

## Nr 15.

*Utlåtande i anledning av väckta motioner om viss ändring i och översyn av förordningen angående yrkesmässig automobiltrafik.*

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

inom första kammaren

nr 43 av herr *Ohlsson, Ebbe, m. fl.*,

nr 307 av herr *Pålsson m. fl.* och

nr 308 av herr *Lindblom* och herr *Andersson, Axel*, samt

inom andra kammaren

nr 53 av herr *Östlund m. fl.*,

nr 400 av herr *Jansson* i *Aspeboda m. fl.* och

nr 401 av herrar *Widén* och *Löfgren*.

I motionerna I: 43 och II: 53, vilka äro likalydande, 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 utarbета härför erforderlig lagtext».

I motionerna I: 307 och II: 400, vilka äro likalydande, hemställes, 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».

I motionerna I: 308 och II: 401, vilka äro likalydande, föreslås,

»1. att riksdagen hemställer hos Kungl. Maj:t om en översyn av 1940 års förordning angående yrkesmässig automobiltrafik,

2. att riksdagen för sin del måtte besluta sådan ändring i 1940 års för-

ordning angående yrkesmässig automobiltrafik, att traktorer och andra dragfordon kunna användas för skogstransporter utan särskilt trafiktillstånd, samt

3. att uppdraga åt vederbörande utskott att utarbeta erforderlig lagtext».

Beträffande de skäl, motionärerna åberopat till stöd för sina yrkanden, får utskottet hänvisa till motionerna.

### **Regleringen av den yrkesmässiga biltrafiken.**

Särskilda bestämmelser om yrkesmässig biltrafik intogos i den första förordningen om biltrafik, utfärdad den 21 september 1906. Grunden till dessa första bestämmelser om yrkesmässig trafik var enligt motiveringen till bestämmelserna, att allmänheten, till vilken befordringsmedel utbjöds, kunde äga anspråk på att lämpligheten såväl av befordringsmedlet självt som av de kommunikationsleder, där det skulle användas, gjordes till föremål för prövning. Någon prövning av behovet av en ifrågasatt trafik eller något hänsynstagande till andra trafikföretag förutsatte icke dessa ursprungliga bestämmelser i ämnet.

Allteftersom trafikväsendet utvecklats har man emellertid i allt högre grad funnit behov av att åstadkomma även en behovsprövning, syftande till reglering av förhållandet mellan de olika trafikmedlen samt mellan olika trafikföretag. Det centrala i regleringen av den yrkesmässiga biltrafiken är numera den trafikmässiga behovsprövning, som jämlikt gällande förordning verkställs av de tillståndsgivande myndigheterna.

### **Gällande förordning.**

I huvudsaklig överensstämmelse med av 1936 års trafikutredning framlagt förslag utfärdades den nu gällande förordningen om yrkesmässig biltrafik den 25 oktober 1940. Förordningen trädde i kraft den 1 juli 1941.

I förordningen definieras yrkesmässig trafik såsom trafik, i vilken automobil jämte förare mot ersättning tillhandahålles allmänheten för person- eller godsbefordran. Vad som föreskrives om automobil skall i tillämpliga delar gälla även i avseende å motorcykel och traktortåg. Jämlikt 2 § undantagas dock från bestämmelserna om yrkesmässig trafik bl. a. vissa jordbrukstransporter, nämligen transporter uteslutande av mjölk, mjölkprodukter, ägg, sockerbeter eller betmassa ävensom transporter uteslutande av slaktdjur till slakteri. Bestämmelser om undantagande i särskilt hänsende av viss yrkesmässig trafik från förordningen kunna vidare enligt samma lagrum meddelas av Konungen eller den myndighet Konungen därtill förordnat.

