

## Nr 28.

*Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående förordning med vissa särskilda föreskrifter rörande tillämpningen av motorfordonsförordningen den 23 oktober 1936 (nr 561) m. m.; given Stockholms slott den 22 september 1939.*

Kungl. Maj:t vill härmed, under återopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för denna dag,

*dels* inhämta riksdagens yttrande över härvid fogade förslag till förordning med vissa särskilda föreskrifter rörande tillämpningen av motorfordonsförordningen den 23 oktober 1936 (nr 561) m. m.; till förordning angående ändring i vissa delar av motorfordonsförordningen den 23 oktober 1936 (nr 561) samt till förordning angående ändring i övergångsbestämmelserna till förordningen den 22 juni 1939 (nr 351) om ändring i vissa delar av motorfordonsförordningen den 23 oktober 1936 (nr 561);

*dels ock* föreslå riksdagen att antaga härvid fogade förslag till förordning angående ändrad lydelse av 2 och 5 §§ förordningen den 2 juni 1922 (nr 260) om automobilskatt.

GUSTAF.

*Gerh. Strindlund.*

---

**Förslag**  
till  
**Förordning**

med vissa särskilda föreskrifter rörande tillämpningen av motorfordonsförordningen den 23 oktober 1936 (nr 561) m. m.

Härigenom förordnas,

*dels* att följande stadganden tills vidare icke skola tillämpas, nämligen

1. 15 § 2 mom. andra stycket motorfordonsförordningen den 23 oktober 1936 i vad avser skyldighet att vid anmälan om fordonns avförande ur automobilregistret erlägga en särskild avgift, svarande mot skatt för fordonet under tre månader;

2. 25 § 3 mom. motorfordonsförordningen den 20 juni 1930 (nr 284) i vad avser förbud att vid godstrafik avhämta gods utom trafikområdet annat än för befordran till ort inom detsamma och att vid sådan körning avhämta gods å mera än en utom trafikområdet belägen ort samt 5 mom. i samma paragraf i vad avser förbud att vid godstrafik taga automobil i bruk för körning från annan ort utom trafikområdet än den där körningen avslutats;

3. 41 § tredje stycket vägtrafikstadgan den 23 oktober 1936 (nr 562) i vad avser straff för befordran med lastautomobil av last, vars vikt överstiger den för automobilen fastställda maximilasten;

*dels ock* att vid ansökning om registrering av fordon, som jämlikt 15 § 2 mom. motorfordonsförordningen den 23 oktober 1936 avförts ur automobilregistret, skyldighet att förete besiktningsinstrument tills vidare icke skall föreligga, därest med fordonet icke vidtagits sådan ändring, som jämlikt 10 § 1 mom. samma förordning eljest skulle medfört skyldighet att anmäla fordonet till ombesiktning samt sökanden skriftligen betygar, att sådan ändring icke ägt rum.

---

Denna förordning träder i kraft dagen efter den, då förordningen enligt därå meddelad uppgift utkommit från trycket i Svensk författningssamling; dock att vad ovan under punkt 3. stadgats ej skall gälla i fråga om förseelse som begåtts före förordningens ikraftträdande.

---

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

Härigenom förordnas, *dels* att 9 § 2 och 3 mom., 14 § 1 mom., 15 § 2 mom., 16 § 4 mom. och 17 § 1 mom. motorfordonsförordningen den 23 oktober 1936<sup>1</sup> skola erhålla ändrad lydelse på sätt nedan anges, *dels* ock att till envar av 15, 17 och 29 §§ samma förordning skall fogas ett nytt moment, betecknat såsom respektive 9, 4 och 3 mom., av nedan angivna lydelse:

9 §.

2 mom. Tillverkare här i riket av motor- eller släpfordon eller här i riket bosatt generalagent för sådan tillverkare i utlandet må kunna erhålla tillstånd att få olika typer av tillverkningen besiktigade (*typbesiktning*) i den ordning, ovan i 1 mom. sägs, med verkan att fordon av här angivet slag skall anses som besiktigat, därest det enligt av tillverkaren eller generalagenten utfärdat intyg är i full överensstämmelse med besiktigat typfordon eller företer allenast sådana avvikelser från typfordonet, vilka äro att hänföra till fordonets utstyrsel och icke förändra dess beskattningsförhållande.

Intyg, som — — — därtill förordnar.

Tillstånd till — — — prövas föreligga.

Vad i — — — därtill förordnar.

3 mom. Innan besiktningsinstrument utfärdas beträffande släpfordon, som icke undergått typbesiktning, skall besiktningsmannen å släpfordonet anbringa ett märke till identifiering av detsamma (*identifieringsmärke*). Uppgift om identifieringsmärket skall för släpfordon, som i detta moment avses, införas i besiktningsinstrumentet för fordonet.

Närmare föreskrifter — — — därtill förordnar.

§ 14.

