

## Nr 18.

### *Utlåtande i anledning av väckta motioner om undantag från tillämpningen av bestämmelserna om yrkesmässig automobiltrafik för transporter av sockerbeter och betmassa.*

Andra lagutskottet har till behandling förehått två inom riksdagen väckta, till lagutskott hänvisade motioner, nr 34 i första kammaren av herr *Persson, Ivar, m. fl.* samt nr 19 i andra kammaren av herr *Hansson i Skegrie m. fl.*

I motionerna, vilka äro likalydande, har hemställts, »att riksdagen måtte besluta att hos Kungl. Maj:t begära, att från tillämpningen av bestämmelserna om yrkesmässig automobiltrafik enligt kungl. förordningen den 25 oktober 1940 måtte, utöver vad som nu gäller beträffande transporter av mjölk, mejeriprodukter, ägg samt slaktdjur, även undantagas transport av sockerbeter och betmassa».

Beträffande de skäl, som anförts till stöd för denna hemställan, får utskottet hänvisa till motionerna.

Enligt 2 § förordningen den 25 oktober 1940 angående yrkesmässig automobiltrafik m. m. undantagas från bestämmelserna om yrkesmässig trafik transporter uteslutande av mjölk, mjölkprodukter eller ägg ävensom transporter uteslutande av slaktdjur till slakteri.

Vid flera tillfällen under 1930-talet var frågan huruvida transporter av mjölk, slaktdjur m. m. borde helt eller delvis undantagas från föreskrifterna rörande den yrkesmässiga trafiken föremål för stor uppmärksamhet från statsmakternas och berörda näringsorganisationers sida. Bestämmelser, varigenom transporter av mjölk, mjölkprodukter eller slaktdjur undantogs från föreskrifterna om yrkesmässig trafik, tillkommo första gången 1936.

De förslag, som vid olika tillfällen framkommit i syfte att undantaga vissa transporter av lantbrukets produkter från eljest gällande trafikbestämmelser, ha — särskilt såvitt angår transporter av mjölk — huvudsakligen föranletts av intresset att låta anordna dylika transporter utan hinder av de inskränkningar, som av olika skäl ansetts motiverade för varuförslingen med lastbilar i övrigt. Syftet med nu gällande undantagsbestämmelser för vissa av lantbrukets biltransporter har således ansetts vara att till gagn för såväl konsumenter som producenter söka underlätta omsättningen av de olika varuslagen mjölk, ägg och slaktdjur. Särskilt mjölk och mjölkprodukter ha syntes erfordra på en gång snabba och billiga transporter.

Redan vid *1933 års riksdag* framhölls i ett uttalande av andra lagutskottet behovet av en särställning för mjölktransporter. Vid *1935 års riksdag* hemställdes i två motioner 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 av slaktdjur och slakteriprodukter ej skulle erfordras särskilt tillstånd. I sitt utlåtande över motionen hemställde *andra lagutskottet* — under hänvisning till den då arbetande *1932 års trafikutredning* — att motionerna icke måtte föranleda någon riksdagens åtgärd. Hälften av utskottets ledamöter avgåvo emellertid reservation i ärendet och yrkade bifall till motionerna. Reservationen bifölls i båda kamrarna, varefter riksdagen avlät skrivelse i ämnet.

*1932 års trafikutredning* har i sitt betänkande med förslag till förordning angående allmän automobiltrafik behandlat frågan, huruvida transporter av vissa slags varor borde helt eller delvis undantagas från eljest gällande bestämmelser. Trafikutredningen fann emellertid icke anledning att helt undantaga mjölk- och slaktdjurstransporter från tillämpningen av bestämmelserna om yrkesmässig trafik. Däremot ansåg sig utredningen böra föreslå vissa lättnader för dylika transporter såväl vid behandlingen av ansökningar om tillstånd därtill som i fråga om trafikens bedrivande.

*1936 års trafiksakkunniga* förklarade rent allmänt, att undantag från de bestämmelser, som voro avsedda att gälla för den yrkesmässiga trafiken i gemen, borde beviljas endast därest och i den mån det erfordrades för åstadkommande av en ändamålsenlig transportorganisation. Ur denna synpunkt ansågo emellertid de sakkunniga de av *1932 års trafikutredning* föreslagna lättnaderna för vissa jordbrukstransporter icke tillräckligt motiverade. Statliga åtgärder till skydd för jordbruket eller andra näringsgrenar ansågo de sakkunniga icke böra vidtagas i sådant sammanhang som det ifrågavarande.

