

Nr 55

Utlåtande i anledning av väckta motioner om vissa undantag från bestämmelserna angående yrkesmässig automobiltrafik.

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

1) de likalydande motionerna nr 73 i första kammaren av herr *Johansson, Robert*, och herr *Jonasson* samt nr 159 i andra kammaren av herrar *Elmwall* och *Svensson* i Vä, samt

2) de likalydande motionerna nr 129 i första kammaren av herr *Olsson, Ernst, m. fl.* och nr 158 i andra kammaren av herr *Johnsson* i Skoglösa *m. fl.*

I *motionerna I: 73* och *II: 159* hemställes, »att riksdagen måtte besluta att hos Kungl. Maj:t begära sådan ändring av förordningen angående yrkesmässig automobiltrafik, att från tillämpningen av bestämmelserna om yrkesmässig trafik undantages transporter inom skogsbruket som av jordbrukare eller maskinhållare mot ersättning utföres med jordbrukstraktorer eller dragbilar».

I *motionerna I: 129* och *II: 158* hemställes, »att riksdagen hos Kungl. Maj:t måtte hemställa om sådan ändring av förordningen angående yrkesmässig automobiltrafik m. m., att från bestämmelserna i densamma må undantagas jämväl transporter av fabrikspotatis till fabrik och avfall av nämnda produkt i enlighet med vad i motionen har anförts».

Beträffande de skäl motionärerna åberopat till stöd för sina yrkanden får utskottet, i den mån redogörelse därför icke lämnas i det följande, hänvisa till *motionerna II: 159* och *I: 129*.

Över *motionerna I: 129* och *II: 158* har utskottet i den ordning 46 § riksdagsordningen föreskriver inhämtat yttrande från statens biltrafiknämnd och länsstyrelsen i Kristianstads län. Utskottet har därjämte berett Svenska lasttrafikbilägareförbundet tillfälle att avgiva yttrande över dessa motioner. Länsstyrelsen i Kristianstads län har vid sitt yttrande fogat yttranden från Kristianstads läns hushållningssällskap och Kristianstads läns åkeriförening.

Gällande bestämmelser

Grunden till våra första bestämmelser om yrkesmässig biltrafik — vilka intogs i 1906 års förordning om biltrafik — var enligt motiveringen till bestämmelserna, att allmänheten, till vilken befordringsmedel utbjöds, kunde

äga anspråk på att lämpligheten såväl av befodringsmedlet 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 utvecklades, fann man behov av att reglera också förhållandet mellan de olika trafikmedlen och mellan olika trafikföretag. Denna trafikmässiga behovsprövning är nu det centrala i regleringen av den yrkesmässiga biltrafiken. Gällande bestämmelser om denna trafik återfinnes i *förordningen den 25 oktober 1940 om yrkesmässig automobiltrafik m. m.*

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 § undantages dock från bestämmelserna om yrkesmässig trafik, förutom transporter med ambulansbil, moped och bärgningsbil under vissa förutsättningar, jämväl vissa jordbrukstransporter, nämligen transporter uteslutande av mjölk, mjölkprodukter, ägg, sockerbeter eller betmassa ävensom transporter uteslutande av slaktdjur till slakteri. Bestämmelser om undantagande i särskilt hänseende av viss yrkesmässig trafik från förordningen kan 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 skall 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 § 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 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 är.

Mot bestämmelserna 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 maximavgifter, men kan i vissa fall i fråga om linjetrafik ersättas med fasta avgifter (29 §).

Historik

I proposition nr 115 till 1940 års riksdag framlades för riksdagens yttrande det förslag till förordning om yrkesmässig automobiltrafik, som alltjämt i huvudsakliga delar är gällande. Såsom undantag från bestämmelserna upptog förslaget, såvitt gällde jordbrukstransporter, transporter uteslutande av mjölk, mjölkprodukter eller ägg ävensom transporter av slaktdjur till slakteri. Propositionen behandlades av andra lagutskottet, som därvid hade att taga ställning till ett flertal motioner i ämnet, däribland motionen I: 159 och de likalydande motionerna I: 27 och II: 58.