1 mom. Hos länsstyrelse skola föras automobilregister samt beredskapsförteckning för motorfordon. I automobilregistret skola inskrivas de uppgifter rörande automobiler, motorcyklar och släpfordon samt deras ägare, om vilkas intagande i registret Konungen förordnat. I beredskapsförteckningen skola intagas motsvarande uppgifter om sådant fordon, som enligt vad i 15 § 2 mom. sägs avförts ur automobilregistret.

Fordon skall — — — sin hemort.

Fordon skall — — — skall brukas.

<sup>1</sup> Senaste lydelse av 17 § 1 mom., se 1939: 351.

## 15 §.

2 mom. Har ägare — — — ur registret.

Sådan anmälan — — — med registreringsavgift.

Om brukande, besiktning och registrering av fordon, som sålunda avförts ur registret, gäller vad i denna förordning stadgats i fråga om fordon, som förut icke registrerats. Registreringsskyldighet beträffande sådant fordon föreligger dock icke i fall, då fordonet jämlikt bestämmelserna i allmänna förfogandelagen den 22 juni 1939 (nr 293), beredskapsförfogandelagen den 22 juni 1939 (nr 297), lagen den 31 mars 1938 (nr 90) om förfoganderätt för luftskyddets behov eller rekvisitionslagen den 31 mars 1938 (nr 87) av staten är taget i anspråk med nyttjanderätt samt ej heller då fordonet tages i bruk för färd i samband med avlämnande eller inmönstring av fordonet enligt berörda lagar eller häst- och fordonsanskaffningslagen den 27 april 1934 (nr 84).

Ansökan om ny registrering av fordonet skall innehålla uppgift om den förra registreringen och det fordonet därvid tilldelade registreringsmärket. Det för registrering erforderliga besiktningsinstrumentet skall vara utfärdat inom fjorton dagar före ingivandet av registreringsansökningen.

9 mom. Vad i 1, 3, 6 och 8 mom. stadgas skall i tillämpliga delar gälla i fråga om fordon, som är infört i beredskapsförteckningen.

## 16 §.

4 mom. Närmare föreskrifter om automobilregistrets och beredskapsförteckningens förande ävensom om avgifter för registrering av fordon och annan anteckning till automobilregistret meddelas av Konungen.

## 17 §.

1 mom. Inom respektive — — — fordonets *registreringsmärke*.

Länen betecknas — — — Norrbottens län.

Ordningsnummer meddelas i löpande följd i särskilda serier för autobiler, tyngre motorcyklar, lättviktsmotorcyklar och släpfordon. Om fordon är avfört ur registret och i samband därmed icke överförts till beredskapsförteckningen eller avförts ur denna förteckning, må fordonets ordningsnummer tilldelas annat fordon.

4 mom. Tages motorfordon eller släpfordon, som är infört i beredskapsförteckning i anspråk för allmänt behov enligt vad i 15 § 2 mom. sägs, skall fordonet begagna den fordonet före avregistreringen tillhörande registreringsskylten.

## 29 §.

3 mom. Vad i 1 och 2 mom. stadgas skall äga motsvarande tillämpning beträffande anmälan till beredskapsförteckning.

---

Denna förordning träder i kraft dagen efter den, då förordningen enligt därå meddelad uppgift utkommit från trycket i Svensk författningssamling.

---

## Förslag till Förordning

angående ändring i övergångsbestämmelserna till förordningen den  
22 juni 1939 (nr 351) om ändring i vissa delar av motor-  
fordonsförordningen den 23 oktober 1936 (nr 561).

Häriigenom förordnas, att punkterna 2, 3 och 4 i övergångsbestämmelserna till förordningen den 22 juni 1939 om ändring i vissa delar av motorfordonsförordningen den 23 oktober 1936 skola erhålla ändrad lydelse på sätt nedan angives:

2. Beträffande fordon, som vid förordningens ikraftträdande är i bruk och enligt dessförrinnan gällande bestämmelser är att anse såsom lättviktsmotorcykel, skola nuvarande bestämmelser fortfarande äga giltighet intill den 1 januari 1940; är fordonet vid sistnämnda tidpunkt icke i bruk behöver anmälan om registrering av fordonet icke göras förrän fordonet skall tagas i bruk.

3. Ägare av fordon, som under punkt 2 avses, må intill den tidpunkt, Kungl. Maj:t framdeles kan finna gott bestämma, på ansökning kunna erhålla registrering av fordonet utan företeende av sådant besiktningsinstrument eller typintyg, varom i 14 § 2 mom. motorfordonsförordningen den 23 oktober 1936 förmåles. Vid ansökningen skola fogas av två trovärdiga personer utfärdat intyg, att fordonet av sökanden tagits i bruk före den 1 juli 1939, ävensom vederbörligt försäkringsbevis i två exemplar angående meddelad försäkring samt av sökanden undertecknad uppgift, likaledes i två exemplar, angående fordonets fabrikat, årsmodell, ramnummer och motornummer och skall sådan uppgift vara till riktigheten bestyrkt av polismyndigheten i den ort, där sökanden är bosatt. Sedan registrering skett, skall det ena exemplaret av omförmälda uppgift, försett med påteckning om den verkställda registreringen och om det fordonet därvid tilldelade registreringsmärket, av länsstyrelsen tillhandahållas sökanden.