I proposition till *1936 års riksdag* med förslag till förordning om allmän automobiltrafik anförde föredragande departementschefen, att vad *1936 års trafiksakkunniga* anført visserligen syntes principiellt icke sakna fog. Med hänsyn till vad i ärendet förekommit borde dock de av *1932 års trafikutredning* ifrågasatta lättnaderna lämpligen böra komma till stånd.

Vid *1936 års riksdag* beaktades ifrågavarande spörsmål i flera motioner. I en av dessa framhölls, att det vore för jordbruket nödvändigt att få sina transporter av mjölk, slaktdjur m. m. ordnade utan fördyring genom reglerande bestämmelser. Sådana varor, som av jordbrukets utövare och av jordbrukets föreningar transporterades från och till mejerier, slakthus o. s. v., borde därför lämnas utanför regleringen av den yrkesmässiga trafiken. I vissa motioner ifrågasattes därjämte att de lättnader, som enligt propositionen skulle gälla för transport av mjölk och slaktdjur, även borde medges i fråga om transport av skogsprodukter från avverkningsplats samt av färsk fisk.

Andra lagutskottet hemställde i sitt utlåtande över propositionen och motionerna, att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om sådan ändring i motorfordonsförordningen, att »transporter uteslutande av mjölk eller produkter därav eller av slaktdjur eller av färsk fisk eller av skogsprodukter från avverkningsplats» måtte undantagas från tillämpningen av de särskilda bestämmelser, som gällde för den yrkesmässiga trafiken.

Av utskottets motivering för denna hemställan må följande här återgivas:

Under de senaste åren har inom jordbrukets område utförts ett omfattande organisationsarbete, vilket i vissa hänseenden skapat ändrade förutsättningar för såväl förädling som avsättning av jordbrukets produkter. Mejerirörelsen har sålunda erhållit allt större betydelse samtidigt som rörelsens centralisering till färre företag föranlett längre transportvägar. De höjda kvalitetskraven på mjölk och mjölkprodukter ha ökat behovet av att dessa varuslag snabbt förslas till mejeri eller konsument. Slakt av djur sker numera mindre ofta på den egna gården utan slaktdjuren transporteras till slakteri.

Dessa förändringar ha väsentligt underlättats av de genom automobiltrafikens snabba utveckling förbättrade kommunikationerna. Tillgången till autobiler för transport av skogsprodukter från avverkningsplats har vidare ökat möjligheterna för ett effektivt skogsbruk, och även fisket har erhållit förbättrade avsättningsmöjligheter, enär den färska fisken numera kan med bil snabbt föras till städer och andra konsumtionsorter.

Den nuvarande regleringen av den yrkesmässiga trafiken hindrar ett fullt utnyttjande av lastbilstransporternas fördelar. Den mindre näringsutövaren, vars rörelse icke är så stor att anskaffandet av en egen lastbil kan vara ekonomiskt lönande, är hänvisad till att för sina transporter anlita utövare av yrkesmässig trafik. Detta ställer sig i många fall kostsamt och obekvämt. Med den stränga tolkning av begreppet yrkesmässig trafik, som kommit till uttryck i åtskilliga uppmärksammade avgöranden av domstolarna, kräves tillstånd till sådan trafik även för det fall, att en förening av lantbrukare med föreningen tillhöriga bilar utför transporter mot ersättning för föreningens medlemmars räkning, samt jämväl för det fall, att en lantbrukare med sin bil transporterar varor mot ersättning åt någon eller några närboende lantbrukare. Det har visat sig svårt att erhålla tillstånd till transporter för lantbrukets räkning, och det vill synas, som om vissa länsstyrelser icke tagit tillräcklig hänsyn till jordbrukets säregna förhållanden utan ofta ogillat ansökningar av denna art under hänvisning till att det föreliggande trafikbehovet redan vore täckt.

Riksdagen ansåg emellertid att endast »transporter av mjölk eller produkter därav eller av slaktdjur» borde undantagas. I anledning av riksdagens beslut företogs genom kungörelse 1936 den ovan berörda ändringen i 1930 års motorfordonsförordning av innebörd att de särskilda bestämmelserna om yrkesmässig trafik icke skulle äga tillämpning, »där automobil användes för transport uteslutande av mjölk, mjölkprodukter eller slaktdjur».

