

Nr 42

Utlåtande i anledning av motioner angående undantagande av vissa skogskörslor från bestämmelserna om yrkesmässig biltrafik.

Tredje lagutskottet har behandlat två i riksdagen väckta, till lagutskott hänvisade motioner, nr 374 i första kammaren av herr *Sveningsson m. fl.* samt nr 453 i andra kammaren av herr *Magnusson i Tumhult m. fl.*

I motionerna, som är likalydande, hemställas att »riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa att Kungl. Maj:t snarast för riksdagen framlägger förslag om ändring av 1940 års förordning angående yrkesmässig automobiltrafik, i syfte att berättiga jordbrukare och maskinhållare att utan tillstånd mot ersättning få utföra skogskörslor med traktorer».

Beträffande de skäl motionärerna åberopat till stöd för sin hemställan får utskottet, i den mån redogörelse därför icke lämnas i det följande, hänvisa till motionen *I: 374*.

Gällande bestämmelser m. m.

Med *traktor* förstås i *vägtrafikförordningen den 28 september 1951* motordrivet fordon, som är inrättat huvudsakligen såsom dragfordon för annat fordon eller för arbetsredskap, och som är konstruerat för en hastighet av högst 30 km i timmen samt endast med svårighet kan ändras till högre fart.

Med *släpfordon* förstås i samma förordning fordon, som är byggt för koppling till bil eller traktor och avsett för person- eller godsbefordran eller för att uppbära anordningar för bilens eller traktorns drivande. Släpfordon kan vara antingen *släpvagn*, varmed förstås släpfordon, som är försett med hjul eller band, eller *släpsläde*, varmed förstås släpfordon, som är försett med medar.

Med *traktortåg* förstås i *förordningen den 25 oktober 1940 angående yrkesmässig automobiltrafik m. m.* (yrkestrafikförordningen) traktor med tillkopplat släpfordon.

Enligt vägtrafikförordningen föreligger *registreringsplikt* i fråga om bl. a. traktorer, som är försedda med gummihjul eller med band, men icke för andra sådana fordon (10 § 2 mom.). I fråga om släpfordon, som drages av traktor, föreligger — i motsats till vad som gäller för sådant fordon draget av lastbil — ingen registreringskyldighet.

För bl. a. lastbil eller släpvagn, som blivit registrerad, föreligger enligt *förordningen den 2 juni 1922 om automobils katt* skyldighet att erlägga sådan skatt (*fordonss katt*). Traktorer och av dem dragna släpvagnar är däremot icke underkastade dylik skattskyldighet.

För bensen, som brukas för drift av traktor, erlägges vid inköp av drivmedlet *bensinskatt* med 32 öre per liter och *energiskatt* med 9 öre per liter. Likaledes erlägges vid inköp av motorbrännolja för traktor energiskatt med c:a 2 öre per liter. Den del av den för bensindriven traktor erlagda bensinskatten, som belöper på traktorns användning i jordbruket, restitueras under vissa förutsättningar individuellt med ett schablonmässigt bestämt belopp, för närvarande 340 kr. per traktor och år, medan den under motsvarande användningsförhållanden för brännoljedriven traktor erlagda energiskatten kompenseras via prisregleringen för jordbrukets produkter.

Med *yrkesmässig trafik* förstås enligt yrkestrafikförordningen 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 § undantages dock från bestämmelserna om yrkesmässig trafik bl. a. transporter uteslutande av mjölk, mjölkprodukter, ägg, sockerbeter eller betmassa ävensom transporter uteslutande av slaktdjur till slakteri. Om beträffande viss yrkesmässig trafik undantag i särskilt hänseende visar sig påkallat, äger Konungen eller den myndighet Konungen förordnat meddela sådant undantag.

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 vissa i 5 § intagna normer fördelad mellan biltrafiknämnden, länsstyrelserna samt polimyndigheterna i städerna.

Förfarandet i samband med ansökan om trafiktillstånd har ingående reglerats såväl i avseende å vilka uppgifter, som skall åtfölja ansökningsen, som i fråga om inhämtande av yttrande över ansökningsen från myndigheter ävensom från trafikföretag och sammanslutningar av utövare av yrkesmässig trafik samt andra, vilka ärendet kan angå (7—11 §§). I förordningsens 12 § har upptagits stadganden om de villkor, som

skall vara för handen för att trafiktillstånd skall få meddelas. Främst skall avseende fästas vid frågan om trafikens behövlighet och sökandens lämplighet. Det föreskrives sålunda, att trafiktillstånd må meddelas bara om den ifrågasatta trafiken finnes behöblig samt i övrigt lämplig. Vidare angives 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. Trafiktillsånd skall ställas å viss fysisk eller juridisk person samt upptaga de villkor och bestämmelser, som prövas nödiga. Juridisk person må beviljas tillstånd till beställningstrafik endast om särskilda skäl är därtill.