I motionen I: 159 hemställdes, 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 sockerbeter och betmassa måtte likställas med transport av mjölk och slaktdjur och sålunda få utföras utan särskilt tillstånd.

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

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. — — —

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) anført yttrande av länsstyrelsen i Gävleborgs län, vari framhålls, att ett frigivande av skogstransporterna från tillståndsprövningen åtminstone under de i länet rådande förhållandena borde leda till ett övervägande av tillståndsprövningens fullständiga upphävande. Även länsstyrelsen i Västernorrlands län anser, att ett undantagande av skogsprodukter 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 de i *motionerna I: 27* och *II: 58* väckta förslaget, att transport av sockerbeter och betmassa måtte undantagas från bestämmelserna om yrkesmässig trafik.

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.

Vid 1951 års riksdag väcktes *motioner*, i vilka ånyo hemställdes, att från tillämpningen av biltrafikförordningen måtte, utöver vad som då gällde beträffande transporter av mjölk, mjölkprodukter, ägg och slaktdjur, även undantagas transport av sockerbeter och betmassa.

Andra lagutskottet anförde i sitt av riksdagen godkända utlåtande, nr 18:

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 uppbara lagstiftningen på förevarande område.

Under återopande av vad utskottet anfört hemställde *riksdagen* i skrivelse till Kungl. Maj:t att från tillämpningen av bestämmelserna om yrkesmässig trafik skulle undantagas även transporter av sockerbeter och betmassa.

Den 1 juni 1951 utfärdade Kungl. Maj:t förordning om ändring i biltrafikförordningen i enlighet med riksdagens hemställan (SFS 307/1951).

Inom *arbetsmarknadsstyrelsen* verkställdes i början av 1950-talet en *utredning om skogsbrukets arbetsmarknad*. Utredningen hade till uppgift att söka finna vägar till en tryggad arbetskraftsförsörjning för skogsbruket och en jämn sysselsättning för skogsarbetarna. Den hade under sitt arbete vid flera tillfällen blivit anmodad vidtaga åtgärder för att underlätta utnyttjandet av jordbrukstraktorer m. fl. dragfordon inom skogsbruket.

Utredningen framhöll i en den 1 augusti 1952 dagtecknad promemoria, att antalet traktorer i Sverige på senare tid starkt ökats, samtidigt som hästbeståndet minskats. Sålunda 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 samhällsekonomisk 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 trafikillstånd 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 konjunkturnedgång. 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 trafikillstånd 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 ifrågavarande bestämmelser. Utredningen föreslår därför att bestämmelserna om trafikillstånd och deras tillämpning utan dröjsmål måtte upptagas till omprövning.

I utlåtande över arbetsmarknadsstyrelsens framställning framhöll *statens biltrafiknämnd* bl. a. att yrkeslastbilarnas transporter av virke på korta avstånd i de skogrika delarna av landet hade en förhållandevis stor omfattning. Om innehavare av jordbrukstraktorer finge ett generellt medgivande att yrkesmässigt utföra virkestransporter, måste man enligt nämndens uppfattning därför räkna med ett betydande bortfall av transportuppdrag för den yrkesmässiga lastbilstrafiken inom dessa områden. Mot dessa verkningar hade man att väga de skäl, som talade för att jordbrukarna i görlig mån fick utnyttja sina traktorer. Sedan traktorn numera i stor utsträckning ersatt hästen som dragare, tedde det sig rimligt och naturligt att de jordbrukare, som på detta sätt rationaliserat sitt arbete, skulle ha möjlighet att åtaga sig traktorkörning i sådana fall, då de tidigare använt häst. Vid övervägandet av dessa synpunkter hade biltrafiknämnden kommit till den slutsatsen, att större frihet borde beredas de traktorägande jordbrukarna att utan hinder av 1940 års förordnings bestämmelser om behovsprövning med sina traktorer jämte tillkopplade släpfordon få utföra yrkesmässiga transporter av virke. En förutsättning för denna liberalisering av bestämmelserna ansåg emellertid bil-