Frågan om befogenheten av ifrågakvarande bestämmelser var sedan un-

der förarbetena till 1936 års trafikutrednings betänkande föremål för ytterligare utredning. För egen del ställde sig 1936 års trafikutredning avvissande till framkomna förslag såväl om bestämmelsernas slopande som om utvidgning av deras tillämpningsområde till att avse även transporter av skogsprodukter, fisk m. m. Däremot ansåg utredningen skäl föreligga för en viss jämkning av ifrågavarande undantagsbestämmelser, som bland annat skulle innebära en begränsning av mjölkkörningar från mejeri. Utredningens förslag härutinnan blev emellertid icke bifallet av statsmakterna utan i 1940 års biltrafikförordning bibehölls den år 1936 införda bestämmelsen om vissa fria transporter för jordbrukets ändamål.

Förutom de i gällande biltrafikförordning särskilt angivna transporterna för jordbrukets behov ha, till följd av under det andra världskriget rådande försörjningssvårigheter med drivmedel och gummi, även transporter av ved m. m., undantagits från eljest gällande bestämmelser om tillståndsgivning m. m. för yrkesmässig trafik. Förordning i ämnet utfärdades första gången den 19 juni 1942. Bestämmelserna härom ha emellertid numera upphört att gälla.

I proposition nr 115 till 1940 års riksdag framlades för riksdagens yttrande det förslag till förordning om yrkesmässig trafik, som nu är gällande. Propositionen behandlades av andra lagutskottet, som därvid hade att taga ställning till ett flertal motioner i ämnet, däribland motionen I: 159 och likalydande motionerna I: 27 och II: 58.

I motionen I: 159 föreslogs, att de föreslagna undantagsbestämmelserna måtte utvidgas till att gälla även transport av skogsprodukter från avverkningsplatsen.

I motionerna I: 27 och II: 58, vilka väckts före avlåtandet av propositionen, hemställdes att transport av sockerbetor och betmassa måtte likställas med transport av mjölk- och slaktdjur och sålunda få utföras utan särskilt tillstånd.

Över motionerna I: 27 och II: 58 lät utskottet i vederbörlig ordning inhämta utlåtanden från järnvägsstyrelsen och svenska järnvägsföreningen ävensom från länsstyrelserna i Kristianstads och Malmöhus län samt från Sveriges trafikbilägares riksorganisation och Sveriges betodlares centralförening u. p. a.

Järnvägsstyrelsen och Svenska järnvägsföreningen anförde i gemensamt yttrande bl. a. följande:

Järnvägarna och särskilt de enskilda järnvägar, vilka äro att betrakta som »betbanor», hava för bettrafiken anskaffat en stor godsvagnspark, lämpad just för varuslagen betor och betmassa. Ett betydande kapital har nedlagts i denna vagnanskaffning. Vidare hava godsvagnar moderniserats, bangårdar utvidgats, särskilda lastnings- och lossningsanordningar vidtagits och i övrigt förbättringar införts för att underlätta denna trafik, vilket allt dragit avsevärda kostnader. Samtidigt har den fortgående rationaliseringen

av sockerindustrien undan för undan ökat dagsavverkningen och påkallat tillförsel, per dag räknat, av med åren allt större myckenhet av betor. Rationaliseringen har förkortat betkampanjen, och därmed även förkortat den tid, under vilken »betbanornas» godsvagnpark helt utnyttjas, samtidigt som ökning av godsvagnparken framtingats, ehuru de för betor och betmassa avsedda godsvagnarna under normala trafikförhållanden få till stor del stå oanvända under tid av året, då betkampanj icke pågår. Denna, som vid råsockerindustriens tillkomst sträckte sig över minst 5 månader av året eller från oktober ena året till mars månad nästa år, har numera begränsats till 6 à 8 veckor under månaderna oktober, november och december. De ekonomiska betingelserna för järnvägarnas bettrafik hava härigenom ofrånkomligt undergått försämring.

Motionerna avse *privata lastbilar utan trafik tillstånd*. Man frågar sig, i vilken utsträckning lastbilar förekomma, vilka i saknad av trafik tillstånd icke deltaga i det allmänna varuutbytet, men däremot skulle kunna frigöras för bettrafiken. Under normala förhållanden torde härvid närmast vara att räkna med bilar, som forsla de under särskilda regler ställda varuslagen mjölk och slaktdjur, och som icke äro helt sysselsatta med dylik forsling. Vidare torde nu ifrågakomma bilar, som företagare använda i egen rörelse, utan att dock kunna bereda dem full sysselsättning. Det torde emellertid få anses ligga i sakens natur, ehuru närmare utredning därom icke kan åstadkommas, att privata lastbilar utan trafik tillstånd och utan full sysselsättning i ägarens egen rörelse icke kunna vara synnerligen talrika. I varje fall äro vi förvissade om, att dessa privata lastbilar utan trafik tillstånd icke förmå lösa sockerbetstransportproblemet. Bettrafiken innebär nämligen framförande till sockerfabriker av *över 1 miljon ton betor* och bortförande från fabriker av *över en halv miljon ton betmassa*.