Bestyrkande, som — — — verkställas kostnadsfritt.

Med polismyndighet — — — i orten.

4. Om ägare av i punkt 2 avsett fordon förvärvar körkort för förande av lättviktsmotorcykel, må länsstyrelsen intill den tidpunkt, Kungl. Maj:t framdeles kan finna gott bestämma, på ansökning och sedan registrering av fordonet skett medgiva, att körkortet skall gälla även för förande av det av sökanden ägda fordonet. Vid ansökningen skall fogas av två trovärdiga personer utfärdat intyg, att fordonet av sökanden tagits i bruk före den 1 juli 1939. Medgivande som nu sagts skall, jämte fordonets registreringsmärke, antecknas å körkortet.

---

Denna förordning träder i kraft dagen efter den, då förordningen enligt därå meddelad uppgift utkommit från trycket i Svensk författningssamling.

---

**Förslag**  
till  
**Förordning**  
angående ändrad lydelse av 2 och 5 §§ förordningen den 2 juni 1922  
(nr 260) om automobils katt<sup>1</sup>.

Härigenom förordnas, att 2 och 5 §§ förordningen den 2 juni 1922 om automobils katt skola erhålla ändrad lydelse på sätt nedan angives:

2 §.

Från skatteplikt frikallas:

- a) automobil, som — — — svensk undersåte;
- b) automobil eller — — — tjäna brandväsendet;
- c) motoreykel, som — — — såsom lättviktsmotoreykel; samt
- d) automobil eller släpvagn, då fordonet är taget i anspråk med nyttjanderätt jämlikt bestämmelserna i allmänna förfogandelagen den 22 juni 1939 (nr 293), beredskapsförfogandelagen den 22 juni 1939 (nr 297), lagen den 31 mars 1938 (nr 90) om förfoganderätt för luftskyddets behov eller rekvisitions-lagen den 31 mars 1938 (nr 87).

5 §.

Skatt utgår — — — etthundrasextio kronor.

För automobil, som är inrättad för och drives med generatorgas, framställd av inhemskt bränsle, och för släpvagn, som är inrättad för och huvudsakligen användes till uppbärande av generator för framställning av sådan gas, som ovan sägs, utgår skatt med hälften av de i denna paragraf stadgade skattesatserna.

---

Denna förordning träder i kraft dagen efter den, då förordningen enligt därå meddelad uppgift utkommit från trycket i Svensk författningssamling.

---

---

<sup>1</sup> Senaste lydelse, se beträffande 2 § 1939: 329, och beträffande 5 § 1938: 136.

*Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 22 september 1939.*

Närvarande:

Statsministern HANSSON, ministern för utrikes ärendena SANDLER, statsråden PEHRSSON-BRAMSTORP, WESTMAN, WIGFORSS, MÖLLER, ENGBERG, SKÖLD, QUENSEL, FORSLUND, ERIKSSON, STRINDLUND.

Efter gemensam beredning med cheferna för justitie-, försvars- och finansdepartementen anför chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Strindlund:

Genom kungörelsen den 1 september 1939 (nr 588) om inskränkning i rätten att framföra vissa fordon ävensom i försäljningen av bensin och lättbentyl för drivande av samma fordon samt kungörelsen den 6 september 1939 (nr 627) om inskränkning i rätten att framföra lastautomobil eller traktor ävensom i försäljningen av flytande bränsle för drivande av sådant fordon har användningen av motorfordon i avsevärd omfattning förbjudits.

I syfte att i viss mån minska de olägenheter, som bestämmelserna i nämnda kungörelser medföra, synas smärre jämkningar och ändringar i vissa författningar böra vidtagas.

I 25 § motorfordonsförordningen den 20 juni 1930 regleras, bland annat, rätten för innehavare av tillstånd till stads- eller länstrafik att utföra körning utanför trafikområdet. Tillståndshavaren äger sålunda att i anledning av beställning, som emottagits å ort inom trafikområdet, utföra körning från sådan ort till ort utom detsamma. För det fall att körning avslutats utom trafikområdet, må automobilen tagas i bruk för körning direkt tillbaka till trafikområdet. Vid körning utom trafikområdet äger tillståndshavare rätt att utan inskränkningar verkställa *personbefordran* å den direkta vägsträckan från trafikområdet till bestämmelseorten och åter. I fråga om *godsbefordran* stadgas emellertid, att gods icke må avhämtas utom trafikområdet annat än för befordran till ort inom detsamma. Dessutom gäller vid sådan körning, att gods ej får avhämtas å mera än en utanför trafikområdet belägen ort. Har körning avslutats utom trafikområdet, må återkörning av gods verkställas endast från den ort utom trafikområdet, där huvudkörningen avslutats.

