

Nr 11.

Ankom till riksdagens kansli den 23 februari 1935 kl. 2 e. m.

Utlåtande i anledning av väckta motioner angående viss ändring i motorfordonsförordningen.

Andra lagutskottet har till behandling i ett sammanhang förehaft två inom riksdagen väckta, till lagutskott hänvisade motioner, nämligen nr 53 i första kammaren av herr *Löfvander m. fl.* och nr 135 i andra kammaren av herr *Nilsson i Steneberg m. fl.*

I motionerna, vilka äro likalydande, har hemställts, att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om sådan ändring i motorfordonsförordningen, att för transport av mjölk till mejeri och konsumtionsort samt slaktdjur och slakteriprodukter ej skall erfordras särskilt tillstånd.

Beträffande de skäl, som motionärerna anfört till stöd för sin hemställan, får utskottet hänvisa till motionerna.

I 23 § motorfordonsförordningen definieras begreppet *yrkesmässig trafik* såsom tillhandahållande åt allmänheten av automobil mot ersättning. Uttrycket »allmänheten» har i rättstillämpningen givits en mycket vidsträckt innebörd. Enligt ett utslag av Högsta domstolen från år 1926 (N. J. A. 1926: 494) ha sålunda till allmänheten hänförts medlemmar av en ekonomisk förening, vilken med en föreningen tillhörig omnibus låtit mot ersättning transportera medlemmarna tillhörigt gods. Enligt ett annat utslag av samma domstol från år 1931 (N. J. A. 1931: 117) har s. k. firmakörning med automobil (körning åt endast ett företag) hänförts till yrkesmässig trafik.

I 24 § motorfordonsförordningen skiljes på tre slag av yrkesmässig trafik: *linjetrafik*, varunder inbegripes yrkesmässig trafik i regelbunden fart å viss vägsträcka eller mellan vissa orter; *stadstrafik*, varmed avses annan, inom stad bedriven, yrkesmässig trafik än linjetrafik; samt *länstrafik*, vilken anges såsom inom visst län eller del därav bedriven yrkesmässig trafik, som icke är att hänföra till linje- eller stadstrafik. Tillstånd till yrkesmässig trafik meddelas, i fråga om linjetrafik av länsstyrelsen i det eller de län, där trafiken skall äga rum, i fråga om stadstrafik av polismyndigheten i staden samt i fråga om länstrafik av länsstyrelsen. Trafiktillstånd får ej meddelas, därest ej den ifrågasatta trafiken finnes behöflig med hänsyn till redan förefintliga trafikföretag samt i övrigt lämplig. Trafiktillstånd skall upptaga de villkor och bestämmelser, som prövas nödiga. Automobil må icke användas i yrkesmässig trafik utan att vara för sådan trafik godkänd av den myndighet, som har att meddela trafiktillståndet. Ingen får tjänstgöra som förare av automobil i yrkesmässig trafik utan att därtill ha erhållit särskilt tillstånd (trafikkort).

I motionerna göres gällande, att däri berörda transporter av mjölk, slaktdjur och slakteriprodukter icke kunna vara av sådan beskaffenhet, att de böra hänföras till den trafik, som riksdagen avsett, då den godkänt bestämmelser om linjetrafik.

Redan enligt 1906 års automobilförordning var den, som ville utöva yrkesmässig automobiltrafik, skyldig att söka tillstånd därtill av offentlig myndighet, och jämväl i denna författning definierades yrkesmässig trafik såsom automobils tillhandahållande åt allmänheten mot ersättning.

Särskilda bestämmelser om linjetrafik upptogs först i 1923 års motorfordonsförordning, där linjetrafik, i överensstämmelse med Kungl. Maj:ts förslag i proposition nr 124 till 1923 års riksdag, betecknades såsom yrkesmässig trafik med automobil i regelbunden fart å viss vägsträcka. Sådan regelbundenhet torde, enligt vederbörande statsråds yttrande till statsrådsprotokollet vid avlåtande av nämnda proposition, vara för handen, även om trafiktiderna ej äro till klockslaget bestämda utan exempelvis om ett visst antal turer utföres för varje vecka.