Motionerna anses emellertid icke böra bedömas med hänsyn enbart till vad ett bifall skulle betyda med *nu* tillgänglig lastbilpark, som saknar trafik tillstånd, utan i stället med hänsyn till den utveckling å lastbilsmarknaden, som ett bifall till motionerna kan väntas skapa. Härvid måste vi påkalla utskottets särskilda uppmärksamhet därpå, att ifrågasatt frigivande av transporter av betor och betmassa måste befaras medföra en nu icke överskådbar ökning av antalet lastbilar utan trafik tillstånd. Firmor och enskilda, som nu ha begränsat behov av lastbil för egna transporter och därför hittills icke förvärvat egen bil, utan anförtrott sina transporter åt den yrkesmässiga bilrörelsen, skulle inför möjligheten att under en del av året få utan tillstånd åtaga sig transporter av betor och betmassa stimuleras till att förvärva egen lastbil. Sålunda uppkommande efterfrågan på lastbilar kan förväntas föranleda, att innehavare av fjärrtrafikbilar söka avyttra äldre och begagnade bilar för att erhålla mera ekonomiska eller tjänliga biltyper. Därigenom skulle en särskild lastbilpark för närtrafiken skapas, vilken måste söka sin anpart å transportmarknaden. Den torde härvid bliva hänvisad till att tillämpa en lägre taxa än de bilar, som äro upplåtna för yrkesmässig trafik, vilket skulle vålla rubbningar i nämnda lastbilstrafik. Då bettrafiken, såsom redan sagts, numera är begränsad till omkring 2 månader av året, skulle innehavarna av lastbilar utan trafik tillstånd snart finna sig icke kunna ernå nödig försörjning enbart genom att forsla betor och betmassa. Yrkanden torde därför snart framkomma om rätt att utan trafik tillstånd forsla även andra produkter inom jordbruksnäringen än betor och betmassa och härvid närmast lantbruksprodukter av olika slag och gödning.

Ett bifall till motionerna befaras sålunda i fortsättningen bringa stor oreda på transportmarknaden och för lastbiltrafiken skapa ett tillstånd, som motorfordonsförordningen just avsett att förhindra. Därest transportererna med lastbil av betor och betmassa i stället allttjämt hänföras till yrkesmässig trafik, få myndigheterna möjlighet att pröva behovet i varje särskilt fall och att i fråga om tid och transportslag begränsa tillståndet till vad som kan anses skäligt och nödigt med hänsyn till i trafiken befintliga länstrafikbilar.

Järnvägsstyrelsen och järnvägsföreningen hemställde, under hänvisning till bl. a. ovannämnda omständigheter, att motionerna måtte av utskottet avstyrkas.

*Länsstyrelsen i Kristianstads län* anförde:

Under de senare åren hava i en del fall av betodlare och betodlareföreningar framförts klagomål rörande svårigheterna att få utfört transporter av sockerbetor till sockerfabrikerna på grund därav, att trafiklastbilarna under betkampanjen ofta visat sig otillräckliga för att tillgodose behovet. Sådana klagomål hava huvudsakligen förmärkts i länets södra delar — Ingelstads och Järrestads härader. Anledningen härtill torde i viss mån vara att söka i den rationalisering av jordbruket, som de senare åren skett, och som haft till följd, att antalet draghästar avsevärt minskats och ersatts av traktorer. Länsstyrelsen har i ett par fall sökt avhjälpa klagomålen genom att bevilja tillstånd till länstrafik för befordran endast under betkampanjen av enbart betor och betmassa. En dylik differentierad tillståndsgivning har dock i ett par fall föranlett vissa missförhållanden. Dessa begränsade tillstånd fresta lätt till överträdelser och i de allra flesta fall har tillståndshavaren efter någon tid inkommit med ansökan om tillstånd att få idka godstrafik utan några inskränkningar under framhållande av, att trafikföretaget eljest ej ekonomiskt kunde bära sig.

För flera trafikbilägare inom länet utgöra transportererna av betor och betmassa en icke oväsentlig del av deras trafikinkomster, varför ett bifall till motionerna för många kunde medföra intrång i deras försörjningsmöjligheter. Jämväl för järnvägarna skulle ett dylikt frigivande av bettransporterna komma att inom vissa områden bliva kännbart. Länsstyrelsen hyser med hänsyn härtill stor tvekan rörande lämpligheten av det i motionerna väckta förslaget.