Dessa bestämmelser, som ha till syfte att förekomma en osund konkurrens mellan olika trafikföretag, kunna stundom leda till ineffektiv förbrukning av motorbränsle. Sålunda kan exempelvis inträffa, att fordonshavare på grund av dessa bestämmelser tvingas avvisa erbjudanden om frakter även i fall, då han färdas med ringa eller ingen last. Att upphäva alla lokala restriktioner för den yrkesmässiga trafiken synes mig dock vara en alltför vittgående åtgärd. I nuvarande situation torde emellertid en sådan uppmjukning av de för godstrafiken gällande bestämmelserna böra ske, att dylik trafik må

bedrivs i enlighet med de mindre stränga föreskrifter, som nu gälla beträffande yrkesmässig automobiltrafik för personbefordran.

I 41 § 3 stycket vägtrafikstadgan den 23 oktober 1936 (nr 562) föreskrives, att där med lastautomobil befordras last, vars vikt överstiger den för automobilen fastställda maximilasten, den felande skall straffas med dagsböter. Då en viss säkerhetsmarginal i fråga om en automobils lastkapacitet i allmänhet torde föreligga, kan även detta stadgande, som betingas av trafiksäkerhetssynpunkter, motverka ett effektivt utnyttjande av motorbränslet. Från denna synpunkt synes det i nuvarande läge därför påkallat, att stadgandet tills vidare i avvaktan på inträdandet av normala förhållanden sättes ur kraft. Genom denna åtgärd avses naturligen icke att helt bortse från trafiksäkerhetssynpunkter. Förare av lastautomobil är givetvis fortfarande skyldig att även med avseende å transporterad last jämlikt 2 § vägtrafikstadgan iakttaga all den omsorg och varsamhet, som till förekommande av olycksfall betingas av omständigheterna. Där så ej sker, kan straff ådömas jämlikt 38 § nämnda stadga. Vidare må framhållas, att den numera starkt minskade trafiken kan antagas komma att i viss mån reducera trafikriskerna.

I samband med nu berörda fråga vill jag erinra om att vederbörande myndigheter, som meddela tillstånd till yrkesmässig trafik med lastautomobil, bland villkoren för godkännande av fordon i dylik trafik stundom intagit bestämmelser, som inskränka möjligheten att utnyttja fordonens maximalastförmåga. Då dylika inskränkningar, vilka äro tillkomna för att undvika olämplig konkurrens mellan olika trafikföretag, under nuvarande förhållanden icke äro motiverade, torde Kungl. Maj:t i cirkulärskrivelse till nämnda myndigheter böra anmoda dem att i fråga om fordon, vilka på grund av särskilt tillstånd för närvarande få brukas och i fråga om vilka inskränkningar av förut angivet slag må gälla, meddela beslut, att inskränkningarna tills vidare icke skola äga giltighet.

I särskilda skrivelser ha *kungl. automobilklubben* och *motormännens riksförbund* hemställt, att med hänsyn till nu rådande inskränkningar i rätten att framföra motorfordon vissa ekonomiska lättnader måtte medgivas i fråga om avförande ur automobilregistret av däri införda fordon.

I 15 § 2 mom. motorfordonsförordningen den 23 oktober 1936 (nr 561) stadgas, att där ägare av registrerat fordon har för avsikt att under viss tid eller tills vidare icke nyttja fordonet i trafik, anmälan om detta förhållande må göras hos vederbörande länsstyrelse för fordonets avförande ur automobilregistret. Sedan fordonet avregistrerats är ägaren till motorfordonet icke skyldig att för fordonet utgiva skatt eller underhålla trafikförsäkring. Anmälan om fordons avförande ur automobilregistret skall emellertid jämlikt stadgande i sistnämnda författningsrum vara åtföljd av en särskild avgift, svarande mot skatt för fordonet under tre månader.

Det får antagas, att flertalet av de motorfordonsägare, som genom nämnda kungörelser om förbud mot viss trafik betagits rätten att använda sina fordon, ämna begagna möjligheten att få fordonen avförda ur automobilregistret. Att därvid uttaga den berörda särskilda avgiften, som har till syfte



att förekomma missbruk av rätten till temporär avregistrering av motorfordon, synes under nuvarande omständigheter obilligt. Jag föreslår därför, att föreskriften om skyldighet att erlägga denna avgift tills vidare sättes ur kraft.