Den yrkesmässiga trafiken uppdelas i linjetrafik och beställningstrafik. Med linjetrafik förstås yrkesmässig trafik för regelbunden befordran av

passagerare eller gods å viss vägsträcka eller mellan vissa orter under sådana omständigheter, att bestämmanderätt i fråga om automobilens utnyttjande icke tillkommer viss trafikant eller vissa trafikanter gemensamt; beställningstrafik är sådan yrkesmässig trafik, som icke är att hänföra till linjetrafik (4 §).

Enligt förordningen ankommer på central myndighet — biltrafiknämnden — samt länsstyrelserna att verka för ett ändamålsenligt ordnande av den yrkesmässiga trafiken.

För bedrivande av yrkesmässig biltrafik fordras särskilt tillstånd, *trafik-tillstånd*. Beslutanderätten i trafiktillståndsärendena är enligt gällande bestämmelser fördelad mellan biltrafiknämnden, länsstyrelserna samt polismyndigheterna i städerna. Å biltrafiknämnden ankommer att pröva frågor om tillstånd att bedriva linjetrafik å vägsträcka, som är belägen inom mer än ett län, eller mellan orter inom skilda län eller att i beställningstrafik för godsbefordran använda lastbil med maximilast överstigande 4 500 kg eller att i sådan beställningstrafik använda lastbil jämte släpvagn, vilkas sammanlagda maximilast överstiger 5 500 kg. Tillstånd till beställningstrafik för personbefordran med stationsort i stad meddelas av polismyndigheten i staden. I övriga fall meddelas trafiktillstånd av länsstyrelsen i det län, varest linjetrafik skall äga rum eller där stationsort för beställningstrafik skall förläggas (5 §).

Förfarandet i samband med ansökan om trafiktillstånd har ingående reglerats såväl i avseende å vilka uppgifter, som skola åtfölja ansökningen, som i fråga om inhämtande av yttrande över ansökningen från myndigheter ävensom från trafikföretag och sammanslutningar av utövare av yrkesmässig trafik samt andra, vilka ärendet kan angå (7—11 §§). I förordningens 12 § ha upptagits stadganden om de villkor, som skola vara för handen för att trafiktillstånd skall få meddelas. Främst skall avseende fästas vid frågan om trafikens behövlighet och sökandens lämplighet. Det föreskrives sålunda, att trafiktillstånd må meddelas endast därest den ifrågasatta trafiken finnes behöblig samt i övrigt lämplig samt att tillstånd må meddelas allenast den, som med hänsyn till erfarenhet och vederhäftighet samt andra på frågan inverkan omständigheter befinnes lämplig såsom utövare av yrkesmässig trafik. Beträffande tillstånd till linjetrafik, som kan komma att konkurrera med annan redan utövad linjetrafik eller med järnvägs-, spårvägs- eller sjötrafik, gäller viss företrädesrätt för den tidigare utövaren av trafiken. Trafiktillstånd skall ställas å viss fysisk eller juridisk person samt upptaga de villkor och bestämmelser, som prövas nödiga. Juridisk person må dock beviljas tillstånd till beställningstrafik allenast om särskilda skäl därtill äro.

Transportförmedlingsverksamhet må enligt 33 § med vissa undantag drivas endast efter tillstånd av biltrafiknämnden.

Mot bestämmelserna om trafiktillstånd svara vissa bestämmelser om skyldigheter som åvila tillståndshavaren. Sålunda gäller viss transport-

plikt för innehavare av trafiktillstånd (23 §). Utövaren av yrkesmässig trafik är vidare skyldig att följa de bestämmelser rörande taxa som fastställas. Taxorna skola i regel angiva maximiavgifter, men kunna i vissa fall i fråga om linjetrafik ersättas med fasta avgifter (29 §).

