, hava vi icke ansett de föreslagna undantagsbestämmelserna ur denna synpunkt tillräckligt motiverade, varför vi hemställa, att de måtte utgå. Statliga åtgärder till skydd för jordbruket eller andra näringsgrenar synas icke böra vidtagas i sådant sammanhang som det nu förevarande. Skulle likväl bestämmelser av den innebörd, som framgår av trafikutredningens förslag, anses böra meddelas, synas bland de transporter, som böra i detta sammanhang undantagas, även böra upptagas transporter av färsk fisk, för vilka i huvudsak samma skäl till undantag som beträffande övriga i stadgandet omförmälda produkter kunna anföras.

§ 6.

Mom. 1. Centralisering av tillståndsgivningen. Den centralisering av tillståndsgivningen dels, i fråga om fjärtrafik, till vägtrafikmyndigheten och dels, beträffande övrig trafik, med vissa, nedan nämnda undantag, till länsstyrelserna, som trafikutredningen föreslagit, måste enligt vår mening i princip betecknas såsom ändamålsenlig och ägnad att befrämja översikt och planmässighet i fråga om meddelandet av trafiktillstånd. Förslaget har i denna del, med allenast få undantag, tillstyrkts i däröver avgivna utlåtanden. Ej heller hava vi funnit något att erinra mot den princip, för vilken detsamma är uttryck, utan snarare mot att man i detta sammanhang icke på en gång sträckt sig längre, i det att enligt trafikutredningens förslag tillstånd till beställningstrafik med stationsort i stad, vars invånarantal uppgår till minst 50 000, skulle, med undantag för fjärrgodstrafik, meddelas av polismyndigheten i staden. Till grund för detta undantag åberopas av trafikutredningen lämplighetsskäl och huvudsakligen det förhållande, att överflyttandet av tillståndsgivningen för nämnda städer till länsstyrelserna skulle komma att innebära en alltför stor ökning av dessas arbetsbörd. Emellertid anse vi detta skäl, gentemot vilket kan anföras, att en motsvarande lättnad skulle åstadkommas i arbetsbördan för vederbörande städers polismyndigheter, icke tillräckligt vägande gentemot de fördelar, som ett för hela riket enhetligt system måste väntas medföra, och de olägenheter, som kunna befaras utav att polismyndigheterna i de undantagna

städerna måhända i sin tillståndsgivning skulle komma att följa en annan politik än vederbörande länsstyrelse.

Vi hemställa därför, att tredje stycket av § 6 mom. 2 måtte utgå, eller, därest det anses böra i begränsad omfattning bibehållas, förklaras gälla allenast beträffande beställningstrafik för personbefordran med stationsort i stad, om vars undantagande Konungen förordnat.

Från sakkunnigt håll har uttalats önskvärdheten av att ärenden om tillstånd till sådan linjetrafik, som är avsedd att sträcka sig över mer än två län, finge handläggas hos vägtrafikmyndigheten, till undvikande av de svårigheter, som äro förenade med gemensam handläggning av tre eller flera länsstyrelser. Vi anse detta förslag befogat och tillstyrka detsamma.

Mot vad de sakkunnigas majoritet dels ovan under § 6 mom. 1, dels ock i avdelning I under rubriken tillståndsgivningen och dess begränsande andragit hava herrar *Malmkvist* och *Nerell* anfört följande reservation:

Sakkunnigas majoritet har under nyssnämnda rubrik erinrat,

att 1932 års riksdag såsom den mest angelägna utredningsuppgiften angivit frågan om tillämpning av motorfordonsförordningens bestämmelser beträffande beviljande av tillstånd till yrkesmässig trafik,

att Kungl. Maj:t år 1933 fastställt ny lydelse av vissa bestämmelser i motorfordonsförordningen, syftande att med behovsprövningen som medel åstadkomma reglering nedåt av biltransportapparatus dimensioner.

men att detta mål dock icke nåtts utan fastmer på grund av nya tillstånd och medgiven ökning av den tillåtna belastningen marginalen mellan transportkapacitet och trafikbehov torde ha snarare ökats än minskats.

Såsom orsak härtill angives viss brist på planmässighet i tillståndsgivningen, vilken brist fortbestått även efter 1933 års författningsändring, och varit till huvudsaklig del föranledd därav, att meddelandet av trafikillstånd ankommer på flera av varandra oberoende myndigheter. Mot denna framställning är från vår sida intet att erinra eller tillägga. Liksom majoriteten finna vi också uppenbart, att en verklig förbättring ifråga om planmässigheten endast kan vinnas, om splittringen i tillståndsgivningen begränsas. Vi anse emellertid, att de av majoriteten föreslagna författningsändringarna icke äro tillräckliga för att skapa erforderlig likformighet, måhända icke ens för att åstadkomma en avgörande förbättring. Visserligen är antalet myndigheter, vilka enligt förslaget skulle förlora rätten att bevilja tillstånd, särdeles många, och förslagets genomförande måste följaktligen bringa lättnad, vad gäller att meddela direktiv och övervaka desamma efterlevnad.

Det torde emellertid icke rättvisligen kunna påstås, att brokigheten i den bild, som de senare årens tillståndsgivning visar, till någon större del försvinner, om man bortser från nämnda polismyndigheters andel däri och inriktar uppmärksamheten enbart på länstrafikillstånden.

