



**National Library  
of Sweden**

Denna bok digitaliserades på Kungl. biblioteket år 2012

box: A

S.O.U.

STATENS OFFENTLIGA UTREDNINGAR 1939: 35  
KOMMUNIKATIONSDEPARTEMENTET



# DRAGBILAR

BETÄNKANDE MED FÖRSLAG

TILL

KLASSIFICERING AV VISSA FÖR FRAMDRAGANDE

AV SLÄPFORDON ELLER ARBETSREDSKAP

OMBYGGDA AUTOMOBILER,

M. M.

AVGIVET AV

1939 ÅRS TRAKTORSUTREDNING

DEN 24 NOVEMBER 1939

---

S T O C K H O L M

1 9 3 9

# Statens offentliga utredningar 1939

## Kronologisk förteckning

1. Betänkande angående grunder för intagning av enskild väg till allmänt underhåll ävensom angående statsbidrag till enskilda vägar. Svenska Tryckeri a.-b. 59 s. **K.**
2. Utredning och förslag rörande plats i Stockholms skärgård för förläggning av Stockholms örlogsbas. Beckman. 30, 37 s. 6 kartor. **Fö.**
3. Betänkande med förslag till taxa för befordring av gods m. m. å statens järnvägar. Beckman. 206 s. **K.**
4. Svensk namnbok till vägledning vid val av nya släktnamn. Lund, Blom. v. 106 s. **Ju.**
5. Betänkande angående revision av tjänsteförteckningen i vad avser statens affärsdrivande verk. Norstedt. 163 s. **Fi.**
6. Underlättandet av kvinnornas arbete i de mindre lanthemmen. Kihlström. 126 s. **Jo.**
7. Betänkande angående justitiekanslerns, justitieombudsmännens och militieombudsmännens allmänna ämbetsställning m. m. Norstedt. 128 s. **Ju.**
8. Betänkande med förslag till exporttariffer. Beckman. 20 s. **K.**
9. 1937 års landsfiskals- och stadsfiskalsutredning. Betänkande med förslag till omorganisation av landsfiskals- och stadsfiskalsbefattningarna m. m. Norstedt. 341 s. **Ju.**
10. 1936 års lönekommitté. Betänkande med förslag till militärt icke-ordinariereglemente. Marcus. 130 s. **Fi.**
11. Betänkande och förslag rörande befrämjande av avsättningen av den svenska stenindustriens produkter. Idun. 319 s. **H.**
12. Betänkande rörande industriellt utnyttjande av halm. Hægström. 125 s. **Jo.**
13. Rationaliseringsutredningens betänkande. Del 1. Motiv och förslag. Marcus. 257 s. **S.**
14. Rationaliseringsutredningens betänkande. Del 2. Verkställda undersökningar. Marcus. 550 s. **S.**
15. Hembiträdesutredningens betänkande. 2. Betänkande med förslag till lag om reglering av anställnings- och arbetsförhållandena inom det husliga arbetet. Hægström. 194 s. **S.**
16. Utredning och förslag angående fortsatt förstatligande av kommunala mellanskolor. Hægström. x, 157 s. **E.**
17. Utredning och förslag rörande fri undervisningsmateriel för folk- och fortsättningsskolor. Hægström. 224 s. **E.**
18. 1938 års arvskattekommitté. Betänkande med förslag till förordning om arvs- och gåvoskatt m. m. Marcus. 264 s. **Fi.**
19. Betänkande om statstjänstemäns ställning vid arbetskonflikter. Marcus. 82 s. **Fi.**
20. Betänkande med förslag till vissa ändringar i beklädnadsreglementet för polispersonalen m. m. Beckman. 28 s. **S.**
21. Betänkande med förslag till ändringar i vissa delar av sjömanslagen m. m. Norstedt. 39 s. **Ju.**
22. Betänkande och förslag angående vissa med beviljande av tillstånd till yrkesmässig automobilttrafik förenade frågor. Hægström. (2), 74 s. **K.**
23. Ledningen av landstingens hälso- och sjukvårdsverksamhet. Beckman. 105 s. **S.**
24. Arbetslöshetsräkningen den 31 augusti 1937. Del 2. Arbetsförhät m. m. Beckman. 117 s. **S.**
25. Betänkande med förslag till lag om arbetsfostran m. m. Marcus. viij, 134, 135, 142 s. **Ju.**
26. Sociala försvarsberedskapskommittén. Betänkande. Del 1. Förslag till familjebidragslag m. m. Beckman. 75 s. **Fö.**
27. Betänkande med utredning och förslag angående rätt för folkskollärare m. fl. att inskrivas vid universitet och högskolor samt där avlägga examina. Hægström. 80 s. **E.**
28. Betänkande rörande ett ändamålsenligt utnyttjande av kronans fiskevatten. Idun. 237 s. 1 karta. **Jo.**
29. 1937 års domsagoutredning. Betänkande med förslag till omorganisation av domsagoförvaltningen samt löne-reglering för domsagopersonalen. Norstedt. 126 s. **Ju.**
30. Betänkande med utredning och förslag rörande tillgodoseendet av behovet av allmänna samlingslokaler. Marcus. 134 s. **S.**
31. Betänkande angående vissa med vården av civila patienter å garnisonssjukhusen sammanhängande organisationsfrågor. Beckman. 75 s. **Fö.**
32. Betänkande angående revision av tryckfrihetsförordningens ansvarighetsregler och därmed sammanhängande förhållanden. Norstedt. 51 s. **Ju.**
33. Betänkande med förslag till ändringar i förmynderskapslagstiftningen. Av Å. Holmbäck. Uppsala, Almqvist & Wiksell. 92 s. **Ju.**
34. Betänkande med förslag rörande skärgårdarnas behov av förbättrade kommunikationer. Del 1. Beckman. 200 s. 8 bil. **K.**
35. Dragbilar. Betänkande med förslag till klassificering av vissa för framdragande av släpfordon eller arbetsredskap ombyggda bilar m. m. Hægström. 64 s. **K.**

**Anm.** Om särskild tryckort ej anges, är tryckorten Stockholm. Bokstäverna med fetstil utgöra begynnelsebokstäverna till det departement, under vilket utredningen avgivits, t. ex. **E.** = ecklesiastikdepartementet, **Jo.** = jordbruksdepartementet. Enligt kungörelsen den 3 febr. 1922 ang. statens offentliga utredningars yttre anordning (nr 98) utgivas utredningarna i omslag med enhetlig färg för varje departement.

STATENS OFFENTLIGA UTREDNINGAR 1939: 35  
KOMMUNIKATIONSDEPARTEMENTET



# DRAGBILAR

BETÄNKANDE MED FÖRSLAG

TILL

KLASSIFICERING AV VISSA FÖR FRAMDRAGANDE

AV SLÄPFORDON ELLER ARBETSREDSKAP

OMBYGGDA AUTOMOBILER,

M. M.

AVGIVET AV

1939 ÅRS TRAKTORSUTREDNING

DEN 24 NOVEMBER 1939

STOCKHOLM 1939

IVAR HÆGGSTRÖMS BOKTRYCKERI A. B.

594301





# DEPARTMENT OF THE ARMY

OFFICE OF THE ADJUTANT GENERAL

HEADQUARTERS, DEPARTMENT OF THE ARMY

WASHINGTON, D. C.

ADJUTANT GENERAL'S OFFICE

FORM NO. 1

1917 EDITION

REPLACES FORM NO. 1, 1911 EDITION

WHICH IS OBSOLETE

ADJUTANT GENERAL'S OFFICE

WASHINGTON, D. C.

## I N N E H Å L L

	Sid.
Skrivelse till Herr Statsrådet och Chefen för Kungl. kommunikations- departementet .....	5
Förteckning över remisser till 1939 års traktorsutredning .....	7
Sammanfattning av utredningens förslag .....	8
Förslag till kungörelse angående klassificering av vissa för framdragande av släpfordon m. m. ombyggda automobiler (dragbilar) .....	16
Förslag till förordning om ändring i vissa delar av motorfordonsförordningen den 23 oktober 1936 (nr 561) .....	18
Förslag till kungörelse om ändrad lydelse av 1 § kungörelsen den 18 novem- ber 1932 (nr 529) om särskild skatt i vissa fall för användande i trafik av icke registrerade motorfordon m. m. ....	20

## M O T I V E R I N G

Kap. 1. Traktorer och till traktorer ombyggda bilar (dragbilar) i jordbru- kets tjänst.	
Begreppet traktor; olika slag av traktorer i egentlig mening .....	21
Tekniska egenskaper .....	22
Traktorsbeståndet .....	22
Uppkomsten och konstruktionen av dragbilar .....	23
Prestationsförmåga och driftkostnader .....	25
Omfattning och betydelse .....	25
Kap. 2. Aktuella administrativa spörsmål .....	26
Kap. 3. Undersökningens objekt.	
Bör undersökningen omfatta motordragare och därtill kopplade släpfordon över huvud taget? .....	28
Bör undersökningen inskränkas till att gälla allenast i jordbruksdrift an- vända motordragare och därtill kopplade släpfordon? .....	29
Under undersökningen inbegripna fordon .....	30
Kap. 4. Begreppet dragbil .....	30

	Sid.
Kap. 5. Indelning av dragbilar i olika grupper .....	31
Bör såsom grund för indelning av dragbilar gälla fordonens användning inom visst område eller för visst ändamål? .....	32
Bör indelning av dragbilar ske på grund av lagstadgad begränsning av hastigheten? .....	34
Indelning av dragbilar på grund av fordonens tekniska egenskaper ....	35
Kap. 6. Tekniska åtgärder för hastighetsbegränsning såsom förutsättning för dragbilars klassificering som motorredskap .....	35
Kap. 7. Övriga förutsättningar för dragbilars klassificering såsom motorredskap .....	40
Kap. 8. Registrering och besiktning av till motorredskap kopplade släpfordon.	
Gällande bestämmelser .....	42
Ifrågasatt ändring av gällande bestämmelser om släpfordons registrering och besiktning .....	43
Tillkomsten av nämnda bestämmelser .....	44
Utredningens yttrande och förslag .....	45
Kap. 9. Framförandet av dragbilar och traktortåg.	
Gällande bestämmelser .....	46
Erfordras ändring av gällande bestämmelser? .....	47
Kap. 10. Beskattning av dragbilar och släpvagnar .....	50
Gällande bestämmelser .....	51
Framställningar om ändring av gällande bestämmelser .....	51
Beskattning av det dragande fordonet .....	53
Beskattning av släpvagnar.	
Historik .....	54
Släpvnagsbeståndet och därå belöpande fordonsskatt .....	55
Skall enligt automobilskatteförordningen fordonsskatt erläggas för släpvagn, som kopplas till motorredskap? .....	56
Ifrågasatta ändringar i gällande bestämmelser om beskattning av släpvagnar .....	56
Utredningens yttrande och förslag .....	57
Ekonomiska verkningar .....	59
Kap. 11. Fråga angående utredning om obligatorisk trafikförsäkring av dragbilar och därtill kopplade släpfordon .....	60

#### ANVÄNDA FÖRKORTNINGAR

- K. F. = Kungl. förordning.  
 K. K. = Kungl. kungörelse.  
 M. F. = Motorfordonsförordning den 23 oktober 1936 (nr 561).  
 V. T. = Vägtrafikstadga den 23 oktober 1936 (nr 562).  
 S. F. S. = Svensk författningssamling.  
 S. O. U. = Statens offentliga utredningar.

*Till*

*Herr Statsrådet och Chefen för Kungl. kommunikations-  
departementet.*

Jämlikt Kungl. Maj:ts den 20 juli 1939 givna bemyndigande har statsrådet och chefen för Kungl. kommunikationsdepartementet samma dag tillkallat 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 utarbeta de författningsändringar och avgiva de förslag i övrigt, vartill utredningen kan föranleda, dels ock ledamoten av riksdagens andra kammare, riksgäldsfullmäktigen *Gustaf Henning Andersson*, Rasjön, ledamoten av riksdagens andra kammare *Lars Anton Björklund*, Hässleholm, besiktningsmannen för motorfordon i Stockholm, majoren *Carl Walter Elliot*, ordföranden i svenska lasttrafikbilägareförbundet *Carl Lindberg*, Varberg, ledamoten av riksdagens andra kammare, föreståndaren för lantbruksskolan vid Ultuna *Carl Einar Sjögren* och ledamoten av riksdagens andra kammare, lantbrukaren *Gustav Hjalmar Svensson*, Grönvik, att såsom sakkunniga med utredningsmannen deltaga i överläggningar i berörda ämne.

Utredningsmannen och de sakkunniga, vilka gemensamt antagit benämningen *1939 års traktorsutredning*, sammanträdde första gången den 23—24 augusti 1939 och hava sedermera sammanträtt den 13—14 september, den 17—18 och den 24—26 oktober samt den 1—2 och den 23—24 november 1939.

Som utredningens sekreterare har jämlikt chefens för kommunikationsdepartementet förordnande tjänstgjort amanuensen *Victor Schwartz*.

Utredningen har haft förmånen att under fullgörande av sitt uppdrag få samråda med representanter för statens maskin- och redskapsprovningsanstalter samt befattningshavare i väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

Såsom ett första resultat av sitt arbete får utredningen härmed överlämna betänkande med förslag till klassificering av vissa för framdragande av släpfordon eller arbetsredskap ombyggda automobiler (dragbilar), m. m., vilket förslag avser tillämpningen av motorfordonsförordningen den 23 oktober 1936, vägtrafikstadgan samma dag ävensom automobilskatteförordningen och trafikförsäkringslagen å i utredningsuppdraget avsedda fordons-typer.

Beträffande följande från det nu avlämnade förslaget fristående frågor, över vilka utredningen har att avgiva yttrande, nämligen angående yrkesmässig trafik med traktorer och därtill kopplade släpvagnar samt angående ifrågasatt undantagande av bensen, avsedd att användas i jordbruksdrift, från särskild skatt, ämnar utredningen framdeles avgiva särskilda yttranden.

Stockholm den 24 november 1939.

### HELGE BERGLUND

GUSTAF ANDERSSON

L. A. BJÖRKLUND

WALTER ELLIOT

CARL LINDBERG

EINAR SJÖGREN

HJALMAR SVENSSON

/ V. Schwartz.

**Förteckning över från kommunikationsdepartementet överlämnade remisser till 1939 års traktorsutredning, vilka torde få anses besvarade genom efterföljande betänkande.**

1) Remiss den 14 augusti 1939 av skrivelse den 15 december 1938 från länsstyrelsen i Kopparbergs län angående vidtagande av åtgärder, varigenom till traktorer kopplade, uteslutande för jordbruksbehov avsedda släpvagnar måtte undantagas från registreringsplikt (nr 4014/38);

2) Remiss den 14 augusti 1939 av till kommunikationsdepartementet den 4 januari 1939 inkomna besvär av godsägaren G. Kennedy, Råbelöv, rörande förbud att använda vissa fordon (nr 35/39);

3) Remiss den 14 augusti 1939 av skrivelse den 19 juni 1939 från jordbrukstekniska föreningen angående befrielse från skattskyldighet för vid jordbruk använd, till traktor kopplad samt för transport av egendoms egna produkter och förnödenheter begagnad släpvagn (nr 2364½/39);

4) Remiss den 14 augusti 1939 av skrivelse den 17 juni 1939 från bondeförbundets riksstämma angående befrielse från skattskyldighet för s. k. epatraktorer med därtill hörande, uteslutande vid jordbruk använda släpvagnar (nr 2368½/39);

5) Remiss den 28 oktober 1939 av skrivelse den 18 mars 1938 från ingenjören R. S. Forsstedt, Stockholm, angående beskattning av motorfordon med ledat underrede (nr 3602½/39).

## Sammanfattning av utredningens förslag.

Användningen av till traktorer ombyggda bilar — nedan förslagsvis benämnda *dragbilar* — samt därtill kopplade släpvagnar har under senare år fått en allt större praktisk betydelse i jordbruket. Dylika fordon, vilka betinga en relativt ringa anskaffnings- och driftskostnad, 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 ovisshet 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 M. F. och V. T., 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.

icke allenast för de rättstillämpande myndigheterna är nyssnämnda fråga avgörande för fordonets administrativa behandling; även från fordonsägarens synpunkt sett är frågan, huruvida fordonet författningsenligt är att anse såsom motorredskap eller lastautomobil av avgörande betydelse för dess 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 ansetts 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.

Med nyssnämnda grundläggande fråga beträffande det dragande fordonets klassificering förena sig vissa andra spörsmål, bland vilka i första hand må nämnas frågan, huruvida tillkopplat släpfordon bör, åtminstone i det

fall där det dragande fordonet ansetts hänförligt till motorredskap, undantagas från besiktning och registrering på samma sätt som ett dylikt fordon. Ytterligare uppställer sig bland annat frågan, huruvida lättnader i fråga om iakttagandet av de i M. F. meddelade bestämmelserna kunna medgivas beträffande omförmälda slag av fordon eller beträffande motorredskap och släpfordon över huvud, därest desamma användas uteslutande inom gränserna för en enskild fastighet. Av stor praktisk betydelse äro även frågorna, huruvida och i vad mån befrielse från skyldighet att erlagga automobils katt samt avgift för trafikförsäkring kan medgivas för ifrågasvarande slag av dragande fordon eller därtill kopplade släpfordon.

Enligt meddelade direktiv har utredningen att överväga lämpligheten av och avgiva förslag till bestämmelser i ovan angivna ämnen, vilka förslag böra framläggas med sådan skyndsamhet, att desamma kunna underställas 1940 års riksdag.

Utredningen, som finner sig övertygad om behovet och lämpligheten av åtgärder i syfte att befrämja användningen av traktorer och släpfordon i jordbrukets tjänst, i den mån detta kan ske utan inkräktande på andra berättigade intressen, framlägger för detta ändamål förslag av huvudsakligen följande innebörd.

## Förslag.

### I. I fråga om tillämpningen av bestämmelserna i M. F. och V. T.

#### **Beträffande det dragande fordonet.**

Dragbilar böra principiellt behandlas såsom motorredskap under förutsättning att de med avseende å sina tekniska egenskaper och, såsom en följd därav, med avseende å sin inverkan å väglitning och trafiksäkerhet äro i huvudsak jämförliga med vanliga traktorer.

Fråga blir därför, huru dylika tekniska egenskaper skola närmare angivas.

Då den faktor, som ur nyss angivna synpunkter är den mest betydelsefulla, är körhastigheten, har utredningen i första hand tagit under övervägande möjligheten att, i överensstämmelse med vad som är stadgat angående lättviktsmotorcyklar, införa en bestämmelse, att det dragande fordonet finge hänföras till motorredskap under förutsättning, bland annat, att å detsamma vidtagits sådana anordningar, att det å horisontell väg utan tillkopplat släpfordon icke kunde framföras med mer än en viss begränsad hastighet, exempelvis 25 kilometer i timmen, och att det endast med svårighet kunde ändras för högre hastighet. En i samråd med tekniska experter utförd närmare undersökning har emellertid ådagalagt, att en på dylikt sätt genomförd hastighetsbegränsning icke vore möjlig utan så

avsevärda förändringar med avseende å fordonets konstruktion, att detsamma antingen bleve alltför kostsamma eller skulle i alltför hög grad nedsätta fordonets praktiska användbarhet. Utredningen har därför, i samråd med nämnda tekniska experter, funnit mera ändamålsenligt att föreslå ett sådant utförande av vissa delar av fordonet, att det i varje fall bleve praktiskt och ekonomiskt omöjligt att vid normal användning framföra detsamma med högre hastighet än den lagligen medgivna (20 kilometer i timmen) även om hastigheten tillfälligt kan ökas över denna gräns genom åsidosättande av hänsyn till såväl körekonomi, fara för överhettning och sönderkörning i motorn eller annan skada å fordonet som förarens egen säkerhet.

De förändringar i konstruktionen, som i ovan angivna syfte skola hava vidtagits å en på ifrågasättande sätt ombyggd automobil för att detsamma skall få betraktas såsom motorredskap, böra enligt utredningens mening vara följande, nämligen

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

Detta medför, att fordonet kommer i stark skakning vid högre hastighet än den lagligen medgivna eller t. o. m. vid hastigheter något under denna. Även ökas i dylikt fall påkänningarna på ringarna starkt och fara för att dessa hastigt fullständigt förslitas kan inträda.

