

Nr 247.

Av herr **Werner m. fl.**, om revision av förordningen om yrkesmässig automobiltrafik i syfte att åstadkomma ett rationellare ordnande av godstransporterna på landsbygden.

I den rationaliseringsprocess, som i ökad omfattning nu pågår på skogs- och jordbruksdriftens områden, har frågan om ett smidigare och billigare ordnande av landsbygdens gods- och varutransporter icke erhålit en tillfredsställande lösning. Bristen på arbetskraft tillika med de höga lönekostnaderna gör, att de tidsödande hästtransporterna numera i stort sett ställa sig alltför oekonomiska även för jordbrukets fraktbehov. Den rationella lösningen är otvivelaktigt att i ökad omfattning utnyttja motorkraften och att utan onödigt restriktiva bestämmelser ställa den effektiva lastautomobilerna mera omedelbart i produktionens och konsumtionens tjänst. De långa avstånden och den stigande mängden av tungt gods, som måste transporteras efter våra vägar, utgöra en mycket väsentlig kostnadsfaktor, som avsetter kännbara spår i den allmänna prisbildningen. Kunna dessa kostnader nedbringas, måste detta ligga icke blott i producenternas utan även i hela folkhushållets intresse. Vidare måste anses önskvärt, att transporterna kunna ske utan onödig tidspillan och omgång för rekvirenten. Ett ändamålsenligt utnyttjande av redan befintliga transportmöjligheter måste tillika anses riktigt. Att en lastautomobil, som dagligen transporterar mjölk, vilket ej kräver särskilt trafikillstånd, icke äger att utan risk för åtal samtidigt betjäna ortsbefolkningens behov av paket- och varutransport, kan icke i längden anses såsom en rationell ordning.

Förhållandena angående den yrkesmässiga automobiltrafiken regleras i kungl. förordn. av den 25 oktober 1940. Förordningen har i viktiga avseenden influerats av då rådande exceptionella förhållanden. Sedan läget nu väsentligen förändrats, särskilt beträffande tillgång och pris på drivmedel, ring- och vagnmaterial med helt andra förutsättningar för en vidgad och förbilligad drift, så synes en viss revision av sagda författning vara påkallad.

Den centralisering av avgörandena, även i relativt ringa trafikärenden, som alltmer skett till ett i huvudstaden förlagt statligt organ, torde böra i viss omfattning återföras till länsstyrelserna. Förordningen stadgar dessutom bl. a., att tillståndsinnehavare av yrkesmässig trafik skall, om den tillståndsbeviljande myndigheten därom förordnar, vara skyldig att ansluta

sig till av myndigheten godkänd och under dess uppsikt stående förening i branschen. Då det gäller godsbefordran, har denna föreningsbildning skett under benämningen lastbilscentraler. Det är här icke avsikten att gå in på det tvångsmässiga i föreningsbildningen eller att bestrida att en dylik sammanslutning har betydande uppgifter att tillvarataga. Men å andra sidan kan det tyvärr konstateras, att denna form av sammanslutningar i medvetande om sin lagskyddade monopolställning ofta givit uttryck för en bristande kundtjänst, ibland kanske förklarlig på grund av otillräcklig vagnpark eller andra orsaker, liksom ock en för hög, ojämn och om brist på kontroll vittnande taxesättning. Den övervakande myndighetens uppsikt häröver har icke visat sig tillräckligt betryggande, vilket icke heller torde vara möjligt att effektivt ordna. De långa avstånden mellan såväl lastbilscentralerna som även de enskilda lastbilarnas stationsorter ha tillika medfört vissa tomrum i tillgodoseendet av transportbehovet, liksom ock en oekonomisk tomkörning.

Det är särskilt det ökade behovet av biltransporter å skogsprodukter, ved och virke för specialändamål, såsom pålar, stolpar, plywood, tändsticksvirke m. m., som nu gör frågan om dessa godstransporter ytterligare aktuell. Genom att landsvägarna numera renskrapas från snö och till yttermera visso grusas vintertid, så äro dessa oanvändbara för slädfordon, varigenom virket måste uppläggas vid vägarna och köras med bil.

För att ernå en mera tillfredsställande ordning ha under senare tid bildats s. k. andelstransportföreningar ute i landsorten. Dessa utgöras av befraktare från olika näringsutövere. Mest har dock behovet av att även i konsumtionens intresse ekonomisera transporter av livsviktiga produkter, såsom mjölk, slaktdjur, jordbruks- och skogsprodukter, samt att samtidigt smidigt betjäna ortsbefolkningens behov av varutillförsel varit de drivande orsakerna.

Dessa föreningar med sina större möjligheter att överblicka godstransporternas omfång och att lämpligt dirigera vagnparken måste anses utgöra en god lösning.

Vissa svårigheter uppstå dock vid själva starten och ordnandet av driften. Dessa svårigheter härröra i viss grad från de otidsenliga bestämmelserna i författningen och den restriktiva tillämpningspraxis som utvecklats.

Verksamt hinder kan visserligen icke resas emot att utföra transporter åt de anslutna medlemmarna. Men som alla inom en ort boende icke nödvändigtvis behöva eller kunna vara anslutna medlemmar till föreningsföretaget, så föreligger icke rätt att åt dessa utföra s. k. beställningstrafik, d. v. s. på de dagliga mjölkturerna mot ersättning medtaga varor för deras behov, om transportbilen saknar tillstånd till yrkesmässig trafik.

Erfarenheten visar, att sådant tillstånd är ytterligt svårt att erhålla för de sålunda bildade föreningarna.

Det är dock ur förnuftsskäl svårt att finna en godtagbar motivering för att en särskilt auktoriserad lastbil skall äga prioritetsrätt på vissa ur godsmängdssynpunkt fullkomligt betydelselösa godstransporter framför en annan transportbil, som dagligen måste befara samma väg för utförandet av viktiga större transportuppgifter.

Med hänvisning till vad ovan anförts hemställes,

att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t ville anhålla om revision av kungl. förordningen av den 25 oktober 1940 om yrkesmässig automobiltrafik i syfte att undanröja de hinder som sagda förordning kan innebära emot ett rationellare ordnande av godstransporterna på landsbygden, i de avseenden som i motionen berörts.

Stockholm den 23 januari 1947.

Osc. Werner.

Gustaf Svensson
i Vä.

Arvid Jonsson
i Skedsbygd.

Axel Rubbestad.

Aron Gustafsson
i Lekåsa.

Sven J. Vigelsbo.

E. Pettersson
i Ersbacken.

Gunnar Hedlund.