### Reformförslag m. m.

I betänkande med förslag rörande vissa frågor avseende det inrikes trafikväsendet (SOU 1947: 85) föreslog 1944 års trafikutredning den upp- mjukningen av gällande regleringsbestämmelser, att transportkonsumenterna under vissa villkor skulle få frihet att utan hinder av trafikmässig behovsprövning själva ombesörja sina transporter i inbördes samverkan. Utredningens förslag innebar i korthet att de transportkonsumenter, som i syfte att tillgodose gemensamma behov av lastbilstransporter bildat bolag, förening eller annan sammanslutning med detta ändamål, skulle få utföra transporter för gemensam räkning utan att denna trafik ansåges hänförlig till yrkesmässig trafik. Dylig trafik för flera transportkonsumenters gemensamma räkning benämndes kooperativ körning. Även andra förslag till upp- mjukning av regleringsbestämmelserna framlades av utredningen.

Riksförbundet Landsbygdens folk hemställde i skrivelse den 8 april 1952 till chefen för kommunikationsdepartementet att det av trafikutredningen om kooperativ körning framlagda förslaget snarast måtte lagfästas.

I remissyttrande den 6 februari 1952 över nyetableringssakkunnigas betänkande (SOU 1951: 27—28) hemställde *kommerskollegium*, att gällande regleringsbestämmelser beträffande bl. a. transportmarknaden gjordes till föremål för översyn. Beträffande den yrkesmässiga trafiken anförde kolle- gium därvid bl. a.:

»— — — ifrågavarande näring regleras av en i statlig regi genomförd och med åklagarmaktens stöd upprätthållen nyetableringskontroll, som torde vara i flera avseenden mera effektiv än den privata nyetableringskontrollen. Härtill kommer att företagarna i branschen sammanslutit sig i kartellartade organisationer med uppgift att i vissa fall ytterligare begränsa konkurren- sen. — — —

Enligt 33 § i nyssnämnda förordning är numera jämväl speditjonsrörelse på lastbilstrafikområdet föremål för tillståndstvang och behovsprövning. Tidigare var sådan förmedling av biltransporter, d. v. s. hopsamling i maga- sin av gods för vidare befordran med olika trafikföretags bilar, icke före- mål för någon behovsprövning från myndigheternas sida.

Ett visst korrektiv mot missbruk av den privilegierade ställning, som den yrkesmässigt bedrivna transportverksamhetens utövare intaga, torde möj- ligen ligga i rätten att utföra körningar för egen räkning med 'firmabilar'. Detta innebär emellertid icke rätt att medtaga retur- och fyllnadsgods för andra trafikanters räkning, även om detta ur transportekonomiska syn- punkter vore befogat. Följden av detta blir, att fordonsparkens transport- kapacitet blir mindre effektivt utnyttjad och transportkostnaderna högre än nödvändigt.

Med hänsyn till transportkostnadernas samhällsekonomiska betydelse samt med beaktande av att inemot 80 procent av landets totala lastbilsparkegå i icke yrkesmässig trafik, torde här påtalade inskränkningar i den fria företagsamheten på transportmarknaden få anses medföra ur det allmännas synpunkt avsevärda olägenheter.»

*Priskontrollnämnden* yttrade i skrivelse den 1 augusti 1952 till Konungen, att 1940 års förordning avsåg att råda bot mot vissa missförhållanden, som uppkommit under den tidigare förekommande hårda konkurrensen på området. Under det senaste årtiondet hade emellertid en utveckling ägt rum, som i avgörande hänseenden ändrat förutsättningarna för regleringssystemet. Ett flertal omständigheter, bland vilka kunde nämnas trafikutövarnas samman slutningssträvanden och en restriktiv tillståndsgivning, hade i betydande grad begränsat konkurrensen. Nämnden ansåg därför, att biltrafikförordningens bestämmelser borde överses, varvid det borde tillses, att sådan konkurrensbegränsning, som tillkommit med statsmakternas medverkan, antingen undanröjdes eller avsevärt uppmjukades.