trafiknämnden vara, att de föreskrifter för tryggande av trafiksäkerheten och ansvarigheten vid trafikutö vandet, som gällde för den yrkesmässiga biltrafiken, även kom att avse yrkesmässig trafik med traktortåg samt att frågan om beskattningen av fordonen löstes på sådant sätt, att likställighet med den yrkesmässiga lastbilstrafiken i detta avseende uppnåddes.

Näringslivets trafikdelegation hemställde i skrivelse den 31 december 1952 till chefen för kommunikationsdepartementet, 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 1953 års riksdag interPELLERADES 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 statsrådet Andersson efter att ha redogjort för biltrafiknämndens ovan nämnda utlåtande:

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 myndigande 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.

Vid samma års riksdag väcktes sex motioner, i vilka yrkades sådan ändring av biltrafikförordningen, att möjlighet skapades för jordbrukare och maskinhållare att utan särskilt tillstånd mot ersättning ombesörja skogskörslor med jordbrukstraktorer och andra dragfordon. I två motioner hemställdes därjämte om en allmän översyn av biltrafikförordningen.

Andra lagutskottet anförde i sitt av riksdagen godkända utlåtande, nr 15:

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 maskin-

hållare 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.

Enligt Kungl. Maj:ts bemyndigande den 5 juni 1953 tillkallades särskilda sakkunniga för att verkställa en översyn av riktlinjerna för den statliga trafikpolitiken. De sakkunniga har antagit namnet *1953 års trafikutredning*. I direktiven för utredningen heter det bl. a.:

Från flera håll har därvid kritik riktats mot formerna för regleringen av den yrkesmässiga biltrafiken. — — —

Sedan 1940 års förordning trädde i kraft har situationen på transportmarknaden i landet undergått vissa icke oväsentliga förändringar, vilka synes ge anledning att nu företaga en omprövning av den statliga trafikpolitiken.

Utvecklingen kännetecknas bl. a. av en stark ökning av antalet person- och lastbilar i icke yrkesmässig trafik. Därjämte har i samband med jordbruksrationaliseringen tillkommit ett stort antal traktorer som i viss utsträckning kan användas även för vägtransporter. Den förbättring av landets transportförsörjning som härigenom uppstått, är en omständighet, som icke bör förbises när det gäller att bedöma i vilken utsträckning behov föreligger att genom konkurrensskydd åt den yrkesmässiga biltrafiken trygga tillgången på transportmedel i landets olika delar. Yrkanden har också — — — framställts från olika håll om uppmjukning av regleringsbestämmelserna för den yrkesmässiga trafiken.

Riksförbundet landsbygdens folk har i skrivelser 1955, 1956 och 1957 till kommunikationsdepartementet hemställt om en snar förenkling av de nuvarande bestämmelserna angående jordbrukstraktorer användning för skogstransporter.

Motionerna

I *motionerna I: 73* och *II: 159* anföres bl. a.:

Det är i hög grad otillfredsställande att det stora och dyrbara traktorbeståndet inom lantbruket inte på ett smidigare sätt än för närvarande kan bättre utnyttjas. För många brukare av mindre gårdar är uppenbart en traktor en investering av en storleksordning, som förutsätter en betydande användning utanför den egna eller arrenderade gården för att över huvud taget vara försvarbar ur privatekonomisk synpunkt. Traditionellt har körslor med häst varit en betydelsefull inkomstkälla för en stor del av jordbrukarkåren. Det måste anses orimligt att samma kategori med mekaniseringen

av lantbruket skall avstängas från inkomstmöjligheter, som tidigare kommit den till del.