Angående innebörden av begreppet linjetrafik i nämnda proposition ytttrade sakkunniga för maskinell vägtrafik i sitt år 1923 framlagda betänkande (S. O. U. 1923: 54 s. 152 och 153):

Linjetrafik eller regelbunden automobiltrafik karakteriseras av att automobil regelbundet tillhandahålles allmänheten för person- eller godsbefordran mellan vissa orter längs en bestämd vägsträcka, utan att därvid automobilen behöver i sin helhet förhyras för den enskilda färden eller transporten. Från allmänhetens synpunkt ligger fördelen med linjetrafik däruti, att man vet, att transportlägenhet städse med angiven grad av regelbundenhet förefinnes mellan de ifrågavarande orterna, och att denna transport betingar lägre priser än som normalt kan ifrågasättas vid förhyrande av helt fordon för den enskilda färden eller transporten. Vid persontrafik torde merendels noggrann regelbundenhet enligt fastställd och bekantgjord turlista vara ofrånkomlig, och likaledes torde avvikelser från den fasta routen icke kunna ifrågakomma annat än möjligen såsom särskilda extraturer. För godstrafik däremot är vanligen (dock ej t. ex. i fråga om mjölkförsändelser, färsk fisk o. s. v.) en till klockslaget fastställd regelbundenhet av turerna mera oväsentlig, och väsentlig allenast förvissningen, att gods städse inom t. ex. visst angivet antal dagar blir vederbörligen befordrat mellan orterna i fråga. I den mån linjetrafik avser godsbefordran torde därför en viss marginal för regelbundenheten av turernas tider kunna förekomma, utan att karaktären av linjetrafik därigenom upphäves. Av praktisk-ekonomiska skäl, då det vid godskörning är av betydelse, att trafiken går »från dörr till dörr», kan godslinjetrafik även med fördel så anordnas, att avvikelser från den fastställda linjestreckningen göres i mån av behov för uppsamlande och avlämnande av gods, åtminstone då det gäller mera avsevärda godsmängder.

Över huvud taget torde en fullt skarp avgränsning mellan linjetrafik och annan yrkesmässig trafik icke förefinnas; det ena slaget av trafik kan tämligen omärkligt utvecklas till det andra slaget. En fullt bindande, praktiskt och formellt oantastlig definition på linjetrafik torde därför svårligen kunna givas. Den i förslaget till 1923 års motorfordonsförordning givna definitionen torde emellertid, klokt tillämpad, vara fullt tillfredsställande för administrativa behov.

1927 års motorfordonssakkunniga yttrade i sitt år 1929 avgivna betänkande (S. O. U. 1929:16 s. 195 och 196), att det väsentligen karakteristiska och det som motiverade den särbehandling, som givits linjetrafiken, vore, förutom att trafiken ägde rum å viss bestämd vägsträcka, att densamma upprätthölls regelbundet på sådant sätt, att allmänheten alltid visste transportlägenhet på givna tider vara för handen utan förhyrning av helt fordon för eget bruk. De sakkunniga uttalade, att definitionen å linjetrafik i 1923 års motorfordonsförordning i stort sett visat sig tillräcklig för att lämna vederbörande myndigheter möjlighet att avgränsa det trafikinstitut, som åsyftades.

Definitionen å linjetrafik upptogs från 1923 års motorfordonsförordning oförändrad i 1930 års motorfordonsförordning.

Riksdagens år 1931 församlade revisorer framhöllo önskvärdheten av att en allsidig undersökning snarast vidtoges angående lämpligheten av åtgärder för reglering av konkurrensförhållandet mellan järnvägs- och automobiltrafiken.

