

**Nr 114.**

*Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående kungörelse om hänförande av vissa automobiler till fordonstypen motorredskap m. m.; given Stockholms slott den 8 mars 1940.*

Kungl. Maj:t vill härmed, under återopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för denna dag, lämna riksdagen tillfälle avgiva yttrande över härvid fogade förslag till

*dels* kungörelse om hänförande av vissa automobiler till fordonstypen motorredskap;

*dels ock* förordning om ändring i vissa delar av motorfordonsförordningen den 23 oktober 1936 (nr 561).

**GUSTAF.**

*Gustaf Andersson.*

---

**Förslag**  
till  
**Kungörelse**  
**om hänförande av vissa automobiler till fordonstypen motorredskap.**

Häri genom förordnas som följer:

Har automobil ombyggt för att användas som dragfordon för annat fordon eller arbetsredskap på sådant sätt,

att bakaxeln icke är försedd med fjädringsanordning, som uppstår chassiset,

att avståndet mellan de yttersta hjulaxlarna icke överstiger 225 centimeter, samt att de drivande fordonshjulens varvtal icke överstiger en tiondel av motorns varvtal,

skall fordonet, därest det med hänsyn till den verkställda ombyggnaden är uppenbart att fordonet icke vidare är avsett att självständigt nyttjas för utförande av transporter, anses såsom motorredskap.

---

Denna kungörelse träder i kraft den 1 juli 1940.

Automobil må, även om de drivande fordonshjulens varvtal överstiger en tiondel av motorns varvtal, intill den 1 januari 1945 hänföras till motorredskap, därest övriga ovan angivna förutsättningar härför äro uppfyllda och automobilen före den 1 mars 1940 var i bruk i angivet skick samt fordonets ägare eller — beträffande fordon, som innehaves på grund av avbetalningsköp — dess innehavare före den 1 oktober 1940 ingiver anmälan om innehav av fordonet till polismyndigheten i den ort, där fordonet företrädesvis skall brukas.

Anmälan skall ingivas i två exemplar och vara bestyrkt av två trovärdiga personer. I anmälan skall upptagas fordonets axelavstånd samt, där så kan ske, nummer å motor eller chassi.

Av anmälan skall det ena exemplaret bevaras hos polismyndigheten och det andra, försett med påteckning om ingivandet, återställas till ingivaren. Påteckning skall verkställas kostnadsfritt.

Med polismyndighet förstås härövan: för Stockholm vederbörande poliskommissarie, för annan stad, där polismästare finnes, denne, för övriga städer stadsfiskal eller, om stadsfiskalen är befriad från all befattning med polisväsendet, den som närmast under polischefen har inseende över polisväsendet samt för landet polischefen i orten.

**F ö r s l a g**

till

**Förordning****om ändring i vissa delar av motorfordonsförordningen den 23 oktober 1936 (nr 561).**

Härigenom förordnas, att 13 § 1 mom., 14 § 2 mom., 15 § 3 mom., 18 § 1 mom.<sup>1</sup>, 22 § 1 mom., 28 § och 29 § 1 mom. motorfordonsförordningen den 23 oktober 1936 skola erhålla följande ändrade lydelse:

## 13 §.

1 mom. Automobil, motorcykel och sådant släpfordon, som tillkopplas automobil, skola registreras i den ordning och på det sätt, som stadgas i 14—16 §§. Sådant fordon må ej, innan registrering skett och registreringsmärke på vederbörligt sätt anbragts å fordonet, tagas i bruk i andra än nedan angivna fall, nämligen:

1. för provkörning — — — för provkörningen;
  2. för färd — — — till garage;
  3. för färd — — — för besiktning;
  4. för provkörning under besiktning;
  5. av den — — — salu; samt
  6. i andra — — — blivit erlagd.
- I fall — — — undergått besiktning.

## 14 §.

2 mom. Ansökan om registrering av förut icke registrerat fordon, beträffande vilket enligt 13 § 1 mom. registreringsplikt föreligger, skall så snart ske kan och sist inom fjorton dagar från det fordonet förvärvats eller registreringsplikten inträdde göras av ägaren eller, om fordonet tillhör staten eller kommun, av den myndighet eller person, som äger befogenhet att anställa förare av fordonet.

Nämnda skyldighet — — — till salu.

Ansökan, varom — — — svarande uppgift.

Vid ansökningen — — — två exemplar.

<sup>1</sup> Senaste lydelse av 18 § 1 mom. se 1939: 351.

## 15 §.

3 mom. Har registrerat fordon förstörts, eller har med sådant fordon eljest vidtagits åtgärd, på grund varav kan antagas, att fordonet icke vidare kommer att användas här i riket eller att fordonet kommer att användas här i riket endast såsom motorredskap, skall ägaren inom fjorton dagar från det han fått vetskap om dylikt förhållande därom hos vederbörande länsstyrelse göra anmälan för fordonets avförande ur registret. Vid sådan anmälan skall fogas bevis till styrkande av de meddelade uppgifterna om fordonet.

Fordon må — — — för fordonet.

Vad i — — — är fråga.

## 18 §.

1 mom. Motorfordon må — — — av fordonet.

Körkort utfärdas — — — av lättviktsmotorcykel.

Traktortåg må å allmän väg, gata eller annan allmän plats, som är upplåten för allmän samfärdsel, ävensom å till farväg nyttjad enskild väg föras allenast av den, som innehar tillstånd till förande av automobil.

Utan hinder — — — av fordonet.