Detta förhållande synes giva vid handen, att vad majoriteten föreslagit visserligen är ett viktigt steg på vägen mot en bättre ordning, men att man dock ej kan hoppas att vare sig nu eller i framtiden ernå en närmelsevis likformig behandling av förevarande ärenden, för såvitt dessa skola vara uppdelade på ett så stort antal myndigheter, som länsstyrelserna i allt fall äro. Uppenbara svårigheter torde ock även framdeles uppstålla sig för Kungl. Maj:t att vaka över,

huru givna direktiv till en — i den allmänna transporthushållningens intresse — sparsam tillståndsgivning efterföljes.

Blotta *tillkomsten* av en central vägtrafikmyndighet torde icke vara tillräcklig för att ernå en vändning i den hittillsvarande utvecklingen. Enda möjligheten att inom överskådlig tid nå det av trafikutredningen angivna målet, nämligen en tillfredsställande jämvikt mellan tillgång på trafiklastbilar och efterfrågan av dessas tjänster, torde fastmer vara, att till denna centrala myndighet förlägga *hela* tillståndsgivningen, vad gäller trafik för godsbefordran. Vi anse därför, att redan den av trafikutredningen förebragta argumenteringen bort motivera förslag om sådan centralisering.

Än större blir behovet av en centralisering, om trafikutredningens förslag genomföres med av 1936 års trafiksakkunniga förordade ändringar. Dels medför nämligen den ifrågasatta utsträckningen av närgodstrafiken, att en viss orts närtrafiksområde kan komma, att omfatta betydande delar av ett eller flera främmande län (och inom dessa länsdelar skulle trafikutövare få samma rättigheter som inom det egna länet, vilket ju ej alls är fallet med nuvarande läns- trafikutövare). Dels och framför allt skulle även ledningen av fjärrgodstrafiken, åtminstone partiellt komma att ligga i lastbilsägarnas egna händer, och det skulle alltså ankomma icke som enligt trafikutredningens förslag på ett fristående storföretag av offentlig karaktär utan på bilägarnas egna frivilliga organisationer att i första hand svara för gällande författningsbestämmelsers efterlevnad.

Ingen betvivlar den goda viljan härutinnan, allra helst som bilägarkårens kollektiva intressen säkerligen bäst tillgodoses genom en rigorös tillämpning av taxe- och trafikbestämmelser. För att de enskilda bilägarna skola kunna förväntas allmänt följa givna direktiv, är emellertid oundgängligen nödvändigt, att samtliga trafikutövare *utan* överträdelse kunna erhålla den inkomst, som erfordras för att var och en skall kunna göra rätt för sig. Nöd bryter eljest, här som annorstädes, lag.

Såsom ett stöd för bilägarnas egna strävanden att åstadkomma ordnade förhållanden erfordras alltså åtminstone under de närmaste genombrottsåren för en avsedd ny och bättre ordning en stark restriktivitet ifråga om tillståndsgivningen. För att icke några landsdelar skola bli lidande kräves också, att samtliga ansökningar bli likformigt behandlade. — Såsom redan framhållits, kan intet av dessa krav väntas bli uppfyllda, om för det stora flertalet tillståndsärenden fortfarande skall följas hittillsvarande system med ett stort antal runt landet spridda tillståndsgivande myndigheter. Vill man över huvud nå en genomgripande förbättring, är det därför nödvändigt att icke rygga tillbaka för åtgärder, till vilka man verkligen kan ha anledning lita i strävandet att bringa ur världen den påtalade bristen på planmässighet.

Med tillståndsgivningens centralisering skulle givetvis länsstyrelsernas befattning med tillståndsärendena alls icke upphöra, utan skulle såväl ansökningarna som samtliga yttranden däröver alltfort dit ingivas. Den sakkunskap på området och den kännedom om de lokala förhållandena, som finnes samlad inom länsstyrelserna, skulle alltså alltjämt tagas i anspråk; den väsentliga skillnaden bleve, kort uttryckt, blott, att nuvarande *resolution* ersattes av ett *förslag*.

Den kostnadsökning, som uppkommer därigenom att ärendena passera ännu en instans, torde icke bli av någon betydelse i jämförelse med de värden, det gäller att skydda. För övrigt torde merarbetet i den första omgången av ärendenas behandling till en ej ringa del kompenseras av minskat arbete med besvärsmål.

Den begränsning av trafikbilarnas antal och kapacitet till att bättre än hittills motsvara transportbehovet, som åsyftas med föreslagen ändring ifråga om tillståndsgivningen, har här angivits såsom ett nödvändigt villkor för att andra trafikföretag skola i någon mån kunna skyddas och för att biltrafikutövarna själva skola bliva i stånd att inom författningsbestämmelsernas ram vinna sin utkomst, en förutsättning, som givetvis måste göras, om funktionerandet av den föreslagna ordningen inom fjärrtrafiken icke skall framstå såsom en utopi.