Mot föreskrifterna om trafiktillstånd svarar vissa bestämmelser om skyldigheter, som åvilar tillståndshavaren. Sålunda gäller viss transportplikt för innehavare av trafiktillstånd (23 §). Utövaren av yrkesmässig trafik är vidare skyldig att följa de bestämmelser rörande taxa som fastställles. Taxorna skall i regel angiva maximiavgifter men kan i fråga om linjetrafik i vissa fall ersättas med fasta avgifter (29 §).

Förare av traktor med gummihjul är enligt vägtrafikförordningen med visst undantag skyldig att inneha s. k. *traktorkörkort*, om fordonet föres på väg. Förarprov för erhållande av sådant körkort omfattar dock ej prövning av körskickligheten hos sökanden. I övrigt kräves ej körkort för förande av traktor. I fråga om förare av sådant fordon i yrkesmässig trafik har yrkestrafikförordningen tolkats så att skyldighet att inneha *trafikkort* i och för sig ansetts föreligga. Däremot torde trafiktillståndsmyndigheterna regelmässigt jämlikt 11 § sista stycket yrkestrafikförordningen ha dispenserat från detta krav (jfr SOU 1961: 23 s. 315 f.).

Historik

Beträffande frågans behandling före år 1960 hänvisas till den i andra lagutskottets utlåtande nr 11/1961 härom intagna redogörelsen (s. 3 ff.) ävensom till den i SOU 1961: 23 s. 307 ff. lämnade översikten. Här må allenast anmärkas att den 18 juni 1953 särskilda sakkunniga tillkallades för att verkställa en översyn av riktlinjerna för den statliga trafikpolitiken.

De sakkunniga, som antog namet *1953 års trafikutredning*, skulle enligt direktiven bl. a. undersöka möjligheterna till en uppmjukning av regleringsbestämmelserna för den yrkesmässiga trafiken.

I två likalydande motioner vid *1960 års riksdag* hemställdes om sådan ändring i yrkestrafikförordningen, att från bestämmelserna om yrkesmässig trafik måtte undantagas transporter inom skogsbruket, som av jordbrukare eller maskinhållare mot ersättning utföres med jordbrukstraktorer eller dragbilar.

I sitt av riksdagen godkända utlåtande nr 55 förklarade *andra lagutskottet*, att frågan borde ges en positiv lösning, enär de gällande bestämmelserna på grund av den fortgående mekaniseringen av jordbruket utgjorde ett allvarligt hinder, icke minst för de grupper av arbetstagare som av ålder varit sysselsatta med hästkörslor i skogen. Utskottet var dock medvetet om att en omprövning av bland annat gällande regler för fordonsbeskattning kunde visa sig nödvändig i sammanhanget. Utskottet bedömde emellertid frågan som så betydelsefull, att densamma borde prövas med sådan skyndsamhet, att förslag i ämnet snabbt skulle kunna framläggas.

Frågan återkom vid *1961 års riksdag*. I två likalydande motioner hemställdes då att riksdagen hos Kungl. Maj:t måtte begära att förslag — utan avvaktande av 1953 års trafikutrednings slutresultat — skulle framläggas om sådan ändring i yrkestrafikförordningen att jordbrukare och maskinhållare utan trafik tillstånd finge utföra skogskörslor med traktor.

I sitt förut omtalade, av riksdagen godkända utlåtande nr 11/1961 erinrade *andra lagutskottet* om sina uttalanden i utlåtandet nr 55/1960 samt angav att vad sålunda anförts enligt utskottets mening alltjämt ägde tillämpning. Utskottet hade emellertid inhämtat att 1953 års trafikutredning beräknade att i april eller maj 1961 avlämna ett betänkande, i vilket det i motionerna upptagna spörsmålet behandlades. Härvid komme jämväl frågan om traktorernas beskattning att beröras. Under sådana förhållanden ansåg utskottet icke någon riksdagens åtgärd i ämnet påkallad.