Den begränsning av användningen av jordbrukets traktorer, som gällande förordning innebär, medför följaktligen betydande privatekonomiska nackdelar för en stor och talrik företagargrupp och dessutom en misshushållning med kapital och arbetskraft, som nationalekonomiskt måste anses oförsvarlig.

I *motionerna I: 129* och *II: 158* framhålles bl. a.:

Den sammanslagning och rationalisering av stärkelsefabriker och brännerier, som under de senaste åren påbörjats och fortfarande pågår, har för odlarna av fabrikspotatisen medfört väsentligt ökade transportproblem. Tidigare kunde fabrikspotatisen levereras till en närbelägen fabrik med användande av häst- eller traktorfordon. Genom sammanslagning av fabriker till större enheter har odlarna i allmänhet fått så stora avstånd till leveransorten, att transporter numera i allt större utsträckning måste ske med lastbilar.

Då tiden för leveranser av potatis till fabriker i stort sammanfaller med tiden för transporter av sockerbetor och hämtning av betmassa vid sockerbruken, uppstår många gånger svårigheter att kunna fullfölja dessa leveranser. — — —

En åtgärd som avsevärt kunde medverka till bemästrande av dessa svårigheter skulle vara, att från tillämpningen av bestämmelserna om yrkesmässig automobiltrafik undantages transporter av fabrikspotatis.

Remissyttrandena

Motionerna I: 129 och *II: 158*

Av remissinstanserna ställer sig länsstyrelsen i Kristianstads län positiv till det i *motionerna* framlagda förslaget, medan statens biltrafiknämnd har en närmast negativ inställning och Svenska lasttrafikbilägareförbundet direkt avstyrker bifall till *motionerna*.

Statens biltrafiknämnd förklarar inledningsvis:

Biltrafiknämnden är införstådd med att särskilda åtgärder kunna finnas påkallade för att lösa de problem, som stärkelse- och bränneriindustriens omdaning kan föranleda. Det är angeläget, att rådande system med särskilda tillstånd för utförande av yrkesmässig lastbilstrafik icke lägger hinder i vägen för ett rationellt ordnande av de för dessa industrier erforderliga lastbilst transporter. Därest det visar sig, att den tillgängliga lastbilstransportapparaten icke kan genom åtgärder inom ramen för yrkestrafikförordningen uppbibras till för ändamålet erforderlig storlek, synes dävid särskilda åtgärder böra vidtagas.

Nämnden konstaterar därefter, att några fasta hållpunkter icke föreligger för bedömande, huruvida den för ändamålet tillgängliga transportapparaten är tillräcklig eller ej. Av en inom nämnden företagen sammanställning av den tillgängliga transportapparaten inom vissa län i mars 1956 och mars 1960 framgår nämligen att en betydande utökning av transportkapaciteten ägt rum under fyraårsperioden. Vidare anför nämnden:

Härutöver bör nämnas, att under de senaste åren inrättande av ett system med s. k. reservtrafik tillstånd blivit alltmer allmänt. Detta system innebär,

att ägare av automobil av vederbörande tillståndsgivande myndighet erhåller tillstånd till yrkesmässig trafik med automobil att utnyttjas vid de tillfällen, då vederbörande länsstyrelse förordnat, att reservbilarna inom länet skola vara i bruk. Sådana tillstånd utfärdas såväl av länsstyrelserna som av biltrafiknämnden, och systemet innebär den fördelen, att då ett akut transportbehov uppstår, ytterligare lastbilar i yrkesmässig trafik kunna omedelbart insättas. — — —

Systemet med reservtillstånd kan givetvis utökas till att omfatta även de fordon, vilkas ägare äro beredda att vid behov insätta fordonen för transporter av fabrikspotatis, exempelvis innehavare av lastbilar med vilka utföras mjölktransporter. Därest erforderligt antal fordon med reservbilstillstånd finnes tillgängligt, skulle otvivelaktigt möjlighet finnas att avverka även de trafiktoppar, som kunna uppstå under bet- och potatiskampanjen.