Denna regleringens uppgift är emellertid icke den enda, och från samhälls-ekonomisk synpunkt måhända icke ens den viktigaste. Såsom framgår av trafikutredningens betänkande och för övrigt är tämligen självklart, äro nämligen kostnaderna för biltrafiken främst beroende av bilfordonens antal. Åtskilliga kostnadsposter äro ej alls eller föga beroende av användningsgraden. — Trafikutredningen har vidare framhållit, att de besparingar i driftkostnader för en järnväg eller sjöfartslinje, som kunna ernås vid nedgång i trafiken, numera, sedan den för biltransport lämpligaste trafiken redan avletts, i regel äro små i förhållande till de kostnader, som bilbefordran vållar. Anskaffnings- och driftkostnaderna för en ny trafikbil framstå vid sådant förhållande från allmän transporthushållningssynpunkt till största delen såsom merkostnader utan motsvarande ökning i transportvärdet. — Sagda kostnader kunna givetvis variera från fall till fall. Räknar man emellertid med det av trafikutredningen angivna genomsnittliga årsbeloppet 7 900 kronor, innefattande drift, underhåll, förnyelse och kapitalförräntning för en lastbil, framstår tydligt, vilka betydande summor, som äro att för samhällets del vinna på en sparsam tillståndsgivning, ävensom att eventuell ökning i kostnaderna för administration i jämförelse därmed icke kan spela någon som helst roll.

Av oss förordade rationalisering av tillståndsgivningen för godstrafik framstår såsom ett naturligt motstycke till föreslagna organisationsåtgärder. Medan man vid en reduktion av trafikbilarnas antal angriper rådande misshushållning inom samfärdseln å kostnadsflanken, avser nämligen den föreslagna organisationen av fjärrtrafiken närmast att inom given kostnadsram åstadkomma bästa möjliga behovstillfredsställelse.

Beträffande tillståndsgivning för beställningstrafik i personbefordran med personautomobil anse vi oss kunna instämma i majoritetens förslag, att prövning av densamma ej må förläggas till högre instans än vederbörande länsstyrelse.

Däremot hålla vi före, att, då linjetrafikföretagen för personbefordran (omnibusstrafik) numera äro företag av sådan art och betydelse, att deras inpassning i det allmänna kommunikationssystemet måste anses angeläget, bör tillståndsgivningen, i den mån fråga icke är om utpräglade förortslinjer om högst 20 km, ankomma på vägtrafikmyndigheten. I konsekvens härmed bör tillstånd till beställningstrafik för personbefordran med omnibus även meddelas av nämnda myndighet. Det torde nämligen icke böra förbises, att en decentraliserad tillståndsgivning kan tänkas leda till att denna trafikform utnyttjas i form av maskerad linjetrafik eller över huvud taget får sådana dimensioner, att den kan bli till förfång för befintlig reguljär trafik, det må nu gälla järnvägar eller omnibuslinjer.

Vi förorda alltså, att § 6 mom. 2 i förordningen gives följande lydelse.

Mom. 2. Trafiktillstånd meddelas med nedan angivna undantag av vägtrafikmyndigheten.

Till beställningstrafik för personbefordran med personautomobil meddelas tillstånd av länsstyrelsen i det län, där stationsorten är belägen.

Till linjetrafik för personbefordran inom viss ort eller mellan två orter, belägna på högst 20 km:s inbördes avstånd samt berörande blott ett län, meddelas tillstånd av vederbörande länsstyrelse.

Som länsstyrelse räknas vid tillämpning av denna förordning jämväl överståthållarämbetet.

Mom. 3. Tillståndsgivning beträffande sådana fall, då flera länsstyrelser kunna förutsättas deltaga i avgörandet. Under det att enligt trafikutredningens förslag prövningen av ansökningar om tillstånd till sådan linjetrafik, som kan komma att utsträckas över mera än ett län, skall gemensamt ankomma på länsstyrelserna i de län, där trafiken skall äga rum, förutsättes däremot motsvarande prövning i fråga om beställningstrafik böra ankomma uteslutande på länsstyrelsen i det län, varest stationsort för trafiken är avsedd att förläggas. Under våra överläggningar har ifrågasatts, huruvida icke samma skäl för gemensam prövning av länsstyrelserna som beträffande linjetrafik av nyss anförda slag föreligga även i det fall, att visst trafikområde för beställningstrafik, sträckande sig över flera län, fastställts, och fråga är om tillstånd till beställningstrafik med stationsort inom ett sådant område.

Emellertid skulle en bestämmelse i dylikt syfte komma att medföra avsevärda praktiska olägenheter. Till en början måste uppmärksammas de särskilda förhållanden, som skulle inträda, till följd av att Stockholms stad är att i administrativt avseende jämföra med ett län. En bestämmelse av nyssnämnda innebörd skulle föranleda, att intet tillstånd till beställningstrafik för godsbefordran med stationsort i Stockholm skulle, om trafikområdet vore avsett att sträcka sig utom staden, kunna av överståthållarämbetet meddelas utan efter gemensam handläggning med vederbörande länsstyrelse. Samma skulle förhållandet bliva beträffande tillstånd till sådan trafik med stationsort utom Stockholm, som kunde komma att utsträckas även till Stockholms stad. Men även i stort antal andra fall skulle liknande praktiska olägenheter uppkomma. Sålunda skulle exempelvis tillstånd till beställningstrafik för godsbefordran med stationsort i Hälsingborg, Halmstad, Göteborg, Jönköping, Norrköping, Gävle, Uppsala med flera relativt nära en annan länsgräns belägna städer, från vilka trafiken därför kan beräknas komma att sträcka sig in i angränsande län, icke kunna av vederbörande länsstyrelse beviljas utan att för varje gång gemensam handläggning med länsstyrelsen i det angränsande länet ägde rum.