*Länsstyrelsen i Malmöhus län* uttalade, att länsstyrelsen erfarit, att odlare av betor å mindre areal hos betodlareföreningen framfört klagomål över svårighet att få betorna transporterade under sista betkampanjen.

Länsstyrelsen fortfor: Bilåkarna göra gällande, att anledningen härtill varit antingen ovillighet att erlägga den för transporten begärda ersättningen eller dröjsmål med beställning av automobil till en tidpunkt, då av sockerfabrikerna fastställd plan för betleverans icke stått att ändra. Enligt vad länsstyrelsen förspott har betleveransen under senaste kampanjen försiggått utan olägenhet för sockerfabrikerna, varför det finnes anledning antaga, att de, som framfört klagomål, kunnat anskaffa transportörer, även om de närmast boende bilåkarna icke kunnat åtaga sig transportererna. Länsstyrelsen förmenar därför, att verkligt behov för den föreslagna lagändringen icke förefinnes.

*Sveriges trafikbilägares riksorganisation* remitterade motionerna till *Svenska lasttrafikbilägareförbundet*, som, för att erhålla en klar bild över tillgången på transportmateriel även för det ändamål motionerna närmast avsåge, *dels* infortrade yttranden från länsföreningarna i de egentliga bet-distrikten, eller Kalmar, Blekinge, Kristanstads och Malmöhus län, *dels* ock lämnade även övriga länsföreningar tillfälle till yttranden.

Här följer ett kort referat av några av de till förbundet inkomna yttrandena:

*Kalmar läns lasttrafikbilägareförening:*

För Kalmar läns vidkommande ha inga som helst svårigheter förekommit att få sockerbetstransporterna utförda, änskönt avverkningskampanjen sker med starkt forcerat tempo. Den yrkesmässiga lastbilsparken räcker mer än väl till. I stället kunna vi med fakta som grund påpeka att alla lastbilar, vilka vid tiden för sockerbetskampanjen stå utan sysselsättning, icke på långt när kunna beredas sysselsättning. — Antalet beviljade trafikrättigheter är så pass rikligt tilltaget, att de kunna fylla även betydligt starkare och långvarigare säsongtrafik än vad sockerbetstransporterna i verkligheten påfordra. Sockerbetstransporterna pågå nämligen endast en kortare tid, 6—8 veckor, enligt motionärernas egen uppgift.

Den klagan, motionärerna säga sig ha sport däröver att betodlarna icke skulle få transporterna utförda på de dagar, uppgjord leveransplan förutsätter, är, enligt vår erfarenhet, totalt grundlös och utmynnär i stället blott uti ett försök att få även detta jordbruksalster — liksom förhållandet är med mjölk- och slaktdjurstransporterna — fria från den yrkesmässiga trafikens bestämmelser för att därigenom kunna pressa ned frakterna till det orimliga. — Att även andra privata lastbilägare gärna åtaga sig transporter, utöver sina egna, är en sanning, men motionärerna ha noga aktat sig att tala om de vådor en utökning av de s. k. fria transporterna i verkligheten innebär. I Kalmar län förekommer intet fall då den yrkesmässiga trafiken avsaft sig beställning av sockerbetskörning. Slutligen påpekade motionärerna, vilken betydelse deras förslag innebär för betmassans returtransporter från fabriken till odlarna. Dessa returfrakter utföras emellertid, åtminstone i Kalmar län, samtidigt med bettransporterna i det att lastbilarna vid återfärden från fabriken taga betmassan som återlass till odlarna.

*Blekinge läns trafikbilägareförening:*

Här vidtalar sockerfabriken någon åkare, som är känd för punktlighet, att åtaga sig transporter av sockerbeterna från ett visst område, t. ex. en socken, till ett överenskommet pris per ton för hela kampanjen. Någon tid före transporternas början tillsänder fabriken åkaren en s. k. transportplan, vilken upptager transportdagar och det antal ton betor per dag, resp. lantbrukare få lämna. Så snart åkaren studerat planen överväger han om det låter sig göra att klara körningen med egna vagnar. Eljest har åkaren tid på sig att anmoda annan kollega om biträde med transporterna.

Betmassan tages vanligen i retur.

*Kristianstads läns lasttrafikbilägareförening:*

Den yrkesmässiga trafikutövaren har redan med frigivningen av transporterna av mjölk och slaktdjur gjort idel ofördelaktiga erfarenheter. Åt-

skilliga myndigheter dela dessa erfarenheter. — För trafikutövaren är det sålunda viktigt, att hellre än en ytterligare utvidgning av de för transport tillståndsfria varuslagen yrka på frigivningsbestämmelsernas avskaffande.

