

Nr 53.

Av herr **Östlund m. fl.**, om rätt för jordbrukare och maskinhållare att utan särskilt tillstånd mot ersättning ombesörja skogskörslor med jordbrukstraktorer och andra dragfordon.

I 1940 års förordning angående yrkesmässig automobiltrafik m. m. stadgas att tillstånd erfordras för utövande av yrkesmässig trafik, varmed förstås sådan trafik, i vilken automobil eller traktortåg jämte förare mot ersättning tillhandahålles allmänheten för person- eller godsbefordran. Huruvida trafiken försiggår å allmän eller enskild väg — häri inbegripet s. k. skogsvägar — saknar betydelse härvidlag.

Tillstånd till yrkesmässig trafik meddelas av länsstyrelsen samt i vissa fall, då fråga är om fordon med stor maximilast, av statens biltrafiknämnd. Innan ansökan om tillstånd till beställningstrafik avgöres, skall länsstyrelsen enligt gällande bestämmelser inhämta yttrande från vederbörande polismyndighet rörande sökandens lämplighet samt behovet och lämpligheten av den sökta trafiken ävensom bereda berörda trafikföretag, sammanslutningar av utövare av yrkesmässig trafik samt andra, vilka ärendet kan angå, tillfälle att yttra sig.

Tillstånd till beställningstrafik med traktor eller jeep — företrädesvis för timmertransporter — meddelas regelmässigt endast i sådana fall, då sådant behov av transportmedel å viss ort uppkommer, att de därstädes stationerade lastbilarna i yrkesmässig trafik icke är tillräckliga för transporterens utförande. För transporter på vägar, som ej kan trafikeras med lastbil, kan i förekommande fall trafiktillstånd med traktortåg lämnas.

Genom dessa bestämmelser omöjliggöres i stor utsträckning för jordbrukare och andra att använda traktorer till skogskörslor under vinterhalvåret, vilket medför att dessa motorfordon icke utnyttjas till sin fulla kapacitet. Svårigheter uppstår härigenom för många jordbrukare, som för en rationellare drift av jordbruket utbytt sin häst mot en traktor, eftersom de extra inkomster från skogskörslor, som förut var ganska givna, nu inte längre står till buds. Att utbytet av hästar mot traktorer skett i stor omfattning framgår av att antalet hästar, som före kriget var omkring 630 000, nu beräknas till ca 375 000. Traktorbeståndets snabba ökning belyses av följande siffror: Under åren 1929—1951 har Sveriges jordbrukare inköpt 82 313 traktorer för ett sammanlagt belopp av 652,2 milj. kr. Av 23 års traktoranskaffning kommer 46 % på de 3 senaste åren. För närvarande användes ca 80 000 traktorer och 10 000 dragbilar i jordbruket. Antalet driftstimmar beräknas

per år till 35 miljoner och drivmedelsförbrukningen till 230 miljoner liter. Av traktorerna finnes 65 % vid gårdar under 30 ha åker, varav 47 % vid gårdar under 20 ha. Förutsättningen för att denna omfattande mekanisering skall bli lönande — framför allt vid småbruken — är att maskinerna kan utnyttjas så stor del av året som möjligt, speciellt gäller detta för traktorerna.

Det är av stor betydelse att möjligheter öppnas för traktorns rationella utnyttjande för skogskörslor. I en utredning inom arbetsmarknadsstyrelsen om skogsbrukets arbetsmarknad har man tagit upp frågan angående utnyttjandet av jordbrukstraktorer m. fl. dragfordon inom skogsbruket. Vid ett flertal tillfällen har utredningen bl. a. från Svenska skogs- och flottningsarbetarförbundet och Skogsbrukets motortransportkommitté blivit anmodad vidtaga åtgärder i denna fråga. Skogs- och flottningsarbetarförbundet anför i en skrivelse den 17 april 1952, att man inte kan tänka sig, "att de små jordbrukarna i de norra delarna av vårt land kunna hålla traktorer för sina jordbruk, om de inte enligt gammal hävd vissa tider av året kunna taga utkomst genom skogskörslor, varvid traktorredskapen kunna komma till användning i stället för den förut nyttjade dragaren, hästen." Redan 1946 års kommitté för jordbrukets maskinhållning hade f. ö. denna fråga uppe i sitt betänkande. Även av detta och däröver avgivna remissvar framgick, att det är av stor betydelse för jordbruket att dess traktorer blir effektivt utnyttjade och att en omprövning av bestämmelserna om trafiktillstånd kommer till stånd. Statens biltrafiknämnd förklarade i sitt remissvar, att den inte motsatte sig en ändring i 1940 års biltrafikförordning i den riktning kommittén föreslagit.

I en skrivelse som Näringslivets trafikdelegation den 31 december 1952 i denna fråga tillställde kommunikationsdepartementet framhölls att, därest biltrafiknämndens förslag innebar att endast "maskinhållare" — maskinstation — skulle ha rätt att utan tillstånd yrkesmässigt utföra landsvägs-transporter med traktorer, detta inte kunde godtagas ur näringslivets synpunkt. Vi delar denna trafikdelegationens uppfattning. Maskinstationer finns nämligen endast i ringa utsträckning i Norrland och Dalarna, och det är enligt vår mening angeläget att de grupper av arbetstagare som tidigare varit sysselsatta med hästkörslor i skogen får möjlighet att även i fortsättningen arbeta som körare i skogsbruket. Skulle utvecklingen av jordbrukets mekanisering bli den att jordbrukarna inte i fortsättningen kunde åta sig körning i skogen under vintern, vore det olyckligt ur både jordbrukets och skogsbrukets synpunkt. Det synes oss vara nödvändigt att de här berörda spörsmålen blir föremål för skyndsam prövning och att de avgöres oavsett om en mera allmän översyn av 1940 års biltrafikförordning kommer till stånd eller inte, eftersom en sådan utredning måste komma att ta relativt lång tid.

Näringslivets trafikdelegation understryker i den förut berörda skrivelsen, "att delegationen finner det vara en uppenbar misshushållning med såväl

arbetskraft som materiel, därest det nuvarande regleringssystemet på detta område bibehålles". Det bör i detta sammanhang uppmärksammas att, även om det här rör sig om transporter, som till betydande del utföres av lastbilsåkare i yrkesmässig trafik, en uppmjukning av nuvarande bestämmelser i syfte att möjliggöra för jordbrukare att utan särskilt tillstånd ombesörja skogskörslor med traktorer och andra dragfordon inte torde få allvarligare återverkningar på den yrkesmässiga lastbilstrafiken. Ett friare system kommer enligt vår mening att leda till friare konkurrensförhållanden och bättre transporthushållning.

Med stöd av vad som anförts hemställes,

att riksdagen måtte besluta sådan ändring av 1940 års förordning angående yrkesmässig automobiltrafik, att möjlighet skapas för jordbrukare och maskinhållare att utan särskilt tillstånd mot ersättning ombesörja skogskörslor med jordbrukstraktorer och andra dragfordon, samt

att åt vederbörande utskott måtte uppdragas att utarbeta härför erforderlig lagtext.

Stockholm den 20 januari 1953.

Carl Östlund.

Nils Agerberg.

Märta Boman.

Nils G. Fröding.

Sven Svensson.

Ragnhild Sandström.

J. H. Johansson,
Norrfors.

Uddo R. Jacobson.

Sigfrid Jonsson.