Över priskontrollnämndens framställning avgav *biltrafiknämnden* efter hörande av överståthållarämbetet och länsstyrelserna yttrande. Nämnden fann bärande skäl icke ha förebragts för en utredning, åsyftande en ändring av grunderna för förordningen om biltrafik. Vissa aktuella frågor — utförande av vissa slag av transporter med jordbrukstraktorer samt effektivisering av kontrollen rörande arbetstiden vid förande av bil i yrkesmässig trafik — ansåg nämnden böra kunna lösas utan att de grundläggande principerna i 1940 års förordning rubbades. Till stöd för sitt ståndpunkts tagande anförde nämnden sammanfattningsvis följande.

Regleringen av den yrkesmässiga biltrafiken har tillkommit som ett led i strävandena att åstadkomma en förbättrad trafiksäkerhet, att giva möjlighet för den trafikerande allmänheten, som helhet betraktad, att få transportuppdragen utförda på ett ur såväl ekonomisk som säkerhetssynpunkt tillfredsställande sätt ävensom att bereda såväl utövarna av yrkesmässig trafik som de inom näringen anställda sådan ersättning för det i transportnäringens tjänst utförda arbetet att trafiksäkerheten och transportsäkerheten kan bevaras.

Det har veterligen icke gjorts gällande — vare sig i det av 1944 års trafikutredning förhållandevis nyligen avgivna betänkandet eller i senare gjorda framställningar i ämnet — att man skulle helt häva alla reglerande föreskrifter för den yrkesmässiga biltrafiken, m. a. o. tillåta de ekonomiska krafternas fria spel på detta område. Såväl den nu gällande förordningen angående yrkesmässig trafik som dess föregångare utgöra en bekräftelse på att man i vårt land icke ansett sig kunna medgiva en dylik frihet. Erfarenheterna från andra länder ge ock vid handen, att den yrkesmässiga trafiken är ett område, där en viss kontroll från det allmännas sida ansetts påkallad. Enligt nämndens på tolv års erfarenhet grundade mening kan man om den nuvarande förordningen i ämnet säga, att den, å ena sidan, i stort sett inrymmer erforderliga bestämmelser för att samhället skall kunna utöva en ur det allmännas synpunkt erforderlig kontroll, och å andra sidan, att

dessa bestämmelser icke äro mer rigorösa än som tarvas för att de skola fylla sitt ändamål. Det föreligger, enligt nämndens mening, vägande skäl att jämväl framdeles bibehålla de grunder på vilka nu gällande förordning är uppbyggd, och att icke vidtaga sådana ändringar i förordningen att man därigenom går miste om den möjlighet till överblick som f. n. finnes, förlorar greppet över trafikens behov, dess omfattning och utvecklingstendenser, eller blir urständsat att ingripa för att förekomma och stävja överträdelser av gällande trafiksäkerhetsföreskrifter. Med detta nämndens ståndpunktstagande är emellertid väl förenligt, att utvecklingen inom transportnäringen med uppmärksamhet följes och att möjligheterna tillvaratagas att inom förordningens ram vidtaga sådana ändringar, som ur någon av de synpunkter, som ligga till grund för förordningen, finnas betingade av utvecklingen eller eljest kunna medverka till en rationalisering.

I synnerhet ha *med jordbruket och skogsnäringen sammanhängande förhållanden* föranlett förslag om ändringar i biltrafikförordningen.

1946 års kommitté för jordbrukets maskinhållning upptog i sitt 1947 avgivna betänkande till behandling frågorna angående maskinstationers möjlighet att utföra transporter åt andra.