Nämnden erinrar sedan om 1953 års trafikutredning samt förutsätter, att utredningen förhållandevis snart skall kunna framlägga betänkanden rörande transportväsendet. Under sådana omständigheter kan det enligt nämndens mening bli ett föregripande av trafikutredningens övervägande, om för närvarande mera betydande ändringar genomföres i yrkestrafikförordningen.

Under hänvisning till det anförda vill nämnden därför ifrågasätta lämpligheten av att för närvarande vidtaga sådan ändring av yrkestrafikförordningen, som föreslås i motionerna.

Länsstyrelsen i Kristianstads län konstaterar med ledning av den officiella jordbruksstatistiken och övriga för länsstyrelsen tillgängliga uppgifter, att potatis är en för länets vidkommande betydande transportartikel. Länsstyrelsen fortsätter:

Svårigheter vid leveransen av fabrikspotatis till stärkelsefabriker och brännerier torde då och då inträffa under den årliga kampanjen. På grund av temporära hinder för upptagning och transport å vissa egendomar måste leveransplanen ibland ruckas till olägenhet för andra egendomar. Det är icke alltid som den jordbruksägda eller den yrkesmässiga transportapparaten räcker till vid sådana tillfällen helst då den vid denna tid på året är hårt anlitad för transporter av andra jordbruksprodukter. Härtill kommer att potatisen till skillnad från t. ex. sockerbetorna är mycket känslig för köldgrader och att det på grund härav kan vara nödvändigt med en snabb transport av potatisen. För odlarna av fabrikspotatis liksom för ledningarna av stärkelsefabrikerna och brännerierna skulle det, bland annat av dessa orsaker, vara av stor betydelse om transporten av fabrikspotatis kunde undantagas från yrkestrafikförordningens bestämmelser.

Vid frågans lösning bör emellertid behörig hänsyn tagas även till åkerinäringen. Denna kommer, om yrkestrafikförordningen ändras i önskat hänseende, att få vidkännas ett visst inkomstbortfall. Emellertid torde även efter en eventuell ändring av yrkestrafikförordningen åkarna komma att med yrkesmässiga eller »fria» lastbilar bibehålla en betydlig del av potatistransporterna. Minskningen av uppdragen att transportera potatis skulle dessutom kapa en del av den för åkerinäringens befraktare besvärande arbetstoppen under september—november månader.

Länsstyrelsen förklarar sig därför vara positivt inställd till motionärernas förslag men framhåller avslutningsvis, att därest 1953 års trafikutredning

kan förväntas lägga fram resultatet av sina överväganden inom en tämligen snar framtid, skäl synes föreligga att avvakta utredningens förslag.

Kristianstads läns hushållningssällskap tillstyrker utan angivande av skäl motionärernas hemställan.

Kristianstads läns åkeriförening avstyrker motionerna, enär ifrågavarande transporter enligt föreningens mening kan tillfredsställande ordnas inom ramen för gällande bestämmelser i yrkestrafikförordningen.

Svenska lasttrafikbilägareförbundet anför bl. a.:

Såvitt förbundet inhämtat från sina länsföreningar i de delar av vårt land, som närmast beröras av motionerna, ha hittills icke några svårigheter förelagat från åkeriernas sida att ställa erforderligt antal bilar till förfogande för de med motionerna avsedda transporter. Enligt en av Blekinge lasttrafikbilägareförening verkställd utredning sysselsattes under fjolårets kampanj 56 yrkeslastbilar inom Blekinge län i potatistransporter samt därmed sammanhängande returtransporter, och i intet fall lär någon vägran från åkeriernas sida att åtaga sig dylika transporter ha förekommit.