Det ändamål, som en gemensam handläggning av länsstyrelserna i förevarande fall skulle avse att befrämja, är att förhindra, att en länsstyrelse genom en alltför frikostig tillståndsgivning för trafik med stationsort inom eget län försvårar upprätthållandet av planmässighet i trafikens ordnande inom ett angränsande län. Detta syfte torde emellertid kunna i annan ord-

ning tillgodoses, nämligen genom den uppsikt över den yrkesmässiga automobiltrafikens ordnande, som är avsedd att ankomma på vägtrafikmyndigheten. Denna myndighet, som skall hava till uppgift bland annat att verka för enhetlighet och planmässighet vid tillståndsgivningen, skall enligt § 20 delgivas varje av länsstyrelse eller polismyndighet i stad meddelat beslut om beviljande av trafiktillstånd och äger enligt § 23 hos vederbörande göra framställning om återkallelse av dylikt tillstånd, om skäl därtill föreligga, ävensom att till Kungl. Maj:ts prövning hänskjuta beslut, som i anledning härav meddelats. Då på grund härav det syfte, som den ifrågasatta bestämmelsen om gemensam handläggning av vissa ärenden angående beställnings trafik avser att befärja, kommer att i denna ordning bättre tillgodoses, hava vi icke funnit anledning föreslå någon sådan bestämmelse, varom ovan varit fråga.

§ 14.

Behandling av vissa frågor om ökning av fordonsantal eller trafikkapacitet. I samma mån som under senare år svårigheterna att erhålla nya trafiktillstånd ökats, har utvidgningen av särskilt den yrkesmässiga lastbilstrafikens kapacitet alltmer övergått till att ske i form av utbyte av mindre bilar mot större och insättande av släpvagnar eller nya bilar, en åtgärd, som emellertid ännu betingats av praktiska och ekonomiska skäl. Belysande för utvecklingen i detta avseende torde vara följande siffror, som framkommit vid en i Gävleborgs län verkställd undersökning i ämnet.

Enligt densamma utgjorde bruttoökningen av den samlade lastförmågan å lastautomobiler i yrkesmässig trafik under år 1935:

Genom nytillkomna tillstånd . .	102 990 kg	fördel. å	33 st.	bilar
» utbyte av fordon	217 365 »	» »	173 »	olika fall
» tillkoppl. av släpvagn . .	61 475 »	» »	41 »	släpvagnar.
Summa 381 830 kg				

Under sådana förhållanden synes det oss riktigt att, på sätt trafikutredningens förslag innebär, frågor om ökning i det antal automobiler, med vilket yrkesmässig trafik bedrivs, eller om insättande av släpvagn i sådan trafik eller om sådant utbyte av automobil eller släpvagn, som medför ökning med mer än 20 procent av den största last eller det högsta antal personer, som må befordras med fordon, vilket användes för trafikens bedrivande, i allmänhet behandlas efter samma regler som trafiktillstånd. Där emot synes oss denna bestämmelse icke vara erforderlig i fråga om personlinjetrafik, då nämligen omfattningen av dylik trafik begränsas av linjesträckningen och i regel även av turlistan. Vi förorda därför, i enlighet med

en av Sveriges omnibusägares riksförbund gjord, till oss ingiven framställning, undantag från ifrågavarande paragraf för så vitt linjetrafik för personbefordran angår.

§ 15.

Vissa spörsmål angående tillståndsgivning och indragning av trafiktillstånd. I samband med de i denna paragraf intagna bestämmelserna om allmänna förutsättningar för beviljande av trafiktillstånd anse vi oss böra erinra om de olägenheter, vilka såväl för andra utövare av yrkesmässig automobiltrafik som för övriga trafikmedel ofta skapas genom beviljande av trafiktillstånd åt personer, vilka icke helt ägna sig åt trafiken utan driva densamma såsom bisyssla. På dylika personer kunna i regel icke ställas samma krav i fråga om deras skyldighet att stå till allmänhetens tjänst som på helyrkesutövarna, och den omständigheten, att inkomsten av trafiken för dem spelar en mindre roll än för de senare, gör också, att upprätthållandet av en skälig prisnivå i hög grad försvåras. Det är oss visserligen bekant, att icke minst genom kommunikationsdepartementets försorg åtgärder vidtagits för att söka begränsa omfattningen av antalet biltrafikutövare, som icke helt ägna sig åt sitt yrke; men då detta antal alltjämt är så stort, att påtagliga olägenheter därav göra sig gällande, förorda vi, att åtgärder för en fortsatt minskning av dylika tillstånd fortsättas och att nya trafiktillstånd endast i särskilda undantagsfall, såsom då det gäller att i glest bebyggda trakter tillgodose behovet av transporter endast för granar samt för sjukvård och dylikt, beviljas åt sökande av nu ifrågavarande slag.

I den skrivelse, nr 364, i vilken 1932 års riksdag anhöll om utredning beträffande reglering av förhållandet mellan olika kommunikationsmedel, anförde riksdagen, att den sålunda förordade utredningen i första hand syntes böra till omedelbar prövning upptaga frågan om tillämpningen av motorfordonsförordningens bestämmelser beträffande beviljande av tillstånd till yrkesmässig trafik och därvid bland annat, huruvida begränsning av befintliga tillstånd till yrkesmässig trafik erfordrades.