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

Detta förstärker ytterligare de under 1) omförmälda verkningarna.

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

Detta avser att åstadkomma en direkt minskning av fordonets fartmöjligheter på sådant sätt att motorn icke kan framdriva detsamma med högre hastighet än, praktiskt sett, omkring 30 kilometer i timmen. Om fordonet skall framföras med högre hastighet än denna, måste motorns varvtal bliva mycket högt, vilket medför fara för överhettning och sönderkörning i motorn.

På sådan dragbil, i vilken inmonterats växellåda från lastautomobil, kan den åsyftade nedväxlingen i regel åstadkommas genom borttagandet av den s. k. direktväxeln, vilket utgör ett enkelt och föga kostsamt förfarande. Där åter i dragbilen användes växellåda från en personautomobil, kan den åsyftade nedväxlingen lämpligen åstadkommas genom insättande av en extra utväxling mellan växellådan och de drivande fordonshjulen.

Samtliga ovan ifrågasatta 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, har utredningen föreslagit en övergångsbestämmelse, innebärande att dylika fordon skola under viss övergångstid få nyttjas såsom motorredskap utan hinder av nyssnämnda under punkt 3) angivna villkor, därest de i övrigt uppfylla 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 ovan angivna konstruktiva förutsättningar för att behandlas såsom motorredskap.

Någon ändring i den nu föreskrivna hastighetsbegränsningen (V. T. 28 §), enligt vilken en till motorredskap hänförlig dragbil icke skulle få framföras med högre hastighet än 20 kilometer i timmen eller, om fordonet har hjulringar av järn eller annat hårt material, 10 kilometer i timmen, ifrågasättes icke.

### **Beträffande släpfordonet.**

För till motorredskap eller därmed jämförliga dragbilar kopplade släpfordon bör enligt utredningens mening registreringsplikt bortfalla. Anledning att i dylikt fall bibehålla densamma synes så mycket mindre förefinnas, som registreringsplikt beträffande ett dragande fordon av nyss angivet slag icke föreligger. Även bör i dylikt fall skyldighet att låta släpfordonet undergå första besiktning eller ombesiktning upphävas.

## **II. I fråga om tillämpningen av bestämmelserna i förordningen om automobilskatt.**

### **Beträffande det dragande fordonet.**

Dragande fordon, som enligt ovan angivna grunder skola vid tillämpning av M. F. och V. T. anses såsom motorredskap, böra enligt utredningens mening även i skattehänseende behandlas på samma sätt, vilket innebär, att fordonsskatt för desamma icke bör utgå. Däremot böra dragbilar, vilka med hänsyn till sina tekniska egenskaper enligt nyssnämnda författningar anses hänförliga till automobiler, även ur skattesynpunkt behandlas såsom sådana.

### **Beträffande släpfordonet.**

För till motorredskap kopplad släpvagn skall, under vissa i 1 § automobilskatteförordningen angivna förutsättningar, fordonskatt utgå. Då en sådan tillämpning av denna förordning icke synes hava varit ursprungligen åsyftad och då densamma icke heller torde vara ur saklig synpunkt befogad, bör enligt utredningens mening en till motorredskap eller därmed jämförlig dragbil kopplad släpvagn ur skattesynpunkt behandlas på samma sätt som det dragande fordonet, vilket innebär, att densamma bör befrias från fordonskatt.

### **III. I fråga om tillämpningen av bestämmelserna i trafikförsäkringslagen.**

Skyldighet att erlagga avgift för trafikförsäkring föreligger beträffande fordon av nu ifrågavarande slag endast i det fall att fordonet anses hänförligt till automobil. Däremot gäller trafikförsäkringslagen icke beträffande motorredskap och, enligt uttrycklig föreskrift i 2 §, icke heller beträffande traktortåg.

Enligt utredningens mening kan ifrågasättas, huruvida icke, med anledning av att en ökad användning av motorredskap och traktortåg torde kunna väntas såsom följd av nu föreslagna lättnader, försäkringsplikt bör införas för framförande av traktortåg åtminstone å sådan väg, gata eller annan allmän plats, som avses i 1 § V. T.

En sådan försäkringsplikt kan anses ligga även i fordonsägarens eget intresse med hänsyn till att denne enligt lagen angående ansvarighet för skada i följd av automobiltrafik är i viss utsträckning ansvarig för skada, som i följd av trafik med fordon av nu ifrågavarande slag tillfogas annan person än föraren eller sådan egendom, som icke med automobilen befordras.

Framläggande av förslag i detta ämne förutsätter särskilda undersökningar, vilka lämpligen torde böra företagas i samband med inom justitiedepartementet nu pågående omarbetning av trafikförsäkringslagen.

### **IV. I fråga om inskränkning i skyldigheten att innehava körkort vid framförande av traktortåg.**

Enligt 18 § M. F. må traktortåg föras allenast av den, som erhållit tillstånd till förande av automobil.

Denna bestämmelse, som innefattar skyldighet för förare av traktortåg att innehava körkort för automobil även vid traktortågs framförande ute-

slutande å enskilda ägor, bör enligt utredningens mening inskränkas till att gälla traktortågs framförande å sådan väg, gata eller annan allmän plats, som avses i 1 § V. T.

### Metod för genomförande av förslaget.

Ovan angivna, av utredningen framlagda förslag bör enligt utredningens mening förverkligas på följande sätt.

#### Beträffande det dragande fordonet.

Åtskiljandet av dragbilarna i två grupper, av vilka på sätt ovan angivits den ena med hänsyn till fordonstekniska egenskaper hänföres till motorredskap och den andra till automobiler, bör enligt utredningens mening ske genom en av Kungl. Maj:t utfärdad kungörelse angående klassificering av nu ifrågavarande slag av fordon. Denna kungörelse synes lämpligen kunna utgöra en sådan tillämpningsföreskrift, som Kungl. Maj:t enligt 1 § M. F. och 1 § V. T. förutsättes kunna utfärda för avgörande av frågan, till vilket slag av fordon en viss fordonstyp i tvivelaktiga fall är att hänföra. Förslag till sådan kungörelse framlägges.

Den åsyftade befrielsen från fordonsskatt för till motorredskap hänförda dragbilar följer omedelbart av en på nyss nämnda sätt genomförd klassificering. Skyldighet att erlægga fordonsskatt föreligger nämligen enligt automobilskatteförordningen allenast beträffande fordon, som blivit registrerat eller bort registreras, och med registreringsplikts slopande bortfaller därför även skatteplikten.

#### Beträffande släpfordonet.

För ernående av det åsyftade undantagandet av släpfordon, som kopplas till motorredskap — varunder är att inbegripa till motorredskap hänförlig dragbil — från skyldighet att undergå första besiktning och registrering erfordras vidtagandet av vissa smärre ändringar i M. F. 13 § 1 mom., 14 § 2 mom., 22 § 1 och 2 mom., 28 § samt 29 § 1 mom. ävensom i 1 § K. K. den 18 november 1932 (nr 529) om särskild skatt i vissa fall för användande i trafik av icke registrerade motorfordon m. m.

Förslag till sådana ändringar framläggas.

Den avsedda befrielsen från fordonsskatt för släpvagn, som kopplas till motorredskap, följer omedelbart genom vidtagandet av ovan åsyftade ändringar i M. F., genom vilka bland annat registreringsplikten beträffande dylika fordon bortfaller.

### **Beträffande framförandet av traktortåg.**

För ernående av den åsyftade inskränkningen i fråga om skyldigheten att innehava körkort vid traktortågs framförande å enskilda ägor fordras viss ändring av 18 § M. F.

Förslag till sådan ändring framlägges.

### **Praktiska verkningar av genomförandet av ovan angivna förslag.**

Verkningarna av utredningens förslag, sedda i samband med innehållet av särskilda delar av de författningar, som reglera användningen av motorfordon, hava ovan i huvuddrag angivits. För vinnande av närmare överblick över dessa verkningar med hänsyn till de skyldigheter, som ur olika synpunkter kunna åligga fordonsägare, angivas dessa verkningar nedan:

#### **Besiktning.**

Till motorredskap hänförlig dragbil skulle icke behöva undergå besiktning. Med tillkopplat släpfordon (i traktortåg) skulle den dock enligt V. T. 37 § icke annat än tillfälligt få framföras å allmän väg, gata eller annan allmän plats utan tillstånd av länsstyrelse eller, i stad, av polismyndighet; och den tillståndsgivande myndigheten kan, innan dylikt tillstånd meddelas, låta genom besiktningsman undersöka, huruvida för trafiken avsett motorredskap och släpfordon äro i betryggande skick och lämpliga för trafiken. Besiktningsplikt skulle däremot kvarstå i fråga om dragbil, som med hänsyn till tekniska egenskaper befunnes hänförlig till automobil.

För släpfordon, som uteslutande användes kopplat till motorredskap — varunder är att inbegripa till motorredskap hänförlig dragbil — skulle skyldighet att låta verkställa första besiktning och ombesiktning bortfalla.

Däremot skulle å dylikt släpfordon av länsstyrelse särskilt föreskriven besiktning (11 § 1 mom. M. F.) samt flygande besiktning och eftersyn (11 § 2 och 3 mom. M. F.) kunna äga rum. Möjlighet att erhålla typbesiktning skulle fortfarande föreligga (M. F. 9 § 2 mom. enligt lydelse i K. F. 31/10 1939 nr 769).

#### **Registrering.**

Registreringsplikt skulle bortfalla beträffande till motorredskap hänförlig dragbil samt beträffande släpfordon, som är avsett att för framförande kopplas till motorredskap eller dragbil av nyss angivet slag.

### Utrustning.

Dragbil, hänförlig till motorredskap, skulle icke behöva vara försedd med registreringsskylt, namnskylt eller backspegel. Vid färd i mörker å allmän väg, gata eller annan allmän plats skulle den vara försedd med sådana belysningsanordningar, varom förmäles i 28 eller 37 § V. T. Innan tillstånd till dess användning i traktortåg å nämnda slag av vägar meddelades, skulle på förslag av vederbörande besiktningssman kunna föreskrivas eventuellt erforderlig ytterligare utrustning för betryggande av trafiksäkerhet och fordonets lämplighet för trafiken.

Släpfordon, som kopplades till dragbil av nyss angiven beskaffenhet, skulle vara försett med tillfredsställande kopplingsanordning men icke behöva vara utrustat med ringar av beskaffenhet, som är stadgad för automobil. Där detsamma kopplades till dragbil, som hänförts till automobil, skulle de i 10 kap. V. T. upptagna föreskrifterna bliva att tillämpa.

### Beskattning.

För till motorredskap hänförlig dragbil skulle icke behöva erläggas fordonsskatt.

Fordonsskatt skulle ej heller utgå för till motorredskap eller dragbil av nyss angiven beskaffenhet kopplad släpvagn.

### Försäkring.

Dragbil torde icke enligt nu gällande bestämmelser vara underkastad försäkringsplikt, vare sig densamma framföres självständigt eller med tillkopplat släpfordon.

Utredningen förordar, att frågan huruvida och i vad mån försäkringsplikt bör införas för dragbil eller traktortåg upptages till förutsättningslös utredning i samband med förut nämnda, inom justitiedepartementet pågående omarbetning av trafikförsäkringslagen.

**Förslag**  
till  
**kungörelse angående klassificering av vissa för fram-  
dragande av släpfordon m. m. ombyggda  
automobiler (dragbilar).**

Kungl. Maj:t har funnit gott jämlikt 1 § motorfordonsförordningen den 23 oktober 1936 (nr 561) och 1 § vägtrafikstadgan samma dag (nr 562) förordna som följer:

1 §.

Automobil, som ombyggts för framdragande av tillkopplat släpfordon eller tillkopplat arbetsredskap på sådant sätt, att fordonet icke vidare är avsett att självständigt nyttjas för utförande av transporter (*dragbil*), skall, med de undantag som nedan angivas i 2 §, vid tillämpning av bestämmelserna i motorfordonsförordningen och vägtrafikstadgan den 23 oktober 1936 anses såsom motorredskap eller, jämte tillkopplat släpfordon, såsom traktortåg, oavsett huruvida tyngden av tillkopplat släpfordon eller arbetsredskap delvis uppbäres av dragbilen eller icke.

2 §.

Dragbil skall anses såsom automobil, därest

- a) till densamma kopplats för personbefordran avsett släpfordon, eller
- b) dess bakaxel är försedd med chassiet uppbärande fjädringsanordning, eller
- c) avståndet mellan dess yttersta hjulaxlar överstiger 225 centimeter, eller
- d) drivande fordonshjulens varvtal överstiger en tiondel av motorns varvtal.

—————

Denna kungörelse träder i kraft den 1 april 1940.

Dragbil, som vid kungörelsens ikraftträdande är i bruk, må intill den 1 januari 1945 hänföras till och nyttjas såsom motorredskap, utan hinder av att den jämlikt 2 § d) eljest skulle hava varit att anse såsom automobil, under förutsättning att dess ägare eller — beträffande fordon, som innehaves på grund av avbetalningsköp — dess innehavare före den 1 juli 1940

till polismyndigheten ingiver av två trovärdiga personer bestyrkt anmälan i två exemplar om innehav av fordonet med angivande av axelavstånd samt, där så ske kan, nummer å motor eller chassi.

Av den ingivna anmälan skall det ena exemplaret bevaras och registreras hos polismyndigheten samt det andra exemplaret, försett med påteckning om ingivandet, återställas till ingivaren.

Påteckning som ovan sagts skall verkställas kostnadsfritt.

Med polismyndighet förstås härövan: för Stockholm vederbörande polis-kommissarie, 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.

---

**Förslag**  
till  
**förordning om ändring i vissa delar av motorfordons-**  
**förordningen den 23 oktober 1936**  
**(nr 561).<sup>1</sup>**

Häri genom förordnas, att 13, 14, 18, 22, 28 och 29 §§ motorfordonsförordningen den 23 oktober 1936 skola i nedan angivna delar erhålla följande ändrade lydelse:

13 §.

*1 mom.* Automobil, motorcykel och sådant släpfordon, som för framförande tillkopplas automobil, skola registreras i den ordning — — — 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 — — — av fordonet.

Nämnda skyldighet — — — till salu.

Ansökan, varom — — — svarande uppgift.

Vid ansökningen — — — två exemplar.

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 erhållit 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 — — — fordonet registreringsmärke.

<sup>1</sup> Senaste lydelse: Se beträffande 14 § 1939: 769 och beträffande 18 § 1939: 351.

2 mom. Företes icke beträffande fordon, som i föregående moment sägs, intyg, varom i samma moment förmåles, skall fordonet — — — bruka fordonet.

28 §.

Med böter — — — vederbörande länsstyrelse.

Till enahanda straff är den förfallen, som brukar automobil, motorcykel eller till automobil kopplat släpfordon, som för — — — 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 — — — trehundra kronor.

Underlåter någon — — — sin skyldighet.

---

Denna förordning träder i kraft den 1 april 1940.

---

**Förslag**  
till  
**kungörelse om ändrad lydelse av 1 § kungörelsen den 18 november 1932**  
**(nr 529) om särskild skatt i vissa fall för använ-**  
**dande i trafik av icke registrerade**  
**motorfordon m. m.**

Kungl. Maj:t har, med stöd av 18 § förordningen den 2 juni 1922 (nr 260) om automobils katt, sådan nämnda paragraf lyder enligt förordning den 29 april 1932 (nr 85) funnit gott förordna, att 1 § kungörelsen den 18 november 1932 om särskild skatt i vissa fall för användande i trafik av icke registrerade motorfordon m. m. skall erhålla ändrad lydelse på sätt nedan angives:

1 §.

Den, som tillverkar eller bedriver handel med motorfordon eller med släpvagnar, avsedda att för stadigvarande bruk kopplas till automobil, skall för användande — — — särskild skatt.

Skatt skall — — — ökningen skett.

Anmälan, som — — — i handeln.

---

Denna kungörelse träder i kraft den 1 april 1940.

---

## Motivering.

### Kap. 1. Traktorer och till traktorer ombyggda bilar (dragbilar) i jordbrukets tjänst.

#### Begreppet traktor; olika slag av traktorer i egentlig mening.

Traktorer ingå bland den grupp av fordon, som enligt M. F:s terminologi äro att hänföra till motorredskap. Med sistnämnda uttryck förstås enligt M. F. 1 § — förutom traktor — lokomobil, lantbruks- eller vägmaskin samt annat dylikt allenast till arbetsredskap hänförligt fordon, vilket för framdrivande är försett med motor och icke löper på skenor.

Traktorer skilja sig icke allenast från automobiler utan även från övriga såsom motorredskap i 1 § M. F. uppräknade fordon.

Till skillnad från automobiler äro de icke byggda för att självständigt utan endast för att i förbindelse med släpfordon användas för utförande av transporter.

Från övriga såsom motorredskap nyss uppräknade fordon — lokomobiler samt lantbruks- eller vägmaskiner — skilja sig åter traktorerna därigenom att de förra i regel äro avsedda för självständigt utförande av arbete genom en i fordonet inbyggd maskinell anordning, under det att traktorerna — med undantag för de fall, där de användas för stationärt arbete och i vilka fall deras användning icke faller under M. F. — icke utföra arbetet självständigt utan genom ett tillkopplat arbetsredskap.

Hos de egentliga motorredskapen är därjämte i regel utförandet av ett visst arbete — som i och för sig kan vara stationärt eller relativt långsamt framskridande — det huvudsakliga ändamål, för vilket de användas; redskapets förmåga av förflyttning har betydelse allenast såsom förutsättning för arbetets utförande. Hos traktorn är däremot fordonets förflyttning av väsentlig betydelse; det genom densamma utförda arbetet är — då traktorn icke användes för stationärt arbete — en produkt av fordonets dragande förmåga, vare sig det består uteslutande i transportarbete (genom tillkopplat släpfordon) eller i annat arbete, som åstadkommes genom ett tillkopplat arbetsredskaps framdragning (plöjning, harvning, sådd m. m.).

Med hänsyn till sättet för framdrivandet kunna traktorer indelas i två huvudgrupper, nämligen kryptkedje-(band-) och hjultraktorer. Hos den

förstnämnda typen löpa drivhjulen icke direkt på marken utan inuti kedjor, genom vilka traktorn framdrives. På hjultraktorerna användas däremot direkt å marken löpande drivhjul, antingen av järn eller av gummi, med eller utan slirskydd. Bakhjulen, vilka tjänstgöra såsom drivhjul, hava i allmänhet större diameter än framhjulen, då därigenom större framkomlighet uppnås.

### **Tekniska egenskaper.**

Motorn på de originalbyggda traktorerna är en i vissa avseenden modifierad automobilmotor. Frikoppling, växellåda och kraftöverföring äro likartade med automobilens. En del traktorer hava dessutom försetts med divisionsväxel. På krypkedjetraktorer kommer fordonens manövrering på grund av fortskaffningssättet att avsevärt skilja sig från hjultraktorernas.

Traktorer i allmänhet kännetecknas av tungt chassi, kort hjulbas, stor axelfrihet, stor frigångshöjd, i förhållande till vikten liten motorstyrka samt låg fart ävensom sådan speciell hjulkonstruktion som ovan antytts. Traktorns avsevärda vikt ger stor adhesion mot marken, varigenom slirningen blir ringa. Detta är av största betydelse för ett effektivt utnyttjande av traktorn såsom dragare. En kort hjulbas medför stor vändbarhet. Stor axelfrihet och frigångshöjd liksom lämplig hjulkonstruktion göra det möjligt att använda fordonet i omväxlande terräng. Motorn är konstruerad för konstant belastning, och genom att dess varvtal nedväxlats, har traktorns hastighet nedbringats till vad som är ändamålsenligt för det arbete, som fordonet är avsett att utföra; härigenom erhålles även tillräcklig dragkraft.

De i vårt land förekommande originalbyggda traktorerna ha kommit till användning speciellt i de större och medelstora jordbruken, där de, särskilt sedan de börjat förses med luftgummiringar, visat sig i hög grad användbara. Genom gummihjulens införande har hjulens gripförmåga mot marken ökat, varigenom även traktorernas dragkrokseffekt blivit avsevärt större, vilket är av största betydelse för traktorer med liten motorstyrka.