## 22 §.

1 mom. Har automobil, motorcykel eller sådant släpfordon, beträffande vilket enligt 13 § 1 mom. registreringsplikt föreligger, för tillfälligt brukande här i riket från utlandet införts av resande, som endast tillfälligtvis skall här i riket vistas, vare besiktning av fordonet ej av nöden, där den resande innehar intyg av svensk konsul eller polismyndighet i det land, varest fordonet är registrerat, eller av konsul, som företräder detta land här i riket, att fordonet till sin beskaffenhet uppfyller de i det främmande landet gällande föreskrifterna för att där få användas i trafik. Nämda intyg skall företes hos polismyndigheten å den första ort i riket, varest fordonet är avsett att begagnas. Om intyget är behörigt och sökanden styrker, att han fullgjort vad honom, enligt vad därom särskilt stadgas, åligger i avseende å erläggande av skatt för fordonet, skall polismyndigheten eller av denna förordnad tjänsteman genom anteckning å intyget eller annorledes utfärda bevis om tillstånd att i riket bruka fordonet samt tilldela fordonet registreringsmärke.

## 28 §.

Med böter — — — vederbörande länsstyrelse.

Har för tillfälligt brukande i riket från utlandet införts automobil, motorcykel eller sådant släpfordon, beträffande vilket enligt 13 § 1 mom. registreringsplikt föreligger, och brukas fordonet utan att tillstånd till dess användande här i riket erhållits eller å tid, då sådant tillstånd icke längre är gällande, dömes brukaren till enahanda straff, som i första stycket sägs.

Överträdelse av föreskrifterna i 22 § 6 mom. skall även medföra samma straff. Länsstyrelse äger i fall, som nyss nämnts, förordna, att fordonet skall omhändertagas av polismyndighet.

29 §.

1 mom. Sökes ej inom föreskriven tid registrering, på sätt i 14 § 2 mom. är stadgat, av automobil, motorcykel eller sådant släpfordon, beträffande vilket enligt 13 § 1 mom. registreringsplikt föreligger, straffes den, vilken registreringsskyldigheten ålegat, med dagsböter. Underlåter eljest någon, som enligt denna förordning är pliktig göra anmälan till automobilregistret, att göra sådan anmälan inom den härför i varje fall stadgade tid, böte från och med tio till och med trehundra kronor.

Underlåter någon — — — sin skyldighet.

Denna förordning träder i kraft den 1 juli 1940.

*Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför  
Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott  
den 8 mars 1940.*

Närvarande:

Statsministern HANSSON, ministern för utrikes ärendena GÜNTHER, statsråden PEHRSSON-BRAMSTORP, WESTMAN, WIGFORSS, MÖLLER, SKÖLD, QUENSEL, ERIKSSON, BERGQUIST, BAGGE, ANDERSSON, DOMÖ.

Efter gemensam beredning med cheferna för finans- och jordbruksdepartementen anför chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Andersson:

Genom beslut den 20 juli 1939 bemyndigade Kungl. Maj:t chefen för kommunikationsdepartementet att tillkalla *dels* en utredningsman för att verkställa utredning i fråga om åtgärder i syfte att säkerställa och utveckla användningen inom jordbruksnäringen av traktorer och därmed jämförliga redskap ävensom släpvagnar samt utarbета de författningsändringar och avgiva de förslag i övrigt, vartill utredningen kunde föranleda, och *dels* högst sju sakkunniga för att med utredningsmannen deltaga i överläggningar i berörda ämne.

Vid ärendets föredragning i statsrådet yttrade min företrädare i ämbetet bland annat följande:

»Frågan om särbestämmelser för sådana traktorer och släpvagnar, som användas i jordbrukets tjänst, har aktualiserats genom uppkomsten av lättviktstraktorer, i dagligt tal kallade epatraktorer. Med en dylik traktor avses vanligen en utrangerad person- eller lastautomobil, vilken genom vissa ändringar förlorat sin ursprungliga karaktär av automobil och övergått till att bliva uteslutande ett arbetsredskap. Ett dylikt fordon, vars anskaffningskostnad i allmänhet torde vara jämförelsevis ringa, har visat sig under vissa förhållanden vara en förmånligare ersättning för den levande arbets- och dragkraften än sådana motorredskap, vilka från början tillverkats såsom traktorer men på grund av, bland annat, den stora anskaffningskostnaden huvudsakligen kunnat utnyttjas i de större jordbruken.

En viktig förutsättning för användningen av epatraktorer och släpvagnar särskilt i de mindre jordbruken utgör emellertid, att deras användande icke är förenat med alltför höga fasta kostnader. Beträffande traktor föreligger varken registrerings-, skatte- eller försäkringstvång. Sedan epatraktorerna kommit till allt större användning, har emellertid hos länsstyrelserna i vissa fall uppstått tvekan, huru dessa fordon skola författningsmässigt behandlas.»

Departementschefen framhöll vidare, att det även beträffande vissa släpvagnar kunde innebära vanskligheter för länsstyrelserna att avgöra, huruvida fordonet vore ett registreringspliktigt och därmed skattepliktigt fordon eller icke.

Med anledning av det givna bemyndigandet tillkallade min företrädare i ämbetet kanslirådet i kommunikationsdepartementet H. Berglund såsom utredningsman samt såsom sakkunniga, förutom mig, ledamoten av riksdagens andra kammare L. A. Björklund, besiktningsmannen för motorfordon i Stockholm, majoren C. W. Elliot, ordföranden i svenska lasttrafikbilägareförbundet C. Lindberg, ledamoten av riksdagens andra kammare föreståndaren för lantbruksskolan vid Ultuna C. E. Sjögren och ledamoten av riksdagens andra kammare lantbrukaren G. H. Svensson.

Med skrivelse den 24 november 1939 har utredningen, vilken antagit benämningen 1939 års traktorsutredning, såsom ett första resultat av sitt arbete avlämnat ett betänkande med förslag till klassificering av vissa för framdragande av släpfordon eller arbetsredskap ombyggda automobiler, m. m. (statens off. utredn. 1939: 35).