1932 års riksdag, som i samband med revisoreernas yttrande till behandling upptog tre motioner (I: 63, II: 315 och II: 316), i vilka jämväl utredningsyrkanden i samma riktning framstälts, beslöt, i huvudsaklig överensstämmelse med vad bankoutskottet i utlåtande (nr 59) hemställt, i skrivelse (nr 364) hos Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t ville låta verkställa en allsidig utredning av frågan om åtgärder för ernående av en ur olika synpunkter sund reglering av förhållandet mellan biltrafik, järnvägar och sjöfart jämte därmed sammanhängande spörsmål samt därefter vidtaga de åtgärder och, i den mån riksdagens medverkan prövades erforderlig, för riksdagen framlägga de förslag, till vilka utredningen kunde föranleda.

I skrivelsen framhöll riksdagen, bland annat:

Av i ärendet föreliggande handlingar hade syntts framgå, att den osunda konkurrensen mellan olika trafikföretag skärpts genom den starka stegring av antalet biltrafikerättigheter, särskilt för lasttrafik, som ägt rum under de senare åren, samt genom att lämnade tillstånd utnyttjats på ett annat sätt än från början torde hava varit avsett, ävensom att dessa omständigheter vore en viktig orsak till vissa nu rådande mindre tillfredsställande förhållanden. Därest transportorganisationen genom bilföretagens snabba tillväxt blivit för stor i förhållande till transportbehovet, syntes åtgärder böra vidtagas för utjämning av trafikrättigheternas antal till rimligare proportioner. För vinnande av detta syfte torde strängare regler för beviljande av trafikstillstånd böra övervägas, dock utan att därigenom tendenser till monopolbildning eller handel med trafikrättigheter befrämjades. Med avseende å de sist berörda spörsmålen ville det synas, som om den av riksdagen förordade utredningen i första hand borde till omedelbar prövning upptaga frågan om tillämpningen av motorfordonsförordningens bestämmelser beträffande beviljande av tillstånd till yrkesmässig trafik. I den mån ändring av motorfordonsförordningen i förevarande syfte erfordrades och ansåges kräva riksdagens medverkan, förutsatte riksdagen, att dylika spörsmål gjordes till föremål för fristående behandling snarast möjligt.

Den 30 juni 1932 anmäldes riksdagens skrivelse i statsrådet. *Föredragande departementschefen, statsrådet Jeppsson*, förklarade sig därvid tillstyrka den

begärda utredningen. Därvid borde, på sätt riksdagen föreslagit, i första hand till omedelbar prövning upptagas frågan om tillämpningen av vissa föreskrifter i motorfordonsförordningen.

I enlighet med bemyndigande av Kungl. Maj:t sistnämnda dag tillkallade departementschefen landshövdingen A. W. T. von Sneidern (ordförande) samt ledamöterna av riksdagen herrar Johan Bernhard Johansson och Wikström såsom utredningsmän.

Utredningsmännen, som antagit benämningen *1932 års trafikutredning*, hava i enlighet med åt dem givna direktiv i första hand inriktat sitt arbete på en undersökning av tillämpningen av vissa bestämmelser i motorfordonsförordningen m. m. Sedan de genom utsända frågeformulär inhämtat länsstyrelsernas uppfattning i förevarande ämne ävensom samrätt med representanter för olika organisationer av yrkesutövare inom den yrkesmässiga automobiltrafiken, hava de med skrivelse den 22 december 1932 avlämnat betänkande med förslag till ändring i vissa delar av motorfordonsförordningens bestämmelser om yrkesmässig trafik.

Beträffande innebörden av begreppet linjetrafik framhöll *trafikutredningen*, att definitionen å linjetrafik lämnat utrymme för meningsskiljaktigheter, särskilt med avseende därå, huruvida vissa regelbundet anordnade godstransporter vore att hänföra till linjetrafik eller ej. Trafikutredningen har därutinnan, efter redogörelse för några dylika fall, som varit föremål för domstols prövning, anført, att då utsikt funnes, att rättstillämpningen skulle vinna större stadga, sådan erfarenhet borde avvaktas, enär det vore fördelaktigare om en tillfredsställande ordning vunnes på rättstillämpningens väg än genom ändring i lagstiftningen, varigenom ny osäkerhet kunde bliva följden.