### **Traktorsbeståndet.**

Vid en av rikskommissionen för ekonomisk försvarsberedskap företagen inventering av traktorsbeståndet i riket med undantag av de norrländska länen befanns antalet traktorer den 2 januari 1937 vara 9 009. Med ledning av bland annat traktorfirmornas försäljningar beräknades antalet traktorer i Norrland vid samma tidpunkt utgöra 870. Hela antalet traktorer i riket uppskattades i enlighet härmed till omkring 9 900.

Antalet traktorer i landet den 1 januari 1939 exklusive dragbilar har enligt en i tidskriften Lantmannen Svenskt Land den 6 maj 1939 nr 18 publicerad utredning uppskattats till 16 098.

Från arméstabens organisationsavdelning hava den 6 september 1939 erhållits följande uppgifter angående traktorsbeståndet:

Å r	Antal traktorer vid årets slut	Ökning (+) resp. minskning (-)
1930	3 451	—
1932	3 351	— 100
1934	7 270	+ 3 919
1936	10 184	+ 2 914
1938	13 556	+ 3 372

De i tabellen angivna siffrorna, som grunda sig på från fordonsägarna till länsstyrelserna avgivna deklARATIONER, torde ej utvisa hela det faktiska traktorsbeståndet. Enligt vad utredningen erfarit hava vid arméstaben företagna stickprov genom jämförelse med traktorfirmornas försäljningar givit vid handen, att det av arméstaben redovisade antalet traktorer torde utgöra 60—70 procent av hela beståndet av ifrågavarande fordon.

### Uppkomsten och konstruktionen av dragbilar.<sup>1</sup>

Ett hinder för utnyttjandet av de originalbyggda traktorerna i de medelstora och smärre jordbruken har legat i de höga priser, dessa traktorer betingat. Normalpriset för mindre traktorer torde för närvarande vara omkring 4 000 kronor. På en del håll har visserligen förekommit, att flera jordbrukare förenat sig om anskaffande av en traktor för gemensam användning, eller att en traktorägare mot ersättning utfört arbete åt traktens jordbrukare. Dessa metoder att tillgodose jordbrukets behov av mekanisk drivkraft hava dock ej blivit så allmänt använda som man kunnat förvänta, beroende framför allt på svårigheten för jordbrukarna att därigenom få sina arbeten utförda på lämplig tid. Behovet av en billig mindre traktor för det mindre och medelstora jordbruket har därför länge varit i hög grad kännbart.

Uppkomsten under senare år inom skilda delar av landet av s. k. biltraktorer (»epatraktorer») — i detta betänkande benämnda *dragbilar* — har visat sig kunna i betydande utsträckning tillgodose detta behov.

Fordonen i fråga, som i allmänhet tillverkas av bysmeder eller vid mindre mekaniska verkstäder, åstadkommas genom omändring av utrangerade eller

<sup>1</sup> Se närmare *Hubendick*: »Epa»-traktorer (Teknisk Tidskrift 1939, häfte 20) samt *Lundström*: Biltraktorer (epatraktorer) och deras användning för transporter (Meddelande nr 64 från Jordbrukstekniska föreningen).

skrotfärdiga person- och lastautomobiler. I sin enklaste form konstrueras en dragbil på följande sätt: Bakre delen av den utrangerade bilens ram skäres av, kardanaxeln avkortas, bakaxelfjädrarna avlägsnas, varigenom bakre delen av fordonet sänkes och en för dragbilens användning lämplig kopplingsanordning kan appliceras, samt bakhjulaxeln flyttas fram mot förarsätet. Dragbilen har, där den konstruerats av en lastautomobil, i regel samma växellåda som använts på den ursprungliga bilen, vilket gör att den även kan köras med samma hastighet som bilen. Då dragbilen saknar fjädrar på bakhjulen, medför emellertid hög hastighet, särskilt på dåliga vägar, skakningar och stora påkänningar på dess däck. Detsamma gäller i viss mån för däcken å till densamma kopplad ofjädrad släpvagn. I de fall, där dragbilen utgöres av en ombyggd personautomobil, har man på grund av personautomobilens höga utväxlingsförhållande i allmänhet ej utan vidare kunnat tillgodogöra sig motorstyrkan för traktordrift. För åstadkommande av behövlig kraft i drivhjulen har man därför måst på olika sätt nedväxla motorns varvtal. För närmare konstruktionsdetaljer och därmed sammanhängande spörsmål hänvisas till den följande framställningen (kap. 6).

För att en traktors dragförmåga skall kunna tillräckligt utnyttjas vid exempelvis dragning i uppforsbackar, vid plöjning samt vid många andra arbeten måste friktionen mellan drivhjulen och marken vara stor. Traktorn bör därför hava erforderlig tyngd på bakaxeln. De originalbyggda traktorerna ha för detta ändamål en robust konstruktion och för sina arbetsuppgifter lämplig tyngd och fjädring. Å de till traktorer ombyggda bilarna har man sökt åstadkomma den erforderliga tyngden å bakaxeln och förhindra drivhjulens benägenhet att slira antingen genom applicerande av barlast på dragbilen eller genom anbringande av särskilda slirskydd å drivhjulen. Samma effekt har ock, där dragbilen användes för transportändamål, åstadkommits genom att låta tyngden av den å en tvåhjulig släpvagn placerade lasten delvis uppbäras av det dragande fordonet. Som slirskydd å dragbilarna torde hittills vanliga snökedjor i allmänhet ha kommit till användning. Dessa äro dock ej tillförlitliga, och man har på flera håll sökt få fram mera lämpliga sådana skydd. En del tillverkare ha sålunda försett sina dragbilar med såväl broddade järnhjul som gummihjul. Järnhjulen kunna antingen utbytas mot gummihjulen eller ock monteras på eller vid sidan av dessa.

De på nu angivna sätt konstruerade fordonen betinga ett betydligt lägre pris än de originalbyggda traktorerna. Priset växlar dock i hög grad efter fordonets kvalitet samt tillgång och efterfrågan, och torde för närvarande kunna angivas till 600—1 200 kronor för en god dragbil. I den mån efterfrågan på utrangerade eller skrotfärdiga person- eller lastautomobiler växer,

torde dock priset på dragbilarna komma att stiga. För närvarande lär det vara svårt att komma över utrangerade, för ändamålet lämpliga lastautomobiler.

### Prestationsförmåga och driftkostnader.

Under sommaren och hösten 1939 ha vid statens maskin- och redskapsprovningssanstalt å Ultuna verkstälts vissa ännu ej helt avslutade undersökningar av prestationsförmågan hos nu ifrågavarande slag av fordon. Därvid har befunnits, att deras dragförmåga normalt utgör cirka 400 kg. Dragkrokseffekten har befunnits kunna komma upp till *normalt* omkring 7 à 8 hästkrafter och *maximalt* till mellan 10 och 15 hästkrafter. Effekten har varierat något på grund av arbetets art och beskaffenhet av den mark, varå fordonet framförts. Bränsleförbrukningen har ofta visat sig bliva tämligen stor, uppgående till mellan 4 och 8 kg bensin eller fotogen per timme. Den normala bränsleförbrukningen per dag har beräknats till mellan 30 och 50 kg. — En närmare redogörelse för resultatet av undersökningarna av dragbilar avser provningsnämnden vid Ultuna att utgiva i tryck i början av december månad 1939.

### Omfattning och betydelse.

Genom relativt liten anskaffningskostnad, förhållandevis låg kostnad för driften — vid tyngre fältarbeten och andra sådana arbeten, där motorn kan hållas vid tillräckligt hög temperatur, användes ofta fotogen såsom drivmedel — samt användbarhet i praktiskt taget allt slags arbete och för transport ävensom genom ganska lång brukbarhet (upp till 6 à 7 år) ha dragbilarna under senare år fått en allt större spridning, speciellt inom de mindre jordbruken. Att med någon större grad av säkerhet ange huru många sådana fordon som för närvarande användas i landet, är icke möjligt. Uppskattningsvis har antalet dragbilar angivits till omkring 4 000. Denna siffra är dock sannolikt för låg. Enligt vad som är känt, är nämligen efterfrågan på utrangerade automobiler för ifrågavarande ändamål så stor, att den överstiger tillgången, och då antalet utrangerade vagnar under senare år torde ha uppgått till omkring 15 000 per år (jfr S. O. U. 1937: 53 sid. 27) lär för varje fall antalet av på ovan omförmälda sätt ombyggda fordon väsentligt överstiga 4 000.

Möjligheten att genom ifrågavarande slag av fordon ersätta animal dragkraft med motorkraft har visat sig vara av den största betydelse för en ekonomisk och rationell jordbruksdrift. Med hjälp av en dragbil kan en man utföra en mångdubbelt större arbetsprestation per dag än med hjälp av levande dragare. Även i sådana fall, där fordonet användes för transportändamål, medför det en icke oväsentlig tidsbesparing genom att transpor-

terna, oaktat hastigheten är begränsad till 20 kilometer i timmen, dock verkställas betydligt snabbare än med användning av levande dragkraft. Införandet av motordrift på ett jordbruk medför sålunda att dragdjur i stor utsträckning kunna med fördel undvaras, och att behovet av mänsklig arbetskraft samtidigt minskas. Tillika kunna sådana delar av fastigheten, som tidigare måst tagas i anspråk för producerande av foder åt dragdjuren, användas för annat ändamål. Även tid och arbetskraft, som tidigare åtgått för denna foderproduktion och för skötsel av dragdjuren, kan inbesparas. Såsom exempel på verkningarna av övergång till traktordrift anför *länsstyrelsen i Kopparbergs län* i en till Kungl. Maj:t den 15 december 1938 gjord framställning, till vilken utredningen i annat sammanhang återkommer, att en jordbrukare, som tidigare haft en häst och 4—5 nötkreatur, kan genom att utbyta hästen mot en dragbil utöka ladugårdsbesättningen med två kor. Vilken ekonomisk betydelse detta har, ligger i öppen dag. Även om mot dessa besparingar måste vägas kostnader för dragbilens inköp och drift, har dock användningen av dragbilar i flertalet fall visat sig innebära påtaglig fördel för det mindre och det medelstora jordbruket.

Betydelsen av den utveckling, som sålunda försiggått och som säkerligen ännu allenast nått sitt första stadium, har varit så mycket större, som den ägt rum under en period av tilltagande knapphet och fördyring av mänsklig arbetskraft i det svenska jordbruket. Om icke denna utveckling mellankommit, skulle säkerligen jordbrukets arbetskraftproblem fått en helt annan omfattning och betydelse än vad hittills varit fallet. Storleken av det kraftbelopp, som på nu ifrågavarande sätt ställts i jordbrukets tjänst, återspeglas i någon mån av den minskning i hästbeståndet, som under senare år ägt rum och som i stora drag kännetecknas därav, att antalet hästar under perioden 1919—1938 nedgått från omkring 715 000 till 617 000 eller i det närmaste med 14 procent, ehuru under samma period otvivelaktigt en betydande expansion av det svenska jordbruket såväl kvantitativt som med hänsyn till driftsintensiteten ägt rum.

## Kap. 2. Aktuella administrativa spörsmål.

Den utveckling, som i det föregående skildrats, har, såsom redan inledningsvis antytts, framkallat ett flertal spörsmål angående tillämpligheten av gällande bestämmelser angående motorfordon med avseende å de nya former av fordon, varom här är fråga. Dessa spörsmål hänföra sig såväl till dragbilarna som till släpfordonen.

Med avseende å *dragbilarna* har i första hand för de rättstillämpande myndigheterna uppställt sig frågan, huru desamma rätteligen böra klassi-

ficeras. Såsom i direktiven framhålles, hava nämligen somliga länsstyrelser ansett, att vissa dragbilar alltjämt vore att betrakta såsom automobiler och därmed underkastade registrerings-, skatte- och försäkringstvång, medan andra åter godtagit liknande fordon såsom traktorer.

Hithörande frågor äro även föremål för prövning i hos Kungl. Maj:t anförda besvär över ett av länsstyrelsen i Kristianstads län den 3 november 1938 meddelat beslut, varigenom länsstyrelsen fastställt av vederbörande besiktningsmän utfärdat förbud att använda två motorfordon, vilka icke uppfyllde föreskrifterna i M. F. angående beskaffenheten och utrustningen av lastautomobil. I besvären göres gällande, att ifrågavarande fordon icke vore att hänföra till fordonstypen lastautomobil utan till traktor.

Avgörandet av frågan om dragbilarnas klassificering enligt M. F. sammanhänger nära med frågor angående tillämpligheten av bestämmelserna om automobils katt och trafikförsäkring. Därest en viss dragbil anses ifråga om tillämpning av M. F. hänförlig till sådan automobil, beträffande vilken registreringsplikt föreligger, måste nämligen fordonsskatt erläggas för densamma, vilket däremot icke är fallet, om den hänföres till motorredskap. Skyldigheten att erlægga avgift för trafikförsäkring är beroende av, huruvida fordonet kan anses hänförligt till automobil i den bemärkelse detta begrepp förekommer i trafikförsäkringslagen.

I fråga om tolkningen av gällande bestämmelser med avseende å *släpfordon*, som kopplats till dragbil, har ovisshet gjort sig gällande särskilt beträffande spørsmålet, huruvida fordonsskatt skall erläggas för släpvagn, som kopplas till dylikt dragande fordon, därest detsamma anses hänförligt till motorredskap.

Oavsett huru ovan åsyftade bestämmelser rätteligen anses böra tolkas med avseende å nu ifrågavarande slag av fordon, hava från olika håll önskemål framförts icke allenast att erforderliga bestämmelser måtte meddelas för förtydligande av nu gällande föreskrifter, beträffande vilkas innebörd ovisshet råder, utan även att vissa olägenheter, som otvetydigt följa av innehållet av nu gällande bestämmelser, måtte undanröjas. De önskemål, som i sådant avseende framförts, gå huvudsakligen ut på att lättnader i fråga om iakttagandet av i M. F. meddelade bestämmelser måtte medgivas beträffande användandet av ombyggda automobiler av nu ifrågavarande slag eller beträffande motorredskap och släpfordon över huvud, därest desamma användas uteslutande inom gränserna för enskild fastighet. I anslutning därtill har också framförts önskemålet att befrielse från skyldighet att erlægga fordonsskatt och avgift för trafikförsäkring måtte medgivas för dragbilar eller därtill kopplade släpfordon, därest de uteslutande användas inom enskilt område. Ytterligare har ifrågasatts, huruvida icke till traktorer eller dragfordon över huvud kopplade släpfordon borde med avseende å registre-

ring och skattskyldighet behandlas på samma sätt som det dragande fordonet, därest de användas uteslutande kopplade till dylika fordon.

Slutligen har även med avseende å rätten att framföra traktortåg ifrågasatts införandet av viss jämkning i gällande bestämmelser, vartill utredningen nedan återkommer.

### Kap. 3. Undersökningens objekt.

#### Bör undersökningen omfatta motordragare och därtill kopplade släpfordon över huvud taget?

Förevarande utredning har blivit aktuell närmast med anledning av uppkomsten av det slag av fordon, som de ombyggda automobilerna utgöra. Dessa dragande fordon — dragbilarna — äro emellertid i och för sig icke annat än ett specialfall av den mera vidsträckta grupp av fordon, som benämnas traktorer, och dessa senare äro åter inordnade i den huvudgrupp, som i M. F:s terminologi benämnas motorredskap. I nära samband med nu ifrågavarande ombyggda automobiler och traktorer stå också det slag av dragande fordon, som användes i s. k. ledvagnsautomobiler för att framdraga och uppbära ett med det dragande fordonet sammankopplat och därpå å en vändskiva eller därmed jämförlig anordning upplagt släpfordon (semitrailer) och rörande vilkas klassificering och beskattning olika meningar gjort sig gällande.

En fråga, som omedelbart uppställer sig vid försök att närmare reglera den administrativa behandlingen av dragbilarna, är därför, huruvida detta problem lämpligen bör utsträckas till att avse en enhetlig reglering av samtliga sådana motordrivna fordon, som användas, icke för självständigt utförande av transportarbete, utan allenast för framdragande av ett tillkopplat släpfordon eller arbetsredskap. En dylik enhetlig reglering skulle närmast innebära, att samtliga nu ifrågavarande slag av fordon utbrötes från den nuvarande i M. F. 1 § gjorda uppdelningen i motorfordon och motorredskap och uppställdes såsom en självständig grupp vid sidan av dessa under benämning exempelvis dragfordon eller motordragare; denna grupp skulle sålunda omfatta dels dragbilarna, dels traktorer i egentlig mening, dels de särskilda slag av ledvagnsautomobiler eller traktorer, som användas i förbindelse med påhängsvagnar (semitrailers), dels ock de ytterligare fordon, som ansåges jämförliga med någon av nyssnämnda fordonstyper.

Utredningen vill icke bestrida, att en dylik omgruppering skulle i vissa avseenden medföra fördelar. Traktorer i egentlig mening skilja sig så avsevärt icke allenast från automobiler utan även från övriga såsom motor-

redskap i M. F. 1 § uppräknade fordon, att det knappast synes riktigt att inräkna dem under den senare gruppen. En omgruppering på nyss antytt sätt skulle därför öka den begreppsmässiga klarheten i M. F. och på samma gång leda till en begreppsindelning, som redan genomförts i utländska författningar.

Såsom exempel må nämnas, att i den engelska Road Traffic Act 1930 upp- tagas tre självständiga grupper av motordrivna fordon, som i svensk terminologi skulle samtliga benämnas traktorer och såsom sådana inordnas under motorred- skap. Nämnada grupper, benämnda heavy locomotives, light locomotives och mo- tor tractors, definieras såsom

mechanically propelled vehicles wick are not constructed themselves to carry any load (other than the following articles, that is to say, water, fuel, accumu- lators and other equipment used for the purpose of propulsion, loose tools and loose equipment),

vilka tre grupper sinsemellan skiljas genom olika tjänstevikt.

Utredningen, som principiellt ansluter sig till tanken att såsom en själv- ständig grupp uppställa begreppet dragfordon i ovan angiven omfattning och betydelse, har ägnat vissa undersökningar åt frågan om en omarbetning av gällande bestämmelser i M. F. och jämväl uppgjort förberedande förslag till författningsbestämmelser grundade på en dylik omgruppering. Emeller- tid har vid fortsatta undersökningar befunnits, att fullföljandet av detta uppslag skulle föranleda en för detta ändamål alltför vittgående omarbet- ning av M. F. och närstående författningar.

Utredningen har därför av praktiska skäl måst begränsa sig till den upp- gift, som i detta sammanhang närmast är aktuell och beträffande vilken behovet av förtydligande och i viss mån ändrade bestämmelser är mest på- fallande, nämligen användningen av nu ifrågavarande slag av ombyggda automobiler samt till sådana fordon eller till traktorer i allmänhet kopp- lade släpfordon.

### **Bör undersökningen inskränkas till att gälla allenast i jordbruksdrift använda motordragare och därtill kopplade släpfordon?**

Såsom av den inledande framställningen framgår, har det slag av fordon, varom här är fråga, huvudsakligen kommit till användning inom jordbru- ket. Också har med anledning därav ifrågasatts, huruvida icke giltigheten av särskilda regler beträffande dylika fordon borde inskränkas till att gälla allenast fordon använda i jordbruksdrift. En sådan inskränkning skulle emellertid enligt utredningens mening icke vara lämplig. Praktiska svårig- heter skulle möta att tillämpa bestämmelser, enligt vilka olika regler skulle gälla för samma slag av fordon, allt eftersom de toges i anspråk för jord- bruks- eller för andra ändamål. Med den mängd gränsfall, som på detta om- råde kunna förekomma, skulle en dylik begränsning giva upphov till oupp-

hörliga tolkningssvårigheter, och ur praktisk synpunkt skulle med rätta ifrågasättas, varför ett visst fordon skulle, om det användes för ett visst ändamål, bliva underkastat andra regler än om det toges i bruk för ett annat syfte, eller varför fordon, som ur teknisk synpunkt vore fullkomligt jämförbara, skulle vara underkastade olika regler allteftersom de tillhörde olika grupper av fordonsägare och användes inom olika verksamhetsområden.