Kommittén förordade, att man genom statliga stödåtgärder skulle underlätta förvärv av maskinell utrustning för jordbrukets behov. Denna utrustning skulle bl. a. tillhandahållas av maskinstationer. Kommittén räknade med att maskinstationerna genom en lämplig organisation skulle kunna utföra praktiskt taget alla arbeten för vilka dragare erfordras. Att så skedde vore också erforderligt för att maskin användningen skulle bli ekonomiskt lönande för den enskilda jordbrukaren. Bland nämnda arbeten utgjorde kortare landsvägstransporter av grus, ved, timmer, spannmål och dylikt en icke obetydlig del. Med hänsyn till betydelsen av att maskinbeståndet blir väl utnyttjat, ansågs det vara av vikt, att sådana transportuppdrag kunde utföras åt maskinstationens såväl ordinarie kunder som andra. Kommittén föreslog därför att de i 1940 års förordning angående yrkesmässig automobiltrafik givna bestämmelserna icke skulle äga tillämpning på transporter, utförda med användande av sådan för jordbruksarbete anskaffad och därmed huvudsakligen sysselsatt traktor, som innehaves av någon, som yrkesmässigt tillhandahåller jordbruksmaskiner åt flera jordbrukare. Kommittén framhöll, att en sådan bestämmelse utan tvivel komme att medföra en viss minskning av den yrkesmässigt bedrivna transportverksamhetens trafikunderlag, men att denna verkan icke borde överskattas.

I sitt yttrande över betänkandet anförde *statens biltrafiknämnd* att enligt dess uppfattning »kan den konkurrens, som ett undantagande av traktors-transporterna från bestämmelserna angående yrkesmässig biltrafik kommer att medföra för den yrkesmässiga lastbilstrafiken antagas — särskilt inom övervägande jordbruks- eller skogsbruksbetonade områden — bli av betydande omfattning och få kännbara verkningar på inom sådana områden bedriven yrkesmässig lastbilstrafik». Nämnden anför vidare:

»Nämnden finner emellertid, i likhet med kommittén, att — därest åtgärder från statsmakternas sida anses böra vidtagas för att, på sätt i betänkandet föreslagits, underlätta och påskynda en mekanisering av jordbrukets arbete — det får anses vara av betydelse, att de för ändamålet anskaffade maskinerna, däribland även traktorer, i görligaste mån effektivt utnyttjas. Nämnden vill fördenskull icke motsätta sig en ändring av 1940 års förordning i den riktning, kommittén föreslagit. Nämnden vill dock erinra om att den av kommittén framförda uppfattningen, att traktorernas konkurrenskraft icke är särskilt stor vid landsvägstransporter, äger endast begränsad giltighet. Med den utveckling i fråga om transporter med påhängsvagn, kopplad till traktorer, som för närvarande äger rum, och med de nu förekommande relativt snabbgående traktorerna, måste man enligt nämndens uppfattning räkna med att detta transportmedel kommer till betydligt ökad användning. Konkurrenskraften från traktortransporter synes med hänsyn till anförda omständigheter kunna beräknas framdeles bli betydligt starkare än för närvarande.»

Med hänsyn till dimensioneringen av den yrkesmässiga lastbilstrafiken ansåg nämnden att man borde framgå med varsamhet vid en ändring av bestämmelserna angående den yrkesmässiga lastbilstrafiken. Såsom ett minimikrav borde enligt nämndens mening uppställas »att de maskinhållare, som ha för avsikt att yrkesmässigt utföra landsvägstransporter med traktor, härom hos vederbörande länsstyrelse göra anmälan».

Inom *arbetsmarknadsstyrelsen* har verkställts en *utredning om skogsbrukets arbetsmarknad*. Utredningen har haft till uppgift att söka finna vägar till en tryggad arbetskraftförsörjning för skogsbruket och en jämn sysselsättning för skogsarbetarna. Den har under sitt arbete vid flera tillfällen blivit anmodad vidtaga åtgärder för att underlätta utnyttjandet av jordbrukstraktorer m. fl. dragfordon inom skogsbruket. I skrivelse den 17 april 1952 har Sälunda Svenska skogs- och flottningsarbetareförbundet hemställt, att utredningen till behandling måtte upptaga bestämmelserna angående trafikillstånd för skogskörslor med traktorer, jeepar och liknande fordon samt ifrågakvarande bestämmelsers tillämpning. Skogsbrukets motortransportkommitté, som är ett samarbetsorgan för Föreningen skogsarbeten, Värmlands och Västra Bergslagens skogsarbetsgivareförening, kungl. domänstyrelsen, Sveriges skogsägareföreningars riksförbund och Svenska lantarbetsgivareföreningen, har framfört liknande synpunkter.