I *proposition nr 193 till 1933 års riksdag* anhöll Kungl. Maj:t om riksdagens yttrande över ett förslag till förordning om ändring i vissa delar av motorfordonsförordningen, däri föreslogs bland annat sådan avfattning av 24 § i nämnda förordning, att under begreppet linjetrafik fölle ej endast trafik i regelbunden fart å viss vägsträcka utan jämväl trafik, som regelbundet bedrives mellan vissa orter, även om densamma framgår å olika vägsträckor.

Föredragande departementschefen, statsrådet Leo, yttrade i det vid nämnda proposition fogade statsrådsprotokollet:

Att missförhållanden uppkommit i anledning av den nuvarande gränsdragningen mellan å ena sidan linjetrafik och å andra sidan annan yrkesmässig trafik, främst länstrafik, torde vara obestriddligt. Såsom ett led i åtgärderna att söka åstadkomma en sund reglering av konkurrensen mellan den yrkesmässiga automobiltrafiken och järnvägstrafiken synes det därför påkallat, att de särskilda bestämmelser och villkor, som gälla beträffande linjetrafik, kunna tillämpas jämväl med avseende å den automobiltrafik, som, i stort sett ohämmad, regelbundet bedrives mellan vissa orter.

Andra lagutskottet, som till behandling förehade nyssnämnda proposition, yttrade i utlåtande, nr 31, i fråga om förslaget om ändrad definition av begreppet linjetrafik:

Den ändrade innebörd av begreppet linjetrafik, som i propositionen föreslagits, synes icke komma att få nämnvärd betydelse för den lojala trafiken. Däremot synes den lämna ökad möjlighet att beivra den maskerade linjetrafik, som nu flerstädes utövas. Med hänsyn härtill tillstyrker utskottet den föreslagna förändringen av definitionen å linjetrafik.

I detta sammanhang har inom utskottet diskuterats ett linjetrafiken berörande särskilt spörsmål. Flerstädes förekommer det, att ett antal lantbrukare eller en mejeriförening utbjuder körning av mjölk från de olika producenterna till mejeriet på ackord, därvid körning kan erhållas till billigare pris än det, som begäres enligt den taxa, vilken tillämpas av trafikutöware, som innehar tillstånd till linjetrafik å den vägsträcka, där mjölkkörningen skall äga rum. Därest omständigheterna äro sådana, att dylik ackordskörning anses skola falla under begreppet linjetrafik enligt den föreslagna definitionen, vill utskottet framhålla, att med hänsyn till nödvändigheten av att förbilliga lantbrukets omkostnader ett verkligt behov av sådan körning kan anses föreligga. Enligt utskottets mening synes därför denna ackordskörning i allmänhet ej böra förhindras enbart av den anledningen, att någon trafikutöware redan innehar allmänt tillstånd till linjetrafik å vägen förbi de platser, där mjölkkörningen är avsedd att äga rum. Genom att i förekommande fall giva trafikstillståndet för mjölkköraren sådan inskränkt omfattning, att detsamma kommer att avse allenast körning av mjölk och möjligen andra lantbruksprodukter, synes vederbörande länsstyrelse hava möjlighet att förhindra obehörig konkurrens med redan förefintliga trafikföretag utan att därigenom billigare körning av mjölk och andra lantbruksprodukter förhindras.

Riksdagen godkände utskottets utlåtande.

Genom en *kungl. förordning den 14 juni 1933*, vilken trätt i kraft den 1 januari 1934, verkställdes, bland annat, den av Kungl. Maj:t föreslagna ändringen i 24 § motorfordonsförordningen.