#### **Under undersökningen inbegripna fordon.**

Den grupp av dragande fordon, som bör utgöra föremål för i detta sammanhang aktuella bestämmelser, har utredningen i enlighet med vad ovan anförts ansett böra å ena sidan icke utsträckas till att omfatta samtliga uteslutande för framdragande av annat fordon eller arbetsredskap använda motordrivna fordon utan, med uteslutande av traktorer i egentlig mening och i ledvagnsautomobiler använda dragfordon, inskränkas till att omfatta sådana för framdragande av annat fordon eller arbetsredskap ombyggda automobiler (dragbilar), som i det föregående upprepade gånger omnämnts, men å andra sidan icke heller begränsas till att omfatta allenast sådana ombyggda automobiler, som användas uteslutande i jordbruksdrift. Vad åter angår omfattningen av den grupp av släpfordon, som i detta sammanhang bör omfattas av utredningen, synes denna böra utgöras av samtliga sådana släpfordon, som kopplas till dragbilar eller till motorredskap av vilka sistnämnda, praktiskt sett, allenast traktorer äro i detta sammanhang aktuella.

### **Kap. 4. Begreppet dragbil.**

En närmare bestämning av sådana dragande fordon, som enligt vad ovan anförts, böra utgöra undersökningens objekt, följer i huvudsak redan av vad ovan (sid. 24 ff) anförts angående deras tillverkningssätt och användning. Utredningen anser dessa fordon böra närmare bestämmas såsom

»automobil, som ombyggts för framdragande av tillkopplat släpfordon eller tillkopplat arbetsredskap på sådant sätt, att fordonet icke vidare är avsett att självständigt nyttjas för utförande av transporter (*dragbil*)».

Ett spörsmål, som i detta sammanhang bör uppmärksammas, är frågan huruvida den omständigheten, att en dragbil delvis uppbär ett tillkopplat släpfordons last, bör inverka på frågan om dess klassificering under någon av de fordonsgrupper, som angivas i M. F. och V. T.

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 M. F. och V. T., 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 bestämelse i detta syfte i den kungörelse om klassificering av dragbilar, till vilken förslag framlägges.

## Kap. 5. Indelning av dragbilar i olika grupper.

Att samtliga sådana för användning såsom traktorer ombyggda bilar, varom här är fråga, upptagas under enhetlig benämning — dragbilar — innebär icke, att samtliga dylika fordon lämpligen borde enligt utredningens mening underkastas enhetliga regler genom att utan åtskillnad inordnas antingen under gruppen motorfordon eller under gruppen motorredskap eller ens genom att underkastas särskilda bestämmelser, skilda från de för nyssnämnda fordonstyper gällande. En överblick över olika typer av dragbilar ger nämligen vid handen, att olikheterna i fråga om deras tekniska egenskaper (motorstyrka, hastighet, bromssystem, vikt, utrustning m. m.) eller med andra ord i fråga om de verkningar, deras användning kan medföra med hänsyn till trafiksäkerhet och vägslitning, äro så stora, att en differen-

tiering i fråga om behandlingen av olika slag av dragbilar i administrativt avseende kan och bör äga rum. Lika naturligt som det faller sig att såsom traktor behandla en utrangerad automobil, vilken ombyggt på sådant sätt, att den med avseende å hastighet och användningssätt över huvud är jämförbar med en vanlig traktor, lika litet synes det vara befogat att till traktor i egentlig mening hänföra en ombyggd automobil, som, oavsett vissa förändringar på chassi m. m., alltså är i stånd att färdas med samma hastighet som förut, måhända med samtidig minskning av bromseffektivitet och andra säkerhetsanordningar.

Ändamålet med uppdelningen bör i enlighet därmed vara, att sådana dragbilar, som äro i stort sett jämförbara med vanliga traktorer, ur administrativ synpunkt bliva behandlade såsom motorredskap och att sålunda deras användning icke fördyras och försvåras genom att de hänföras till automobiler. Det är med andra ord icke fråga om att bereda ägare av dylika fordon någon förmånsställning framför andra fordonsägare utan snarare om att förebygga, att sådana dem tillhöriga fordon, varom här är fråga, på grund av tvekan om gällande bestämmelsers innebörd behandlas på ett ogynnsammare sätt, än vad som på rent sakliga grunder vore befogat.

Å andra sidan är emellertid i trafiksäkerhetens och vägekonomiens intresse icke mindre angeläget tillse, att dragbilar, vilka med hänsyn till nyssnämnda intressen äro att anse såsom icke hänförliga till traktorer i egentlig mening, ej heller på grund av samma ovisshet om innebörden av gällande bestämmelser räknas såsom dylika fordon, utan inordnas under bestämmelser, som medföra tillräckligt skydd för övriga vägfarande och bereda ett rättvist bidrag till kostnaden för den vägslitning, de förorsaka.

I enlighet med vad nu anförts har utredningen sökt finna en grund för en sådan uppdelning av dragbilar, att desamma inordnades under regler, som vore praktiskt lämpliga för varje särskild typ. En sådan indelning bör enligt utredningens mening innebära, att fordonet förklaras hänförligt antingen till automobil eller till motorredskap. Utredningen avser sålunda icke att införa någon mellanställning för denna typ av fordon, för vars byggnad, utrustning, besiktning, registrering m. m. skulle gälla särskilda regler vid sidan av dem, som eljest gälla för de fordonstyper, som nu upptagas i M. F. 1 § och V. T. 1 §.

### **Bör såsom grund för indelning av dragbilar gälla fordonens användning inom visst område eller för visst ändamål?**

Ett i vissa riksdagsmotioner och framställningar till Kungl. Maj:t framfört önskemål är, att fordon av nu ifrågakommande slag med därtill kopplade släpfordon, som framföras uteslutande inom område för en viss jordbruksegendom eller som användas uteslutande i jordbruksdrift, måtte undan-

tagas från eljest gällande bestämmelser i fråga om registrering, besiktning, beskattning, försäkring och framförande av motorfordon.

Praktiska svårigheter måste emellertid, såsom tidigare framhållits, enligt utredningens mening möta att tillämpa bestämmelser, enligt vilka olika regler skulle gälla för samma slag av fordon, allt eftersom de användas på en jordbruksfastighet eller annan fastighet och allt eftersom de tagas i anspråk för jordbruks- eller för annat ändamål. Det förefaller sannolikt, att — såsom fallet exempelvis är vid tillämpningen av lantarbetstidslagen — prövningen av den mängd gränsfall, som därvid skulle uppkomma, måste hänskjutas till en särskild, i detta avseende sakkunnig instans, något som skulle verka i hög grad tyngande på tillämpningen av eventuella föreskrifter. En dylik prövning skulle bli så mycket mera komplicerad som ett fordon av det slag, som nu åsyftas, jämförelsevis sällan användes för ett begränsat ändamål utan merendels tages i anspråk för körslor och arbeten av vitt skilda slag. Beträffande fordon tillhöriga sådana fordonsägare, som vid sidan av jordbruket ägna sig åt annan företagsamhet, skulle även fråga uppstå sig, huruvida och i vad mån fordonet bör behandlas på samma sätt som fordon uteslutande använda för jordbruksändamål. Över huvud måste, såsom förut framhållits, ägare av sådana fordon, som icke undantagits från tillämpningen av gällande bestämmelser, finna det oförklarligt och orättvist, att de för fordon, som ur teknisk synpunkt äro fullkomligt jämförbara med fordon, tillhörande särskilda grupper av fordonsägare, skulle vara underkastade andra regler än de senare.

Frånsett ovan angivna svårigheter för rättstillämpningen skulle över huvud ett stadgande, varigenom transporter, utförda uteslutande inom en viss jordbruksfastighets enskilda område, undantogs från tillämpningen av eljest gällande bestämmelser för motordrivna fordon, bli av ringa praktiskt värde. Det skulle icke vara möjligt att med stöd av detsamma föra en dragbil till exempelvis reparationsverkstad, bensinstation, mejeri, kvarn eller järnvägsstation, vilka färder icke torde kunna ske utan anlitande av allmän väg, liksom ej heller att på grund av en dylik undantagsbestämmelse föra fordonet mellan två ägoskiften, förbundna med allmän väg.

Av knappast större praktiskt värde skulle en dylik undantagsbestämmelse bli, därest den utsträcktes att omfatta enskild jordbruksfastighet och därinom befintliga vägar, med undantag av sådan väg, varom förmäles i 1 § V. T. Då nämligen det i sistnämnda § förekommande uttrycket »till farväg nyttjad enskild väg» i praxis synes tolkas såsom tillämpligt även på gårdsplaner och över huvud på varje med fordon befaren väg, skulle även i dylikt fall i huvudsak samma praktiska svårigheter som nyss nämnts göra sig gällande.

Att åter utsträcka undantaget till att omfatta även sådan väg, varå vägtrafikstadgan är tillämplig, måste enligt utredningens mening möta betänkligheter, på sätt närmare anföres under kap. 9.

Vad ovan anförts beträffande svårigheten att på ett sätt, som är för rätts-tillämpningen tillräckligt tydligt och på samma gång har praktiskt värde, definiera det område, inom vilket eventuellt transporter böra undantagas från tillämpligheten av eljest gällande föreskrifter, gäller i huvudsak även därest i stället undantaget skulle ske med hänsyn till transporternas beskaffenhet, såsom ifrågasatts i vissa ovan omförmälda framställningar. Frågan huruvida en viss transport kan anses ske för jordbruksändamål eller i jordbrukets tjänst måste i och för sig ofta möta svårigheter att besvara, och ännu svårare måste bliva att kontrollera, att en undantagsbestämmelse i nyss angivna syfte icke missbrukades för utförande även av andra transporter. Särskilt måste detta gälla, där den som utför transporten vid sidan av jordbruket driver någon annan rörelse.

På grund av vad ovan anförts och då enligt utredningens mening ur principiell synpunkt anledning icke föreligger att göra någon skillnad med avseende å fordonets användning för jordbruks- eller för andra ändamål, har utredningen ansett det syfte, som ovan omförmälda framställningar avse att befrämja, icke böra tillgodoses genom undantagsbestämmelser av ovan angivna innebörd utan genom andra metoder, som utredningen funnit bättre lämpade för detta syfte och till vilka utredningen nedan återkommer.

#### **Bör indelning av dragbilar ske på grund av lagstadgad begränsning av hastigheten?**

Ifrågasättas kunde att såsom grund för bedömande av frågan, huruvida en dragbil borde hänföras till automobil eller till motorredskap lägga allenast en legal begränsning av hastigheten och att sålunda såsom förutsättning för att dragbilen skulle behandlas såsom motorredskap föreskriva, att den finge framföras endast med viss begränsad hastighet. Utredningen har emellertid icke ansett sig böra närmare överväga möjligheten av en dylik indelning. Det förefaller nämligen uppenbart, att en föreskrift av nyss angivet innehåll skulle bliva av ringa praktisk betydelse, därest fordonets tekniska beskaffenhet över huvud medgäve, att fordonet utan olägenhet kunde framföras med högre hastighet. Svårigheten att kontrollera, huruvida den högsta medgivna hastigheten vid vissa tillfällen överskredes, skulle inbjuda till överträdelser, vilka endast i undantagsfall kunde beivras, och medan bestämmelsen alltjämt kvarstode såsom en i huvudsak död bokstav på papperet, skulle alla de hänsyn till trafiksäkerhet och vägekonomi, som man genom föreskriften om maximihastighet avsåge att tillvarata, i realiteten förbliva i det närmaste lika oskyddade som utan dylik föreskrift.

### Indelning av dragbilar på grund av fordonens tekniska egenskaper.

Den indelning av dragbilar, som för nu ifrågavarande ändamål bör ske, har utredningen med hänsyn till vad ovan anförts 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 V. T. är att tillämpa.

Från nu anförda synpunkter uppställer sig närmast frågan vilka tekniska egenskaper som böra krävas av dragbilar för att desamma skola kunna anses jämförbara med vanliga traktorer. Då både trafikrisker och vägslitning äro nära avhängiga framför allt av den högsta medgivna körhastigheten, kommer därvid till en början under övervägande frågan om tekniska åtgärder för åstadkommande av en hastighetsbegränsning hos sådana dragbilar, som skola hänföras till motorredskap.

### Kap. 6. Tekniska åtgärder för hastighetsbegränsning såsom förutsättning för dragbilars klassificering som motorredskap.

På en vanlig automobil kunna följande tekniska åtgärder tänkas komma till användning för begränsning av fordonets körhastighet på sådant sätt att fordonet i farthänseende bestämt skiljer sig från sin ursprungliga typ:

1. Inmontering av strypbricka mellan förgasaren och motorn.
2. Inmontering av regulator.
3. Borttagande av direktväxel (jämte eventuell överväxel) eller flera växlar i växellådan.
4. Införande av extra nedväxlingsanordning mellan växellådan och de drivande fordonshjulen.

Med den första metoden kan motorns varvtal med säkerhet nedbringas i så hög grad, att fordonets hastighet, även vid användning av högsta

växel, ej överstiger önskad maximihastighet. Motorns effekt kommer emellertid härigenom att avsevärt minskas, varigenom fordonets användbarhet för rent jordbruksarbete nedsättes eller omöjliggöres. Strypbrickan är dessutom lätt att borttaga. Hastighetsbegränsning medelst strypbricka är därför osäker och olämplig.

Genom inmontering av regulator kan likaledes motorns varvtal begränsas i erforderlig grad. Om emellertid regulatorn kopplas till motoraxeln, blir resultatet enahanda som anförts beträffande metod 1. Dragbilen blir alltså mer eller mindre oanvändbar. Om däremot regulatorn monteras på någon axel efter växellådan, kan varvtalet på fordonets drivhjul bestämmas så, att fordonet icke kan överskrida en viss maximihastighet vid användning av direktväxel. Detta skulle medföra, att vid körning på lägre växel regulatorn ej skulle strypa gastilloppet, förrän motorn överskred det varvtal, som gåve den fastställda maximihastigheten åt fordonet. Ur praktisk synpunkt skulle detta betyda, att full eller nära full effekt skulle kunna uttagas ur motorn vid användning av lägre växel, vilket i regel är behöfligt exempelvis vid tyngre arbete. En på dylikt sätt monterad regulator skulle alltså vara användbar för ifrågavarande ändamål, men dylika konstruktioner finnas icke för närvarande tillverkade och skulle därför bli dyra att anskaffa. Dessutom finnes knappast möjlighet att förhindra omställning av en dylik regulator. Metoden är därför olämplig.

Genom borttagande av direktväxeln och eventuell överväxel ävensom en eller flera växlar närmast under direktväxeln ernås en viss fartnedsättning. Den efter en dylik åtgärd möjliga maximihastigheten är dock olika hos automobiler av skilda fabrikat. Detta beror dels på olikheter i de ursprungliga fordonstypernas maximihastigheter, dels på att den nedsättning i fordonens drivhjulsvarttal i förhållande till motorns varvtal, som åstadkommes genom användning av lägre växel än direktväxel, är olika hos olika typer. Motorns varvtal är, med direktväxel inlagd, på en personautomobil i allmänhet omkring 4 gånger och hos en lastautomobil cirka 7 gånger samt, med näst högsta växel inlagd, respektive 6,5 och 10,5 gånger större än drivhjulens. Detta innebär praktiskt sett att, om den direkta växeln sättes ur funktion på en personautomobil, kan automobilen framföras med ungefär samma hastighet som en lastautomobil, som ej undergått någon förändring. Exempelvis kan en personautomobil, som har en maximihastighet av 120 kilometer i timmen, framföras på näst högsta växeln med en hastighet av cirka 75 kilometer i timmen, vilket är ungefär högsta farten på en lastautomobil av samma märke, som framföres på högsta växel.

Å en lastautomobil medför däremot direktväxelns sättande ur funktion en avsevärt lägre fart än den nyss angivna. På en lastautomobil av märket Chevrolet, 1939 års modell, som har en hastighet av cirka 75 kilometer i

timmen på direktväxeln, blir sålunda hastigheten nedsatt till omkring 43 kilometer i timmen genom borttagande av denna växel. En föreskrift att den åsyftade hastighetsbegränsningen skulle ske uteslutande genom borttagande av direktväxel och eventuell överväxel samt eventuellt även av en eller flera växlar närmast under dessa skulle därför icke vara lämplig, då den skulle medföra alltför skiftande maximihastighet hos olika fordons-typer.

Genom införande av extra nedväxlingsanordning mellan växellådan och de drivande fordons hjulen kan maximihastigheten nedsättas till vilken siffra som helst. Denna metod är därför fullt godtagbar, men medför den olägenheten, att den i vissa fall ställer sig onödigt kostsam.

Såsom av det föregående framgår, kan genom anlitande av den under punkt 4 angivna metoden alltid och med användande av den under punkt 3 omnämnda metoden i vissa fall — nämligen då i dragbilen är inmonterad en lastautomobils växellåda — åstadkommas en sådan fartreducering, att dragbilen icke längre är med hänsyn till köregenskaper jämförlig med en automobil men likväl med hänsyn till styrka och användbarhet kan användas såsom traktor. Fråga uppställer sig därför närmast, huru långt kraven på fartreducering genom nedväxling av motors varvtal böra drivas för att dragbilen skall kunna ur denna synpunkt anses hänförlig till motorredskap.

Vid bedömning av denna fråga måste man utgå från att en hastighet, som på grund av fordonets konstruktion skulle kunna uppnås, om fordonet vore nytt, av flera praktiska skäl icke kan ifrågakomma vid det slag av fordon, varom i detta sammanhang är fråga. Vid den tidpunkt, då det kan vara ekonomiskt lönande att ombygga en automobil till dragbil, är toppfarten i de allra flesta fall avsevärt lägre än då fordonet var nyinköört. Vidare måste beaktas, att en automobilmotor icke utan att taga allvarlig skada kan under längre perioder köras med högsta varvtal. Dessa två omständigheter medföra, att en dragbils fart aldrig kommer att uppgå till den siffra, som beräkningar, grundade på fordonets ursprungliga egenskaper, angiva. Detta innebär att, om en ny automobil genom tekniska åtgärder nedväxlats till en maximihastighet av 50 kilometer i timmen, samma fordon, då det slitits ned så mycket, att det lämpar sig för omändring till dragbil, får en maximihastighet av cirka 40 kilometer i timmen. Detta medför åter, att i praktiskt bruk hastigheten i allmänhet knappast kan bliva högre än 30 kilometer i timmen, då fordonets framförande med högre hastighet mycket snart skulle göra detsamma obrukbart. En konstruktion, som å en ny automobil skulle ge en maximihastighet av omkring 50 kilometer i timmen, torde därför beträffande motsvarande till dragbil ombyggda fordon vara godtagbar.

Vid en granskning av utväxlingsförhållandena och däremot svarande hastigheter för olika automobiltyper har befunnits, att fordonens maximihastigheter komma att begränsas till vad som ur förut anförda synpunkter kan anses lämpligt, om de drivande fordonshjulens varvtal icke överstiger en tiondel av motorns varvtal. Det har likaledes visat sig, att en sådan reduktion av drivhjulens varvtal i förhållande till motorns kan på flertalet i handeln förekommande lastautomobiler åstadkommas genom att direktväxeln sättes ur funktion, en åtgärd, som kan vidtagas utan svårighet och för ringa kostnad (omkring 10 kronor).