Över betänkandet hava infordrade utlåtanden avgivits av överståthållarämbetet, samtliga länsstyrelser, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, statskontoret, riksräkenskapsverket, lantbruksstyrelsen, styrelsen för lantbrukshögskolan, styrelsen för Alnarps lantbruks-, mejeri- och trädgårdsinstitut, styrelsen för statens maskin- och redskapsprovningsanstalter, statens väginstitut och statspolisintendenten, varjämte yttranden inkommit från jordbrukstekniska föreningen, riksförbundet landsbygdens folk, svenska lantmännens riksförbund, kungl. automobilklubben, motormännens riksförbund, nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande, svenska lasttrafikbilägareförbundet, svenska teknologföreningen, automobilbesiktningsmännens förening, trafikförsäkringsföreningen, svenska vägföreningen och svenska vägstyrelsernas förbund.

### Huvudgrunderna av utredningens förslag.

Såsom beteckning för de i direktiven omnämnda lättviktstraktorerna föreslår utredningen ordet *dragbil*. Med dragbil skulle närmare uttryckt avses en automobil, som ombyggt för framdragande av tillkopplat släpfordon eller tillkopplat arbetsredskap på sådant sätt, att fordonet icke vidare är avsett att självständigt nyttjas för utförande av transporter.

Den vanskliga frågan om dessa fordon skola anses som automobiler eller traktorer kunde icke, framhåller utredningen, lösas på samma sätt beträffande alla slag av dragbilar. Det funnes nämligen skilda typer av dragbilar, som i fråga om sina tekniska egenskaper (motorstyrka, hastighet, bromssystem, vikt, utrustning m. m.) vore av så olika beskaffenhet att de i administrativt hänseende icke borde behandlas på samma sätt. En indelning av dragbilarna i olika grupper måste därför ske. Härom anför utredningen i huvudsak följande:

Denna indelning av dragbilar har utredningen ansett böra grundas icke på förhållanden, över vilka fordonsägaren är i stånd att godtyckligt disponera, såsom fordonets användning för ett särskilt ändamål eller dess

framförande med en allenast legalt fixerad maximihastighet, utan på särskilda egenskaper hos fordonet, vilka endast med svårighet kunna förändras. Dessa egenskaper böra med andra ord garantera, att fordonet icke under några omständigheter, eller om detta icke är praktiskt möjligt, åtminstone endast tillfälligt och under förhållanden, som icke äro förenliga med en normal användning av fordonet, kan användas på ett sådant sätt, att det framkallar större risker för trafiksäkerhet och större vägslitning än motorredskap i allmänhet; å andra sidan bör, om dessa egenskaper hos fordonet föreligga, detsamma jämföras med motorredskap oavsett ägarens yrke och sysselsättning, oavsett huruvida fordonet användes för jordbruks- eller för andra ändamål och oavsett huruvida det framföres inom enskilt område eller på väg, varest vägtrafikstadgan är att tillämpa.

De egenskaper, som sålunda borde känneteckna dragbilen för att detsamma skulle anses som motorredskap, skulle enligt utredningens mening vara följande, nämligen

1) att å bakaxeln sittande, chassiet uppbärande fjädringsanordningar borttagits;

2) att fordonet avkortats på sådant sätt, att avståndet mellan dess yttersta hjulaxlar icke överstiger 225 centimeter;

3) att motorns varvtal nedväxlats på sådant sätt, att de drivande fordons-hjulens varvtal icke överstiger en tiondel av motorns varvtal.

Utredningen fortsätter:

Samtliga dessa åtgärder minska, enligt vad utredningen erfarit, på intet sätt fordonets användbarhet för de ändamål, för vilka dylikt fordon efter ombyggnad vanligen avses att tagas i bruk, utan snarare öka dess brukbarhet i dylikt avseende. Samtidigt synas de innebära ett praktiskt tillräckligt hinder för dess utnyttjande på samma sätt som en vanlig automobil.

Å nu befintliga dragbilar äro dylika ändringar i konstruktionen i allmänhet redan vidtagna och, där detta icke är fallet, torde de i regel kunna vidtagas utan svårighet och för en jämförelsevis obetydlig kostnad. Då emellertid utredningen erfarit, att inmonterande av den under 3) omförmälda nedväxlingsanordningen å vissa redan i bruk varande dragbilar kan möta svårigheter, borde dock dylika fordon under viss övergångstid få anses såsom motorredskap utan hinder av nyssnämnda under punkt 3) angivna villkor, därest de i övrigt uppfyllde förutsättningarna för att hänföras till motorredskap.

Med hänsyn till trafiksäkerheten föreslås slutligen, att dragbil, till vilken kopplas släpfordon för personbefordran, skall anses såsom automobil och alltså bland annat underkastas besiktning och registrering, även om dragbilen eljest fyller de angivna konstruktiva förutsättningarna för att behandlas såsom motorredskap.

Åtskiljandet av dragbilarna i två grupper, av vilka på angivet sätt den ena med hänsyn till fordonstekniska egenskaper hänfördes till motorredskap och den andra till automobiler, borde enligt utredningens mening ske genom en av Kungl. Maj:t utfärdad klassificeringskungörelse, vilken lämpligen syntes utredningen kunna utgöra en sådan tillämpningsföreskrift, som Kungl. Maj:t enligt 1 § motorfordonsförordningen och 1 § vägtrafikstadgan kunde utfärda.