Kungl. Maj:t har den 27 januari 1933 fastställt en plan att i huvudsak ligga till grund vid fullföljandet av trafikutredningens arbete, i vad avser förhållandet mellan järnvägs- och automobiltrafik. Enligt denna plan borde till en början åstadkommas en jämförande översikt, i form dels av statistik och dels av kartor, över järnvägstrafikens och biltrafikens kapacitet och funktioner ävensom en översikt av åtgärder i utlandet i trafikreglerande syfte, varefter särskilda, av utredningsmännen angivna åtgärder till reglerande av nämnda trafikmedels konkurrens borde komma under övervägande. I planen har särskilt angivits, bland annat, granskning av koncessionsförfarandet.

Med skrivelse den 19 januari 1934 har trafikutredningen till Kungl. Maj:t överlämnat en jämförande översikt rörande järnvägs- och automobiltrafik (S. O. U. 1934: 33 och 34).

Enligt den till 1935 års riksdag avlämnade Berättelsen om vad i rikets styrelse sedan sista lagtima riksdags sammanträde sig tilldragit har trafikutredningen under år 1934 varit sysselsatt med utarbetande av författningsförslag rörande yrkesmässig automobiltrafik. Enligt uppgift i samma berättelse väntas utredningen slutföra sitt huvudsakliga uppdrag under 1935.

Enligt vad utskottet inhämtat har en enskild person i en till Kungl. Maj:t inkommen, den 5 september 1934 dagtecknad skrift gjort framställning i fråga

om rätt för jordbrukare att utan tillstånd för egen och andras räkning med automobil befordra mjölk och andra lantbruksprodukter. Kungl. Maj:t har genom beslut den 14 september 1934 förordnat, att nämnda skrift skulle överlämnas till trafikutredningen för att tagas i övervägande vid fullgörande av dess uppdrag.

I trafikutredningens ovannämnda statistiska översikt återfinnes en tabell, upptagande, bland annat, antalet i de särskilda länen i början av år 1933 i yrkesmässig trafik använda lastautomobiler. Tabellen är i nu nämnda delar av följande innehåll:

L ä n	Lastautomobiler i yrkesmässig trafik				
	Linjetrafik	Stadstrafik	Länstrafik	Efter avdrag av antalet kombinerade rättigheter	utgör antalet lastbilar i yrkesmässig trafik
1	2	3	4	5	6
Stockholms stad	8	2,156	—	—	2,164
Stockholms län	62	69	717	62	786
Uppsala	7	96	318	22	399
Södermanlands	23	122	448	122	471
Östergötlands	4	234	731	229	740
Jönköpings	54	78	564	78 ¹	628
Kronobergs	—	10	372	10	372
Kalmar	8	71	472	65	486
Gotlands	1	31	60	23	69
Blekinge	2	83	274	78	281
Kristianstads	2	54	568	54	570
Malmöhus	—	575 + 12 motorecyklar	1,039	515	1,111
Hallands	19	54	412	54	431
Göteborgs o. Bohus	9	891	760	421	1,239
Älvsborgs	6	188	627	82	706
Skaraborgs	5	87	500	79	513
Värmlands	43	113	661	113	704
Örebro	47	140	487	96	578
Västmanlands	2	109	347	109	349
Kopparbergs	10	54	389	48	405
Gävleborgs	9	110	617	110	626
Västernorrlands	46	121	442	95	514
Jämtlands	29	29	280	29	309
Västerbottens	51	40	451	22	520
Norrbottnens	29	58	436	58	465
Hela riket: S:a	476	5,570	11,972	2,574	15,436

¹ I brist på exakta uppgifter är siffran uppskattad.

Trafikutredningen har i anslutning till denna tabell fäst uppmärksamheten på huru ojämnt antalet lastautomobiler i linjetrafik vore fördelat mellan länen. Ett flertal län med talrik befolkning och stort automobilbestånd i övrigt föredde sålunda anmärkningsvärt låga siffror. Enligt trafikutredningens uppfattning torde detta förhållande knappast kunna förklaras på annat sätt än att skiljaktig tillämpning i olika län gjort sig gällande beträffande frågan, huruvida vissa slag av godstransporter, särskilt transporter av mjölk eller andra livsmedelsprodukter för en i ett eller annat avseende begränsad grupp av beställares räkning, vore att hänföra till linjetrafik.