I sådana fall åter, där i dragbilen inmonterats växellåda från en förutvarande personautomobil, har befunnits att borttagandet av direktväxeln och eventuell överväxel icke är tillräckligt för åstadkommande av en sådan reducering av de drivande fordonshjulens varvtal, som ovan angivits, och ej heller förenligt med dragbilens användning i traktordrift, då därigenom icke tillräcklig kraft vid låg hastighet kan givas drivhjulen. En extra växelanordning måste därför inläggas mellan växellådan och drivhjulen. Å vissa av utrangerade personautomobiler tillverkade dragbilar har man därför — med bibehållande av direktväxel och eventuell överväxel — inmonterat en extra axel bakom den ursprungliga bakaxeln. På extra axeln anbringas sedan fordonshjulen. Drivhjulen hopkopplas därefter med de ursprungliga halvaxlarna medelst kugg- eller kedjeväxel i lämpligt utväxlingsförhållande. En sådan åtgärd betingar, om den utföres omedelbart i samband med fordonets ombyggnad, ett pris av omkring 100—150 kronor. Även andra anordningar förekomma för samma ändamål. Då en extra växelanordning sålunda torde få anses erforderlig icke allenast ur trafik-säkerhetssynpunkt utan även för fordonets användbarhet såsom traktor, har utredningen ansett ovan angivna reducering av de drivande fordonshjulens varvtal böra gälla såsom villkor för att en dragbil skall hänföras till motorredskap, även i det fall då dragbilens växellåda hämtats från en förutvarande personautomobil.

Den bestämmelse, som erfordras för nu ifrågavarande ändamål har utredningen under 2 § av förslaget till kungörelse angående klassificering av vissa för framdragande av släpfordon m. m. ombyggda automobiler (dragbilar) givit den lydelse, att en dragbil skall bliva att hänföra till automobil, därest de drivande fordonshjulens varvtal överstiger en tiondel av motorns varvtal. Det sätt, på vilket denna reducering av drivhjulens varvtal skall åstadkommas, har däremot icke fastslagits i författningen. Därigenom möjliggöres för fordonsägaren att använda den konstruktion, som i varje fall ställer sig mest ekonomisk och praktisk.

Utredningen har icke förbisett, att den fartreducering, som på ovan angivna sätt föreskrives såsom villkor för att dragbil skall anses hänförlig till motorredskap, kan i viss utsträckning motverkas genom att de ur-

sprungliga fordonshjulen utbytas mot större. Verkställda undersökningar hava emellertid givit vid handen, att den hastighetsökning, som kan på dylikt sätt åstadkommas, icke kan bliva av den storleksordning, att den i detta sammanhang har praktisk betydelse.

Vidtagandet av ovan åsyftade anordningar för nedväxling av fordonshjulens varvtal erbjuder i regel icke större praktiska eller ekonomiska svårigheter under förutsättning att det sker omedelbart i samband med fordonets ombyggnad. Om åter dragbilen redan färdigbyggts, kan en dylik nedväxling, om den icke förut vidtagits, i åtskilliga fall ställa sig svår och kostsam. På grund härav och då fråga i dylika fall är om fordon, som hittills kunnat användas för sitt genom ombyggnad avsedda ändamål utan att, så vitt känt är, olägenheter därav uppkommit, och som torde inom en relativt kort tid bliva förslitna, har utredningen ansett särskilda *övergångsbestämmelser* böra meddelas i syfte att möjliggöra fortsatt användning under en lämplig övergångstid av nämnda slags fordon utan vidtagande av särskilda åtgärder, därest de i övrigt fylla de förutsättningar, vilka utredningen, på sätt nedan angives, uppställt såsom villkor för att en dragbil skall anses hänförlig till motorredskap.

Att kontrollera iakttagandet av ovan angivna bestämmelser är synnerligen enkelt. Det gäller blott att konstatera, huruvida motoraxeln, när högsta i funktion varande växel är inlagd, vrider sig minst tio varv under samma tid som fordonets drivhjul vrida sig ett varv. En sådan kontroll kan utföras på något av följande sätt.

#### A. *Fordonet röres.*

1. Startveven insättes i sitt läge, tändstiften uttagas och högsta i funktion varande växel inlägges. På fordonets ena drivhjul göres ett märke med krita eller dylikt. Fordonet skjutes därefter framåt så långt, att det märkta drivhjulet vrider sig ett varv d. v. s. tills märket på hjulet kommit i samma läge, som det hade, då rörelsen började. Härunder räknas det antal varv, som veven gör, och får detta antal icke understiga tio.

2. Om startvev ej finnes, förfäres som under 1. är angivet, men räknas motors varvtal på växellådans ingående axel.

#### B. *Fordonet står stilla.*

3. Bakaxeln (drivaxeln) upplyftes med domkraft eller dylikt, så att båda drivhjulen bliva fria från marken. Tändstiften borttagas. Högsta i funktion varande växel inlägges. Ett drivhjul märkes på sätt under 1. angivits. Startveven insättes och med denna vridas motoraxeln tio varv. Det märkta drivhjulet får härunder hava vridit sig högst ett varv.

4. *Ett* av fordonets drivhjul upplyftes och, sedan i övrigt förfarits på sätt under 3. angivits, vridas motoraxeln med startveven fem varv. Det märkta drivhjulet får härunder hava vridit sig högst ett varv.

## Kap. 7. Övriga förutsättningar för dragbilars klassificering såsom motorredskap.

Genom sådana nedväxlingsanordningar, som angivits i det föregående, åstadkommes, att motorn icke kan å dragbilar, som äro hänförliga till motorredskap, giva större varvtal åt de drivande fordonshjulen än som motsvarar en fordonshastighet av, praktiskt sett, omkring 30 kilometer i timmen. En längre gående obligatorisk nedväxling av motorns varvtal såsom villkor för dragbils klassificering såsom motorredskap har utredningen icke ansett sig böra föreslå, dels emedan detta skulle nödvändiggöra alltför omfattande och kostsamma ändringsåtgärder, dels ock emedan det, för att fordonet skall vara praktiskt användbart, är nödvändigt, att detsamma kan vid vissa tillfällen prestera något högre hastighet än den för motorredskap fastställda maximifarten, 20 kilometer i timmen.

Emellertid har utredningen, i syfte att skapa ökad garanti för att sådana dragbilar, som skola hänföras till motorredskap, med avseende å sina tekniska egenskaper så mycket som möjligt överensstämja med vanliga traktorer, ansett sig böra som ytterligare villkor för dragbilars klassificering såsom motorredskap föreslå, att vissa delar av dylika dragbilars konstruktion skola hava utförts på sådant sätt att, samtidigt som fordonens användbarhet för traktorsändamål ökas, möjligheterna att utnyttja dem på samma sätt som automobiler försvåras. Såsom villkor för att dragbil må hänföras till motorredskap föreslår utredningen i enlighet härmed att, utöver nedväxlingen av motorns varvtal, ytterligare två väsentliga ändringar skola hava vidtagits i fordonets ursprungliga konstruktion, nämligen att dels den å automobiler förekommande, chassiet uppbärande fjädringsanordningen mellan bakaxeln och chassiet skall hava borttagits, dels ock fordonets axelavstånd (hjulbas) skall hava förkortats, på sätt nedan angives.

Borttagandet å dragbilar av den å vanliga bilar förekommande fjädringsanordningen mellan bakaxeln och chassiet medför den verkan, att dragbilen kommer i stark skakning vid högre hastighet än den lagligen medgivna eller till och med vid hastigheter något under denna. Även ökas i dylikt fall påkänningarna på ringarna starkt och fara för att de hastigt fullständigt förslitas kan inträda.

Ett dylikt borttagande av bakaxelfjädringen innebär icke något hinder för dragbilens utnyttjande såsom dragare av släpfordon eller arbetsredskap utan befrämjar tvärtom en dylik användning av denna. För att vara ändamålsenlig bör den på dragbilen förekommande anordningen för tillkopplande av släpfordon eller arbetsredskap ligga lågt. Det enklaste sättet att åstadkomma detta är att borttaga de fjädrar över bakhjulsaxeln, som upp-

bära chassiramen, och denna anordning är även i praktiken allmänt genomförd på de till traktorer ombyggda dragbilarna. Om, såsom utredningen i detta sammanhang tillika föreslår, avståndet mellan hjulaxlarna skall å till motorredskap hänförliga dragbilar göras avsevärt kortare än å vanliga automobiler, är ett borttagande av bakaxelfjädringen nödvändigt även av den anledningen, att i annat fall vinkeln mellan kardanaxeln och växellådans utgående axel blir alltför stor för att kardanknutarna skola kunna överföra en jämn rörelse mellan nämnda axlar.

En avkortning av avståndet mellan dragbilens yttersta hjulaxlar (hjulbasen) förstärker ytterligare svårigheterna att framföra en till motorredskap hänförlig dragbil med någon avsevärd hastighet och ökar på samma gång dragbilens användbarhet såsom traktor. Ur många synpunkter är det nämligen lämpligt, att fordonet, därest det skall användas såsom traktor, får så stor vändbarhet som möjligt. Detta åter nödvändiggör, att axelavståndet förkortas så mycket som möjligt. Verkställda undersökningar hava givit vid handen, att axelavståndet på nu i bruk varande, såsom traktorer använda dragbilar i regel icke överstiger 200 cm. Då emellertid på en del bilar ett så kort axelavstånd icke kan vid ombyggnad ernås, torde ett något större avstånd böra medgivas, varvid likväl, enär en till motorredskap hänförlig dragbil icke får vara byggd för självständig befordran av gods, avståndet icke bör bestämmas till högre siffra än som är absolut nödvändigt. På flertalet automobiltyper kan axelavståndet utan svårighet förkortas till 225 cm. Med hänsyn härtill anser utredningen att såsom ytterligare villkor för att dragbil skall hänföras till motorredskap bör gälla, att avståndet mellan dragbilens yttersta hjulaxlar icke får överstiga nämnda siffra, vilket med andra ord innebär, att fordonet skall hänföras till automobil, därest avståndet mellan dess yttersta hjulaxlar överstiger 225 cm.

Till dragbilar kopplade släpfordon torde hittills undantagslöst hava varit avsedda för godsbefordran. Kombinationen av dragbil och släpfordon har på grund härav varit att anse såsom traktortåg, om dragbilen varit hänförlig till motorredskap, och i övriga fall såsom automobil med tillkopplat släpfordon. Beträffande traktortågs framförande äro i 37 § V. T. vissa bestämmelser meddelade, vilka torde tillräckligt tillgodose trafiksäkerhetens krav ifråga om dylika slag av transporter. För den händelse emellertid till en dragbil skulle komma att kopplas ett för personbefordran avsett släpfordon, synes hänsyn till trafiksäkerheten kräva, att kombinationen underkastas samtliga de bestämmelser, som enligt M. F. och V. T. gälla beträffande rätt dels att framföra automobil över huvud taget och dels att till automobil koppla släpfordon. På grund härav har utredningen under 2 § a) i förslaget till kungörelse om klassificering av ifrågavarande slag av fordon upptagit bestämmelse, att dragbil skall anses hänförlig till automobil, därest till densamma kopplas för personbefordran avsett släpfordon.

## Kap. 8. Registrering och besiktning av till motorredskap kopplade släpfordon.

### Gällande bestämmelser.

Med släpfordon förstås enligt M. F. 1 § och V. T. 1 § fordon för person- eller godsbefordran, vilket är avsett att för framförande tillkopplas automobil eller motorredskap eller som eljest icke blott tillfälligtvis så brukas och vilket icke löper på skenor, evad fordonet är försett med hjul (släpvagn) eller med medar (släpsläde).

De i M. F. förekommande bestämmelserna angående släpfordon innehålla i huvudsak följande.

Släpfordon skall undergå första besiktning för konstaterande, att detsamma med avseende å beskaffenhet av utrustning fyller vissa i 3 och 6 §§ meddelade bestämmelser (9 §). Även typbesiktning (9 §), ombesiktning (10 §) och flygande besiktning samt eftersyn (11 §) av fordonet kan förekomma. Periodisk efterbesiktning förekommer däremot ej.

Innan besiktningssinstrument utfärdas beträffande släpfordon, skall besiktningssmannen å släpfordonet anbringa identifieringsmärke (M. F. 9 § 3 mom., Instruktion för besiktningssmän för motorfordon den 23 oktober 1936, nr 564, 11 § och K. K. den 19 februari 1937, nr 49, angående beskaffenheten av registreringsskyltar för motorfordon och släpfordon m. m., 7 §).

Släpfordon skall jämväl registreras (M. F. 14 § och K. K. den 19 februari 1937, nr 48, angående automobilregisters förande m. m.). I samband med registreringen skall det tilldelas visst ordningsnummer (M. F. 17 §), vilket sålunda jämte länsbokstaven utgör fordonets registreringsmärke. Registreringsskylt, utvisande fordonets registreringsmärke, behöver emellertid icke föras då släpfordon är kopplat till motorredskap. Då släpfordon är kopplat till automobil, skall å detsamma föras bilens, icke släpfordonets, registreringsskylt (V. T. 30 §).

Å släpfordon skola i övrigt under färd föras vissa skyltar, som angivas i V. T. 31 §; på grund av överskriften till 10 kap. V. T. torde detta stadgande icke avse släpfordon, som kopplats till motorredskap, utan endast släpfordon, som kopplats till automobil. Även i övrigt äro enligt 10 kap. V. T. vissa bestämmelser att iakttaga, där släpfordon kopplats till automobil.

Om framförande av traktortåg, d. v. s. motorredskap jämte tillkopplat släpfordon, äro vissa bestämmelser meddelade i V. T. 37 §.

Om släpvnags beskattning äro föreskrifter meddelade i förordningen om automobilskatt den 2 juni 1922, till vilkas innehåll utredningen i annat sammanhang återkommer.

Bestämmelser om särskild försäkring av till automobil kopplat släpfordon finnas icke. Däremot beräknas enligt gällande tariffer för den obligatoriska trafikförsäkringen tilläggspremie å försäkring av automobil, därest släpfordon är kopplat till densamma. Lagen om trafikförsäkring är enligt uttryckligt stadgande i 2 § ej tillämplig å traktortåg.

Besiktning och registrering av släpfordon förorsaka fordonens ägare, förutom besvär och tidsspillan, avgift, för första besiktning eller ombesiktning med 10 kronor och för registrering med 5 kronor. Till besiktningavgiften kan i förekommande fall komma rese- och traktamentsersättning till besiktningsman.

### **Ifrågasatt ändring av gällande bestämmelser om släpfordons registrering och besiktning.**

Frånsett nu gällande bestämmelser om beskattning hava ovan omfördälda, för släpfordon gällande föreskrifter föranlett ändringsförslag endast till den del de innehålla bestämmelser om registrering och — såsom följd därav — jämväl om besiktning av släpfordon.

I en till Kungl. Maj:t ställd framställning den 15 december 1938 har *länsstyrelsen i Kopparbergs län* hemställt, att Kungl. Maj:t måtte vidtaga åtgärder i syfte att till traktorer kopplade släpfordon, avsedda uteslutande för jordbrukets behov, måtte undantagas från registreringsplikt. Till stöd för denna framställning har länsstyrelsen anfört huvudsakligen följande.

Under senare år hade småbrukarna inom länet börjat i betydande omfattning använda s. k. biltraktorer (dragbilar) som dragare vid åkerbruket. För detta ändamål brukade till traktorn kopplas en släpvagn, vanligen ett hästfordon. Olika meningar hade gjort sig gällande, om dessa tillkopplade hästfordon, vilka endast användes några dagar då och då för transporter uteslutande för gårdens behov, skulle anses falla under M. F:s registreringsbestämmelser. Den tveksamhet, som kunde råda i detta avseende, borde, enligt länsstyrelsens mening, undanröjas genom ett otvetydigt stadgande om befrielse från registrerings- och skattskyldighet.

*Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* har i häröver avgivet utlåtande, med instämmande i syftet med länsstyrelsens framställning, framhållit, att det måste uppstå stora svårigheter att fastställa, huruvida släpfordon vore avsedda att kopplas till traktor men icke till automobil, samt huruvida de vore avsedda att användas uteslutande för jordbruksändamål. Effektiv kontroll över att fordon sedermera användes för avsett ändamål torde knappast vara möjligt att genomföra. Styrelsen har därför förorddat, att berörda frågor måtte göras till föremål för utredning. Sedan desamma hänskjutits till traktorsutredningen, torde till en början böra redogöras för tillkomsten av nu gällande bestämmelser i detta ämne.

### Tillkomsten av nämnda bestämmelser.

Skyldigheten att registrera släpfordon infördes först i förordning den 17 juni 1932 (nr 233) om ändring i vissa delar av motorfordonsförordningen den 20 juni 1930 (nr 284). Registreringsskyldigheten föranleddes närmast av de vid 1932 års riksdag beslutade ändringarna i automobilskatteförordningen, enligt vilka, i motsats till vad tidigare varit fallet, fordonsskatt skulle utgå endast för till automobil kopplad, för stadigvarande bruk avsedd släpvagn.

Införandet av registreringsplikten avsåg närmast att möjliggöra erforderlig kontroll över erläggande av fordonsskatt för släpvagnar av nyss angivet slag. Registreringsplikten omfattade därför enligt 1932 års författning icke heller samtliga släpfordon, utan endast sådana släpvagnar, som vore avsedda för stadigvarande bruk. Frihet från registreringsplikt förelåg sålunda icke allenast beträffande släpslädar — vilket begrepp då ännu icke införts i författningen — utan även beträffande släpvagnar, avsedda för tillfälligt bruk.

Angående innebörden av uttrycket för *stadigvarande bruk* anfördes under förarbetena av vederbörande departementschef bland annat följande:

M. F. skiljer mellan släpvagnar för *stadigvarande bruk* och släpvagnar för *tillfälligt bruk*. De förra utgöras av sådana släpvagnar, vilka äro avsedda att öka ett motorfordons lastförmåga, släpvagnar i egentlig mening, under det att den senare kategorien av släpvagnar, enligt vad av 1927 års motorfordonssakkunnigas betänkande framgår, ansetts omfatta transportabla maskiner och redskap — såsom tröskverk, slåttermaskiner och asfaltkokare vilka tillfälligt framforslas medelst motorfordon. En släpvagn för stadigvarande bruk lär följaktligen vara ett sådant fordon, som konstruerats med uteslutande syfte att kopplas till ett annat fordon, under det att en släpvagn för tillfälligt bruk, såsom av 1927 års motorfordonssakkunnigas nyss återgivna exempel torde framgå, redan utan koppling till annat fordon uppfyller ett självständigt syfte. Huruvida en viss släpvagn mera regelbundet eller allenast tillfälligt kopplas till en automobil, saknar därför betydelse för avgörande, till vilken kategori den är att hänföra.

Såvitt av förarbetena till nämnda år 1932 genomförda ändringar av 1930 års M. F. framgår, hava föreskrifterna om registrering av släpvagnar icke varit avsedda att gälla släpvagnar kopplade till *motorredskap*. Syftet med införandet av registreringsplikten var, såsom redan nämnts, att åstadkomma kontroll över erläggandet av fordonsskatt å vissa släpvagnar och då, såsom i samband med redogörelse för införandet av nämnda fordonsskatt skall påvisas, dylik skatt icke torde hava varit avsedd att drabba andra släpvagnar än sådana som kopplades till automobil i egentlig mening, torde ej heller registreringsplikten enligt 1932 års bestämmelser hava varit avsedd att hava en mera vidsträckt omfattning.

De i 1936 års M. F. meddelade bestämmelserna om registrering av släpfordon lämna däremot icke rum för tvekan, huruvida registreringsplikt föreligger även beträffande nyss nämnda slag av släpvagn. Registreringsplik-

ten omfattar nämligen enligt 13 § 1 mom. M. F. släpfordon över huvud taget, vare sig släpfordonet skall kopplas till automobil eller till motorredskap, vilket sistnämnda dragande fordon ju däremot icke behöver i och för sig registreras.

Den avsevärda utvidgning av skyldigheten att låta registrera och därmed — indirekt — att låta besiktiga och ombesiktiga släpfordon, som sålunda genomfördes 1936, hade icke föreslagits i det av 1934 års vägtrafik-sakkunniga den 28 maj 1935 (S. O. U. 1935: 23) avlämnade betänkandet. Sakkunnigas förslag innebar tvärtom ett förtydligande av den princip, som enligt vad ovan anförts torde hava tidigare legat till grund för registreringen, och begränsade uttryckligen registreringsplikten till »släpfordon, som är inrättat för person- eller godsbefordran och avsett att icke blott tillfälligtvis dragas av automobil».

