

## Nr 28.

Ankom till riksdagens kansli den 17 maj 1940 kl. 4 e. m.

*Utlåtande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående kungörelse om hänförande av vissa automobiler till fordonstypen motorredskap m. m.*

Genom en den 8 mars 1940 dagtecknad proposition, nr 114, vilken hänvisats till lagutskott och behandlats av andra lagutskottet, har Kungl. Maj:t, under åberopande av propositionen bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden, anhållit om riksdagens yttrande över vid propositionen 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).*

De i propositionen omförmälda författningsförslagen äro av följande lydelse.

### 1) **Förslag**

till

### **Kungörelse**

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

Härigenom 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 uppbär chassiet,*

*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

*Bihang till riksdagens protokoll 1940. 9 saml. 2 avd. Nr 28.*

automobilens 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.

## 2) 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.

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

## 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.

## 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. Nämnda 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 för-

ordnad 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.

Beträffande de skäl, som ligga till grund för förslagen, får utskottet, i den mån redogörelse för desamma icke lämnas här nedan, hänvisa till propositionen.

Användningen av till traktorer ombyggda bilar — vilka fordon nedan i överensstämmelse med propositionen benämnas *dragbilar* — samt därtill kopplade släpfordon eller arbetsredskap har under senare år fått en allt större praktisk betydelse i jordbruket. Dragbilarna, vilka betinga en relativt ringa anskaffnings- och driftkostnad, hava visat sig kunna i stor utsträckning med fördel ersätta levande dragare och samtidigt även minska behovet av mänsklig arbetskraft.

För de myndigheter, å vilka tillämpningen av gällande bestämmelser om motorfordon ankommer, har emellertid denna utveckling givit anledning till osäkerhet beträffande ett flertal viktiga frågor.

Den grupp av fordon, varom här är fråga, ligger utvecklingstekniskt mellan lastbilar och motorredskap utan att enligt de definitioner, som förekomma i 1936 års motorfordonsförordning och vägtrafikstadga, kunna helt

hänföras till någondera gruppen. Ett ofta uppkommande spörsmål är därför i första hand frågan, huruvida och under vilka omständigheter ett ombyggt fordon av den beskaffenhet, som här avses, bör anses hava förlorat sin förutvarande egenskap av automobil eller, med andra ord, vilka egenskaper detsamma måste hava förvärvat för att kunna omföras till motorredskap. Från fordonsägarens synpunkt sett är nämnda fråga av avgörande betydelse för fordonets praktiska användbarhet. Endast om fordonet befunnits hänförligt till motorredskap, får nämligen detsamma framföras utan att på förhand hava undergått besiktning och registrering och utan att skatt och trafikförsäkringsavgift för detsamma erlagts samt utan att föraren är försedd med körkort för framförande av automobil. Där å andra sidan fordonet anses hänförligt till automobil, har iakttagandet av samtliga, nyss åsyftade bestämmelser samt erläggandet av avgifter för besiktning, registrering, skatt och försäkring visat sig medföra sådana praktiska och ekonomiska svårigheter, att de åtminstone för innehavare av mindre jordbruk inneburi hinder för anskaffande och användning av fordon av nu förevarande slag.

Även beträffande de bestämmelser, som gälla i fråga om användningen av släpfordon i förbindelse med dragbil, hava önskemål om förtydligande eller förändring framkommit. Särskilt har detta gällt med avseende på frågor om skyldighet att låta dylika släpfordon undergå besiktning och registrering samt i fråga om skattskyldighet för desamma.

Sedan bland annat i ett flertal till Kungl. Maj:t ingivna framställningar hemställan gjorts om meddelande av bestämmelser i ovan angivna hänseenden och ett hos Kungl. Maj:t anhänggigjort besvärsmål jämväl ådagalagt behovet av förtydligande bestämmelser därutinnan, tillkallade dåvarande chefen för kommunikationsdepartementet, jämlikt erhållet bemyndigande av Kungl. Maj:t den 20 juli 1939, dels kanslirådet i kommunikationsdepartementet Helge Berglund att såsom utredningsman inom nämnda departement verkställa utredning i fråga om åtgärder i syfte att säkerställa och utveckla användningen inom jordbruksnäringen av traktorer och därmed jämförliga redskap ävensom släpvagnar samt utarbete de författningsändringar och avgiva de förslag i övrigt, vartill utredningen kunde föranleda, dels ock sex sakkunniga att med utredningsmannen deltaga i överläggningar i berörda ämne.