Utskottet har från länsstyrelsen i Malmöhus län inhämtat: Under år 1932 hade av 281 ansökningar om tillstånd till länstrafik för godsbefordran med lastautomobil 17 ogillats och 264 beviljats i enlighet med gjorda yrkanden. Utav de senare avsågo 18 transport av mjölk och 9 transport av mjölk och mejeriprodukter. Under år 1933 hade av 106 ansökningar om tillstånd till länstrafik för godsbefordran med lastautomobil 44 ogillats, 1 beviljats endast för transport av djur, 1 beviljats endast för transport av mjölk och 60 beviljats i enlighet med gjorda yrkanden. Av de senare avsågo 17 transport av mjölk och 1 transport av djur. Under år 1934 hade av 944 ansökningar om tillstånd till länstrafik för godsbefordran med lastautomobil 230 ogillats, 127 beviljats med viss inskränkning (därav 8 för transport av mjölk, 5 för transport av mjölk och mejeriprodukter och 1 för transport av djur och väglagningsmaterial) och 587 beviljats i enlighet med gjorda yrkanden. Av de senare avsågo 11 transport av mjölk, 53 transport av mjölk och mejeriprodukter och 7 transport av djur. Mot varje ansökning svarade en lastautomobil. Anledningen till det stora antalet ansökningar under år 1934 vore den, att trafik-tillstånd förut meddelats med giltighetstid till utgången av sagda år. Av ansökningarna år 1934 om transport av mjölk, mejeriprodukter och djur (resp. 11, 53 och 7) avsågo resp. 3, 35 och 4 förnyelse av gamla trafik-tillstånd. Av alla under år 1934 beviljade ansökningar, 714, avsågo 670 förnyelse av förut meddelade trafik-tillstånd. — Under år 1932 hade länsstyrelsen meddelat tillstånd till linjetrafik för godsbefordran med 2 släpvagnar till omnibussar. Under samma år hade länsstyrelsen beviljat ett järnvägsföretag tillstånd till linjetrafik för godsbefordran med lastautomobil, vilken trafik emellertid ännu den 4 februari 1935 icke påbörjats. — Med omnibussarna å så gott som alla omnibuslinjerna i länet finge transporterats gods, vars vikt icke överstege 20 kilogram. För ett par omnibuslinjer gällde icke denna inskränkning beträffande vikten av transporterade kollin.

Utskottet vill i detta sammanhang omnämna, att, enligt vad utskottet erfarit, åtminstone under senare år åtskilliga personer, vilka innehaft tillstånd till länstrafik för godsbefordran, ställts under åtal för olaga linjetrafik för gods-befordran. Transporterna ha i ett flertal fall gällt mjölk, smör och andra lantbruksprodukter. Då domstolarna haft att taga ställning till dessa åtal, har stor tvekan yppats i fråga om den grad av regelbundenhet, som bör krävas

för att linjetrafik skall anses föreligga (se t. ex. NJA 1933 not. B 516—518 samt Svea hovrätts utslag 1932 nr 1,040 och 1,096, 1933 nr 152 och 927 samt 1934 nr 1,275).