I Kungl. Maj:ts proposition nr 213 till 1936 års riksdag omredigerades emellertid nämnda förslag till den lydelse, som förekommer i nu gällande M. F. Någon särskild motivering till denna omredigering eller något påpekande att densamma i sak innebar en betydelsefull avvikelse från förut gällande bestämmelser finnes icke i propositionen. Ej heller har andra lagutskottet yttrat sig över densamma i sitt utlåtande, nr 55, angående propositionen. Över huvud kan ifrågasättas, huruvida innebörden av den sålunda vidtagna ändringen till fullo uppmärksammas under förarbetena till M. F., särskilt som denna ändring medfört en förut icke bestående divergens mellan omfattningen av registreringsplikt och skatteplikt beträffande släpvagnar. Under det att nämligen före 1936 års förordning registreringsplikten liksom skatteplikten endast omfattade för stadigvarande bruk avsedd släpvagn, som kopplades till automobil, har numera registreringsplikten vidgats till att omfatta samtliga släpfordon över huvud taget, oavsett huruvida desamma kopplas till automobil eller motorredskap, medan däremot skatteplikten alltjämt har samma omfattning som förut. Då ej heller enligt fastställt formulär för förande av register över släpfordon (S. F. S. 48/1937) i registret skall införas anteckning, huruvida släpvagn avses för stadigvarande bruk, medför detta, att länsstyrelserna icke längre kunna på grundval av registret bedöma, huruvida fordonsskatt skall erläggas för en i registret införd släpvagn eller icke. Praktiskt sett torde detta i flertalet fall leda till en icke avsedd ökning av sådana släpvagnar, å vilka fordonsskatt debiteras, då nämligen länsstyrelserna knappast kunna undgå att påföra samtliga i registret införda släpvagnar dylik skatt.

#### Utredningens yttrande och förslag.

Registrering av släpfordon har, utöver sin uppgift att bidra till kontroll å erläggandet av fordonsskatt för sådana släpvagnar, beträffande vilka skatteplikt föreligger, icke någon självständig uppgift att fylla; huruvida

registreringsplikten bör bibehållas och i vilken omfattning är därför helt och hållet beroende av frågan, huruvida och i vilken omfattning fordonsskatt å släpvagnar anses böra utgå. Utredningen, som närmare återkommer till sistnämnda fråga (under kap. 9) har på skäl, som skola därvid anföras, funnit sig böra förorda upphävande av fordonsskatt på sådana släpvagnar, som uteslutande kopplas till motorredskap. I överensstämmelse härmed förordar utredningen i detta sammanhang motsvarande inskränkning i registreringsplikten, så att skyldigheten att registrera släpfordon begränsas till dylika fordon, som kopplas till automobil.

Genomförandet av detta förslag förutsätter vissa smärre ändringar i M. F. 13 § 1 mom., 14 § 2 mom., 22 § 1 och 2 mom., 28 § samt 29 § 1 mom. ävensom i 1 § kungörelsen den 18 november 1932 (nr 529) om särskild skatt i vissa fall för användande i trafik av icke registrerade motorfordon m. m., vartill förslag framläggas.

Den föreslagna befrielsen från registreringsskyldighet beträffande släpfordon, som icke kopplas till automobil, innebär samtidigt befrielse från skyldighet att låta dylika fordon undergå första besiktning eller ombesiktning, och följer utan särskild ändring av 9 och 10 §§ M. F. Däremot kommer fordonet fortfarande att kunna enligt 11 § underkastas av länsstyrelse föreskriven besiktning eller flygande besiktning samt eftersyn. Tillverkare här i riket av släpfordon eller här i riket bosatt generalagent för sådan tillverkare i utlandet kommer enligt M. F. 9 § fortfarande att kunna erhålla tillstånd att få olika typer av tillverkade släpfordon besiktigade (typbesiktning).

## Kap. 9. Framförandet av dragbilar och traktortåg.

### Gällande bestämmelser.

Motorfordon — vartill enligt det föregående är att räkna även dragbil, som klassificerats såsom automobil — får enligt M. F. 18 § 1 mom. föras allenast av den, som är innehavare av körkort.

Även traktortåg får föras allenast av den, som erhållit tillstånd till förande av automobil.

Däremot fordras icke körkort för framförande av motorredskap eller till motorredskap hänförlig dragbil, vare sig å allmän väg eller annorstädes.

Villkoren för framförande av motorredskap eller traktortåg angivas närmare i V. T. 28 och 37 §§.

Dessa bestämmelser gälla emellertid endast vid fordonets framförande å allmän väg, gata eller annan allmän plats. Vid fordonets framförande å enskild, till farväg nyttjad väg äro allenast de allmänna föreskrifterna i V. T. 2 och 3 kap. att tillämpa. Därest fordonet åter framföres uteslutande inom

enskilt område, äro enligt M. F. och V. T. inga särskilda föreskrifter att iakttaga utöver att jämväl i dylikt fall förare av traktortåg måste innehava körkort för automobil.

Beträffande framförande av motorredskap utan tillkopplat släpfordon å allmän väg, gata eller annan allmän plats gäller enligt 28 § V. T., att dylikt framförande får ske endast vid färd till eller från arbetsplats samt eljest tillfälligt och allenast under förutsättning att motorredskapet icke med hänsyn till sin tyngd eller hjulens beskaffenhet kan medföra nämnvärd skada å körbanan. Särskilt tillstånd för motorredskapets framförande erfordras däremot icke.

För framförande av traktortåg å allmän väg, gata eller annan allmän plats fordras ej heller tillstånd, då fråga är om tillfällig färd. I annat fall kräves däremot att tillstånd sökes hos länsstyrelsen i det län, där vägen är belägen, eller, om trafiken skall försiggå inom viss stad, hos polismyndigheten i staden.

Innan tillstånd till trafik med traktortåg meddelas, må, om anledning därtill förekommer, på sökandens bekostnad anställas undersökning genom besiktningsman, huruvida för trafiken avsedda motorredskap och släpfordon äro i betryggande skick och lämpliga för trafiken.

Traktortåg får icke användas i trafik å allmän väg, gata eller annan allmän plats med mindre för trafiken avsedda motorredskap och släpfordon med tillhörande kopplingsanordningar och bromsningssystem godkänts av den myndighet, som har att meddela trafiktillstånd. I sammanhang med godkännandet skall bestämmas det högsta antal passagerare eller den största last, som må föras å traktortåget.

### **Erfordras ändring av gällande bestämmelser?**

Vad till en början angår ovan anförda bestämmelser i 18 § 1 mom. M. F. om framförande av traktortåg, anser utredningen den nu stadgade skyldigheten för förare av traktortåg att innehava körkort för automobil även vid traktortågs framförande uteslutande inom enskilt område böra inskränkas till att gälla traktortågs framförande å sådan väg, gata eller annan allmän plats, som avses i 1 § V. T.

För detta ändamål fordras viss ändring av 18 § M. F., vartill förslag framlägges.

Till den del gällande bestämmelser eljest innebära, att särskilt tillstånd icke erfordras för framförande av motorredskap, vare sig å allmän eller enskild väg, eller av traktortåg å enskild väg eller — under förutsättning att fråga är om tillfällig färd — å allmän väg, gata eller annan allmän plats, hava dessa bestämmelser icke givit anledning till erinran från utredningens sida.

Till prövning återstår därför att upptaga de bestämmelser i 37 § V. T., enligt vilka traktortåg icke får framföras å allmän väg, gata eller annan allmän plats utan särskilt tillstånd, då fråga *icke* är om tillfällig färd.

Utredningen har därvid ägnat särskild uppmärksamhet åt frågan, huruvida det tillståndsförfarande, som i dylikt fall föreskrives, kan anses innebära en alltför betungande förpliktelse för vederbörande fordonsägare, särskilt i sådana fall då denne för arbetet å sina ägor endast behöver med traktortåg korsa en mellan dem gående allmän väg eller färdas å dylik väg ett relativt kort stycke mellan olika ägoskiften.

Vad förstnämnda fall, eller korsandet av allmän väg, angår, måste det samma enligt utredningens mening anses såsom »tillfällig färd» å den allmänna vägen, och bör sålunda få äga rum utan särskilt tillstånd. Ordet »tillfällig» avser tydligen att uttrycka ett ringa utnyttjande av den allmänna vägen. Denna tillfällighet kan åter ligga antingen i jämförelsevis långa färder vid enstaka tillfällen eller i mycket korta färder vid tätare återkommande tillfällen. Ett direkt korsande av allmän väg, som innebär vägens utnyttjande endast momentant, bör i enlighet härmed enligt utredningens mening vara att anse såsom tillfällig färd å vägen, även om det återkommer vid upprepade tillfällen.

Vad nu anförts synes i motsvarande mån gälla även där vederbörande färdas å vägen en helt kort sträcka, även om detta skulle ske vid upprepade tillfällen. Att härvid uppdraga någon siffermässigt bestämd gräns mellan vad som är att anse såsom tillfällig färd eller ej, torde icke vara möjligt, utan detta måste i sista hand bli en på de rättstillämpande myndigheterna ankommande prövning.

Vad slutligen angår sådana fall, då det icke på nu angivna grunder kan ifrågasättas, att fordonet företager allenast en tillfällig färd på allmän väg, gata eller annan allmän plats, och då på grund härav tillstånd till färdens företagande erfordras jämlikt 37 § V. T., uppställer sig frågan, huruvida iakttagandet av de i nämnda paragraf förekommande bestämmelserna innebär alltför vittgående krav på fordonsägaren med hänsyn till beskaffenheten av flertalet av de transporter, varom i detta sammanhang är fråga.

Vid prövning av detta spörsmål måste till en början beaktas, att det dragande fordonet icke enligt nu gällande bestämmelser undergått någon besiktning genom offentlig myndighet för provande av att det är i betryggande skick och lämpligt för trafiken, innan det jämte tillkopplat släpfordon skall insättas bland den övriga trafiken på den allmänna vägen.

Utän en dylik besiktning föreligger ingen som helst garanti för att traktortåget fyller de mest elementära krav med hänsyn till trafiksäkerhet och vägslitning.

Likaledes må erinras, att enligt utredningens förslag icke heller släpfordonet skulle behöva undergå besiktning eller registrering, därest detsamma

vore avsett att framföras allenast i traktortåg. På grund härav skulle icke heller maximilast, högsta totalvikt eller högsta hjultryck finnas bestämd för någotdera fordonet, därest det finge utan något förfarande, som medförde fastställandet av dessa faktorer, insättas i trafik å allmän väg. Den noggranna reglering av förhållandet mellan det dragande och det dragna fordonets hjultryck, som enligt 33 § V. T. är föreskriven i det fall, då släpfordon kopplas till automobil, skulle icke heller äga någon som helst motsvarighet, om icke i samband med ett besiktningsförfarande bestämmelser i dylikt syfte meddelades. Över huvud skulle ingen som helst förhandskontroll föreligga i fråga om fordonens bromssystem, kopplingsanordningar, signal- och belysningsanordningar eller över att icke antingen det dragande fordonet eller släpfordonet överbelastades på ett sätt, som innebure fara för trafiksäkerheten.

Bristen på reglerande bestämmelser i detta ämne skulle vara så mycket mera påfallande som traktortåg icke synes enligt 11 § M. F. vara underkastat flygande besiktning, och vederbörande besiktningsman eller polisman icke heller äga befogenhet att enligt samma paragraf förbjuda användning, åtminstone av det dragande fordonet, även om det befines så bristfälligt, att det icke kan nyttjas utan uppenbar fara för trafiksäkerheten.

Med hänsyn till att, i enlighet med vad som av förestående framgår, användningen av motorredskap och traktortåg så gott som fullständigt undantagits från hela den förhandskontroll, som eljest erfordras vid framförande av automobil med eller utan tillkopplat släpfordon, ligger den enda garanti för att traktortåget motsvarar trafiksäkerhetens fordringar, då det mera stadigvarande brukas i trafik å allmän väg, gata eller annan allmän plats, i det tillståndsförfarande och därmed förenade undersökningsförfarande, som föreskrives i 37 § V. T. En eftergift från skyldigheten för vederbörande att för dylikt fall utverka godkännande av för trafiken avsedda motorredskap och släpfordon med tillhörande kopplingsanordningar och bromsningssystem synes för den skull icke rimligen med hänsyn till trafiksäkerheten kunna ifrågasättas, och ur samma synpunkt synes även böra bestämmas det högsta antal passagerare eller den största last, som må föras å traktortåg. Utredningen anser alltså, att en eftergift från nyss omnämnda bestämmelser i V. T. icke bör ifrågakomma.

Ifrågasättas kan emellertid vidare, huruvida, om fordonen undergått särskild undersökning i enlighet med vad nyss angivits och därvid befunnits ändamålsenliga, särskilt tillstånd bör därutöver krävas för deras framförande å viss väg och huruvida sådant tillstånd skall behöva sökas särskilt hos länsstyrelse och särskilt hos polismyndighet i stad, varest den väg eller gata, på vilken traktortåget skall framföras, är belägen. Föreskriften om skyldighet att söka dylikt tillstånd har tydligen tillkommit i syfte att förhindra framförande av fordon, som kunna antagas utöva förstörande inverkan å

vägbanan eller som, utan att innebära fara för annan trafik, dock äro hinderliga därför. Ifrågasättas kan på grund härav, huruvida icke skyldighet att söka särskilt tillstånd till traktortågs framförande kunde, därest fordonen befunnits vid verkställd undersökning av besiktningsman vara i betryggande skick och lämpliga för trafiken, i någon mån inskränkas exempelvis så, att särskilt tillstånd skulle krävas allenast i sådana fall, att för trafiken skulle användas fordon, som vore försett med ringar av järn eller annat hårt material eller till det dragande fordonet skulle kopplas mer än ett släpfordon. Emellertid måste även härvidlag beaktas, att det nu föreskrivna tillståndsförfarandet möjliggör en prövning, huruvida traktortåg bör få framgå över exempelvis sådana vägsträckor och broar eller å sådana gator, som lämpligen icke anses kunna upptaga trafik med traktortåg, liksom också att meddela de särskilda bestämmelser, som kunna befinnas erforderliga för medgivande av dylikt tillstånd.

Därest en sådan ändring i 37 § V. T. vidtoges, att traktortåg finge utan särskilt tillstånd framföras exempelvis i ovan angiven omfattning, skulle detta sannolikt leda till, att länsstyrelserna och vederbörande polismyndigheter såge sig tvungna att utfärda särskilda bestämmelser om inskränkning i rätten att med traktortåg befara vissa vägar och gator. Från traktorförarnas synpunkt skulle detta innebära att, medan nu de av länsstyrelsen meddelade trafikillstånden giva tillräcklig upplysning om vilka vägar vederbörande få på grund av erhållet tillstånd befara, skulle de i dylikt fall bliva nödsakade att på annat sätt skaffa sig motsvarande upplysningar, vilket i åtskilliga fall torde leda till svårigheter vid transporterarnas planläggande och utförande. Då i varje fall icke till utredningens kännedom kommit, att iakttagandet av det i V. T. 37 § föreskrivna tillståndsförfarandet medfört svårigheter för utnyttjandet av motorredskap med tillkopplat släpfordon å allmän väg, har utredningen ansett sig icke böra på grundval av hittills föreliggande erfarenhet föreslå någon ändring i nu omförmälda bestämmelser.

## Kap. 10. Beskattning av dragbilar och släpvagnar.

I de för utredningens bedrivande meddelade direktiven framhålles, att en strikt tillämpning av de nu gällande bestämmelserna för traktorer och släpvagnar onekligen skulle medföra, att ett stort antal ägare till fordon, vilka nu användas uteslutande i jordbruksdrift utan att vara registrerade, skulle nödgas registrera fordonen såsom automobiler respektive släpvagnar samt för dem erlægga skatt och, vad automobiler angår, även avgift för trafikförsäkring. Då det torde kunna antagas, att åtskilliga av de jordbruk, vari dessa fordon användas, icke kunna bära nämnda utgifter, skulle ägar-

na till fordonen, därest skyldighet att erlægga skatt och försäkringsavgift utkrävdes av dem, i stor utsträckning bliva nödgade att upphöra med användningen av nyssnämnda slag av fordon.

Departementschefen, som anser en dylik utveckling icke önskvärd, framhåller, att utredning bör ske angående de villkor, som böra uppställas för att här ifrågavarande traktorer och släpvagnar skola kunna erhålla befrielse från automobilskatt och tagande av trafikförsäkring.

Av dessa båda spörsmål upptages först frågan om beskattning.

### Gällande bestämmelser.

Automobilskatt utgår enligt nu gällande författningar i ämnet i form av dels fordonsskatt å vissa motorfordon och släpvagnar, dels ock bensinskatt.

Under uttrycket bensinskatt inbegripes i detta sammanhang jämväl skatten å vissa för drivande av automobil använda brännoljor enligt K. F. den 3 maj 1935 (nr 142).

Fordonsskatt skall enligt förordningen om automobilskatt den 2 juni 1922 (nr 260) erläggas för automobil eller släpvagn, som, efter vad särskilt är stadgat, blivit här i riket registrerad eller som bort här i riket registreras. Vad om släpvagn stadgats skall dock gälla allenast beträffande sådan för stadigvarande bruk avsedd släpvagn, som kopplas till automobil.

Med automobil förstås i automobilskatteförordningen varje för färd på marken avsett fordon, som för framdrivande är försett med kraftmaskin (motor) och icke löper på skenor. Denna definition är så vidsträckt, att den inbegriper även motordrivna fordon, som icke äro att hänföra till automobiler i egentlig mening (motorecyklar, motorredskap); men då förutsättning för fordonsskatt, såsom av det föregående framgår, är att registreringsplikt föreligger beträffande fordonet, komma på grund härav samtliga sådana fordon, som nu enligt M. F. äro att beteckna såsom motorredskap — och sålunda bland annat traktorer — att undantagas från dylik skatt.

Undantagna från fordonsskatt äro vidare bland annat sådana fordon, som jämlikt 41 § M. F. undantagits från tillämpning av förordningen och sålunda bland annat motorfordon och släpvagnar, som användas uteslutande inom järnvägs- eller fabriksområde eller annat dylikt inhägnat område.

### Framställningar om ändring av gällande bestämmelser.

I olika framställningar till Kungl. Maj:t eller i riksdagsmotioner hava vid skilda tillfällen förslag om ändringar i ovan anförda bestämmelser framförts. Av de förslag, som i sådant syfte framkommit under senare år och

som icke uteslutande avse släpvagnar — vilka nedan behandlas under särskild rubrik — må nämnas följande.

*Bondeförbundets* år 1939 hållna *riksstämma* i Gävle har hos Kungl. Maj:t gjort framställning om utfärdande av sådana förtydligande bestämmelser, att det klart framginge, att skyldighet att erlægga automobils katt icke föreläge beträffande s. k. epatraktorer med därtill hörande vagnar, vilka uteslutande användes vid jordbruket.

*Jordbrukstekniska föreningen* har därjämte i skrivelse den 19 juni 1939 hos Kungl. Maj:t hemställt, att de vagnar vid jordbruket, som tillkopplades traktorer och begagnades för transport av jordbruksegendoms egna produkter och förnödenheter, måtte befrias från den katt, som åvilade släpvagnar till automobiler.

I likalydande *motioner* vid 1938 års *riksdag* I: 286 och II: 408 hemställdes, att riksdagen måtte hos Kungl. Maj:t begära utredning om frihet från fordonskatt, eventuellt skattelättnad för motorfordon, som endast användes inom en jordegendoms område och med begränsad rättighet att begagnas å allmän väg.

*Bevillningsutskottet* vid 1938 års riksdag (bet. nr 16) uttalade i anledning av ovan omförmälda motioner, att det vore önskligt, att fordonsbeskattningen ej lade hinder i vägen för utvecklingen på jordbrukets och andra områden. Utskottet erinrade emellertid, att det vore nödvändigt att upprätthålla bestämda gränser mellan de olika slag av fordon, som borde drabbas av beskattningen eller icke. Det syntes kunna antagas, att värdefulla erfarenheter rörande verkningarna av gummiringskattens upphävande och om utvecklingen på det jordbrukstekniska området skulle vinnas under de närmaste åren. Frågan om skattelättnader för nu ifrågavarande slag av fordon borde därför enligt utskottets mening lämpligen tagas under övervägande först i samband med en förnyad prövning av frågan om automobilbeskattningen.