Utredningen framhöll i en den 1 augusti 1952 dagtecknad promemoria, att antalet traktorer i Sverige på senare tid starkt ökats, samtidigt som hästbeståndet minskats. Sälunda kunde antalet traktorer och dragbilar, som år 1948 utgjorde ca 37 800, vid tiden för utredningen beräknas till ca 89 000. Antalet hästar åter beräknades nu till 375 000 mot 630 000 före kriget. Efter att ha påpekat betydelsen av att traktorerna effektivt utnyttjades anförde utredningen rörande bestämmelserna om trafikillstånd:

»Utredningen om skogsbrukets arbetsmarknad finner för sin del det ur skilda synpunkter vara orationellt att, som nu är fallet, en statlig reglering

av en viss näring förhindrar det rationella utnyttjandet av maskinbeståndet inom en annan gren av näringslivet. Ur arbetsmarknadspolitisk synpunkt är det önskvärt att de grupper av arbetstagare, som tidigare varit sysselsatta med hästkörslor i skogen, alltså få möjlighet att arbeta som körare i skogsbruket. Det skulle vara olyckligt om den fortgående mekaniseringen av jordbruket medförde att jordbrukarna icke finge möjlighet att åtaga sig körning i skogen under vintern.

Gentemot detta kan kanske invändas att sysselsättningssvårigheter i stället komma att uppstå för den yrkesmässiga biltrafiken. Det bör då understrykas, att de skogskörslor det här gäller tidigare till övervägande del utförts av jordbruksbefolkningen. Det förhållandet att jordbruket i ökad utsträckning övergår till traktordrift bör inte få till konsekvens att den yrkesmässiga biltrafiken får ensamrätt till körslorna i skogen. Vidare bör uppmärksammas att en fortskridande tendens till övergång från häst till traktor kan förmärkas. Detta innebär, att ju längre de nuvarande bestämmelserna äro giltiga ju svårare blir en återgång till friare förhållanden. Avsikten är givetvis att denna återgång endast skall innebära att fri konkurrens mellan olika transportmedel tillåtes. Den skall icke innebära att den yrkesmässiga biltrafiken utestänges från skogskörslorna. Det torde också starkt kunna ifrågasättas om verkligen sysselsättningen av lastbilarna kommer att bli högre genom att jordbrukstraktorerna utestängas från skogsbrukets transporter. Följden kommer sannolikt att bli, att skogsbruksföretagen i ökad omfattning skaffa egna traktorer eller bilar. Ur samhälls-ekonomisk synpunkt få vi sålunda därmed en överdimensionering av maskinbeståndet. Förbättrade sysselsättningsförhållanden uppnås dock icke för den yrkesmässiga lastbilstrafiken.

Vid ett bedömande av sysselsättningsförhållandena i skogsbruket måste uppmärksammas att sedan mer än ett decennium knapphet på arbetskraft varit ett dominerande drag. Det är därför särskilt angeläget att alla möjligheter till arbetsbesparingar utnyttjas. De nuvarande bestämmelserna om trafiktillstånd kunna utgöra ett hinder i detta avseende, ty hellre än att riskera att förlora inkomsterna av skogskörslorna torde många jordbrukare avstå från att övergå till en i och för sig lönande traktordrift inom jordbruket. Resultatet blir sålunda att mekaniseringen och den arbetsbesparing en sådan skulle möjliggöra fördröjes inte blott inom skogsbruket utan även inom jordbruket.