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. (S. O. U. 1939: 35).

Det i propositionen framlagda förslaget, som upprättats på grundval av traktorsutredningens betänkande, innebär i huvudsak följande.

Grunder för bestämmande av frågan huruvida en dragbil är att hänföra till motorredskap eller automobil, skola fastställas genom en kungörelse, utfärdad av Kungl. Maj:t.

Avgörande för frågan om dragbilens klassificering böra enligt förslaget till sådan kungörelse vara fordonets tekniska egenskaper men däremot icke exempelvis frågan huruvida det användes för jordbruks- eller för andra ändamål. Under förutsättning att å dragbilen vidtagas vissa närmare angivna tekniska förändringar skulle densamma komma att hänföras till motorredskap.

Dessa tekniska förändringar 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.

Genom en övergångsbestämmelse skulle förebyggas den svårighet, som i vissa fall kan möta att inmontera erforderlig nedväxlingsanordning å i bruk redan varande dragbilar. Dylika dragbilar skulle, därest erforderliga ändringar i fråga om borttagandet av fjädringsanordning och fordonets avkortning vidtagits, få intill den 1 januari 1945 hänföras till motorredskap under förutsättning att innehav av fordonet anmäldes till vederbörande polismyndighet.

Beträffande dragbil, som enligt ovan anförda grunder bleve hänförlig till motorredskap, skulle enligt propositionen komma att gälla bland annat följande.

Skyldighet att låta fordonet undergå registrering skulle bortfalla och såsom en följd härav skulle även skyldigheten att erlägga fordonsskatt för detsamma upphöra. Ej heller skulle fordonet behöva undergå besiktning. Med tillkopplat släpfordon (i traktortåg) skulle dragbilen dock enligt 37 § vägtrafikstadgan icke annat än tillfälligt få framföras å allmän väg, gata eller annan allmän plats utan tillstånd av länsstyrelse eller, i stad, av polismyndighet; den tillståndsgivande myndigheten skulle därvid, innan dylikt tillstånd meddelades, kunna låta genom besiktningsman undersöka, huruvida för trafiken avsett motorredskap och släpfordon vore 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 behövde föra registreringsskylt, namnskylt eller backspegel.

För släpfordon stadgas enligt nu gällande bestämmelser besiktnings-, registrerings- och skatteplikt. Enligt utredningens förslag skulle registrerings- och skatteplikten inskränkas till att gälla allenast sådana släpfordon, som tillkopplas automobil, och alltså upphävas beträffande släpfordon, som kopplas uteslutande till motorredskap. Även skyldighet att låta verkställa första besiktning eller ombesiktning skulle upphävas beträffande sistnämnda slag av släpfordon.

För åstadkommande av dessa rättsverkningar beträffande släpfordonen

skulle ändring ske i 13 § 1 mom., 14 § 2 mom., 22 § 1 mom., 28 § och 29 § 1 mom. 1936 års motorfordonsförordning.

Slutligen föreslås i propositionen viss jämkning i fråga om rätten att framföra traktortåg. För närvarande gäller i detta avseende, enligt 18 § 1 mom. 1936 års motorfordonsförordning, att traktortåg må föras allenast av den, som erhållit tillstånd till förande av automobil.

Enligt förslaget bör detta stadgande inskränkas att gälla framförande av traktortåg å allmän väg, gata eller annan allmän plats, som är upplåten för allmän samfärdsel, ävensom å till farväg nyttjad enskild väg.

För detta ändamål föreslås viss ändring av nyssnämnda stadgande.

Utskottet har icke funnit anledning till erinran mot de föreliggande för- Utskottet.  
fattningsförslagen och får därför hemställa,

att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anmäla,  
att riksdagen vid granskning av de vid ifrågavarande pro-  
position fogade författningsförslagen icke funnit skäl till  
erinran mot desamma.

Stockholm den 16 maj 1940.

På andra lagutskottets vägnar:

DAVID NORMAN.

---

Vid ärendets behandling hava närvarit:

från första kammaren: herrar *Norman*, *Tamm*, *Löfvander*, *Forslund*, *Olof Carlsson\**, *Wistrand\**, *Sten\** och *Näslund\**;

från andra kammaren: fröken *Hesselgren*, herrar *Hage*, *Skoglund\**, *Pettersson* i Hällbacken\*, *Hallagård*, *Sandström*, *Hermansson* i Norrköping och *Hansson* i Örebro.

\* Ej närvarande vid utlåtandets justering.

---