*Riksdagen* anslöt sig i denna del till bevillningsutskottets förslag.

Även vid 1939 års *lagtima riksdag* återkom ovannämnda spörsmål genom en *motion* II: 310, vari hemställdes om avlåtande av skrivelse till Kungl. Maj:t med begäran om utredning och förslag till sådan ändring i automobilskatteförordningen, att motorfordon, som uteslutande användes, i jordbruksdrift inom visst jordbruksområde med därtill hörande enskilda vägar, måtte befrias från fordonskatt.

*Bevillningsutskottet* (bet. nr 3) ansåg sig — på samma skäl som anförts vid 1938 års riksdag — ej böra föreslå bifall till i motionen gjord hemställan, och denna föranledde ej någon *riksdagens* åtgärd.

Riksdagens inställning till frågan om skattelättnader för dragfordon eller släpfordon, använda uteslutande för jordbruksdrift och inom en viss jordbruksenhet, har såsom av det föregående framgår i princip varit välvillig; men då riksdagen icke vare sig år 1938 eller 1939 velat hos Kungl. Maj:t påkalla någon utredning om denna fråga, har detta berott därpå att riksdagen önskat i första hand avvakta erfarenheter rörande verkningarna av det 1938 beslutade upphävandet av gummiringskatten, varjämte riksdagen ansett, att förevarande spörsmål borde allenast i ett mera vidsträckt sammanhang upptagas till utredning.

De förslag till lättnad i eller befrielse från fordonsskatt, som ovan omförmälas, grunda sig antingen på fordonets användning för ett visst ändamål — jordbruksdrift — eller inom ett visst begränsat område, exempelvis en viss gård eller ett visst jordbruks arbetsområde.

Emellertid anser utredningen — på i huvudsak samma skäl, som ovan anförts beträffande frågan, huruvida indelning av nu ifrågavarande slag av fordon borde ske på grundval av fordonets användning inom visst område eller för visst ändamål — att befrielse från eller nedsättning i fordonsskatt icke lämpligen kan grundas på någon av nyss angivna faktorer. Bestämmelser i dylikt syfte skulle icke allenast föranleda tolkningssvårigheter, i tillämpningen bliva svåra att kontrollera och av ringa praktiskt värde för lantbrukarna, utan även från andra grupper av fordonsägare framkalla krav på motsvarande befrielse eller nedsättning i fordonsskatten med hänsyn till för deras näring rådande särskilda förhållanden.

### Beskattning av det dragande fordonet.

Vad till en början angår de motordrivna fordon, om vilka i detta sammanhang är fråga, kan utredningen — som enligt sitt uppdrag icke har att ingå på frågan om beskattning av automobiler i egentlig mening — begränsa sitt yttrande till frågan om skattelättnad för dragbilar, beträffande vilkas klassificering utredningen framlagt förslag.

Det må erinras, att detta förslag innebär, att dylika fordon skulle, därest de på grund av vissa tekniska egenskaper kunde anses i huvudsak jämförbara med vanliga traktorer, hänföras till motorredskap, men, om detta icke vore fallet, klassificeras såsom automobiler. Med avseende å skyldigheten att erlægga fordonsskatt skulle detta medföra, att skattskyldigheten bortfölla i fråga om förstnämnda grupp av dragbilar, varemot fordonsskatt fortfarande skulle utgå för dragbilar, som enligt nyss angivna grunder befunnes hänförliga till automobiler.

Enligt utredningens mening är den uppdelning i skattepliktiga och icke skattepliktiga dragbilar, som härigenom vinnes, mera rationell och tillgodoser bättre det praktiska livets behov än en sådan ändring i beskattningsprinciperna, som ifrågasatts i ovan omförmälda framställningar och riksdagsmotioner. Om nämligen det dragande fordonet befunnits med hänsyn till sina tekniska egenskaper hänförligt till motorredskap, synes det även ur skattesynpunkt böra behandlas på samma sätt, oavsett huruvida det användes inom området för enskild fastighet eller icke.

Den befrielse från fordonsskatt, som sålunda enligt utredningens mening bör genomföras för vissa dragbilar, följer, om utredningens förslag till klas-

sificering av dragbilar godkännes, utan särskild ändring av förordningen om automobils katt. Enligt detta förslag skulle nämligen vissa dragbilar med hänsyn till tekniska egenskaper hänföras till motorredskap, varav bland annat skulle följa, att de icke behövde registreras; och som skyldighet att erlägga fordonss katt föreligger allenast beträffande motordrivna fordon, som registrerats eller rätteligen bort registreras, skulle med registreringsplikts slopande även skatteplikten bortfalla för nämnda grupp av fordon.

### Beskattning av släpvagnar.

#### *Historik.*

Angående tillkomsten av gällande bestämmelser om beskattning av släpvagnar torde få erinras följande.

Beskattning av släpvagnar tillkom först genom de vid 1932 års riksdag beslutade ändringarna i automobils katteförordningen, vilka trädde i kraft den 1 januari 1933 (S. F. S. 1932: 85).

Före denna tidpunkt gällde, att skatt utgick endast å motorfordon, som enligt då gällande motorfordonsförordning borde registreras. Enligt denna bestämmelse voro sålunda släpvagnar befriade från fordonss katt.

I *proposition nr 174 till 1932 års riksdag*, som låg till grund för samma års riksdags beslut i automobils kattefrågan, framhöll föredragande departementschefen bland annat följande:

Släpvagnstrafiken hade på senare tid avsevärt vuxit i omfattning. Det syntes därjämte kunna antagas, att användningen av släpvagnar komme att ytterligare tilltaga såsom en följd av de föreslagna höjningarna i fordonss katten för automobiler. Då därtill komme, att, såsom av avgivna yttranden framginge, släpvagnarna orsakade ett ej oväsentligt vägs litage, syntes tidpunkten vara inne, då jämväl släpvagnarna borde bliva föremål för särskild beskattning. Denna skatt borde emellertid utgå allenast för sådan för stadigvarande bruk avsedd släpvagn, som kopplades till automobil, under det att annan släpvagn syntes böra lämnas fri från denna skatt.

*Bevillningsutskottet* tillstyrkte i huvudsak Kungl. Maj:ts förslag i nu förevarande del men föreslog med anledning av i ärendet väckta motioner åtskilliga jämkningar i de av Kungl. Maj:t föreslagna skattesatserna.

I enlighet med utskottets av *riksdagen* godkända förslag bestämdes genom förordning den 29 april 1932 (nr 85) om ändring i vissa delar av förordningen den 2 juni 1922 (nr 260) om automobils katt skatten för släpvagn att utgå för helt kalenderår efter den beräknade vikten av den största last och det största antal passagerare, varför släpvagnen vore inrättad (maximilast):

om vikten understige 500 kg, med 30 kronor;  
om vikten uppginge till 500 kg men icke 800 kg, med 60 kronor; samt  
om vikten uppginge till 800 kg, med 100 kronor.

Det för 1938 års riksdag framlagda förslaget om vissa ändringar i automobilbeskattningen innebar bland annat borttagande av gummiringsskatten i samband med viss höjning av fordonsskatten för automobiler ävensom av bensinskatten. Dessa ändringar ansågos motivera vissa jämkningar även i fråga om beskattningen av släpvagnar.

I enlighet med Kungl. Maj:ts förslag, som i nu förevarande del vann riksdagens bifall (riksdagens skrivelse 1938: 199), utfärdades sedermera förordning den 29 april 1938 (nr 136) angående ändrad lydelse av 2 och 5 §§ förordningen den 2 juni 1922 (nr 260) om automobilskatt.

Enligt dessa bestämmelser utgår numera skatt för sådan för stadigvarande bruk avsedd släpvagn, som kopplas till automobil, i förhållande till släpvagnens totalvikt med följande belopp:

Släpvagnens totalvikt kg.	Skattebelopp kr.
Under 1 000 . . . . .	40
1 000—1 499 . . . . .	80
1 500—1 999 . . . . .	120
2 000—2 999 . . . . .	140
3 000— . . . . .	160

*Släpvagnsbeståndet och därå belöpande fordonsskatt.*

Släpvagnsbeståndets utveckling från och med år 1933, då registrerings- och skatteplikt infördes å släpvagnar, till och med år 1938 ävensom därå belöpande debiterad fordonsskatt framgår av följande sammanställning:

Å r	Antal släpvagnar vid årets slut med en maximilast av			Summa	Debiterad fordonsskatt 1 000 kr.
	0—499 kg.	500—799 kg.	800 kg. och däröver		
1933	1 498	596	2 993	5 087	342.6
1934	1 807	646	3 527	5 980	456.8
1935	2 033	614	3 584	6 231	499.4
1936	2 307	591	3 672	6 570	502.9
1937	2 524	541	4 078	7 143	531.0
1938	2 672	562	4 246	7 480	565.4

*Skall enligt automobilskatteförordningen fordonsskatt erläggas för släpvagn, som kopplas till motorredskap?*

Gällande bestämmelser om beskattning av släpvagn ha i nu ifrågavarande sammanhang tilldragit sig uppmärksamhet huvudsakligen med hänsyn till frågan, huruvida fordonsskatt enligt desamma skall utgå även för släpvagn, som kopplas uteslutande till traktor eller annat motorredskap.

På grund av de olika meningar, som i detta avseende gjort sig gällande, begärde föreningen för besiktningsmännen för motorfordon år 1938 *väg- och vattenbyggnadsstyrelsens* uttalande i ämnet. Med anledning härav anförde styrelsen i cirkulär den 13 maj 1939 till samtliga besiktningsmän för motorfordon bland annat följande:

Enligt 1 § automobilskatteförordningen förstodes i densamma med automobil varje för färd på marken avsett fordon, som för framdrivande vore försett med kraftmaskin (motor) och icke löpte på skenor. Enligt denna förordning vore således traktor att anse såsom automobil. Enligt 13 § M. F. skulle släpfordon — sådant detsamma definierades i 1 § samma förordning — registreras. På grund härav borde enligt styrelsens mening släpvagn, avsedd att för stadigvarande bruk tillkopplas traktor, registreras och därför även besiktigas, varjämte skatt skulle erläggas för släpvagnen.

Till denna av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen uttryckta mening har även *riksdagen* anslutit sig såtillvida som riksdagen i anledning av vid 1938 års riksdag väckta, nedan närmare omförmälda motioner om lägre beskattning av s. k. traktorsläpvnagar förklarar sig anse frågan om skattelättnader för nämnda slag av fordon böra tagas under övervägande först i samband med en förnyad prövning av frågan om automobilbeskattningen.

*Ifrågasatta ändringar i gällande bestämmelser om beskattning av släpvnagar.*

Förslag till ändring av de speciellt för släpvnagar gällande bestämmelserna om fordonsskatt hava under senare år väckts såväl inom riksdagen som hos Kungl. Maj:t.

I vid 1938 års riksdag väckta *motioner* I: 287 och II: 409 hemställdes, att riksdagen måtte hos Kungl. Maj:t anhålla om utredning och förslag angående särskild lägre beskattning av s. k. traktorsläpvnagar.

Användningen av traktorer och därtill kopplade släpvnagar hade under senare år blivit aktuell särskilt för jordbruket för underlättande och förbilligande av transporter. Skattebelastningen å släpvnagar till traktorer vore dock betydande. Då emellertid dylika vagnar åtminstone inom jordbruket icke användes kontinuerligt under någon större del av året, och dessa vagnar dessutom icke finge framföras med högre hastighet än 20 kilometer i timmen, framstode skattebelastningen såsom orättvis. Den vägslitning, ett dylikt fordonssätt åstadkomme, kunde näppeligen jämföras med den, som förorsakades

av mera snabbgående fordon. Då syftet med fordonsskatten vore att finansiera väghållningen, borde vid beskattningens avvägning hänsyn tagas till nyss angivna förhållanden.

*Bevillningsutskottet*, som behandlade dessa motioner i sitt betänkande nr 16 i anledning av Kungl. Maj:ts för samma års riksdag framlagda förslag till omläggning av automobilbeskattningen, anförde, att frågan om skattelättnader för nu ifrågavarande slag av fordon syntes böra tagas under övervägande först i samband med en förnyad prövning av frågan om automobilbeskattningen.

*Riksdagen* anslöt sig i denna del till bevillningsutskottets förslag.

En av *länsstyrelsen i Kopparbergs län* till Kungl. Maj:t den 15 oktober 1938 avlåten, tidigare omförd framställning, att Kungl. Maj:t måtte vidtaga åtgärder i syfte att till traktorer kopplade släpvagnar, avsedda uteslutande för jordbruksbehov, måtte undantagas från registreringsplikt, innefattar även framställning att i enlighet härmed skyldigheten att erlägga fordonsskatt för dylika släpvagnar måtte bortfalla.

Huru denna fråga löstes, vore, framhåller länsstyrelsen, av mycket stor betydelse för det mindre jordbruket. Inom vissa delar av landet vore många jordbruk så små och föga bärkraftiga, att den lilla gårdens avkastning icke förmodade bära skatten. Som förhållandena gestaltade sig inom Kopparbergs län, vore det av länsstyrelsen föreslagna medgivandet av verkligt och uppenbart behov påkallat. Enligt länsstyrelsens mening vore det understöd, som kunde vinnas genom frihet från fordonsskatt på till traktorer kopplade släpvagnar, avsedda uteslutande för jordbruksbehov, av långt större betydelse för samhället än de statsinkomster, som kunde inflyta genom beskattningen.

#### *Utredningens yttrande och förslag.*

Av förestående redogörelse för de förarbeten, som föregått tillkomsten av nu gällande bestämmelser om släpvagnars beskattning, synes framgå, att dessa bestämmelser visserligen enligt ordalydelsen av 1 § 1922 års automobilskatteförordning måste anses gälla även i fråga om sådana släpvagnar, som kopplas till traktorer, men att en sådan tillämpning icke är nämnd under förarbetena och såvitt av dessa framgår icke heller torde hava varit åsyftad. Då föredragande departementschefen i 1932 års proposition (nr 174) anförde, att fordonsskatt borde utgå allenast för sådan för stadigvarande bruk avsedd släpvagn, som kopplades till automobil, under det att annan släpvagn syntes böra lämnas fri från denna skatt, torde han tvärtom icke hava avsett andra släpvagnar (för stadigvarande bruk) än sådana, som kopplades till autobiler i egentlig mening.

Släpvagnsskattens införande föranleddes huvudsakligen därav, att man ansåg släpvagnar böra ur beskattningssynpunkt behandlas lika med autobiler, därest de framfördes kopplade till och med samma hastighet som

dessa, då nämligen släpvnagnarna vid dylika tillfällen måste anses ur vägsplitningssynpunkt jämförliga med automobiler. Konsekvensen av denna uppfattning borde hava varit, att släpvnagnar, som kopplades till traktorer, borde ur beskattningssynpunkt ställas i samma klass som dessa, eller med andra ord att, då traktorer med hänsyn till sin ringa vägsplitning ansågos böra vara skattefria, borde även släpvnagnar, kopplade till traktorer, vara detsamma. Att icke desto mindre släpvnagnar enligt nu gällande automobilskatteförordning ansetts icke kunna undgå beskattning även om de endast användas kopplade till traktorer, beror på det förhållandet, att begreppet automobil i automobilskatteförordningen användes i så vidsträckt bemärkelse, att även motorredskap innefattas därunder. Uttrycket automobil har nämligen i automobilskatteförordningen icke undergått samma utveckling som motsvarande begrepp i M. F., varest numera traktorer och andra motorredskap icke äro hänförliga till automobiler.

Utredningen kan i detta sammanhang icke undgå att uttala det önskemålet, att automobilskatteförordningens terminologi bragtes i överensstämmelse med M. F:s, så att icke, såsom nu är fallet, uttrycket »automobil» i den förra förordningen användes i en bemärkelse, som är främmande icke allenast för den senare förordningen utan även för allmänt språkbruk. Den nuvarande definitionen på »automobil» i automobilskatteförordningen är icke blott från nysnämnda synpunkter missvisande och leder, såsom framgår av vad i detta sammanhang anförts, till icke åsyftade konsekvenser, utan även utan praktiskt värde med hänsyn till att fordonsskatten numera utgår med olika belopp på de särskilda fordonstyperna. Ur denna synpunkt borde automobilskatteförordningen innehålla icke allenast en allmän definition på begreppet automobil utan specifika definitioner på begreppen personautomobil, omnibus, lastautomobil, motorcykel, släpvnagn, tjänstevikt och totalvikt eller också hänvisning till motsvarande begrepp i M. F. Intet av nu angivna begrepp finnes för närvarande bestämt i automobilskatteförordningen. Då emellertid en revision av automobilskatteförordningen i detta avseende icke kan anses innefattad i det åt utredningen lämnade uppdraget, har utredningen ansett sig icke kunna närmare ingå på en dylik uppgift.

Det belopp, växlande mellan 40—160 kronor för år, med vilket fordonsskatten för släpvnagnar utgår, utgör, där släpvnagnar användas för jordbruksändamål, en icke oväsentlig belastning å särskilt det mindre jordbrukets ekonomi. Den av dem försakade slitning å av det allmänna underhållna vägar, för vilken denna skatt är avsedd att utgöra ersättning, torde emellertid i de fall, varom här är fråga, nämligen då släpvnagnar framföras kopplade till traktorer eller i förbindelse med till motorredskap hänförliga dragbilar, vara ringa. Släpvnagnarna få nämligen å vägar av nyss omnämnd beskaffenhet och kopplade till fordon, varom nu är fråga, icke framföras med högre hastighet än 20 kilometer i timmen. På grund av denna låga hastighet torde också släpvnagnar kopplade till traktorer huvudsakligen komma till användning för transporter annorstädes än å allmän väg, nämligen inom jord-

bruksägor eller på enskilda vägar. I den mån därvid bensin eller med skatt belagda brännoljor användas för deras framdragande, kommer bidrag till den allmänna väghållningen att utgå i form av skatt å bensin eller dylika oljor.

Nu angivna förhållanden liksom den omständigheten, att den nuvarande beskattningen å till motorredskap kopplade släpvagnar torde bero på en från början icke avsedd tolkning av 1 § automobilskatteförordningen, synas innebära tillräckliga skäl att ur beskattningssynpunkt behandla dylika släpvagnar på samma sätt som motorredskap eller med andra ord att för dylika släpvagnar medgiva frihet från fordonsskatt.

Möjligheten att den sålunda avsedda skattefriheten för till motorredskap kopplade släpvagnar missbrukas därigenom att en släpvagn, för vilken fordonsskatt icke erlagts, tillfälligt kopplas till automobil kan icke helt förbises. Faran för sådant missbruk torde dock med hänsyn till praktiska förhållanden vara ringa. Därest släpvagnen kopplas till automobil, måste nämligen densamma vara försedd med skattekvitto (automobilskatteförordningen 9 och 14 a §§ samt V. T. 36 §), och uraktlåtenhet att erlagga skatt för densamma kan därför omedelbart konstateras och beivras. Släpvagnen står med andra ord i dylikt fall under samma kontrollmöjligheter som andra skattskyldiga motorfordon eller släpvagnar, och risken för att ägaren av densamma skall underlåta att erlagga fordonsskatt torde därför knappast vara större än motsvarande risk beträffande vilket skattepliktigt motorfordon eller skattepliktig släpvagn som helst.

Liksom den ovan förordade befrielsen från fordonsskatt för till motorredskap hänförliga dragbilar kräver ej heller det nu ifrågasatta upphävandet av fordonsskatt för till motorredskap kopplade släpvagnar någon särskild ändring i automobilskatteförordningen, därest utredningens förslag om upphävande av registreringsplikten för dylika fordon bifalles. Skattepliktens bortfallande blir nämligen, såsom förut framhållits, en direkt följd av registreringspliktens upphävande.

#### *Ekonomiska verkningar.*

Vad angår frågan om de verkningar i ekonomiskt avseende, som genomförandet av ovan framlagda förslag kan medföra, torde böra anmärkas följande.