Vid ny registrering av fordon, som jämlikt 15 § 2 mom. motorfordonsförordningen avförts ur automobilregistret, måste enligt samma stadgande företes ett besiktningsinstrument, som skall vara utfärdat inom fjorton dagar före ingivandet av registreringsansökningen. Denna föreskrift avser att skapa garanti för att fordonet, under den tid det icke varit i bruk, ej undergått någon väsentlig förändring. I nuvarande situation, då det är sannolikt att ett stort antal fordon kommer att temporärt avregistreras, synes det emellertid skäligt att i viss utsträckning tillfälligt upphäva denna föreskrift. Man torde sålunda kunna utgå ifrån, att det största antalet temporärt avregistrerade bilar icke kommer att under den tid, fordonen icke äro i bruk, undergå någon förändring. I dessa fall synes det därför icke nödvändigt, att ägarna betungas med utgifter och besvär för en ny besiktning, vilka särskilt då fordonet måste föras lång väg till vederbörande besiktningsman icke äro obetydliga. Jag föreslår därför, att skyldigheten att vid ny registrering i nu berörda fall förete besiktningsinstrument tills vidare icke skall åvila sådan ägare av temporärt avregistrerat motorfordon, som skriftligen betygar, att fordonet sedan avregistreringen skett icke undergått sådan förändring, som enligt bestämmelserna i 10 § 1 mom. motorfordonsförordningen skulle ha medfört skyldighet att låta verkställa ombesiktning av fordonet.

I detta sammanhang torde jag här få anmäla en av *chefen för armén* efter samråd med chefen för försvarsstaben gjord hemställan om inrättande av ett beredskapsregister för sådana fordon, som till följd av de förutnämnda bestämmelserna om inskränkning i rätten att framföra motorfordon ävensom i försäljningen av motorbränsle kunna komma att tills vidare avföras ur automobilregistret. Till stöd för sin framställning har chefen för armén anført, att automobilregistret utgjorde grundhandling till den jämlikt häst- och fordonsanskaffningslagen i fredstid av länsstyrelsen verkställda uttagningen av motorfordon för krigsmaktens mobiliseringsbehov. Avföres ett stort antal motorfordon ur automobilregistret, kunde nämnda uttagning därför komma att äventyras, för så vitt icke fordonets hemvist m. m. jämväl efter fordonets avförande ur registret fortfarande av länsstyrelsen vore känd. Åtgärder syntes därför böra vidtagas för att fordon, som av nu gällande inskränkningar i motortrafiken begärdes avfört ur automobilregistret, alltjämt av länsstyrelsen på ett eller annat sätt registrerades. Detta syntes lämpligen kunna ske genom att ett särskilt register, förslagsvis benämnt beredskapsregister för motorfordon, upplades vid länsstyrelsen för här ifrågavarande motorfordon. Ett sådant register syntes enklast kunna åstadkommas genom att registerblad, som avfördes ur automobilregistret, överfördes till beredskapsregistret.

Genom den föreslagna åtgärden syntes, fortsätter chefen för armén, själva uttagningen i fredstid av motorfordon för krigsmaktens behov bliva fullt säkerställd. Emellertid måste sådana uttagna fordon, även om de avförts ur automobilregistret, vid inträffande mobilisering jämväl kunna utan omgång

inställas för inmönstring eller motsvarande förfarande. Enligt gällande bestämmelser finge emellertid fordon, som avförts ur automobilregistret, icke brukas förrän efter förnyad besiktning och registrering. För sådana fordon, vilka överförts till beredskapsregistret och som uttagits för krigsmaktens behov, måste sålunda nya bestämmelser utfärdas, som möjliggjorde fordonets förande till vederbörlig inställelseort vid mobilisering. Härvid torde böra föreskrivas att sådant motorfordon, efter anmodan av länsstyrelsen eller militär myndighet, finge utan hinder av motorfordonsförordningens föreskrifter samt utan hinder av bestämmelserna i kungörelserna nr 588/1939 och 627/1939 angående inskränkningar i rätten att inköpa bensen m. m. samt bruka motorfordon framföras till plats för inställelse vid mobilisering. Som sådan anmodan borde avses mönstringsbesked, tillställt ägare av uttaget motorfordon jämlikt häst- och fordonsanskaffningslagen.

Vad chefen för armén anfört synes mig värt beaktande. I syfte att säkerställa uttagningen av motorfordon och släpfordon för krigsmaktens mobiliseringsbehov även för det fall, att ett större antal fordon på grund av nu rådande särskilda förhållanden skulle tillfälligt avföras ur automobilregistret, synas därför dessa fordon böra överföras till en särskild förteckning, till vilken anmälningar rörande däri intagna fordon skola ske i huvudsaklig överensstämmelse med vad som gäller för i automobilregistret intagna fordon. Förteckningen, som lämpligen bör benämnas beredskapsförteckning för motorfordon, bör bildas av de blad, som uttagas ur automobilregistret, sedan fordonen avförts ur registret. I syfte att underlätta ett återinförande i automobilregistret av ett avregistrerat fordon böra fordonen i beredskapsförteckningen intagas under samma registreringsnummer, under vilka de förekommit i automobilregistret samt vid ny registrering åter erhålla det gamla numret. Utöver närmare bestämmelser rörande beredskapsförteckningens förande, vilka det torde få ankomma på Kungl. Maj:t att sedermera utfärda, erfordras för genomförande av nu ifrågavarande förslag vissa tillägg och ändringar till 14—17 §§ och 29 § i 1936 års motorfordonsförordning.