1953 års trafikutrednings betänkande den 9 maj 1961

Den 9 maj 1961 avlämnade också *1953 års trafikutredning* delbetänkande — *Svensk trafikpolitik I* — jämte bilagor — *Svensk trafikpolitik II* — med förslag rörande riktlinjerna för den statliga trafikpolitiken.

I betänkandet framlades (s. 142 ff.) ett trafikpolitiskt handlingsprogram, enligt vilket det hittillsvarande regleringssystemet på området så långt möjligt skulle reduceras. På anförda skäl fann utredningen erforderligt att detta reformarbete genomfördes successivt och på grundval av en lämpligt utformad tidsplan. Hävande av de konkurrensbegränsande regleringarna på landsvägstrafikens område tänktes härvid äga rum i tre etapper. Beträffande traktortågen föreslogs (s. 321) att i den första reformetappen bland de i 2 § yrkestrafikförordningen uppräknade undantagen från tillämpning av bestämmelserna om yrkesmässig trafik skulle upptagas transporter i skogsbruket av rundvirke, ved och träkol med traktortåg, i vilket allenast inginge traktor, för vilken av utredningen jämväl föreslages traktorskatt (se nedan) erlagts, samt ett eller flera släpfordon. Utredningen föreslog (s. 315) att registreringsplikt samtidigt skulle införas också för sådana släpfordon. Vidare uttalades (s. 364 ff.) att en förutsättning för frigivande av de yrkesmässiga skogstransporterna med traktortåg skulle vara att

traktorer, som användes i yrkesmässig trafik, på sikt fullt ut finge bära sitt vägkostnadsansvar och redan nu underkastades en från konkurrenssynpunkt lämpligt avvägd vägbeskattning av provisorisk natur. I sist angivna hänseende fann utredningen att de bensindrivna traktorerna genom bensinskatten redan bar en sådan andel av beskattningen, att de inte behövde underkastas den tänkta provisoriska fordonsbeskattningen. I fråga om andra traktorer i yrkesmässig trafik tänkte man sig en traktorskatt med tre avgiftsklasser alltefter traktorernas tjänstevikt. In- (åter-) respektive avregistrering skulle kunna verkställas under året i syfte att möjliggöra för traktorägaren att belastas med bara en del av årsskatten.

Över betänkandet har 85 remissinstanser hörts.

Motionerna

I motionerna erinras om att trafikutredningen visserligen föreslagit åtgärder för liberalisering av yrkestrafikförordningen, men att frågan därvid sammankopplats med införande av en provisorisk beskattning. Härefter angives:

Vid remissbehandlingen av detta betänkande har bl. a. Grossistförbundet, Sveriges hantverks- och industriorganisation, Köpmannaförbundet och Sveriges lantbruksförbund i gemensamt yttrande anfört att en sådan vägtrafikbeskattning av ifrågavarande traktorer icke är motiverad av konkurrensskäl. Det konkurrensförhållande som nu råder mellan lastbilar och traktorer har nämligen en mycket begränsad räckvidd. Frigivandet av traktortågstrafiken vid skogskörslor torde vara en åtgärd av övervägande formell karaktär, som icke kommer att medföra någon ändring av nuvarande konkurrensförhållanden. Den föreslagna beskattningen skulle till övervägande del drabba traktortrafik i terräng, på basvägar och på andra enskilda vägar. Även om traktortrafiken på sikt bör bära sin del av vägkostnadsansvaret kan utredningens bedömning av hur detta vägkostnadsansvar skall fördelas icke läggas till grund för beslut. Organisationerna avstyrker av dessa skäl trafikutredningens förslag till provisorisk beskattning.

En rationell lösning av frågan om traktorerers användning för transport på allmän väg i samband med skogstransporter etc. är en fråga av hög angelägenhetsgrad främst med tanke på den arbetsbesparing som härigenom kan åstadkommas. Utan att avvakta en proposition i ämnet bör riksdagen redan nu ta ställning till denna fråga enär den nuvarande tillståndsregleringen beträffande traktorer innebär ett allt känbarare hinder för jordbruket och skogsbruket.