Beträffande sådana ombyggda automobiler, som redan tidigare hänförts till traktorer och som därför icke behövt registreras, innebär det nu framlagda förslaget icke ur beskattningssynpunkt någon ändring. Ej heller är detta fallet beträffande sådana dragbilar, som tidigare hänförts till automobiler och som jämväl enligt de av utredningen föreslagna bestämmelserna skola klassificeras på samma sätt. Ändringen hänför sig beträffande dragande fordon till sådana dragbilar, som tidigare hänförts till automobiler.

men efter den föreslagna klassificeringskungörelsen bliva att anse såsom motorredskap. I fråga om släpvagnar inträder skattefrihet för sådana för stadigvarande bruk avsedda släpvagnar, som användas kopplade uteslutande till motorredskap eller därmed jämförliga dragbilar.

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 den debatt, som i samband med behandlingen av motion i detta ämne förekom vid 1939 års lagtima riksdag i andra kammaren, framhölls bland annat av en talare, att på Gotland många automobiler blivit omgjorda till hästfordon. Jordbrukarna hade tänkt att vid transport av sockerbeter koppla dessa hästvagnar efter en traktor men måst avstå därifrån, då varje sådan vagn skulle betinga en skatt av cirka 140 kronor. Det förefaller sannolikt, att liknande förhållanden förekommit även inom andra delar av landet. Om så är, kommer borttagandet av fordonsskatten för dragfordon och släpvagnar av nyss omnämnda beskaffenhet att väsentligt underlätta en alltmåra vidsträckt användning av motordriven arbetskraft inom jordbruket.

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.

## **Kap. 11. Fråga angående utredning om obligatorisk trafikförsäkring av dragbilar och därtill kopplade släpfordon.**

Trafikförsäkring i den omfattning, som anges i lagen om trafikförsäkring å motorfordon den 10 maj 1929 (nr 77), skall enligt 1 § nämnda lag finnas å motorfordon, som är registrerat här i riket eller utan registrering här brukas i trafik.

Med motorfordon förstås därvid enligt 2 § varje för färd på marken avsett, för person- eller godsbefordran inrättat fordon, som för framdrivande är försett med kraftmaskin (motor) och icke löper på skenor. Som motorfordon skall icke anses traktortåg. Lagen äger ej tillämpning å motorfordon, som användes uteslutande inom järnvägs- eller fabriksområde eller annat dylikt inhägnat område.

Det förslag till kungörelse om klassificering av dragbilar, som utredningen framlägger, innebär samtidigt en reglering av ett flertal svävande frågor angående dragbilar, såsom t. ex. spörsmålen i vilka fall dragbil behöver undergå registrering och besiktning samt i vilka fall körkort för densamma framförande erfordras eller fordonsskatt skall för densamma erläggas. Omfattningen av samtliga nyssnämnda skyldigheter är nämligen knuten till frågan, huruvida fordonet rätteligen skall enligt M. F. anses såsom automobil eller såsom motorredskap eller, i vad angår skattskyldigheten, till frågan huruvida registreringskyldighet enligt samma förordning föreligger beträffande fordonet eller icke.

Däremot påverkar innehållet av nämnda förslag till kungörelse icke i och för sig omfattningen av fordonsägarens skyldighet att taga obligatorisk trafikförsäkring enligt lagen om trafikförsäkring å motorfordon.

Såsom av det föregående framgår, är nämligen i sistnämnda lag försäkringsskyldigheten icke ställd i någon relation till frågan, huruvida fordonet enligt M. F. skall anses såsom automobil eller icke, eller huruvida registreringsplikt enligt samma förordning föreligger beträffande fordonet eller ej. Försäkringsplikten är i stället helt beroende av huruvida det fordon, varom fråga är, enligt trafikförsäkringslagen är att anse såsom motorfordon i nämnda lags bemärkelse. Enligt 2 § trafikförsäkringslagen kräves för detta ändamål, bland annat, att fordonet är inrättat för person- eller godsbe- fordran. Detta innebär, att trafikförsäkringsplikten icke kan inkludera dragbilar, vilka ju kännetecknas av att de icke äro avsedda att självständigt nyttjas för utförande av transporter utan allenast för framdragande av tillkopplat släpfordon eller arbetsredskap. Försäkringsplikt föreligger på grund härav ej ens i det fall att dragbilen enligt den föreslagna klassificeringskungörelsen skulle bliva att vid tillämpning av M. F. och V. T. hänföra till automobil.

För ägare av dragbilar eller av traktorer över huvud taget innebära, såsom av det föregående framgår, bestämmelserna i lagen om trafikförsäkring icke någon förpliktelse att teckna obligatorisk trafikförsäkring och kunna ur denna synpunkt icke giva anledning till erinran från fordonsägarnas sida.

Vad som i detta sammanhang påkallar närmare prövning är snarare, huruvida icke en viss utsträckning av trafikförsäkringsplikten till att om-

fatta även dragbilar, traktorer och traktortåg kan såväl i fordonsägarnas som i tredje mans intresse ifrågasättas.

Att en dylik utsträckning kan ligga jämväl i fordonsägarnas intresse beror på följande förhållanden.

Enligt lag den 30 juni 1916 angående ansvarighet för skada i följd av automobiltrafik (nr 312) 2 § är ägare av automobil ansvarig för skada, som i följd av trafik med automobil tillfogas annan person än föraren eller sådan egendom, som icke med automobilen befordras, ändå att ägaren ej är till skadan vållande; dock är ägaren från ansvarighet fri, där av omständigheterna framgår, att skadan varken förorsakats av bristfällighet å automobilen eller vållats av föraren.

Med automobil förstås därvid enligt 1 § samma lag varje för färd å marken avsett fordon, som för framdrivande är försett med kraftmaskin (motor) och icke löper på skenor.

Av en jämförelse mellan ansvarighetslagen och trafikförsäkringslagen framgår, att ägare av dragbil eller av traktor kan enligt ansvarighetslagen bli betalningsskyldig i anledning av skada, som i följd av trafik med dylikt fordon tillfogats annan, utan att ägarens betalningsskyldighet täckes av någon obligatorisk trafikförsäkring.

Medvetandet om denna risk har också föranlett ägare av motorredskap att i åtskilliga fall teckna frivillig försäkring för täckande av densamma. Emellertid äro de premier, som i dylikt fall utgå, relativt betydande.

För närvarande tillämpas enligt uppgift av *trafikförsäkringsanstalternas tariffkommitté* följande årspremier för 5-årig ansvarighetsförsäkring av traktorer, använda för lantbrukets räkning, nämligen: 50 kronor för traktor och tilläggspremie med 20 kronor för en släpvagn samt 10 kronor för varje ytterligare samtidigt tillkopplad släpvagn.

En obligatorisk trafikförsäkring å traktortåg skulle, enligt vad trafikförsäkringsanstalternas tariffkommitté på förfrågan av utredningen meddelat, medföra en icke oväsentlig nedsättning i ovan angivna premier, vars belopp dock icke kan för närvarande siffermässigt angivas; och en dylik utsträckning av försäkringsplikten skulle därför tillgodose fordonsägarnas intresse av sänkta premier.

En eventuell utsträckning av försäkringsplikten, på sätt ovan antytts, ligger dock framför allt i tredje mans intresse.

Enligt ansvarighetslagen är tredje man, såsom av det föregående framgår, tillerkänd rätt till skadestånd även för av traktor eller dragbil vållade olyckor, men någon säkerhet för att ägaren av ett dylikt fordon är solvent för ett utdömt skadestånd och att skadeståndsrätten därför har något praktiskt värde, föreligger för närvarande icke. Utredningens förslag till klassificering av dragbilar torde leda till en ökad trafik av sådana for-

don med eller utan tillkopplat släpfordon. Då till följd därav även riskerna för av dylika fordon framkallade olyckor måste komma att ökas, anser utredningen för varje fall frågan om utsträckning av försäkringsplikten till att omfatta även dragbilar eller eventuellt samtliga traktorer och traktortåg böra komma under övervägande.

Det må erinras, att tanken på en dylik utsträckning av försäkringsplikten framfördes redan i den proposition, nr 99, till 1929 års riksdag, som låg till grund för samma års riksdags beslut i fråga om trafikförsäkring. I 2 § av förslaget till lag om trafikförsäkring förekom nämligen följande bestämmelse: »Som motorfordon skall även anses traktortåg». Även i 18 § förekommo vissa bestämmelser avseende traktortåg.

Härom anfördes i första lagutskottets utlåtande nr 14, sid. 20:

Enligt 2 § i lagförslaget skulle traktortåg anses såsom motorfordon och följaktligen vara underkastat försäkringsplikt. I motionen II:382 hade herr Olsson i Golvvasta hemställt, att lagen icke skulle bliva tillämplig å dessa tåg. Med den obetydliga hastighet, varmed traktortåg finge framföras, högst 15 kilometer i timmen, torde fara för skada i följd av trafiken med dem vara ganska ringa. Vid sådant förhållande och då traktortågen torde vara rätt sällsynta, hade utskottet icke ansett det nödigt, att försäkringsplikt stadgades för dem. I enlighet härmed hade vissa ändringar vidtagits i 2 och 18 §§.

På grund härav kommo nämnda bestämmelser att uteslutas ur lagen.

Den sedan år 1929 väsentligt ökade omfattningen av trafiken och det nya inslag däri, som dragbilarna jämte tillkopplade släpfordon komma att utgöra, böra enligt utredningens mening föranleda, att frågan om försäkringspliktens omfattning i denna del tages under förnyat övervägande.

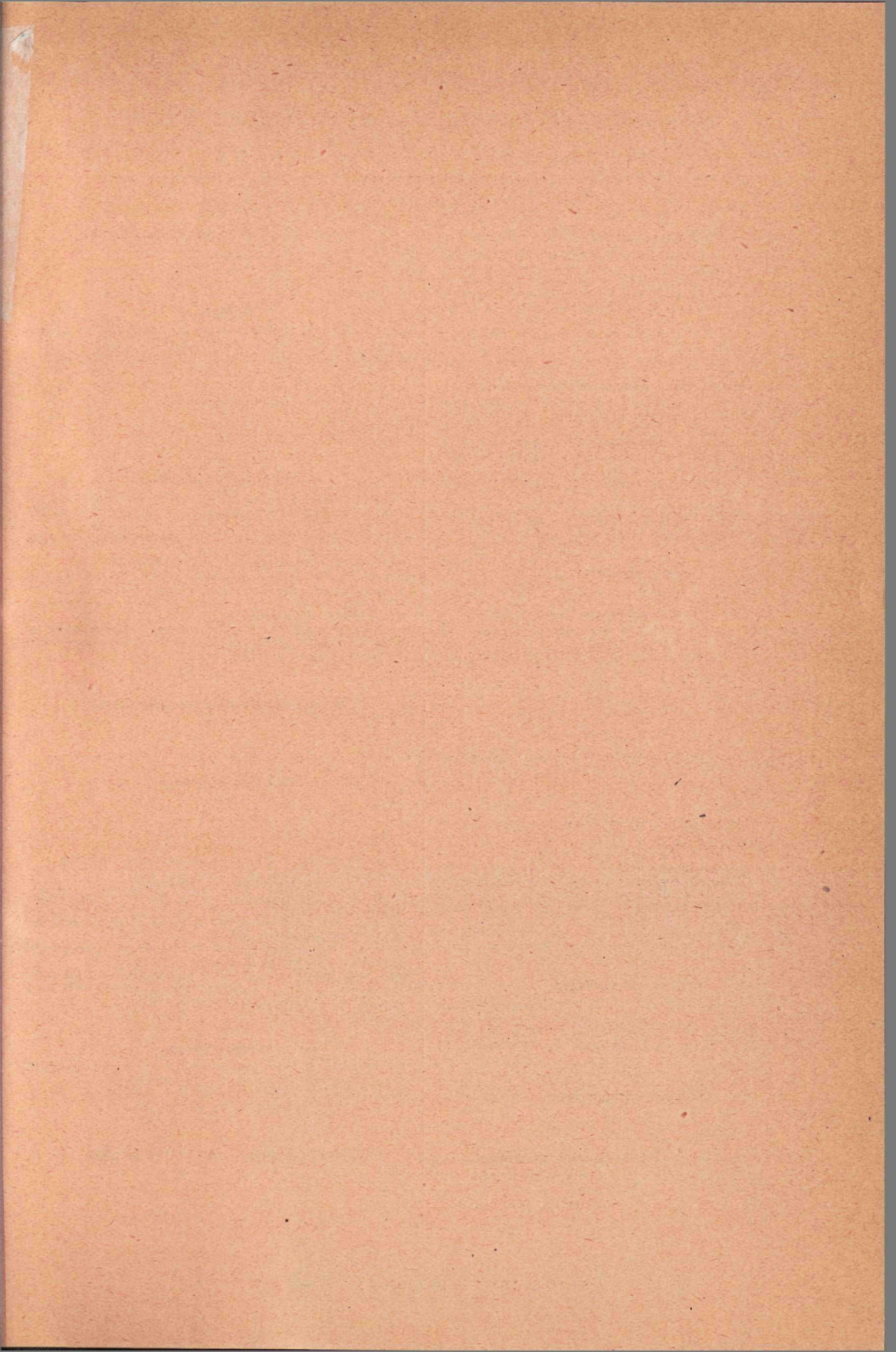
Av inom justitiedepartementet tillkallade sakkunniga avgavs den 1 oktober 1938 betänkande med förslag till trafikförsäkringslag jämte därmed sammanhängande författningar (S. O. U. 1938: 27). Sedan i inkomna yttranden vissa invändningar gjorts mot förslagens huvudprinciper, har chefen för justitiedepartementet funnit frågan om en fullständig revision av lagstiftningen erfordra ytterligare utredning och därför icke förelagt densamma riksdagen. Ur det omfattande frågekomplexet hava emellertid genom en till 1939 års lagtima riksdag avlåten proposition, nr 189, utbrutits vissa spörsmål, vilka avsett bland annat passagerareskyddets utsträckning och försäkringssummornas höjning. Detta förslag har bifallits av riksdagen, och därav föranledda ändringar i ansvarighetslagen och trafikförsäkringslagen hava vidtagits. Frågan om revision av gällande bestämmelser om trafikförsäkring i övrigt är däremot föremål för fortsatt bearbetning inom justitiedepartementet.

Med hänsyn till vad ovan anförts har utredningen funnit sig icke böra för närvarande framlägga något förslag i den del av trafikförsäkringsfrågan, som ovan berörts. Utredningen anser däremot en sådan utsträckning av

trafikförsäkringen, som ovan angivits, böra komma under omprövning i samband med nyss omnämnda, inom justitiedepartementet pågående utredning om revision av den obligatoriska trafikförsäkringen i övrigt.

Det torde böra understrykas, att en dylik omprövning bör vara förut-sättningslös och utgå från en undersökning, huruvida praktisk erfarenhet ådagalagt behovet av en försäkringsform av det slag, varom nu är fråga, eller om det föreligger grundad anledning till att antaga, att ett dylikt behov inom kort uppkommer. Därest på grund härav en obligatorisk försäkring anses böra komma under övervägande, torde tillika böra beaktas, att fordonsägarna icke genom en obligatorisk försäkring ådragas kostnader, som icke stå i rimligt förhållande till den risk, för vilken försäkringen är avsedd att bereda skydd.

Det må erinras, att för skada, som i följd av fordonets användning drabbar hos fordonsägaren anställd personal, utgår ersättning enligt lagen om olycksfall i arbete; och detta försäkringsskydd torde vara tillräckligt vid fordonets användning inom enskilt område. Den utsträckning av försäkringsskyddet, som i detta sammanhang kan ifrågasättas, torde därför böra avse allenast skador, som kunna inträffa vid fordonets framförande å sådan väg, gata eller annan allmän plats, som avses i 1 § V. T.



# Statens offentliga utredningar 1939

## Systematisk förteckning

(Siffrorna inom klammer beteckna utredningarnas nummer i den kronologiska förteckningen.)

### Allmän lagstiftning. Rättsskipning. Fångvård.

Betänkande med förslag till ändringar i vissa delar av sjömanslagen m. m. [21]  
Betänkande med förslag till lag om arbetsfostran m. m. [25]  
Betänkande ang. revision av tryckfrihetsförordningens ansvarighetsregler och därmed sammanhängande författningar. [32]  
Betänkande med förslag till ändringar i förmynderskapslagstiftningen. [33]

### Statsförfattning. Allmän statsförvaltning.

Betänkande ang. justitiekanslerns, justitieombudsmannens och militieombudsmannens allmänna ämbetsställning m. m. [7]  
1937 års landsfiskals- och stadsfiskalsutredning. Betänkande med förslag till omorganisation av landsfiskals- och stadsfiskalsbefattningarna m. m. [9]  
Betänkande om statstjänstemäns ställning vid arbetskonflikter. [19]  
1937 års domsagoutredning. Betänkande med förslag till omorganisation av domsagoförvaltningen samt lönerreglering för domsagopersonalen. [29]

### Kommunalförvaltning.

#### Statens och kommunernas finansväsen.

Betänkande ang. revision av tjänsteförteckningen i vad avser statens affärsdrivande verk. [5]  
1936 års lönekommitté. Betänkande med förslag till militärt icke-ordinariereglemente. [10]  
1938 års arvskattekommitté. Betänkande med förslag till förordning om arvs- och gåvoskatt m. m. [18]

#### Politi.

Betänkande med förslag till vissa ändringar i beklädnadsreglementet för polispersonalen m. m. [20]

#### Nationalekonomi och socialpolitik.

Rationaliseringsutredningens betänkande. Del 1. Motiv och förslag. [13] Del 2. Verkställda undersökningar. [14]  
Hembiträdesutredningens betänkande. 2. Betänkande med förslag till lag om reglering av anställnings- och arbetsförhållandena inom det husliga arbetet. [15]  
Arbetslöshetsräkningen den 31 augusti 1937. Del 2. Arbetsförhållanden m. m. [24]  
Betänkande med utredning och förslag rörande tillgodoseendet av behovet av allmänna samlingslokaler. [30]

#### Hälso- och sjukvård.

Ledningen av landstingens hälso- och sjukvårdsverksamhet. [23]  
Betänkande ang. vissa med vården av civila patienter å garnisonssjukhusen sammanhängande organisationsfrågor. [31]

#### Allmänt näringsväsen.

#### Fast egendom. Jordbruk med binäringar.

Underlättandet av kvinnornas arbete i de mindre lanthemmen. [6]  
Betänkande rörande ett ändamålsenligt utnyttjande av kronans fiskevatten. [28]

#### Vattenväsen. Skogsbruk. Bergsbruk.

#### Industri.

Betänkande och förslag rörande befrämjande av avsättningen av den svenska stenindustriens produkter. [11]  
Betänkande rörande industriellt utnyttjande av halm. [12]

#### Handel och sjöfart.

#### Kommunikationsväsen.

Betänkande ang. grunder för intagning av enskild väg till allmänt underhåll ävensom ang. statsbidrag till enskilda vägar. [1]  
Betänkande med förslag till taxa för befordring av gods m. m. å statens järnvägar. [3]  
Betänkande med förslag till exporttariffer. [8]  
Betänkande och förslag ang. vissa med beviljande av tillstånd till yrkesmässig automobiltrafik förenade frågor. [22]  
Betänkande med förslag rörande skärgårdarnas behov av förbättrade kommunikationer. [34]  
Dragbilar. Betänkande med förslag till klassificering av vissa för framdragande av släpfordon eller arbetsredskap ombyggda automobiler, m. m. [35]

#### Bank-, kredit- och penningväsen.

#### Försäkringsväsen.

#### Kyrkoväsen. Undervisningsväsen. Andlig odling i övrigt.

Svensk namnbok till vägledning vid val av nya släktnamn. [4]  
Utredning och förslag ang. fortsatt förstatligande av kommunala mellanskolor. [16]  
Utredning och förslag rörande fri undervisningsmaterieell för folk- och fortsättningskolor. [17]  
Betänkande med utredning och förslag ang. rätt för folkskollärare m. fl. att inskrivas vid universitet och högskolor samt där avlägga examina. [27]

#### Försvarsväsen.

Utredning och förslag rörande plats i Stockholms skärgård för förläggning av Stockholms örlogsbas. [2]  
Sociala försvarsbereidskapskommittén. Betänkande. Del 1. Förslag till familjebidragslag m. m. [26]

#### Utrikes ärenden. Internationell rätt.