Utredningen erinrar vidare om frågan vilken betydelse den omständigheten, att en dragbil delvis uppbär tyngden av ett tillkopplat släpfordon eller arbetsredskap, bör äga för fordonets klassificering. Utredningen anför:

Denna fråga är allenast ett specialfall av ett mera vidsträckt och ofta omdebatterat spörsmål, nämligen frågan om gränsen mellan traktorer och automobiler. Det må erinras, att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i detta avseende tillämpat den praxis, att ett dragande fordon, som eljest varit att anse såsom traktor, alltid blir att hänföra till automobil, därest detsamma uppbär någon del av släpfordonets last, vilket t. ex. är fallet då till dragfordonet kopplats en tvåhjulig släpvagn, som är upplagd på en vändskiva eller pivot på själva dragfordonet.

Utredningen finner det överflödigt att i detta sammanhang ingå på de skäl, hämtade ur lydelsen av nu gällande definitioner i motorfordonsförordningen och vägtrafikstadgan, som kunna anföras för eller emot en sådan ståndpunkt. Utredningen begränsar sig till spörsmålet, huru regler böra utformas för att i detta avseende bäst tillgodose det praktiska livets behov.

Ur denna synpunkt finner utredningen det vara önskvärt, att användningen av släpvagnar, vilka äro konstruerade på sådant sätt, att tyngden av därpå placerad last delvis uppbäres av det dragande fordonet, icke försvåras, vilket otvivelaktigt skulle bliva fallet, därest det sistnämnda i dylikt fall alltid skulle anses hänförligt till automobil. Ur trafiksäkerhetssynpunkt — med hänsyn till bromsverkan, manövrering, styrning och minskning av det utrymme, som släpfordonet upptar på vägen — kunna nämligen aggregat av nyss nämnd beskaffenhet ofta vara att föredraga framför sådana sammansättningar mellan dragfordon och släpfordon, där tyngden av släpfordonets last helt uppbäres av detta. På grund härav anser utredningen, att det sätt, på vilket tyngden av den å släpfordonet placerade lasten uppbäres, icke i och för sig skall inverka på bedömandet av frågan, huruvida dragbilen är att hänföra till automobil eller motorredskap; till förebyggande av olika meningar i detta avseende föreslår utredningen uttrycklig bestämmelse i detta syfte.

Den sålunda föreslagna klassificeringskungörelsen skulle medföra, att dragbil, hänförlig till motorredskap, ej bleve registreringspliktig. Besiktningsskyldighet komme att föreligga endast såvitt följer av 37 § vägtrafikstadgan, enligt vilken föreskrift motorredskap jämte tillkopplat släpfordon icke annat än tillfälligt får framföras å allmän väg, gata eller annan allmän plats utan tillstånd av länsstyrelse eller, i stad av polismyndighet, därvid den tillståndsgivande myndigheten kan, innan dylikt tillstånd meddelas, låta genom besiktningssman undersöka, huruvida för trafiken avsett motorredskap och släpfordon äro i betryggande skick och lämpliga för trafiken. I fråga om utrustning skulle för de dragbilar, som omfattas av klassificeringskungörelsen, de för motorredskap gällande bestämmelserna komma att träda i tillämpning. Detta innebär bland annat, att fordonet ej behöfve föra registreringsskylt, namnskylt eller backspegel.

Jämväl för *släpfordon*, som kopplas till motorredskap, borde, anför utredningen vidare, registreringsplikten bortfalla. Även borde i dylikt fall skyldigheten att låta släpfordonet undergå första besiktning eller ombesiktning upphävas. Däremot skulle, framhåller utredningen, så kallad särskild besiktning (11 § 1 mom. motorfordonsförordningen) samt flygande besiktning och

eftersyn kunna äga rum och möjlighet att erhålla typbesiktning skulle fortfarande föreligga. Dessa ändringar skulle, framhåller utredningen, medföra vissa ändringar i 13 § 1 mom., 14 § 2 mom., 22 § 1 och 2 mom., 28 § samt 29 § 1 mom. motorfordonsförordningen.

I *skatteavseende* skulle de sålunda föreslagna åtgärderna medföra, att de till motorredskap hänförliga dragbilarna samt de släpfordon, som kopplades till sådana motorredskap, befriades från skatteplikt. *Trafikförsäkring* behöver redan enligt nu gällande bestämmelser icke underhållas å dragbil eller släpfordon.

I fråga om skattelindringen anför utredningen:

Att i siffror angiva den minskning i inflytande automobilskattemedel, som för statsverket kan inträda på grund av de sålunda föreslagna ändringarna, är icke möjligt, då de fordon, för vilka skattefrihet på nu angiven grund kan framdeles uppkomma, hittills icke upptagits i någon särskild grupp i fordonsstatistiken. För varje fall torde dock den minskning, som av nu ifrågavarande anledning kan inträda, röra sig om ett från statsverkets synpunkt sett ringa belopp.

För den enskilde fordonsägaren kan icke desto mindre den möjlighet till skattelättnad, som beredes genom ifrågavarande förslag, vara av stor betydelse. I många fall torde hittills hava förekommit, särskilt bland lantbrukare, att vederbörande uraktlåtit skaffa icke allenast dragbil utan även släpvagn, emedan fordonsskatt för den förra eventuellt och för den senare under alla omständigheter måst erläggas även om fordonet varit avsett för användning uteslutande på enskilda ägor.

I varje fall måste den minskning av inflytande automobilskattemedel, som av nu ifrågavarande anledning kan uppkomma, vara av ringa betydelse mot den besparing av arbete och kostnader samt den ökade produktionsförmåga inom det svenska jordbruket, som i gengäld kan förväntas.

Beträffande *trafikförsäkringsfrågan* förordar utredningen, att frågan huruvida och i vad mån försäkringsplikt bör införas för dragbil eller traktortåg upptages till förutsättningslös utredning i samband med en inom justitiedepartementet pågående omarbetning av trafikförsäkringslagen.