I motionerna ha vidare åberopats att bl. a. transporter av betor och betmassa äro undantagna från yrkestrafikförordningens bestämmelser. Förbundet får härutinnan framhålla, att det årligen för sistnämnda transporters utförande träffas avtal mellan Svenska Sockerfabriksaktiebolaget, Sveriges Betodlares Centralförening och vårt förbund och att de yrkesmässiga lastbilarnas anpart i bettransporterna successivt ökat. Under betkampanjen 1959 beräknas sålunda från åkeriorganisationens sida ha tillhandahållits bilar i sådan utsträckning, att i runt tal hälften av det årets bettransporter utfördes med dessa fordon. I den mån ett ökat antal lastbilar skulle erfordras för de med motionerna avsedda potatistransporterna, kunna åkerierna genom överflyttning av bilar med trafiktillstånd från bet- till potatistransporterna och insättande av reservbilar utan trafiktillstånd för bettransporterna väl täcka transportbehovet för båda transportslagen. — — — —

Därutöver finner förbundet angeläget framhålla, att ett undantagande av potatistransporterna från yrkestrafikförordningens bestämmelser, mot bakgrunden av det härförut redovisade antalet yrkeslastbilar, sysselsatta i dessa transporter enbart inom Blekinge län under 1959, skulle komma att medföra ett avsevärt avbräck för den yrkesmässiga lastbilstrafiken inom här ifrågavarande område. I samband härmed skulle uppstå påtaglig risk för en överdimensionering av lastbilsparken, vilket näppeligen vare sig ur privat- eller nationalekonomisk synpunkt kan framstå såsom önskvärt.

Sedan förbundet erinrat om 1953 års trafikutredning, uttalar förbundet sammanfattningsvis, dels att det transportbehov, som avses i motionerna, väl kan tillgodoses inom ramen för gällande yrkeslagstiftning, dels ock att ett bifall till motionerna skulle innebära ett föregripande av den pågående trafikutredningen.

Utskottet

Med yrkesmässig trafik förstås trafik, i vilken bil, motorecykel eller traktortåg jämte förare mot ersättning tillhandahålles allmänheten för person- eller godsbefordran. För bedrivande av sådan trafik fordras särskilt tillstånd, trafiktillstånd. Undantag göres emellertid för bland annat vissa jord-

brukstransporter, nämligen transporter uteslutande av mjölk, mjölkprodukter, ägg, sockerbeter eller betmassa ävensom transporter uteslutande av slaktdjur till slakteri. I förevarande motioner framställs yrkanden om ytterligare undantag för särskilda med skogsbruk och jordbruk sammanhängande transporter.

I motionerna I: 73 och II: 159 hemställes sålunda, att riksdagen hos Kungl. Maj:t måtte begära sådan ändring av gällande bestämmelser att transporter inom skogsbruket, som av jordbrukare eller maskinhållare mot ersättning utföres med jordbrukstraktorer eller dragbilar, får ske utan särskilt trafikillstånd. Riksdagen har vid tidigare tillfällen och senast 1953 haft att behandla motioner av i huvudsak samma innebörd. Andra lagutskottet uttalade i sitt av riksdagen godkända utlåtande nr 15/1953, att utskottet instämde i motionernas syfte, samt att utskottet ansåg, att den väckta frågan lämpligen borde behandlas i samband med den utredning rörande den yrkesmässiga lastbilstrafiken med flera trafikfrågor, som då planerades. Utskottet underströk emellertid, att frågan borde kunna prövas relativt fristående från utredningsarbetet i övrigt och att erforderliga förslag snabbt borde framläggas. Nämda utredningsuppdrag anförtroddes därefter åt särskilda sakkunniga, 1953 års trafikutredning, som har att verkställa en översyn av riktlinjerna för den statliga trafikpolitiken. Utskottet har inhämtat, att utredningen före årets slut kommer att avge ett betänkande, i vilket bland annat det i motionerna upptagna spørsmålet behandlas.

Sedan 1953 har icke inträffat något av beskaffenhet att föranleda ett ändrat ställningstagande beträffande denna fråga. Utskottet anser således fortfarande att den bör kunna ges en positiv lösning. Icke minst för de grupper av arbetstagare, som av ålder varit sysselsatta med hästkörslor i skogen, innebär de gällande bestämmelserna på grund av den fortgående mekaniseringen av jordbruket ett allvarligt hinder. Utskottet är dock medvetet om att en omprövning av bland annat gällande regler för fordonsbeskattning kan i sammanhanget visa sig nödvändig.

