

Nr 307.

Av herr Pålsson m. fl., om viss ändring i förordningen angående yrkesmässig automobiltrafik m. m.

Den fortgående mekaniseringen av jordbruket kännetecknas bl. a. därav, att hästen som dragare i allt större utsträckning ersättes av traktorn. Antalet hästar i vårt land, som närmast före det andra världskriget kunde beräknas till omkring 630 000, har nu enligt den senaste hästräkningen nedgått till 385 000. Enbart under det senaste året minskades hästbeståndet med 30 000 djur. Häremot svarar en snabb ökning av traktorbeståndet. År 1948 fanns i vårt jordbruk 37 800 traktorer och dragbilar, vilket antal nu kan beräknas till 90 000 å 95 000, varav cirka 85 000 utgöres av egentliga traktorer i jordbruket.

Denna för jordbruket helt naturliga omställning har emellertid medfört en besvärlig situation för den legokörning, som för många jordbrukare varit en mycket betydelsefull binäring. Många jordbrukare har sedan gammalt haft sina huvudsakliga kontantinkomster från skogskörningar eller från körningar vid byggnadsföretag och dylikt. För ett mycket stort antal jordbrukare har inkomsterna från dessa körslor ingått såsom en betydande del i jordbrukets planläggning och effektiva driftshushållning. Många arrendatorer har i sina arrendekontrakt arbetskyldighet, som ofta består i att de skall utgöra skogskörslor till en viss bestämd summa eller på ett visst bestämt antal dagar om året. Sedan hästen utbytt mot traktor eller dragbil, får emellertid vederbörande jordbrukare inte längre enligt gällande trafikbestämmelser utföra sådan förtjänstkörning.

Legokörning med traktor eller jeep kräver enligt gällande förordning tillstånd till yrkesmässig trafik, oberoende av om transporten äger rum å enskild väg eller allmän väg. Man kan givetvis inte tänka sig, att jordbrukarna i någon större utsträckning kan få möjligheter till förtjänstkörning med traktortåg enligt bestämmelserna om yrkesmässig biltrafik. Regeln synes vara, att tillstånd till beställningstrafik med traktor eller jeep — företrädesvis för virkestransporter — meddelas 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. Länsstyrelserna synes ha visat stor restriktivitet vid beviljandet av trafiktillstånd för transporter med traktortåg. Av vissa länsstyrelser har tillfälliga tillstånd att utföra bl. a. skogskörningar utfärdats till sådana arrendatorer, som i sina arrendekontrakt har arbetskyldighet i form av skogskörslor eller annan körning. För dessa tillfälliga tillstånd har i allmänhet det villkoret satts, att körningen endast får utföras åt jordägaren.

Situationen är alltså den, att den förtjänstkörning, som tidigare varit en värdefull binäring till jordbruket, alltmera håller på att glida över till den yrkesmässiga biltrafiken. Detta är ett allvarligt problem framför allt vad skogskörslorna beträffar. Transporter av mjölk och mjölkprodukter liksom transporter av slaktdjur till slakteri är enligt biltrafikförordningen undantagna från tillämpning av bestämmelserna om yrkesmässig trafik.

Det synes vara omöjligt för jordbrukarna å de mindre jordbruksfastigheterna, särskilt i skogsbygderna av vårt land, att hålla traktorer för sina jordbruk, om de inte enligt gammal hävd vissa tider av året kan vinna utkomst genom skogskörslor. Skogsbruket är ofta en betydande binäring till jordbruket, och det måste därför vara naturligt, att den motorpark, som är nödvändig för jordbruket sommartid, får komma till användning vintertid i skogen. Jordbrukstraktorer är dyrbara i inköp, varför det givetvis är ett primärt intresse för jordbruket, att de kan utnyttjas så intensivt som möjligt. Det går nämligen inte att enbart med jordbruksarbeten amortera och förränta det i traktorerna investerade kapitalet för de mindre jordbruksfastigheterna.

Ur arbetsmarknadspolitisk synpunkt måste det sägas, att de jordbrukare, som tidigare varit sysselsatta med hästkörslor i skogen, även för framtiden bör få möjlighet att arbeta som körare i skogsbruket. Det skulle vara en olycklig utveckling, om den nödvändiga jordbruksmekaniseringen skulle medföra, att jordbrukarna inte längre skulle få möjlighet att åtaga sig körning i skogen under vintern. Det måste också framhållas, att transport med traktor även ur rent praktiska synpunkter är att föredraga, emedan man härvid slipper ifrån den omlastning, som i regel blir nödvändig vid lastbilstransport. Därutöver bör vidare tillfogas, att landets jordbrukstraktorer representerar ett så värdefullt kapital, att det ur nationalekonomisk synpunkt inte kan anses försvarligt, att det får vara outnyttjat under en stor del av året.

Jordbrukets övergång till traktordrift bör inte få till konsekvens, att skogskörslorna med ensamrätt tillföres den yrkesmässiga biltrafiken. Det är därför enligt vår uppfattning nödvändigt, att gällande bestämmelser om yrkesmässig trafik ändras i syfte att möjliggöra här avsedda traktorkörslor. Den invändningen kan göras, att man härvid kan skada den yrkesmässiga biltrafikens berättigade intressen. Någon sådan risk föreligger dock inte enligt vår mening. Det gäller här endast att garantera, att transporter, som av hävd utförts av jordbrukare med häst, i stället må kunna utföras av jordbrukare med traktor eller dragbil. Det är alltså inte fråga om att göra något intrång på den egentliga lastbilstrafikens område, och givetvis måste det förutsättas, att den yrkesmässiga lastbilstrafiken skall ha rätt att i fri konkurrens hävda sina intressen även inom skogskörningen. Det torde kunna förutsättas, att traktorn inte har möjligheter att konkurrera med lastbilen vid transporter över 1 å 1,5 mil. Ifrågasatt möjlighet till transportkörning bör även beredas maskinstationer och maskinhållare.

Då det nuvarande regleringssystemet på detta område medför uppenbar

misshushållning med såväl arbetskraft som materiel, anser vi det angeläget, att en ändring av bestämmelserna snarast möjligt kommer till stånd. Förordningen av den 25 oktober 1940 ang. yrkesmässig automobiltrafik m. m. bör ändras på sådant sätt, att jordbrukare och andra maskinhållare utan särskilt tillstånd med jordbrukstraktorer eller dragbilar mot ersättning får utföra skogskörslor eller andra körslor, vilka tidigare av hävd utförts av jordbrukare med häst. Det må i bestämmelserna preciseras, att transporter må gälla å enskild väg eller å allmän väg fram till flottled eller annan naturlig avläggsplats.

Med stöd av vad som ovan anförts får vi hemställa,

att riksdagen måtte besluta att hos Kungl. Maj:t begära sådan ändring av förordningen ang. yrkesmässig automobiltrafik m. m., att från tillämpningen av bestämmelserna om yrkesmässig trafik undantages transporter, vilka av jordbrukare eller andra maskinhållare mot ersättning utföres med jordbrukstraktorer eller dragbilar å enskild väg eller å allmän väg fram till flottled eller annan naturlig avläggsplats, i enlighet med motionens syfte.

Stockholm den 27 januari 1953.

Olof Pålsson.

Herbert Hermansson.

Ivar Nilzon.

Gust. E. Andersson.