Utredningen föreslår slutligen, att den i 18 § 1 mom. motorfordonsförordningen givna bestämmelsen att traktortåg må föras allenast av den, som erhållit tillstånd till förande av automobil, bör inskränkas till att gälla å sådan väg, gata eller allmän plats, som avses i 1 § vägtrafikstadgan.

### Yttranden.

I de avgivna yttrandena tillstyrkes i allt väsentligt utredningens förslag.

I fråga om *förslaget till klassificering* göras vissa erinringar huvudsakligen av teknisk natur. *Statens väginstitut* samt *länsstyrelsen i Södermanlands län* anse sålunda, att kungörelsen bör omfatta ej endast ombyggda utan även specialbyggda dragbilar. Beträffande de tekniska åtgärder, som enligt utredningens förslag skulle vidtagas för att fordonet skall anses som motorredskap, anföres i yttrandena bland annat:

*Länsstyrelsen i Södermanlands län* framhåller, att det ur såväl vägslitnings- som trafiksäkerhetssynpunkt vore tvivelaktigt, huruvida någon fördel kunde

vinnas genom att fordonets hastighet begränsades genom en konstruktion, som åstadkomme svåra skakningar i fordonet redan innan den lagstadgade maximihastigheten för fordonet uppnåtts. De därigenom uppkommande stora förslitningarna å fordonet och dess däck, för vilka föraren kanske icke kände något ansvar eller eljest beaktade, komme enligt länsstyrelsens mening sannolikt att i hög grad menligt inverka såväl på slitningen av vägbanan som säkerheten av fordonets framförande.

*Statens väginstitut* framhåller:

Att frånvaron av fjädrar skulle medföra att fordonet komme i stark skakning vid högre hastighet än 20 km/tim och att till följd därav påkänningarna i ringarna skulle öka så starkt, att de hastigt skulle förslitas, torde vara riktigt. En annan följd är emellertid, att vägbanan kanske ännu mer än ringarna utsättes för förstöring. Vägförstöringen är ej blott stor vid höga hastigheter utan den är för ett ofjädrat fordon stor även vid låga hastigheter i jämförelse med den slitning, som åstadkommes av ett fordon försett med fjädrar. Ur vägslitningssynpunkt är det sålunda ej riktigt, att fordonet är ofjädrat. Även om det ur vissa andra synpunkter är en fördel att fordonet saknar fjädrar, böra bestämmelserna ej lägga hinder i vägen för att dragbilar med fjädrar kunna betraktas såsom traktorer. Villkoret att axelavståndet icke får överstiga 225 centimeter för att dragbilen skall kunna anses vara en traktor får anses vara viktigt. Även om villkoret att de drivande fordons-hjulens varvtal icke får överstiga en tiondel av motorns varvtal för att dragbilen skall anses som traktor uppfylles, skulle vissa dragbilar kunna framföras med betydligt högre hastigheter, eller upp till cirka 50 km/tim eller betydligt över vad som anses kunna vara tillåtligt ur vägslitnings- och trafik-säkerhetssynpunkt. Att genom bestämmelser om större nedväxling mellan motor och drivhjul söka begränsa körhastigheten är ej lämpligt. En motors maximala varvtal och det varvtal vid vilken motorn arbetar bäst och mest ekonomiskt kunna vara vitt skilda från varandra, varför en bestämmelse om en viss bestämd nedväxling kan medföra, att dragbilen kan bringas köra på ett oekonomiskt sätt. Dessutom ha bilmotorer av olika märken och utföranden olika normala varvtal vid vilka de arbeta mest ekonomiskt, varför det sålunda är svårt att generellt uppställa ett lämpligt utväxlingsförhållande. Skall man ändock införa en bestämmelse härom, synes det föreslagna nedväxlingsförhållandet lämpligt. — Det ifrågasättes emellertid, om man icke skulle ånyo undersöka möjligheten att medelst en lämpligt anordnad regulator söka begränsa körhastigheten. Väginstutet vill dock icke förorda, att samtliga dragbilar skulle behöva vara utrustade med regulatorer utan endast de, som mera allmänt användas för framförande av traktortåg. För dragbilar, som enbart användas i jordbruket och endast tillfälligt brukas på allmänna vägar, skulle icke behövas regulatorer.

*Svenska vägföreningen* finner det föreslagna villkoret om borttagande av fjädringsanordning föga lyckligt ur vägsynpunkt, då ofjädrade fordons framförande med större fart än 20 km i timmen genom sin skakning, åstadkomme stor påfrestning å vägen. Det kunde ifrågasättas, huruvida ett fastställt största avstånd mellan en dragbils yttersta axlar samt ett visst förhållande mellan fordons-hjulens och motorns varvantal i längden verkligen komme att främja det mål, som borde eftersträvas, nämligen en hållbar och ekonomisk dragbil, som kunde användas till vitt skilda uppgifter. Den tekniska utvecklingen borde lämnas största möjliga frihet och icke hämmas. Dragbilar komme helt säkert att utvecklas undan för undan, och det vore icke uteslutet, att i framtiden bättre dragbilar komme att på något sätt nytillverkas och icke som nu sammansättas av begagnade bilar. Konstruktionen i detalj av sådana specialframställda dragbilar kunde naturligtvis icke nu bedömas.

Lagstiftningen borde vara sådan, att det icke riskerades, att uppkomsten av mera ändamålsenliga dragbilar och liknande redskap motverkades av vissa beskattningsbestämmelser.