*Malmöhus läns trafikbilägareförening:*

I motorfordonsförordningen lämnas i §§ 23—29 särskilda föreskrifter om yrkesmässig automobiltrafik. Tack vare dessa särskilda bestämmelser har såväl den yrkesmässiga trafiken som sådan som dess utövare kunnat kontrolleras och en god ordning uppnåtts. Vi torde icke behöva återfalla på de tråkiga förhållanden, som voro rådande innan motorfordonsförordningen i denna del fått sin nuvarande utformning.

Den yrkesmässiga trafiken stod lågt i kurs, beroende såväl på dåligt fordonsmateriel som på en hel del yrkesutövares osunda affärsmetoder.

Det har visat sig, att så snart mjölkkörning och transporter av slaktdjur frigetts en mängd ytterligare lastbilar insatts i trafik. Det visade sig nämligen, att när en trafikchaufför utbytte sin gamla bil mot en ny, övertogs ofta den gamla bilen av någon person, som ägnade sig åt mjölk- och slaktdjurskörning med den äldre enligt den yrkesmässiga trafikutövares uppfattning förbrukade bilen. Det må jämväl påpekas, att vi konstaterat, att de fria mjölktransporterna och slaktdjurskörningarna inbjudit till annan icke laglig körning, något som ligger i sakens natur. Det är ju t. ex. icke lätt att skilja på slaktdjur eller livdjur.

Det torde få anses ofrånkomligt, att ju mera transporter som frigivas, ju mera osund konkurrens och bristande garantier för en perfekt yrkesmässig trafik.

Framhållas må, huru noga en trafikchaufför numera är med att hålla sin vagn i fullgott skick. Vidare besitter en trafikchaufför obestriddligen en yrkesskicklighet, som för trafiksäkerheten är av stor betydelse.

Förbundet hemställde, att riksorganisationen ville i sitt yttrande, under hänvisning till bl. a. de skäl, som ovan anförts, med skärpa avstyrka den i motionerna avsedda ytterligare frigivning från för den yrkesmässiga trafiken gällande bestämmelser beträffande transporter av sockerbeter och betmassa.

*Sveriges betodlars centralförening* tillstyrkte på det livligaste, att rikslagen måtte besluta sådan ändring i motorfordonsförordningen att transport av sockerbeter och betmassa måtte likställas med transport av mjölk och slaktdjur och sålunda få utföras utan särskilt tillstånd. I motionen påtalade olägenheter hade gjort sig i högsta grad kännbara, och föreningen ansåg därför, att sockerbetsodlingens intressen ovillkorligen krävde den ifrågasatta lättningen.

I sitt *utlåtande nr 27* över propositionen och de i samband därmed behandlade motionerna uttalade *andra lagutskottet* bl. a. följande:

Vid bedömande av frågan om behovet av ytterligare undantagsbestämmelser utöver vad Kungl. Maj:ts förslag innebär må till en början erinras om den befogenhet, som enligt 22 § 3 mom. i förslaget är avsedd att tillkomma länsstyrelse. Enligt detta stadgande äger länsstyrelse, därest det för tillgodoseende av tillfälligt behov av godstrafik inom visst område erfordras,



medgiva, att automobil må, utan hinder av vad eljest är stadgat om skyldighet att efter avslutad körning återföra automobil till stationsorten, under viss tid eller vid visst tillfälle användas inom sådant område. Beslut varom nu är fråga ankommer på länsstyrelsen i det län, varest automobilens stationsort är belägen, eller, om bilen är avsedd att användas i annat län, på länsstyrelserna i de båda länen gemensamt.

Avsikten med detta stadgande — vilket i motsvarande mån gäller även persontrafik — är bland annat, att, därest ett tillfälligt stegrat trafikbehov inom ett visst område kan tillgodoses genom ett överskott av bilar inom angränsande eller närliggande områden, medgiva möjlighet att temporärt överflytta detta överskott till det område, där behovet av ytterligare trafikmedel gör sig gällande. Såvitt särskilt lastbilstrafiken angår har man åsyftat bland annat att exempelvis vid timmerdrivningar, vägarbeten och större byggnadsarbeten kunna till arbetsplatsen flytta överskott av bilar från angränsande trakter utan att under arbets säsongen återföra dem till stationsorten.