Av intresse i detta sammanhang torde även vara resultatet av en undersökning av varutrafiken till och från Stockholm, som under viss del av 1932 utförts av docenten vid Handelshögskolan i Stockholm, fil. dr Olof Jonasson. Nämda undersökning utgör en del av den ekonomisk-geografiska undersökning av Stockholm med förorter, som Stockholms stadsfullmäktige beslutat utföra och för vars utförande Stockholms stads gatukontor, såvitt varutrafiken med automobil angår, lämnat sitt stöd. Vid undersökningen räknades varutransporterna med lastbil under veckan 1—7 juni 1932 samt varutransporterna med järnvägar, båtar eller genom postpaket under hela maj 1932, varefter, för att få jämförande tal, siffrorna för biltrafiken multiplicerades med visst tal. Genom undersökningen framgick tydligt biltrafikens karaktär av i huvudsak närtrafik. Omkring 80 % av trafiken kom på Stockholms län och 15 % på närmast liggande län, intill ett avstånd av 20 mil från huvudstaden. Det visade sig också, att den varuproduktion, som rönt det största inflytandet av och därför så gott som helt och hållet för sin avsättning vore beroende av Stockholm, i största utsträckning betjänade sig av bilar vid transporten. Sådana varor voro: frö, växter m. m. (huvudsakligen blommor, 83 % per bil av inrikes tillförseln), rotfrukter och grönsaker (75 %), sill och strömming (69 %), mjölk och grädder (64 %), hö och halm (50 %), levande djur (34 %), kött och fläsk (12 %), smör (29 %) och ost (65 %), jord, sand m. m. (21 %), drycker (26 %), oarbetad sten (49 %), cementarbeten (40 %), oarbetat trä såsom ved (20 %), rundvirke av lövträ (100 %) och annat rundvirke (42 %).

Utskottet.

Det i motionerna berörda spörsmålet är av sådan betydelse, att det enligt utskottets mening förtjänar att tagas under statsmakternas omprövning. Av vad utskottet här ovan anfört framgår emellertid, att detta spörsmål för närvarande är under övervägande av 1932 års trafikutredning samt att trafikutredningens arbete torde komma att avslutas tämligen snart. Under sådana förhållanden finner utskottet sig icke böra hemställa till riksdagen att i anledning av motionerna göra någon framställning hos Kungl. Maj:t.

Utskottet får för den skull hemställa,

att förevarande motioner, I: 53 och II: 135, icke måtte föranleda till någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 22 februari 1935.

På andra lagutskottets vägnar:

K. G. WESTMAN.

Vid ärendets behandling hava närvarit:

från första kammaren: herrar *K. G. Westman, Bagge, Hagman, Gustaf Tamm, P. Sandström, Knut Petersson, Olof Carlsson* och *Forsslund*;

från andra kammaren: herrar *Hage, Johanson* i Hallagården, *Petersson* i Lerbäcksbyn, *Pettersson* i Hällbacken*, *Hansson* i Trollhättan och *Sandström* i Sollefteå, fru *Nordgren* samt herr *Johanson* i Huskvarna*.

* Ej närvarande vid utlåtandets justering.

Reservation

av herrar *K. G. Westman, Bagge, P. Sandström, Knut Petersson, Johanson* i Hallagården, *Petersson* i Lerbäcksbyn, *Sandström* i Sollefteå och *Johanson* i Huskvarna, vilka ansett, att utskottets utlåtande bort erhålla följande lydelse:

»Vid 1933 års riksdag har utskottet i sitt ovan omtalade utlåtande nr 31, vilket godkänts av riksdagen, erinrat om de svårigheter, som föreligga i det fall, att ett antal lantbrukare eller en mejeriförening utbjuder körning av mjölk från de olika producenterna till mejeriet på ackord, varvid körning kan erhållas till billigare pris än det, som begäres enligt den taxa, vilken tillämpas av trafikutövare, som innehar tillstånd till linjetrafik å den vägsträcka, där mjölkkörningen skall äga rum. Genom vad som anförts i motionerna och genom den utredning, som utskottet verkställt, har styrkts, att olägenheterna av den lagtillämpning, som i detta avseende äger rum särskilt i vissa delar av landet, blivit så känbara, att en rättelse för den jordbrukande befolkningen framstår som ett betydelsefullt önskemål, vilket kräver ett snart beaktande. Med anledning härav anser utskottet skäl föreligga att fästa Kungl. Maj:ts uppmärksamhet på angelägenheten, att den transportfråga, som behandlas i motionerna, utan dröjsmål vinner en ur praktiska synpunkter tillfredsställande lösning.

Utskottet får för den skull hemställa,

att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t ville föranstalta, att riksdagen utan dröjsmål måtte beredas tillfälle att fatta ståndpunkt rörande lagstiftning i det spörsmål, som framförts i motionerna I: 53 och II: 135.»