*Länsstyrelsen i Kopparbergs län* anför:

Genom en ytterligare minskning av axelavståndet till 175 à 180 centimeter erhålles en sådan nedsättning av dragbilens maximihastighet, att en nedväxling av motorns varvantal i sådant syfte blir obehövlig. Därtill kommer att särskilt för de mindre jordbruken, varom fråga huvudsakligen är inom Kopparbergs län, ett axelavstånd av omkring 180 centimeter för i jordbruksdrift använda dragbilar är det mest ändamålsenliga. Genom befrielse från en kostnadskrävande nedväxling av motorn skulle särskilt för innehavarna av mindre jordbruk en ytterligare, icke oväsentlig kostnadsminskning kunna erhållas. Därjämte föreligga enligt uppgift rent tekniska svårigheter för en nedväxling av motorn vid ett ovan angivet förkortat axelavstånd. Länsstyrelsen får därför föreslå, att vid ett axelavstånd av förslagsvis högst 180 centimeter, nedväxling av motorns varvantal ej må behöva vidtagas.

*Länsstyrelsen i Uppsala län* anser det ej överensstämma med motorfordonsförordningens system att låta den tillfälliga omständigheten, huruvida släpvagn avsedd för personbefordran eller för godsbefordran tillkopplas, avgöra frågan om fordonet skall anses såsom automobil eller såsom dragbil. Tillämpningen av vissa straffbestämmelser skulle enligt länsstyrelsens mening i sådant fall bliva alltför osäker. *Länsstyrelsen i Västerbottens län* framhåller, att förslaget innebure, att även ett tomt personsläpfordon skulle medföra en omklassificering av dragfordonet, fastän härvidlag ingen motsvarande fördel ernåddes och fastän det kanske blott rörde sig om en tillfällig färd, avsedd allenast för att transportera släpfordonet från en ort till en annan. Med anslutning till den föreslagna bestämmelsens huvudsyfte, att öka tryggheten för släpfordonspassagerarna, förordade länsstyrelsen införande av en bestämmelse om att personer ej finge befordras med till traktor kopplat släpfordon annat än efter särskilt tillstånd av länsstyrelse.

I fråga om *besiktnings- och registreringsförhållandena* framhåller *länsstyrelsen i Södermanlands län* med hänvisning till att dragbilar av föreslagen typ i allmänhet tillverkades av bysmeder eller mindre verkstäder önskvärdheten ur trafiksäkerhetssynpunkt av att sådana fordon, innan de tillåtes trafikera allmän väg, underginge sakkunnig kontroll eller besiktning av bromsar, styrinrättning, kopplingsanordning och övriga säkerhetsanordningar. *Länsstyrelsen i Västerbottens län* anser, att statens intresse syntes fordra kontroll av att de i den föreslagna kungörelsen nämnda villkoren för dragbils hänförande till motorredskap uppfylldes. För ernående av sådan kontroll föreslår länsstyrelsen föreskrift om att såsom biltraktor avsett fordon skulle, innan det första gången toges i bruk, undersökas av besiktningsman, som därvid, om fordonet uppfyllde nyss nämnda bestämmelser, hade att utfärda intyg om dess karaktär av biltraktor. Sistnämnda länsstyrelse liksom *länsstyrelsen i Norrbottens län* och *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* finner det mindre tillfredsställande, att traktorer — och därmed även till motorredskap hänförliga dragbilar — som enligt gällande definitioner vore motorredskap, ställdes utan-

för den trafiksäkerhetskontroll, som reglerades genom bestämmelserna om flygande besiktning av motor- och släpfordon i 11 § motorfordonsförordningen. Vad som i nämnda paragraf stadgades beträffande flygande besiktning m. m. borde sålunda gälla jämväl för motorredskap.

*Svenska lasttrafikbilägareförbundet* framhåller:

Den frihet i fråga om användningen av dragbilar, varpå utredningen tagit sikte, kan på goda grunder befaras medföra onödigt stora riskmoment ur trafiksäkerhets- och kontrollsynpunkt. Förbundet finner det därför vara av betydelse i dessa avseenden — utan att dragbils ägare eller förare därigenom åsamkas större olägenhet — att varje dragbil före dess tagande i bruk anmäles till länsstyrelsen i det län, där ägaren är bosatt, och därpå i samband med lämpligt ordnad registrering tilldelades igenkänningsmärke. Den anmälningsplikt för och det tilldelande av igenkänningsmärke å dragbilar — särskilt när det gäller bruk å längre eller kortare sträcka å allmän väg — nödvändiggör även skyldighet för besiktning av dragbils draganordning och bromssystem. Förbundet har ingen erinran emot att taxan för nämnd besiktning jämte förekommande kostnad för de expeditioner, som skulle bli en följd av anmälningskyldigheten och tilldelande av igenkänningsmärke, sättes lägre än vad i motsvarande hänseende för närvarande gäller beträffande övriga bilar och tillstånd.

*Statens väginstitut* ifrågasätter, om det icke vore lämpligt ur kontrollsynpunkt att sådana besiktigade traktorer och traktortåg, som erhållit särskilt tillstånd att befara allmän väg, erhöles lämpliga skyltar med registreringsnummer.

*Överståthållarämbetet* yttrar:

I 15 § 3 mom. motorfordonsförordningen föreskrives bland annat att, om med registrerat motorfordon vidtagits åtgärd, på grund varav kan antagas, att fordonet icke vidare kommer att användas här i riket, skall ägaren till fordonet inom 14 dagar från det han fått vetskap om dylikt förhållande där- om hos vederbörande länsstyrelse göra anmälan för fordonets avförande ur registret. Bestämmelse torde böra intagas om att dylik anmälningsplikt föreligger för ägaren till fordonet jämväl då detta ombyggt till dragbil. För nående av detta syfte torde det vara tillräckligt med att mellan orden »att användas» insättas orden »såsom automobil, tyngre motorcykel eller lättviktsmotorcykel».

I fråga om *ustrutningen* för de dragbilar, som hänföras till motorfordon, har från olika håll gjorts gällande, att strängare föreskrifter böra gälla, då fordonet framföres å allmän väg.