Direktiven för 1953 års trafikutredning är synnerligen omfattande och innefattar en mängd större och mindre frågor på det trafikpolitiska området. Utskottet bedömer emellertid förevarande spørsmål som så betydelsefullt, att detsamma bör prövas med sådan skyndsamhet, att förslag i ämnet snabbt skall kunna framläggas.

I motionerna I: 129 och II: 158 hemställes, att riksdagen hos Kungl. Maj:t måtte begära sådan ändring av förordningen om yrkesmässig automobiltrafik m. m. att från bestämmelserna må undantagas »jämväl transporter av fabrikspotatis till fabrik och avfall av nämnda produkt». Som motivering för yrkandet framhåller motionärerna, att den sammanslagning och rationalisering av stärkelsefabriker och brännerier, som under de senaste åren skett, medfört för odlarna av fabrikspotatis väsentligt ökade avstånd till leveransorten. Transporterna får numera till största delen ske med lastbilar. Eftersom transporterna till tiden sammanfaller med betsäsongen, är emellertid tillgången på fordon i den yrkesmässiga trafiken icke alltid tillräck-

lig. Enligt motionärerna skulle det vara rationellt, om de bilar som är avsedda huvudsakligen för mjölktransporter fick användas även till transporter av fabrikspotatis.

Det nu gällande undantaget från bestämmelserna angående yrkesmässig trafik beträffande sockerbetor och betmassa infördes efter framställning av 1951 års riksdag. Andra lagutskottet anförde därvid i sitt av riksdagen godkända utlåtande bland annat, att det under den kortvariga men intensiva betkampanjen ofta torde föreligga svårigheter för betodlarna att på grund av brist på transportmedel få sina transporter av betor och betmassa verkställda enligt den uppgjorda leveransplanen. Enligt den då gällande lagstiftningen var det emellertid betodlaren betaget att anlita exempelvis den, som brukade ombesörja hans mjölktransporter. Enligt andra lagutskottets mening kunde det icke anses vara tillfredsställande, att lagstiftningen lade hinder i vägen för ett rationellt utnyttjande av de fordon, som allenast en liten del av dagen användes för transporter av mjölk och mjölkprodukter.

Även om vissa av sistnämnda fordon numera är sysselsatta med bettransporter anser utskottet, att ovannämnda synpunkter i stort sett även kan anföras som skäl för att undantaga transporter av fabrikspotatis. Det synes dessutom icke vara motiverat att bygga ut en organisation av yrkesmässig trafik till sådan omfattning, att den kan motsvara hela behovet vid den tillfälliga transporttopp, som potatissäsongen medför. Utskottet ställer sig därför positivt till motionärernas förslag. Vid den skyndsamma prövning, som enligt utskottets ovannämnda uttalande bör företagas beträffande skogs-traktorernas undantagande från regleringen av den yrkesmässiga trafiken, bör jämväl detta förslag bli föremål för behandling.

På grund av vad sålunda anförts får utskottet hemställa,

att riksdagen i anledning av förevarande motioner,

1) I: 73 och II: 159 samt

2) I: 129 och II: 158

måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t som sin mening giva till känna vad utskottet anført.

Stockholm den 26 oktober 1960

På andra lagutskottets vägnar:

AXEL STRAND

Vid detta ärendes behandling har närvarit

från första kammaren: herrar Strand, Nils Elowsson, Axel Svensson, Sunne, fru Carlqvist, herrar Åkesson, Eric Carlsson* och Ringaby*;

från andra kammaren: herrar Jacobsson i Tobo, Nilsson i Göteborg, Odhe*, fru Sandström*, fröken Sandell, herrar Lothigius*, Wahrendorff och Fredriksson.

* Ej närvarande vid utlåtandets justering.