

## Nr 11

*Utlåtande i anledning av väckta motioner om rätt för jordbrukare och maskinhållare att mot ersättning utföra skogskörslor med traktor.*

Andra lagutskottet har till behandling förehaft två inom riksdagen väckta, till lagutskott hänvisade motioner, nr 83 i första kammaren av herr *Sveningsson m. fl.* samt nr 100 i andra kammaren av herr *Stiernstedt m. fl.*

I motionerna, vilka är likalydande, har yrkats, "att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa, att Kungl. Maj:t — utan att avvakta 1953 års trafikutrednings slutresultat — snarast för riksdagen framlägger förslag om ändring av 1940 års förordning angående yrkesmässig automobiltrafik i syfte att berättiga jordbrukare och maskinhållare att utan tillstånd mot ersättning få utföra skogskörslor med traktorer."

Beträffande de skäl motionärerna åberopat till stöd för sin hemställan får utskottet, i den mån redogörelse därför icke lämnas i det följande, hänvisa till motionen I: 83.

### Gällande bestämmelser

Enligt *förordningen den 25 oktober 1940 angående yrkesmässig automobiltrafik m. m.* förstås med yrkesmässig trafik sådan 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 motorecykel 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, sockerbetor 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 även som 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 trafik-tillstånd 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 skyl-digheter som åvilar tillståndshavaren. Sålunda gäller viss transportplikt för innehavare av trafiktillstånd (23 §). Utövaren av yrkesmässig trafik är vidare skyldig att följa de bestämmelser rörande taxa som fastställles. Taxorna skall i regel angiva maximiavgifter men kan i 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 allttjämt 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*, i vilken hemställdes, att de föreslagna undantagsbestämmelserna måtte utvidgas till att gälla även transport av skogsprodukter från avverkningsplatsen.

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 trafikillstånd, avseende det slag av transporter, varom för tillfället är fråga. Att från bestämmelserna om yrkesmässig trafik helt undanta 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 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.

Under hänvisning till vad utskottet sålunda anfört hemställde utskottet, att ovan berörda motion icke måtte föranleda någon riksdagens åtgärd. Vad utskottet hemställde bifölls av *riksdagen*.

I enlighet med en hemställan från *1951 års riksdag* utfärdade Kungl. Maj:t den 1 juni 1951 förordning om ändring i biltrafikförordningen, varigenom från bestämmelserna om yrkesmässig automobiltrafik undantogs jämväl transporter av sokerbetor och betmassa.

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 dagteknad promemoria, att antalet traktorer i Sverige på senare tid starkt ökats, samtidigt som hästbeståndet minskats. Efter att ha påpekat betydelsen av att traktorerne effektivt utnyttjades anförde utredningen rörande bestämmelserna om trafiktillstånd:

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, alltjämt 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 jordbruks-traktorerne 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 arbetsbesparing utnyttjas. De nuvarande bestämmelserna om trafiktillstånd 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 skogs-

bruket 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 konjunkturedgång. 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 trafiktillstånd 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 trafiktillstånd 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 virkestranporter, 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 biltrafiknämnden vara, att de föreskrifter för trygghet av trafiksäkerheten och ansvarigheten vid trafikutövan, 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 sär-

skilt 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 bemyndigande 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 maskinhållare 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, som antagit namnet *1953 års trafikutredning*, skall därvid bl. a. undersöka möjligheterna till en uppmjukning av regleringsbestämmelserna för den yrkesmässiga trafiken.

Vid *1960 års riksdag* väcktes de likalydande *motionerna I: 73* och *II: 159*, i vilka hemställdes om sådan ändring i yrkestrafikförordningen, att från bestämmelserna om yrkesmässig trafik måtte undantagas transporter inom skogsbruket som av jordbrukare eller maskinhållare mot ersättning utföres med jordbrukstraktorer eller dragbilar.

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

### Motionerna

Sedan motionärerna som skäl för slopandet av tillståndsgivningen beträffande transporter av förevarande slag åberopat i huvudsak de skäl, som redovisats i det förestående avsnittet, fortsätter de:

Vi är medvetna om att frågan om tillståndsgivningen för traktorer i likhet med en mängd andra trafikfrågor utredes inom 1953 års trafikutredning och att därvid även beskattningen av traktorer beröres. Lösningen av beskattningsproblemen får dock enligt vår mening icke fördröja framläggandet av ett förslag om ändring av bestämmelserna om tillståndsgivning för traktorer. I den mån så anses oundgängligen nödvändigt må provisoriska beställningsregler fastställas för sådana traktorer som utnyttjas i yrkesmässig trafik, medan beställningsreglerna i övrigt bibehålles oförändrade. En skyndsam lösning av dessa frågor synes således möjlig och är angelägen med hänsyn till att skadeverkningarna av den nuvarande tillstandsregleringen för traktorer från samhällsekonomisk samt från jordbrukets och skogsbrukets synpunkt blir allt kännbarare.

### Utskottet

För bedrivande av yrkesmässig automobiltrafik fordras tillstånd, trafiktillstånd. I förevarande motioner hemställs, att riksdagen hos Kungl. Maj:t måtte begära, att förslag framläggas — utan avvaktande av 1953 års trafikutrednings

slutresultat — om sådan ändring i förordningen angående yrkesmässig automobiltrafik m. m., att jordbrukare och maskinhållare får utan trafik tillstånd mot ersättning utföra skogskörslor med traktor.

Motioner av samma innebörd behandlades av fjolårets höstriksdag. Därvid uttalades, att frågan borde ges en positiv lösning, enär de gällande bestämmelserna på grund av den fortgående mekaniseringen av jordbruket utgjorde ett allvarligt hinder, icke minst för de grupper av arbetstagare som av ålder varit sysselsatta med hästkörslor i skogen. Riksdagen, som var medveten om att en omprövning av bland annat gällande regler för fordonsbeskattningen kunde i sammanhanget visa sig nödvändig, bedömde frågan som så betydelsefull att densamma borde prövas med sådan skyndsamhet, att förslag i ämnet snabbt skulle kunna framläggas.

Dessa uttalanden äger enligt utskottets mening alltjämt giltighet. Utskottet har emellertid inhämtat, att 1953 års trafikutredning, i vars omfattande utredningsuppdrag bland annat ingår att undersöka möjligheterna till en uppmjukning av regleringsbestämmelserna för den yrkesmässiga trafiken, beräknar att i april eller maj i år avlämna ett betänkande, i vilket det i motionerna upptagna spörsmålet behandlas. I det sammanhanget kommer jämväl frågan om traktornas beskattning att beröras. Under sådana förhållanden anser utskottet det icke påkallat med någon riksdagens åtgärd i ämnet.

Utskottet får därför hemställa,

att förevarande motioner, I:83 och II:100, icke måtte föranleda någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 28 februari 1961

På andra lagutskottets vägnar:

JOHN R. ANDERSON

*Vid detta ärendes behandling har närvarit*

från första kammaren: herrar Nils Elowsson, Axel Svensson, fru Svenson, herr Birke, fröken Nordström, herrar Lars Larsson, Magnusson och Nyman;

från andra kammaren: herrar Anderson i Sundsvall, Nilsson i Göteborg, Odhe, Wahlund\*, Wiklund i Stockholm, fru Eriksson i Ängelholm, herrar Sundelin\* och Hamilton.

\*) Ej närvarande vid utlåtandets justering.