I anslutning till frågan om den föreslagna *skattefriheten* meddelar *länsstyrelsen i Östergötlands län*, att inom länet torde finnas högst fem släpfordon, som kopplades uteslutande till traktorer. *Svenska vägföreningen* avstyrker förslaget i detta hänseende och framhåller, att även om inkomstminskningen för staten för närvarande skulle vara förhållandevis liten så kunde den i framtiden bliva av betydelse.

I fråga om *rätten att utan körkort framföra traktortåg* har från olika håll gjorts gällande, att nu gällande regel borde ytterligare uppmjukas.

Departement-  
chefen.

Den fortgående rationaliseringen inom jordbruket har medfört bland annat, att levande dragare i stor omfattning ersättas med maskinkraft. Genom att ombygga utrangerade automobiler till traktorer har man för det mindre jordbruket erhållit ett billigt, maskinellt hjälpmedel, som kommit till stor användning. Antalet sådana dragbilar i landet uppskattas till omkring 4,000.

Denna utveckling har framkallat ett flertal spörsmål rörande tillämpningen av gällande bestämmelser angående motorfordon. För de rättstillämpande myndigheterna har beträffande dragbilarna främst uppställt sig frågan, om dessa fordon skola betraktas som automobiler och därmed underkastas bland annat skatte- och försäkringsplikt eller om de skola anses som motorredskap, i vilket fall skatt och försäkringsavgifter ej behöva utgivas.

Behovet av förtydligande bestämmelser har fördenskull gjort sig gällande. Det har även i sammanhang härmed satts i fråga, att släpfordon, som kopplades allenast till motorredskap, borde med avseende å registrering och skattskyldighet behandlas på samma sätt som det dragande fordonet. Dessutom har vid diskussionen om dessa frågor gjorts gällande, att bestämmelserna om körkortsplikt för den, som framför traktortåg, borde uppmjukas.

I syfte att främja användningen av dragbilar och undanröja tveksamheten om deras karaktär av automobil eller motorredskap föreslår traktorsutredningen, att Kungl. Maj:t genom en med stöd av 1 § motorfordonsförordningen och 1 § vägtrafikstadgan utfärdad klassificeringskungörelse skulle föreskriva, att vissa dragbilar skulle anses såsom motorredskap. Utredningen har framlagt förslag till sådan kungörelse. I förslaget bestämmes dragbil såsom en automobil, vilken ombyggt för framförande av tillkopplat släpfordon eller tillkopplat arbetsredskap på sådant sätt, att fordonet icke vidare är avsett att självständigt nyttjas för transporter. En sådan dragbil skulle, om vissa angivna tekniska ändringar vidtagits å densamma, anses som motorredskap. Dessa tekniska ändringar skulle innefatta, att å bakaxeln sittande, chassiet uppbärande fjädringsanordningar borttagits, att fordonet avkortats på sådant sätt, att avståndet mellan dess yttersta hjulaxlar icke överstiger 225 centimeter, samt att motorns varvtal nedväxlats på sådant sätt, att de drivande fordonshjulens varvtal icke överstiger en tiondel av motorns varvtal.

Ändringarna skulle utgöra en garanti för att dragbilen verkligen användes främst såsom arbetsredskap och ej huvudsakligen till andra ändamål.

I förslaget har vidare upptagits en föreskrift av innehåll, att en såsom motorredskap ansedd dragbil skall behålla egenskapen av dragbil eller jämte tillkopplat släpfordon anses som traktortåg, oavsett hurvida tyngden av tillkopplat släpfordon eller arbetsredskap delvis uppbäres av dragbilen eller icke. Utredningen anför, att detta spörsmål utgör ett specialfall av frågan om gränsen mellan traktor och automobil. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen hävdade, framhåller utredningen, i detta avseende den uppfattningen, att ett dragande fordon, som eljest varit att anse som traktor, bleve att hänföra till automobil, därest det uppbure någon del av släpfordonets last. Denna uppfattning anser utredningen emellertid oriktig. Jag ansluter mig i detta avseende

helt till utredningens mening. Frågan synes emellertid icke vara av beskaffenhet att böra avhandlas i kungörelsen.

Utredningen har vidare i kungörelsen upptagit en föreskrift av innehåll, att dragbil, till vilken kopplas släpfordon för personbefordran, skall anses som automobil. En dylik föreskrift synes dock ej vara erforderlig. Det torde sålunda ej överensstämma med motorfordonsförordningens system att låta den tillfälliga omständigheten att ett släpfordon kopplas till ett dragande fordon vara avgörande för det dragande fordonets rättsliga karaktär. Även ur praktisk synpunkt synes den föreslagna regelns lämplighet kunna ifrågasättas. Om en automobilägare vill behålla möjligheten att använda sin dragbil såsom vanlig automobil, torde han icke verkställa de tekniska ändringar å fordonet, vilka kungörelseförslaget kräver för att fordonet skall anses som motorredskap.

Bestämmelsen synes därför icke böra upptagas i kungörelsen. Detta har till följd, att en fordonskombination, bestående av en till motorredskap hänförlig dragbil jämte därtill kopplat, för personbefordran avsett släpfordon, får användas i trafik utan att dragbilen undergått besiktning och utan att densamma är försedd med backspegel, registreringsskylt etc. Detta förhållande synes dock icke innebära, att trafiksäkerheten eftersättes, enär fordonskombinationen icke får framföras med högre hastighet än 20 km/tim — i vissa fall 10 km/tim — varjämte allmän väg, gata eller annan allmän plats ej får befaras utan särskilt tillstånd, där fråga ej är om tillfällig färd. Innan sådant tillstånd meddelas, kan den tillståndsgivande myndigheten giva föreskrift om besiktning av fordonen.

Till kungörelseförslaget har knutits en övergångsbestämmelse, avseende att förebygga den svårighet som, enligt vad utredningen erfarit, kan möta i fråga om inmonterande av nedväxlingsanordning i en i bruk redan varande dragbil.