Vidare må erinras, att enligt 12 § i Kungl. Maj:ts förslag bör, därest förhållandena därtill föranleda, trafiktillstånd begränsas att omfatta vissa slag av transporter eller viss kortare tid. Även detta stadgande avser att möjliggöra tillgodoseende av tillfälliga eller speciella trafikbehov utan intrång på den yrkesmässiga trafiken i övrigt och torde bliva att tillämpa bland annat i sådana fall, då tillstånd befinner sig erforderligt under en begränsad säsong eller för vissa specialtransporter.

Slutligen må erinras, att enligt 2 § andra stycket äger, därest beträffande viss yrkesmässig trafik undantag i särskilt hänseende från förordningen visats vara påkallat, Konungen eller den myndighet, Konungen därtill förordnar, meddela bestämmelser härom.

Vad därefter innehållet av de särskilda motionerna angår, må med avseende å till en början *motionen I: 159* erinras, att frågan, huruvida särskilda bestämmelser böra meddelas för underlättande av transporter av skogsprodukter, under senare år upprepade gånger dryftats. Närmare redogöres härför i trafikutredningens betänkande s. 101—103, vartill i detta sammanhang må hänvisas.

Av samma betänkande framgår (s. 108), hurusom med anledning av en av trafikutredningen till överståthållarämbetet och länsstyrelserna gjord förfrågan endast en länsstyrelse — i Norrbottens län — synes hava uttryckligen förordat sådant undantag.

Av vad ovan anförts framgår, hurusom uppkommande behov av att under en viss säsong eller eljest tillfälligt öka tillgången på lastautomobiler inom ett visst område kan inom ramen av de av Kungl. Maj:t föreslagna bestämmelserna tillgodoses såväl genom överflyttning av bilar från annat område som genom särskilda trafiktillstånd, avseende det slag av transporter, varom för tillfället är fråga. Att från bestämmelserna om yrkesmässig trafik helt undantaga transporter av skogsprodukter torde otvivelaktigt i många fall allvarligt hota de yrkesmässiga trafikutövarnas ekonomi, som ofta nog torde till väsentlig del vara baserad på tillgång till dylika transporter. Betecknande är i detta avseende ett i trafikutredningens betänkande (s. 108) anfört yttrande av länsstyrelsen i Gävleborgs län, vari framhålles, att ett frigivande av skogstransporterna från tillståndsprovningen åtminstone under de i länet rådande förhållandena borde leda till ett övervägande av tillståndsprovningens fullständiga upphävande. Även länsstyrelsen i Västernorrlands län anser, att ett undantagande av skogs-

produkter utan tvivel skulle ställa en mycket betydande del av godstransporterna inom länet utom behovsprövningen.

På grund av ovan anförda förhållanden har utskottet funnit erfarenhet böra till en början avvaktas angående verkningarna av de av Kungl. Maj:t i förevarande avseende föreslagna bestämmelserna, och i överensstämmelse härmed har utskottet ej heller ansett motionen I: 159 böra för närvarande föranleda någon riksdagens åtgärd.

Vad ovan anförts beträffande det ifrågasatta undantagandet av skogsprodukter torde i allt väsentligt kunna återopas även beträffande det i *motionerna I: 27* och *II: 58* väckta förslaget, att transport av sockerbetor och betmassa måtte undantagas från bestämmelserna om yrkesmässig trafik. Erinras må, att järnvägsstyrelsen, svenska järnvägsföreningen, länsstyrelsen i Malmöhus län och Sveriges trafikbilägares riksorganisation avstyrkt bifall till motionerna, varjämte länsstyrelsen i Kristianstads län förklarar sig hysa stor tvekan rörande lämpligheten av det i motionerna väckta förslaget. Å andra sidan har Sveriges betodlares centralförening tillstyrkt bifall till motionerna.

Utskottet förutsätter emellertid, att vederbörande myndigheter utnyttja de befogenheter, som enligt ovan anförda stadganden tillkomma dem för att tillgodose näringslivets behov i omförmälda hänseende liksom också att biltrafiknämnden, i den mån kompletterande bestämmelser för samma ändamål kunna visa sig erforderliga, därom gör framställning till Kungl. Maj:t. Om det i rådande krissituation skulle visa sig erforderligt att redan före ikraftträdandet av den i propositionen föreslagna förordningen äga tillgång till bestämmelser med det i sistnämnda motioner angivna syftet, bör det ankomma på Kungl. Maj:t att meddela dylika.

Under hänvisning till vad utskottet sålunda anført hemställde utskottet, att de ovan berörda motionerna icke måtte föranleda någon riksdagens åtgärd. Vad utskottet hemställt bifölls av riksdagen.