Även om vi under flera år haft en i stort sett hög sysselsättning inom skogsbruket bör vidare ihågkommas att skogsbruket är en synnerligen konjunkturkänslig näringsgren. På grund av skogsbygdens i regel ytterst ensidiga näringsliv är det mycket svårt att bereda friställd arbetskraft annat arbete även om det allmänna konjunkturläget är relativt gynnsamt. Följden blir att allmänna arbeten måste igångsättas redan vid en mindre konjunktturnedgång. Det är följaktligen även ur dessa synpunkter ett betydande samhällsintresse att skogens arbetare icke utestängas från vissa arbetsuppgifter inom skogsbruket.

Utredningen om skogsbrukets arbetsmarknad finner sålunda de nuvarande bestämmelserna om trafiktillstånd och deras tillämpning utgöra ett hinder för ett rationellt ordnande av arbetsförhållandena inom skogsbruket. Även ur andra synpunkter synes behov föreligga av en översyn av ifrågasvarande bestämmelser. Utredningen föreslår därför att bestämmelserna om



trafiktillstånd och deras tillämpning utan dröjsmål måtte upptagas till omprövning.»

I utlåtande över arbetsmarknadsstyrelsens framställning har *statens biltrafiknämnd* framhållit bl. a. afl yrkeslastbilarnas transporter av virke på korta avstånd i de skogrika delarna av landet, enligt vad tidigare verkställda utredningar visat, haft en förhållandevis stor omfattning. Nämnden förmodar att lägel är väsentligen detsamma i dag. Om innehavare av jordbrukstraktorer finge ett generellt medgivande att yrkesmässigt utföra virkesransporter, måste man enligt nämndens uppfattning därför räkna med ett betydande bortfall av transportuppdrag för den yrkesmässiga lastbilstrafiken inom dessa områden.

Mot dessa verkningar har man enligt biltrafiknämnden att väga de skäl, som talar för att jordbrukarna i görlig mån får utnyttja sina traktorer. Sedan traktorn numera i stor utsträckning ersatt hästen som dragare, ter det sig rimligt och naturligt att de jordbrukare, som på detta sätt rationaliserat sitt arbete, skola ha möjlighet att åtaga sig traktorkörning i sådana fall, då de tidigare använt häst.

Vid övervägandet av dessa synpunkter har biltrafiknämnden kommit till den slutsatsen, att större frihet bör beredas de traktorägande jordbrukarna att utan hinder av 1940 års förordnings bestämmelser om behovsprövning med sina traktorer jämte tillkopplade släptordon få utföra yrkesmässiga transporter av virke. Nämnden håller för troligt att de olägenheter, som kunna bli en följd härav, bli av övergående natur. Efter hand bör vid ett klokt handhavande av tillståndsgivningen tillgången på transportmedel i yrkesmässig trafik åter kunna anpassas till behovet. En förutsättning för denna liberalisering av bestämmelserna anser emellertid biltrafiknämnden vara, att de föreskrifter för trygghet av trafiksäkerheten och ansvarigheten vid trafikutövan, som gälla för den yrkesmässiga biltrafiken, även komma att avse yrkesmässig trafik med traktortåg samt att frågan om beskattningen av fordonen löses på sådant sätt, att likställighet med den yrkesmässiga lastbilstrafiken i detta avseende uppnås.

*Näringslivets trafikdelegation* har i skrivelse den 31 december 1952 till chefen för kommunikationsdepartementet hemställt, att denne utan dröjsmål måtte till omprövning upptaga frågan om en uppmjukning av biltrafikförordningen i syfte att möjliggöra för jordbrukare och maskinhållare att utan särskilt tillstånd mot ersättning ombesörja skogskörslor med jordbrukstraktorer m. fl. dragfordon.