Ägare av ett fordon, som jämlikt häst- och fordonsanskaffningslagen under fredstid uttagits för krigsmaktens behov, är skyldig att vid mobilisering för fordonets avlämnande framföra detsamma till den inmönstringsplats, som angivits i ägaren tillställt mönstringsbesked. Har fordonet avförts ur automobilregistret, får det jämlikt bestämmelse i 15 § 2 mom. i 1936 års motorfordonsförordning emellertid icke utom i vissa undantagsfall tagas i bruk förrän ny registrering av fordonet skett. Av olika skäl synes det emellertid uppenbart olämpligt, att registreringsskyldighet formellt skall föreligga då fråga är endast om ett framförande till inmönstringsplats av ett avregistrerat fordon eller dess återförande från dylik plats till fordonets hemvist. I 15 § 2 mom. i 1936 års motorfordonsförordning bör därför införas ett stadgande av innehåll, att registreringsskyldighet icke föreligger i fall, varom nu är fråga.

En dylik befrielse från registreringsplikten medför automatiskt jämväl en befrielse från skyldigheten att erlägga automobilskatt, enär förutsättning för skattskyldighet enligt automobilskatteförordningen utgör, att det ifrågavarande fordonet är eller bort vara här i riket registrerat.

Behov av befrielse från registrerings- och skatteplikt föreligger, utom i nyss angivna fall, jämväl under vissa andra förhållanden. Motor- eller släpfordon kan under utomordentliga situationer av det allmänna tagas i anspråk med nyttjanderätt eller äganderätt enligt allmänna förfogandelagen, beredskapsförfogandelagen, förfogandelagen för luftskyddets behov samt rekvisitionslagen. Vidare kan sådant fordon med äganderätt tagas i anspråk enligt den ovanberörda häst- och fordonsanskaffningslagen. Övertager staten med nyttjanderätt ett fordon, som tidigare avregistrerats, synes icke kunna påfordras, att ägaren av fordonet skall vara skyldig att i anledning av fordonets insättande i trafik registrera fordonet och för detsamma erlägga skatt. Skyldigheten torde ej heller lämpligen böra överflyttas å staten. Några olägenheter av betydelse torde icke föranledas av att fordon, som sålunda avses, ej äro registrerade, och jag föreslår därför, att i 15 § 2 mom. införes ett stadgande av innehåll, att registreringsskyldighet ej skall föreligga i berörda fall samt ej heller då fordonet tages i bruk för färd i samband med avlämnande enligt berörda lagar. Härav följer, som förut angivits, att skyldighet ej heller föreligger att för fordonet erlägga automobilskatt.

Är fordon, som staten övertager med nyttjanderätt, infört i automobilregistret, kommer skyldighet att svara för fordonet åvilande skatt att ankomma på fordonsägaren även för den tid, då fordonet användes av staten. Då detta synes obilligt men skattskyldighet ej lämpligen bör åläggas staten föreslår jag, att befrielse stadgas från skattskyldighet i förevarande fall.

Har ägare av fordon erlagt skatt för detsamma för tid, under vilken fordonet tagits i anspråk av staten med äganderätt eller nyttjanderätt, på sätt förut angivits, synes fordonsägaren böra i någon form erhålla ersättning för det sålunda utgivna skattebeloppet. Att medgiva rätt till återbäring av erlagd skatt synes emellertid för detta fall icke påkallat, men hänsyn bör tagas till inbetalad skatt vid bestämmande av ersättningen för fordonets ianspråktagande.

Frågan om trafikförsäkring å fordon, som tagas i anspråk enligt förfogandelagarna, kommer senare i dag att anmälas av chefen för justitiedepartementet.

Det av chefen för armén väckta spörsmålet om rätt att till inmönstringsplats framföra och i förekommande fall återföra motorfordon utan hinder av bestämmelserna i förutnämnda kungörelser om inskränkningar i rätten att bruka motorfordon och försälja bensin m. m. torde komma att upptagas till prövning i annat sammanhang.

Jag anhåller vidare få anmäla två framställningar, den ena från svenska motorförbundets lättviktscykelsektion och den andra från aktiebolaget Volvo, vilka framställningar likaledes föranletts av de nu rådande särskilda förhållandena inom motortrafiken.

Framställningen från *svenska motorförbundets lättviktscykelsektion* åsyftar, bland annat, att ägare till sådan motorecykel, vilken före den 1 juli 1939 var i bruk och enligt dessförrinnan gällande bestämmelser var att anse såsom lättviktsmotorecykel, även efter den 1 november 1939 och intill den tidpunkt, Kungl. Maj:t sedermera bestämmer, skall komma i åtnjutande av de särskilda förmåner i fråga om registrering av dylikt