1953 års trafikutrednings betänkande den 27 juni 1962

1953 års trafikutredning har sedermera avgivit ytterligare ett delbetänkande, *Svensk trafikpolitik III*, som innehåller en plan för lastbils- och traktortågstrafikens liberalisering. I betänkandet återgives innehållet i de över det tidigare förslaget avgivna yttrandena. Redogörelsen i fråga om skogskörslor med traktortåg återfinnes å s. 35 f. Utredningens fortsatta överväganden

har lett till att en fullständig etapp- och tidsplan för den avsedda liberaliseringens genomförande utarbetats. Den första etappen förutsattes (s. 41) härvid genomföras den 1 juli 1963. Utredningen uttalar (s. 41 f) att flertalet remissinstanser tillstyrkt ett frigivande av skogskörslor med traktortåg men motsatt sig den provisoriska beskattningen. Därvid har bl. a. anförts att traktortågen i skogsbruket huvudsakligen framföres i terräng och på basvägar, varför den föreslagna skatten inte svarade mot traktorernas väggkostnadsansvar. I ett par remissyttranden har lämnats uppgifter av innebörd att medeltransportlängden på allmän väg endast torde röra sig om några kilometer och konkurrensgränsen inte överstiga 10 km. Utredningen föreslår (s. 41) därför i denna del att i den första etappen från tillämpningen av den nuvarande yrkestrafikförordningens bestämmelser skall undantagas bl. a. sådana med traktortåg i skogsbruket utförda transporter av rundvirke, ved, flis eller träkol, som inte framgår på allmän väg eller, där så sker, på sådan väg icke äger rum på vägsträcka överstigande 15 kilometer. Beskattningsfrågans lösning tänkes härvid skjuten till den andra etappen. Denna reformetapp avses (s. 45) börja den 1 juli 1965. Enligt betänkandet torde få förutsättas att frågan om beskattning av traktorer och traktorsläpvagnar, som brukas på helt eller delvis med automobilskatte-medel byggda eller underhållna vägar, vid den tidpunkten är löst och att traktortrafiken sålunda kommit att få bära sitt väggkostnadsansvar. Ytterligare liberaliseringar föreslås (s. 45 f.) därför i denna etapp bli genomförda med avseende å bl. a. transporter med traktortåg. I och med den tredje reformetappen, som tänkes (s. 47) genomförd senast den 1 juli 1967, skall härefter bl. a. all traktortågstrafik vara befriad från varje slags behovsprovning.

Jämväl förevarande delbetänkande har varit föremål för remissbehandling.

Utskottet

Enligt yrkestrafikförordningen, som i tillämpliga delar omfattar bl. a. godsbefordran med traktortåg, kräves särskilt tillstånd för bedrivande av yrkesmässig trafik.

I de vid innevarande riksdag väckta motionerna hemställes att riksdagen måtte hos Kungl. Maj:t begära att förslag snarast framläggas om sådan ändring av förordningen att jordbrukare och maskinhållare får rätt att utan tillstånd mot ersättning utföra skogskörslor.

Såsom närmare framgår (s. 3 f.) av den föregående redogörelsen, har andra lagutskottet i anledning av väckta motioner vid 1960 och 1961 års riksdagar förklarat att den förevarande frågan borde ges en positiv lösning. Saken ansågs därvid så betydelsefull att den borde behandlas med sådan skyndsamhet, att förslag snabbt skulle kunna framläggas.

Trafikutredningen har i därefter avlämnade betänkanden avgivit förslag i ämnet.

I likhet med andra lagutskottet finner detta utskott frågan vara så angelägen att den snabbt bör lösas. Inom utskottet har i sammanhanget anförts att ett frigivande av trafiken med traktortåg är förenat med avsevärda problem från trafiksäkerhetssynpunkt. I anledning härav vill utskottet framhålla betydelsen av att det kommande förslaget ges sådan utformning att dylika olägenheter i all möjlig utsträckning undviks.

Enligt vad utskottet erfarit torde proposition på grundval av trafikutredningens betänkanden komma att framläggas för riksdagen under våren 1963. Utskottet, som förväntar sig att frågan härvid får en positiv lösning, finner därför icke någon riksdagens åtgärd erforderlig i anledning av motionerna.

På grund av det anförda får utskottet hemställa,

att förevarande motioner, I: 374 och II: 453, icke måtte föranleda någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 14 november 1962

På tredje lagutskottets vägnar:

HUGO OSVALD

Vid detta ärendes behandling har närvarit:

från första kammaren: herrar Oswald, Lindahl, Kristiansson, Ebbe Ohlsson, Knut Johansson*, Georg Carlsson, Åkesson och Paul Jansson;

från andra kammaren: herrar Levin, Johansson i Torp, Nyberg, Jansson i Benestad, Sundelin, fru Ekroth, herrar Tobé och Bengtson i Solna.

* Ej närvarande vid utlåtandets justering.