Med anledning härav verkställde trafikutredningen under år 1932 en undersökning rörande denna fråga genom utsändande av frågeformulär till länsstyrelserna. För egen del uttalade trafikutredningen i ett den 22 december 1932 avgivet betänkande, att det givetvis vore av vikt, att såväl alla icke använda tillstånd som tillstånd, vilkas innehavare icke fortfarande kunde anses lämpliga att utöva desamma, indroges. För detta ändamål borde den tillståndsgivande myndigheten med lämpliga mellanrum genomgå alla medgivna tillstånd. Skulle sådana indragningar på sina håll icke företagas, vilket närmast kunde tänkas bliva fallet, där man icke lagt upp särskilt register för den yrkesmässiga trafiken, vilket register betydligt un-

derlättnade ovan angivna förfarande, ansåg utredningen, att, om hållande av sådant register enligt av utredningen framlagt förslag bleve obligatoriskt, från de tillståndsgivande myndigheternas sida en strängare utgällning av föråldrade tillstånd och ett noggrant beaktande av att registret bleve ett troget återgivande av den faktiskt utövade yrkesmässiga trafiken utan särskilda författningsföreskrifter vore att förvänta. Utöver vad sålunda angivits ansåg utredningen sig icke under dåvarande förhållanden böra förordna åtgärder, åsyftande en allmän inskränkning av redan beviljade trafik-tillstånd. Härmed vore naturligtvis icke sagt, att icke den tillståndsgivande myndigheten i enskilda fall kunde tillämpa sin indragningsbefogenhet, då uppenbara missförhållanden genom överflöd av befordringsmöjligheter uppkommit och indragning kunde ske utan alltför ödesdigra följder för av indragningen träffade enskilda intressen.

Såsom i annat sammanhang framhållits, kan erforderlig jämvikt i förhållandet mellan tillgången på transportmedel och trafikbehovet i den yrkesmässiga automobiltrafiken ännu icke sägas hava överallt ernåtts. Under sådana förhållanden gör sig behovet av uppmärksamhet i fråga om möjligheten att indraga trafik-tillstånd, som över huvud taget icke utnyttjats, eller där det eljest utan olägenheter kan ske, alltjämt gällande. Vi hava i detta sammanhang velat understryka angelägenheten av fortsatta åtgärder i sådant syfte.

§ 22.

Trafiktillstånds giltighetstid m. m. De i utredningens förslag under denna paragraf mom. 1 intagna bestämmelserna om att trafik-tillstånd bör beviljas för viss begränsad tid, högst fem år i sänder eller, beträffande viss linjetrafik, för högst tio år, hava avstyrkts av åtskilliga i ärendet hörda myndigheter liksom även av olika organisationer av trafik-utövare. Till stöd härför har bland annat anförts, att tillståndets meddelande för visst antal år åt gången skulle, särskilt för personlinjetrafiken med dess i regel betydande anläggningsskapital, verka hindrande på trafikens utveckling, vartill kommer, att mot slutet av varje period nyanskaffning och underhåll sannolikt så vitt möjligt skulle komma att uppskjutas. Med hänsyn härtill förordna vi, att den föreslagna begränsningen av tiden för trafik-tillstånds giltighet måtte utgå.

Beträffande de i mom. 2 intagna bestämmelserna om trafik-tillstånds överlåtande på stärbhuset vid tillståndshavares frånfälle har i till oss inkomna framställningar gjorts gällande, att dessa skulle vara för snävt tilltagna. Vid övervägande av denna fråga hava vi emellertid ansett oss icke kunna tills vidare förordna mera vittgående bestämmelser i detta ämne. Vi förutsätta dock, att, då i anledning av dödsfall fråga om meddelande av nytt trafik-tillstånd uppkommer, all den hänsyn till stärbhuset bör tagas, som är förenlig med allmänna intressen.

§ 23.

Återkallelse eller indragning på viss tid av trafiktillstånd har hittills i regel pläгат ske allenast med hänsyn till trafikbehovet. Emellertid kan enligt vår mening en sådan åtgärd ofta med fördel begagnas även ur disciplinär synpunkt såsom påföljd för tillståndshavares åsidosättande av för trafiken gällande bestämmelser. Då föreliggande paragraf enligt sin ordalydelse icke torde lägga hinder i vägen för indragning eller återkallelse av trafiktillståndet även av sistnämnda anledning, hava vi i detta sammanhang allenast velat påpeka möjligheten av jämväl en sådan tillämpning av paragrafen.

§ 24.

Beställningstrafik för personbefordran. Under avdelning I hava vi be-
träffande närgodstrafiken förordat vissa bestämmelser till skydd för mera ordnade trafikförhållanden i städer eller jämförliga samhällen m. m. Vi förorda, att, i enlighet med vad även Sveriges droskbilägares riksförbund i åtskilliga till Kungl. Maj:ts gjorda framställningar i sådant avseende an-
fört, i huvudsak motsvarande bestämmelser under denna § införas beträffande beställningstrafiken för personbefordran.

§ 32.

Med anledning av de i mom. 2 förekommande bestämmelserna om *efterbesiktning*, vilka oförändrade upptagits ur nu gällande motorfordonsförordning, torde allenast böra erinras, att desamma eventuellt böra undergå den ändring, som förutsättes i Kungl. Maj:ts till innevarande års riksdag avlätna proposition nr 30.

§ 36.