motorfordon och erhållande av körkort, som omförmålas i övergångsbestämmelserna till förordningen den 22 juni 1939 (nr 351) om ändring i vissa delar av motorfordonsförordningen den 23 oktober 1936 (nr 561). Enligt punkt 3 i nämnda bestämmelser är ägare till dylikt fordon berättigad att, på därom före den 1 november 1939 gjord ansökning, erhålla registrering av fordonet från och med den 1 januari 1940 utan företeende av sådant besiktningsinstrument eller typintyg, varom i 14 § 2 mom. motorfordonsförordningen den 23 oktober 1936 förmåles. Vid ansökningen skola fogas, bland annat, av två trovärdiga personer utfärdat intyg, att fordonet av sökanden tagits i bruk före den 1 juli 1939, ävensom vederbörligt försäkringsbevis i två exemplar angående meddelad försäkring från och med den 1 januari 1940. Vidare kan länsstyrelse enligt punkt 4, om ägaren förvärvar körkort för förande av lättviktsmotorcykel, på därom före den 1 november 1939 gjord ansökning och sedan registrering av fordonet skett medgiva, att körkortet skall gälla även för förande av det av sökanden ägda fordonet. Vid ansökningen skall fogas av två trovärdiga personer utfärdat intyg, att fordonet av sökanden tagits i bruk före den 1 juli 1939.

Bestämmelserna angående inskränkning i rätten att inköpa motorbränsle och framföra motorfordon medföra sannolikt, att många ägare av sådana motorcyklar, varom här är fråga, tills vidare icke kunna använda sina fordon. Enligt punkt 2 i förutnämnda övergångsbestämmelser skola beträffande fordon, som den 1 juli 1939 är i bruk och enligt dessförinnan gällande bestämmelser är att anse såsom lättviktsmotorcykel, nuvarande bestämmelser fortfarande äga giltighet intill den 1 januari 1940. Detta innebär bland annat, att fordon som nu sagts från och med den 1 januari 1940 skola vara registrerade. Emellertid torde beträffande fordon av nu angivet slag, som den 1 januari 1940 ej är i bruk, med hänsyn till nyss angivna förhållande registreringsskyldighet ej böra inträda förrän fordonet i fråga åter tages i bruk. Detta föranleder ett tillägg till punkt 2 av övergångsbestämmelserna. Vidare torde, såsom yrkats i nyssberörda framställning av svenska motorförbundets lättviktsmotorcykelsektion, de i punkterna 3 och 4 av övergångsbestämmelserna avsedda lättnaderna böra stå ägarna av nu ifrågavarande motorcyklar till buds även viss tid efter det normala förhållanden i fråga om motortrafiken inträtt. Jag föreslår därför, att genom ändring av dessa punkter sådan möjlighet beredes ägarna.

*Aktiebolaget Volvo* har i sin skrivelse erinrat om att det nuvarande läget i fråga om drivmedel till motorfordon torde komma att medföra en övergång till användande såsom drivmedel av generatorgas, framställd av träkol, samt i anslutning därtill anført:

När det gäller lastvagnar torde den mest förekommande konstruktionen bli den, att kolgasgeneratorer monteras på lastbilen bakom förarhytten. Generatoraggregatet kommer då att utgöra en del av lastbilen som sådan. I fråga om omnibusar torde generatoraggregatet likaledes komma att utgöra en del av fordonet. När det gäller personvagnar, kommer aggregatet i en del fall att inbyggas baktill på personvagnen. En annan utföringsform är, att aggregatet bygges på en särskild liten släpvagn eller kärra, skild från personvagnen.

En sådan släpvagn eller kärra kan komma att uppbäras av ett, två eller flera hjul.

I anslutning härtill har bolaget — under erinran om att enligt 5 § sista stycket förordningen den 2 juni 1922 om automobils katt skatt för automobil, som är inrättad för och drives med generatorgas, framställd av inhemskt bränsle, skall utgöras med hälften av eljest stadgade skattesatser — hemställt om ett sådant förtydligande av nämnda bestämmelse, att det klart framginge, att en automobil skulle anses inrättad för generatorgas, även om aggregatet framfördes på en särskild släpvagn.

Vidare har bolaget hemställt, att skatt jämlikt nämnda förordning icke måtte utgå för släpvagn, som uteslutande är avsedd för uppbärande av generatoraggregat.

Under förmälan att bolaget hade för avsikt att tillverka släpvagnar för nyss angivet ändamål i seriemässig omfattning har bolaget slutligen hemställt om sådan ändring i 1936 års motorfordonsförordning, att dylik släpvagn kunde bliva föremål för typbesiktning.

Vad först angår frågan om skattebefrielse för de ifrågavarande släpvagnarna torde det ur synpunkten att uppmuntra användningen av med generatorgas drivna motorfordon vara motiverat, att dessa släpvagnar ur skattesynpunkt intaga en gynnsammare ställning än övriga släpvagnar. Ett med generatorgas framdrivet motorfordon, som själv uppbär gasaggregatet, är emellertid icke skattefritt utan för detsamma uttages skatt med ett belopp, som motsvarar hälften av det eljest för fordonet föreskrivna skattebeloppet. Då anledning icke föreligger att göra någon principiell skillnad i skattehänseende mellan motorfordonet och släpvagnen anser jag hel skattebefrielse icke böra ifrågakomma för en släpvagn av nu åsyftat slag utan förordar jag, att fordonsskatten för släpvagn utgår med hälften av eljest stadgat belopp.