*Utskottet.* Som i motionerna påpekats torde under den kortvariga men intensiva betkampanjen svårighet ofta föreligga för betodlarna att på grund av brist på transportmedel få sina transporter av betor och betmassa verkställda enligt den uppgjorda leveransplanen. Enligt gällande lagstiftning har betodlaren att antingen med eget transportmedel utföra dylika transporter eller att vända sig till någon, som äger rätt att utöva yrkesmässig automobiltrafik. Det är honom således betaget att i nu angivna hänseende anlita exempelvis den, som brukar ombesörja hans mjölktransporter. Fordon, som användas för transporter av sistnämnda slag, torde ofta vara disponibla även för transporter av betor och betmassa. Enligt utskottets mening kan det ej anses tillfredsställande, att lagstiftningen lägger hinder i vägen för ett rationellt utnyttjande av de fordon, som allenast en liten del av dagen användas för transporter av mjölk och mjölkprodukter. Därest dessa fordon kunde komma till användning i betkampanjen, torde en väsentlig lättnad inträda för betodlarna vad beträffar de i motionerna påtalade olägenheterna. Även det fordon, som en lantbrukare själv äger, bör

enligt utskottets mening kunna fritt få begagnas för transporter av betor och betmassa för andra lantbrukares räkning. De möjligheter till särskilda tillstånd, som redan gällande lagstiftning erbjuder, kunna emellertid ej anses vara tillfyllest.

För förverkligandet av ovan angivna önskemål är en ändring i förordningen om yrkesmässig automobiltrafik nödvändig. Utskottet är av den uppfattningen att en sådan ändring ej skulle äventyra de syften, som upp bära lagstiftningen på förevarande område.

Utskottet får alltså hemställa,

att riksdagen i anledning av förevarande motioner I: 34 och II: 19 måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t ville från tillämpningen av bestämmelserna om yrkesmässig trafik enligt förenämnda förordning den 25 oktober 1940 undantaga även transporter av sockerbetor och betmassa.

Stockholm den 6 mars 1951.

På andra lagutskottets vägnar:

DAVID NORMAN.

---

*Vid detta ärendes behandling ha närvarit*

från första kammaren: herrar Norman, Forslund, Hallagård, Sten, Sunne, Nils Elowsson, Isaksson och Bengtson;

från andra kammaren: herr Hellbacken, fruarna Nordgren, Johansson i Norrköping\*, herrar Nilsson i Göteborg, Hagård, fröken Höjer\*, herrar Carlsson i Bakeröd och Wiklund i Stockholm\*.

\* Ej närvarande vid utlåtandets justering.

---

#### **Reservation**

av herrar *Norman, Forslund, Nils Elowsson, Hellbacken, fru Nordgren* och herr *Nilsson* i Göteborg, vilka

a) ansett att utskottets utlåtande bort erhålla följande lydelse:

Som av ovanstående redogörelse framgår har utskottet tidigare haft anledning att taga ställning till frågan, huruvida transporter av betor och betmassa böra undantas från tillämpning av bestämmelserna om yrkesmäs-

sig trafik. Utskottet uttalade sålunda vid 1940 års riksdag bl. a. — efter att hava påpekat, att flertalet hörda myndigheter och organisationer ställt sig avvisande till en utvidgning av undantagsbestämmelsen i 2 § förevarande förordning den 25 oktober 1940 att avse även transporter av betor och betmassa — att utskottet förutsatte, att vederbörande myndigheter utnyttjade de befogenheter, som enligt förordningen tillkommo dem för att tillgodose näringslivets behov i ifrågavarande hänseende. De skäl, som utskottet då ansåg föreligga mot ett frigivande av ifrågavarande transporter, torde enligt utskottets mening alltjämt i huvudsak äga giltighet. Utskottet kan alltså ej heller nu förorda, att transporter av betor och betmassa ställas utanför den yrkesmässiga trafiken. I detta sammanhang vill utskottet emellertid ånyo påpeka, att förordningen redan i sin gällande lydelse erbjuder vissa möjligheter till ett bemästrande av de svårigheter, som i motionerna påtalats (se ovan s. 9); trafiktillstånd kan exempelvis meddelas att gälla allenast vissa slag av transporter eller viss kortare tid. Enligt vad utskottet från statens biltrafiknämnd inhämtat ha sådana tillstånd, avseende här avsedda transporter, också meddelats, då behov visats föreligga;

samt b), under åberopande av vad sålunda anförts, hemställa,

att förevarande motioner I: 34 och II: 19 icke måtte föranleda någon riksdagens åtgärd.