Fjärrtrafiktaxan. En viktig del av en samhällelig reglering av fjärrtrafiken med lastbilar är som nämnts stadgandet av transportplikt mot en bestämd taxa. Riksdagens i 1932 års skrivelse uttalade önskemål, att konkurrensen mellan de olika trafikmedlen bör ske under förhållanden, som lämna samma möjligheter för samtliga parter till fri tävlan, kan tydligen, om man icke helt frigiver järnvägarnas prisbildning, vilket icke från något ansvarigt håll ifrågasatts, icke tillgodoses på annat sätt, än att jämväl den med järnvägarna konkurrerande biltrafiken underkastas taxa.

Taxans förnämsta funktion är givetvis att såvitt transporter i fjärrtrafik angår, medverka till förverkligandet av en dylik fri tävlan på lika villkor.

Med kravet på offentlig taxa följer icke, vare sig att taxan skall vara lika för alla orter (och linjer) i riket eller att nedsättningar skola vara uteslutna. Huruvida en fast rikstaxa kan komma att i sinom tid realiseras, får framtiden utvisa. Så ofullkomlig som kännedomen om det faktiska läget ännu är, torde man emellertid tillsvidare få nöja sig med att för varje sär-

skilt fjärtrafikföretag eftersträva samma grad av fasthet och likformighet, som uppnåtts för järnvägarna.

De allmänna grunderna för uppbyggande av en fast taxa i fjärtrafik hava inledningsvis angivits och i det föregående något berörts. Det ankommer sedan på vägtrafikmyndigheten att upprätta förslag. Att därvid bygga på värdetariffer för styckegods torde väl ej komma i fråga, sedan järnvägarna i huvudsak frångått dessa. Zontariffprincipen bör tydligen övervägas. Av stor vikt är frågan, huruvida transporterna, såsom trafikutredningen ur sociala synpunkter synes förutsätta, böra debiteras efter samma pris per tonkm vid sändningar å skilda håll, eventuellt med viss rabatt vid större godsmängder, men oberoende av destinationsorternas läge och betydenhet ur trafiksynpunkt samt därmed av utsikterna till returfrakt. Ur privat-ekonomiska synpunkter är en sådan nivellering icke rationell — nu förefintliga fjärtrafikföretag torde som regel tillämpa ett motsatt förfarande — och den medför obestriddligen en viss belastning av de mera trafikerade sträckorna till förmån för de trafiksvaga. Denna torde dock i praktiken bliva relativt obetydlig, och enhetssystemet, som då får baseras på erfarenhet efter hand om genomsnittliga returfrakter m. m., medför givetvis en betydande förenkling av taxebildningen. För bilägarna — liksom även för bilförarna — synes med föreslagen organisation den erforderliga utjämningen i förtjänsten lätt nog kunna åstadkommas. Frågan bör ingående prövas.

§ 37.

Trafikbok. I den mån så befinnes lämpligt eller nödvändigt bör Kungl. Maj:t kunna föreskriva skyldighet för utövare av yrkesmässig trafik att beträffande trafiken föra vissa enkla dagboksanteckningar, vilka jämväl såsom underlag för erforderlig bilstatistik kunna vara till gagn för såväl myndigheterna som för lastbilscentralerna och för bilägarna själva. Huruvida dessa anteckningar ske i form av trafikbok eller i annan form, synes i och för sig böra vara av underordnad betydelse och torde kunna få bero av beskaffenheten av den trafik, i vilken anteckningarna föras, på sätt av Kungl. Maj:t närmare bestämmes genom tillämpningsföreskrifter.

§ 53.

Vissa av järnvägar anordnade biltransporter. Bland åtgärder för rationalisering av järnvägsdriften i syfte att nedbringa kostnaderna är en av de viktigaste ersättning av tåg med lätta motordrivna fordon. Visserligen är i allmänhet förhållandet mellan självkostnad och transportarbete väsentligt gynnsammare för järnvägs- än för bilbefordran, dock endast under förutsättning att den i varje tåg medförda transportmängden är tämligen stor; kostnaderna per km äro nämligen mångfaldigt högre för ett tåg än för en bil.

Enligt järnvägstrafikstadgan äro järnvägarna skyldiga att i alla stationsförbindelser verkställa de mest skilda slag av transporter. Det kan då inträffa, att man å viss sträcka vid visst tillfälle icke har större godsmängd, som kräver omedelbar befordran, än vad som motsvarar en eller annan bilast. Det kan vid sådant förhållande medföra stor besparing att ersätta vissa godstågsförbindelser med bilturer. Angelägenheten av att för järnvägarna underlätta möjligheten att ersätta oekonomiska järnvägstransporter med biltransporter har på grund härav från skilda håll och vid flera olika tillfällen framhållits.

I detta sammanhang må allenast erinras om följande av vederbörande utskotts ordförande gjorda uttalande vid Internationella handelskammarens i annat samband omförmälda kongress 1935:

»Av praktisk betydelse äro de skilda meningarna i frågan, huruvida och i vad mån järnvägsförvaltningarna må vara lämpade och berättigade att själva betjäna sig av bilen för att öka sin effektivitet och att inordna bilen i sin organisation. Efter vägande av skäl för och emot måste man uttala, att med hänsyn till angelägenheten av en sund transporthushållning ett nekande svar är helt uteslutet. Tvärtom måste det *krävas* av järnvägsförvaltningarna, att desamma i sin verksamhet städse åstadkomma de för resp. ändamål mest fullkomliga trafikordningarna av alla slag, samt å de platser, där så är ändamålsenligt och möjligt att inpassa inom ramen för förvaltningarna påvilande uppgifter, själva ersätta tåg med biltrafik.»