Vid *innevarande års riksdag* har herr *Jansson* i Hällefors interpellat chefen för kommunikationsdepartementet angående frågan om införande av rätt för jordbrukare att utan särskilt tillstånd yrkesmässigt utföra skogskörslor med traktor. I svar på interpellationen, avgivet i andra kammaren den 17 mars 1953, anförde chefen för kommunikationsdepartementet, *stats-*

*rådet Andersson*, efter att ha redogjort för biltrafiknämndens ovan nämnda utlåtande över arbetsmarknadsstyrelsens framställning:

»Även enligt min uppfattning föreligger starka skäl för att bereda jordbrukarna ökade möjligheter att utnyttja sina traktorer för skogskörslor. Innan åtgärder vidtages i sådan riktning, synes det mig emellertid påkallat, att konsekvenserna härav för transportförsörjningen i övrigt något närmare klarlägges. Även de villkor i trafiksäkerhets- och beskattningshänseende, som biltrafiknämnden ansett böra uppställas för den ifrågasatta liberaliseringen, torde böra prövas. På senare tid har även vissa andra spörsmål rörande regleringen av den yrkesmässiga lastbilstrafiken aktualiserats, vilka synes böra närmare utredas, och jag överväger därför att begära bemyndigande att tillsätta en utredning för ändamålet. I detta sammanhang bör lämpligen också den i interpellationen berörda frågan upptagas till behandling. Såvitt jag kan finna bör det vara möjligt att relativt fristående från utredningsarbetet i övrigt pröva denna fråga och snabbt framlägga erforderliga förslag.»

### Utskottet.

Vad först beträffar den i motionerna I:308 och II:401 framställda begäran om en allmän översyn av 1940 års förordning angående yrkesmässig automobiltrafik, har på senare tid en uppmjukning i olika avseenden av de nuvarande regleringsbestämmelserna för den yrkesmässiga lastbilstrafiken ifrågasatts. Chefen för kommunikationsdepartementet har i interpellationssvar i andra kammaren den 17 mars 1953 förklarat sig överväga att begära en utredning för behandling av spörsmål rörande den yrkesmässiga lastbilstrafiken. Utskottet ansluter sig till uppfattningen, att en sådan utredning bör komma till stånd.

Vad därefter beträffar den i samtliga förevarande motioner behandlade frågan om beredande av ökade möjligheter för jordbrukare och maskinhållare att mot ersättning få ombesörja skogskörslor med traktorer, instämmer utskottet i motionernas syfte. Utskottet finner det angeläget, att denna fråga snarast löses. I det nyssnämnda interpellationssvaret har chefen för kommunikationsdepartementet funnit frågan lämpligen böra behandlas i samband med den nämnda utredningen rörande den yrkesmässiga lastbilstrafiken. Departementschefen har därvid framhållit, att det synes påkallat, att konsekvenserna av de ifrågasatta åtgärderna för transportförsörjningen i övrigt närmare klarläggas och att vissa traktortrafiken berörande trafiksäkerhets- och beskattningsfrågor prövas. Utskottet delar denna uppfattning. Utskottet vill emellertid understryka, att frågan bör kunna prövas relativt fristående från utredningsarbetet i övrigt och att erforderliga förslag snabbt böra framläggas.

Utskottet hemställer,

att riksdagen i anledning av förevarande motioner, 1:43, I:307, I:308, II:53, II:400 och II:401, måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t bringa till Kungl. Maj:ts kännedom vad utskottet anfört.

Stockholm den 26 mars 1953.

På andra lagutskottets vägnar:

EDVIN JACOBSSON.

---

*Vid detta ärendes behandling ha närvarit*

från första kammaren: herrar Norman\*, Sten, Nils Elowsson, Wistrand\*, Nerman, Bengtson, Weiland och Nils Theodor Larsson;

från andra kammaren: fru Johansson i Norrköping\*, herr Nilsson i Göteborg\*, fruar Västberg\*, Sandström\*, herrar Carlsson i Bakeröd, Andersson i Alfredshem\*, fröken Höjer och fru Ewerlöf\*.

---

\* Ej närvarande vid justeringen.

---