I de avgivna yttrandena har förslaget i stort sett vunnit gillande. I några yttranden har emellertid ifrågasatts, att de tekniska ändringar, vilka enligt utredningens förslag skulle vidtagas å dragbil för att densamma skulle anses som motorredskap, kunde vara ägnade att väcka betänkligheter med hänsyn till att de skulle medföra ökad vägslitning. Denna farhåga torde dock icke äga sådan räckvidd, att förslaget med hänsyn därtill bör jämkas. De speciella förhållanden, som enligt vad länsstyrelsen i Kopparbergs län framhållit råda i detta län, torde i tillbörlig grad ha beaktats genom den till kungörelseförslaget knutna övergångsbestämmelsen. Vidare har föreslagits, att regler skulle givas beträffande klassificering av originalbyggda dragbilar. Särskilt med hänsyn till att dessa torde vara sällsynta, synes en sådan klassificering ännu icke välbetänkt. Originalbyggda dragbilar, som uppfylla de i kungörelseförslaget upptagna förutsättningarna för att anses som motorredskap, böra enligt min mening hänföras till denna grupp.

Den i kungörelseförslaget avsedda klassificeringen innebär, att de dragbilar, som därigenom hänföras till motorredskap, vid normal användning be-

frias från besiktningsplikt. I några yttranden har uttalats den farhågan, att trafiksäkerheten härigenom skulle eftersättas. Med hänsyn till de tekniska ändringar, som måste ha vidtagits å fordonet, och de nyss berörda föreskrifter, som gälla beträffande framförande av sådana fordon å allmän väg, gata och allmän plats, synas dessa risker dock vara obetydliga. Denna fråga torde emellertid framdeles böra tagas under omprövning, därest så skulle påkallas.

Klassificeringen medför vidare, att dragbilar, som enligt kungörelsen skola anses som motorredskap, icke bli registreringspliktiga. Härav följer att även skatteplikten bortfaller, vilket torde vara ägnat att starkt främja användandet av dylika fordon till nytta särskilt för mindre jordbruk.

För motorredskap — och alltså även för dragbilar, som äro att hänföra till denna grupp — föreligger icke försäkringsplikt. Med hänsyn till att trafiken med sådana redskap torde komma att få större omfattning än hittills, kunde fråga uppstå om ändring av försäkringsreglerna. Det torde dock i avbidan på ökad erfarenhet icke vara lämpligt att nu upptaga detta problem till behandling.

För släpfordon stadgas enligt nu gällande bestämmelser besiktnings-, registrerings- och skatteplikt. Enligt utredningens förslag skulle beträffande släpfordon, som kopplas till motorredskap, skyldigheten att underkasta fordonet första besiktning eller ombesiktning bortfalla. Däremot skulle så kallad särskild besiktning (11 § 1 mom. motorfordonsförordningen) samt flygande besiktning och eftersyn kunna äga rum och möjlighet att erhålla typbesiktning skulle fortfarande föreligga. Även registrerings- och skatteplikten skulle enligt utredningens mening upphävas för dessa fordon.

Även de sålunda föreslagna ändringarna skulle, utan att medföra nämnvärda nackdelar, vara ägnade att främja dragbilars och släpfordons användning i jordbruksdrift. Minskningen i automobilskatteinkomsten läser jämväl i förevarande fall bliva obetydlig särskilt med hänsyn till att för närvarande endast ett ringa antal släpvagnar torde kopplas uteslutande till motorredskap.

Jag ansluter mig därför till utredningens förslag även i denna del. Faran för missbruk därigenom, att en släpvagn, för vilken skatt ej erlagts, kopplas till automobil, torde icke böra överdrivas. Möjligheterna till kontroll underlättas genom att till automobil kopplad släpvagn enligt bestämmelserna i automobilskatteförordningen måste vara försedd med skattekvitto.

För genomförande av de sålunda föreslagna åtgärderna har utredningen föreslagit vissa ändringar i motorfordonsförordningen. Utöver dessa ändringar bör, såsom överståthållarämbetet i sitt yttrande föreslagit, i 15 § 3 mom. motorfordonsförordningen intagas bestämmelse om att där föreskriven anmälningsplikt beträffande registrerat fordons avförande ur automobilregistret skall åligga fordonsägare, därest registrerat fordon ombyggt till sådan dragbil, som blir hänförlig till motorredskap.

I fråga om framförande av traktortåg ansluter jag mig till utredningens uppfattning, att den i 18 § 1 mom. givna bestämmelsen att traktortåg endast må föras av den, som erhållit tillstånd till förande av automobil, bör in-



skränkas till att gälla sådan väg, gata eller allmän plats, som avses i 1 § vägtrafikstadgan.

I anslutning till vad jag sålunda anfört har inom kommunikationsdepartementet på grundval av traktorsutredningens förslag utarbetats dels en kungörelse om hänförande av vissa automobiler till fordonstypen motorredskap och dels en förordning om ändring i vissa delar av motorfordonsförordningen den 23 oktober 1936 (nr 561).

Dessa författningsförslag torde böra underställas riksdagen för yttrande.

Jag hemställer alltså, att Kungl. Maj:t måtte besluta

att inhämta riksdagens yttrande över här ifrågavarande förslag till

*dels* kungörelse om hänförande av vissa automobiler till fordonstypen motorredskap;

*dels ock* förordning om ändring i vissa delar av motorfordonsförordningen den 23 oktober 1936 (nr 561).

Med bifall till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställan förordnar Hans Maj:t Konungen, att proposition av den lydelse, bilaga till detta protokoll utvisar, skall avlåtas till riksdagen.

Ur protokollet:

*Sigurd Lang.*