Oftast torde väl för ifrågavarande ändamål ett utnyttjande av yrkesbilar vara för järnvägarna mera lönande än användning av egna bilar, men detta kan icke alltid antagas vara förhållandet. Det har därför syntts riktigt, att järnvägsförvaltningarna för att ombesörja en trafik, som ligger under järnvägstrafikstadgans reglering, kunna utan särskilt tillstånd tillgodogöra sig omförmälda medel till förbättrad ekonomi. Vi hava i detta syfte föreslagit insättande i förordningens § 53 av ett nytt stycke av i huvudsak följande lydelse:

Utan hinder av vad om yrkesmässig trafik är i denna förordning stadgat må automobil av järnvägsförvaltning användas i närgodslinjetrafik mellan järnvägens stationer till fullgörande av befordringsskyldighet, som enligt gällande järnvägstrafikstadga åligger förvaltningen.

Vi hava beaktat, att linjesjöfarten jämväl bör äga möjlighet att nedbringa sina kostnader genom att i viss utsträckning ersätta sjötransport med biltransport. Då emellertid för denna sjöfart icke föreligger lagstadgad transportplikt och ej heller skyldighet att följa offentliga taxor, hava vi icke ansett oss kunna förorda en liknande bestämmelse för sjöfarten som för järnvägarna. I stort sett torde också de i § 15 av författningsförslaget innehållna bestämmelserna om företräde för förut bestående trafikföretag i fråga om tillstånd till linjetrafik i anslutning till eller under konkurrens med dylika företag kunna tillgodose sjöfartens behov av biltransporter.

Mot vad majoriteten av de sakkunniga under denna § anført hava herrar *Eriksson* och *Svanlund* avgivit följande reservation:

Då järnvägsförvaltningarna hava samma möjlighet som andra att söka tillstånd till yrkesmässig automobiltrafik även ifråga om rätt till närgodslinje- trafik, anse vi den av majoriteten under § 53 föreslagna undantagsbestämmelsen ej påkallad.

Sammanfattning.

Den av oss verkställda granskningen har lett till huvudsakligen följande resultat.

En omedelbar reglering av den yrkesmässiga automobiltrafiken är av behovet påkallad såväl i automobiltrafikutövarnas eget som i den allmänna trafikekonomiens och övriga trafikmedels intresse.

Denna reglering bör huvudsakligen i första hand inriktas på en fastare och i övrigt mera tillfredsställande organisation av den yrkesmässiga lastbilstrafiken. Denna trafik bör för nämnda ändamål och av andra praktiska skäl uppdelas i när- och fjärrtrafik; den nuvarande i stort sett obegränsade rätten för varje utöware av sådan trafik att utsträcka transporter över hela riket, vilken rätt för alla därav berörda intressen, och även för yrkesutövarna själva, medfört stora olägenheter, bör underkastas den begränsning, som för en sådan uppdelning erfordras.

Uppdelningen i när- och fjärrtrafik avser att tillgodose flera viktiga ändamål. I första hand åsyftas möjlighet att för fjärrtrafiken föreskriva och uppehålla en bestämd taxa, fastställd, liksom järnvägstaxan, av Kungl. Maj:t, och att därigenom i denna trafik liksom för övriga trafikmedel, med vilka fjärrtrafiken konkurrerar, skapa en eftersträfvansvärd fasthet i priserna. Man avser vidare att åt fjärrtrafiken giva en organisation, som för allmänheten garanterar tillgång på transporter i sådan trafik icke allenast, såsom nu merendels är fallet, huvudsakligen till orter, som redan tidigare hava goda transportlägenheter, utan jämväl till andra orter mot skälig taxa. Man vill även, genom att bygga taxan på en korrekt självkostnadsberäkning, bereda möjlighet att täcka såväl en rättvis andel av det allmännas väg- och trafikknaster som skälig ersättning åt de i fjärrtrafiken verksamma yrkesutövarna. Vad närtrafiken angår avser man att genom uppdelning möjliggöra att på detta automobilens viktigaste och mest betydande arbetsfält i vissa avseenden bereda en friare ställning, än vad som skulle vara möjligt, om enhetliga bestämmelser måste gälla för såväl när- som fjärrtrafik.

De trafikavstånd, som normalt avses för närtrafiken, böra emellertid

enligt vår mening göras större än vad i trafikutredningens betänkande förutsatts. Avstånden beräknas sålunda bliva upp till 100 km — i det inre Norrland mera — i tätbefolkade områden med den begränsning, som vid anpassning efter handelsområden och eljest rådande förhållanden må finnas ändamålsenlig.

Närtrafiken bör icke vara bunden av minimi- eller fasta taxor, i den mån icke tillförlitlig kontroll över taxans upprätthållande kan skapas.

De mera ordnade trafikförhållanden, som inom städerna eller vissa därmed jämförliga samhällen växa fram, böra främjas. Vi föreslå för detta ändamål visst skydd för trafikutövare inom dylika samhällen mot konkurrens av utomstående i fråga om transporter i lokaltrafik.