Något förtydligande av 5 § sista stycket i automobilskatteförordningen i enlighet med vad bolaget föreslagit synes mig icke erforderligt. Såsom lagrummet nu är utformat, torde nämligen en förutsättning för stadgandets tillämpning icke vara, att gasgeneratoren är monterad å själva motorfordonet, utan det avgörande är givetvis, att det av fordonets konstruktion — oavsett aggregatets placering — klart framgår, att fordonet är inrättat för framdrivande medelst generatorgas.

Vad slutligen angår spörsmålet om typbesiktning av släpvagnar av här åsyftat slag vill jag erinra om att enligt 9 § 2 mom. i 1936 års motorfordonsförordning typbesiktning kan ske endast i fråga om motorfordon. Att dylik besiktning icke medgivits för släpfordon torde sammanhänga därmed, att varje släpfordon genom besiktningsmans försorg skall förses med ett visst instansat märke till fordonets identifiering. Då sålunda fordonet i allt fall skulle inställas inför besiktningsmannen, har typbesiktning för dessa fordon ansetts sakna praktisk betydelse.

Sedan släpfordonen under de senaste åren kommit att användas i ökad omfattning, framstå emellertid nackdelarna av en individuell besiktning av dessa fordon, i den mån de äro serietillverkade, allt tydligare. Då genom med-

verkan från fabrikerna av släpfordon dessas identitet på ett tillfredsställande sätt torde kunna fastställas, utan att fordonen genom besiktningsmannens försorg förses med identifieringsmärke, synes hinder icke böra möta att medgiva typbesiktning av släpfordon. Jag vill därför föreslå, att härför erforderliga ändringar göras i 9 § 2 och 3 mom. av 1936 års motorfordonsförordning.

I enlighet med vad jag i det föregående anfört har inom kommunikationsdepartementet utarbetats förslag till *dels* förordning med vissa särskilda föreskrifter rörande tillämpningen av motorfordonsförordningen den 23 oktober 1936 (nr 561) m. m., *dels* förordning angående ändring i vissa delar av motorfordonsförordningen den 23 oktober 1936 (nr 561), *dels* förordning angående ändring i övergångsbestämmelserna till förordningen den 22 juni 1939 (nr 351) om ändring i vissa delar av motorfordonsförordningen den 23 oktober 1936 (nr 561), *dels ock* förordning angående ändrad lydelse av 2 och 5 §§ förordningen den 2 juni 1922 (nr 260) om automobilskatt.

Förstnämnda tre författningsförslag torde böra underställas riksdagen för yttrande, medan det sistnämnda förslaget torde böra föreläggas riksdagen till antagande. Med hänsyn till betydelsen att det slutliga avgörandet av nu berörda frågor icke fördröjes, är det önskvärt, att detta ärende blir föremål för skyndsam behandling från riksdagens sida.

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

*dels* inhämta riksdagens yttrande över här ifrågakvarande förslag till förordning med vissa särskilda föreskrifter rörande tillämpningen av motorfordonsförordningen den 23 oktober 1936 (nr 561) m. m., till förordning angående ändring i vissa delar av motorfordonsförordningen den 23 oktober 1936 (nr 561), till förordning angående ändring i övergångsbestämmelserna till förordningen den 22 juni 1939 (nr 351) om ändring i vissa delar av motorfordonsförordningen den 23 oktober 1936 (nr 561);

*dels ock* föreslå riksdagen att antaga i det föregående angivna förslag till förordning angående ändrad lydelse av 2 och 5 §§ förordningen den 2 juni 1922 (nr 260) om automobilskatt.

Statsrådet Forslund anförde:

En automobils maximilast fastställs i regel i överensstämmelse med uppgifter angående fordonets bärkraft, vilka lämnats av tillverkaren. Även om därvid en viss säkerhetsmarginal i fråga om lastkapaciteten i allmänhet torde förefinnas, synes dock minskad tillgång å drivmedel enligt min mening icke motivera ett fullständigt upphävande av den av trafiksäkerhetssynpunkter betingade bestämmelsen rörande förbud att befordra större last än fastställd maximilast. Med hänsyn härtill kan jag icke tillstyrka ett stadgande av innehåll att 41 § tredje stycket vägtrafikstadgan den 23 oktober 1936 (nr 562) icke skall tillämpas, i vad däri stadgas straff för befordran med lastautomobil av last, vars vikt överstiger den för automobilen fastställda maximilasten.

I övrigt är jag ense med föredragande departementschefen.

Statsrådets övriga ledamöter biträdde föredragande departementschefens hemställan.

Till denna hemställan behagar Hans Maj:t Konungen lämna bifall samt förordnar, att proposition av den lydelse bilaga till detta protokoll utvisar skall avläsas till riksdagen.

Ur protokollet:

*Sigurd Lang.*

---