Å andra sidan bör möjlighet beredas att under säsongartade eller tillfälliga stegringar av trafikbehovet inom ett visst område öka tillgången på bilar därstädes genom överflyttning från ett område till ett annat. Vi förorda för detta ändamål vissa bestämmelser.

Tillståndsgivningen till närgods- och beställningstrafik bör centraliseras till länsstyrelserna, till vilkas handläggning redan tidigare frågor om tillstånd till olika slag av linjetrafik höra. Denna centralisering bör emellertid enligt vår mening, i motsats till vad trafikutredningen i denna del föreslagit, för vinnande av nödig enhetlighet och översikt omfatta även städer med invånarantal över 50 000.

Vad fjärrtrafiken angår bör jämväl denna utföras av närtrafikutövarna, dock under ledning och kontroll av särskilda för ändamålet auktoriserade företag (fjärrtrafikutövare). Tillstånd till bedrivande av fjärrtrafik bör för fjärrtrafikutövare såsom för driften ansvarig innebära rätt och skyldighet att inom lämpliga, av en central vägtrafikmyndighet bestämda områden (fjärrtrafikdistrikt), naturligt grupperade kring lämpliga trafikcentra, upptaga beställningar å samt ombesörja utförandet av till fjärrgodstrafik hänförliga transporter, utgående från ort inom fjärrtrafikdistriktet. Fjärrtrafikutövaren bör även svara för att dessa transporter ske enligt fastställd taxa och övriga för fjärrtrafiken gällande bestämmelser ävensom att lämpliga förare och automobiler för dylik trafik i erforderlig utsträckning finnas att tillgå för allmänheten.

Till erhållande av tillstånd såsom fjärrtrafikutövare böra enligt vår mening, under i övrigt lika förutsättningar, i första hand ifrågakomma organisationer av närtrafikutövare, i den mån dessa äga förutsättningar för organiserande och bedrivande av dylik trafik.

I motsats till vad trafikutredningen föreslagit, bör enligt vår mening organisationen av fjärrtrafiken icke byggas på förutsättning av att allenast ett fjärrtrafikföretag skall finnas inom de av oss åsyftade fjärrtrafikdistrikten. I den mån det befinnes erforderligt och lämpligt, bör tillfälle beredas för

två eller flera fjärtrafikföretag att inom sådana helt eller delvis sammanfallande fjärtrafikdistrikt utöva verksamhet vid sidan av varandra och därigenom en nyttig tävlan om bästa sättet att tillgodose allmänhetens behov av transporter i fjärtrafik åstadkommas.

Stockholm den 20 februari 1936.

SVEN LÜBECK.

Helge Berglund.

C. A. Eriksson.

Åke Nerell.

H. Eneborg.

Erik Malmkvist.

Gustav Svanlund.



Statens offentliga utredningar 1936

Systematisk förteckning

(Siffrorna inom klammer beteckna utredningarnas nummer i den kronologiska förteckningen.)

Allmän lagstiftning. Rättsskipning. Fångvård.

Betänkande med förslag till lag om behandling av förbrytare, hemfallna åt alkoholmissbruk, m. m. [4]
Förslag till lag om ändring i vissa delar av sjölagen m. m. [17]

Statsförfattning. Allmän statsförvaltning.

Kommunalförvaltning.

Statens och kommunernas finansväsen.

Undersökningar rörande det samlade skattetrycket i Sverige och utlandet. [18]

Politi.

Betänkande med förslag ang. revision av lagstiftningen rörande tillverkning, beskattning och försäljning av malt-drycker. [5]

Nationalekonomi och socialpolitik.

Utredning med förslag rörande bidrag åt barn till ånkor och vissa invalider samt åt föräldralösa barn. [6]
Socialiseringsproblemet. Allmänna synpunkter. [7]
Ur socialiseringens »europiska» idékrets. [8]
Socialiseringsidéer och socialiseringspraxis i Sovjetunionen. I. [9]

Betänkande ang. förlossningsvården och barnmorskeväsendet samt förebyggande mödra- och barnavård. [12]
Betänkande ang. familjebeskattningen. [13]
Betänkande ang. dels planmässigt sparande och dels statliga bosättningslån. [14]
Betänkande ang. moderskapspenning och mödrahjäl. [15]

Hälso- och sjukvård.

Betänkanden 1 rörande serafimerlasarettets ekonomi samt 2 rörande lasarettets ställning och verksamhet. [1]

Allmänt näringsväsen.

Fast egendom. Jordbruk med binärningar.

Betänkande med förslag om vissa föreskrifter beträffande konsumtionsmjölk. [3]

Vattenväsen. Skogsbruk. Bergsbruk.

Betänkande med förslag till lagstiftning ang skyddsskogar m. m. [19]

Industri.

Handel och sjöfart.

Statligt kaffemonopol. [10]

Kommunikationsväsen.

Utredning rörande förhållandet mellan land- och sjötrafikmedel. [16]
Betänkande med förslag i anledning av verkställd granskning av 1932 års trafikutrednings förslag till förordning ang. allmän automobiltrafik. [20]

Bank-, kredit- och penningväsen.

Försäkringsväsen.

Kyrkoväsen. Undervisningsväsen. Andlig odling i övrigt.

Förslag till psalmbok för svenska kyrkan. [11]

Försvarsväsen.

Utrikes ärenden. Internationell rätt.

Förslag till konvention mellan Sverige och Schweiz om erkännande och verkställighet av domar och skiljedomar m. m. [2]