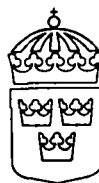


Regeringens proposition

1988/89: 48

om vissa ändrade bestämmelser om
motorredskap och traktorer



Prop.
1988/89: 48

Regeringen föreslår riksdagen att anta de förslag som har tagits upp i bifogade utdrag ur regeringsprotokollet den 16 mars 1989.

På regeringens vägnar

Sten Andersson

Georg Andersson

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen föreslås ändringar i körkortslagen (1977:477), vägtrafikskattelagen (1988:327) och trafikskadelagen (1975:1410) såvitt gäller främst motorredskap och traktorer. Förslagen utgör ett led i arbetet på en i viss utsträckning ändrad klassificering av dessa fordon i syfte att undanröja vissa oklarheter som nu finns. Detta arbete berör också olika förordningar på trafikområdet.

Den huvudsakliga innebörden av ändringarna är att begränsningar av fordonets högsta möjliga hastighet, den s.k. konstruktiva hastighetsbegränsningen, inte längre blir styrande för om ett fordon skall vara traktor resp. motorredskap. Vidare blir fler fordonstyper än hittills registreringskyldiga. I och med detta blir fordonen i fråga även skattepliktiga och faller under bestämmelserna i trafikskadelagen. Den lagen föreslås dessutom omfatta alla registreringspliktiga motorredskap samt motorredskap som inte är registreringspliktiga men vars tjänstevikt överstiger 2 000 kg.

De fordon som främst berörs av den utökade registreringsplikten är sådana som normalt förekommer på de allmänna vägarna. Detta förhållande medför att kraven på förarbehörigheten för dessa fordon också bör skärpas. För motorredskap som kan framföras fortare än 30 km/tim samt för s. k. trafiktraktorer föreslås att det i fortsättningen skall krävas minst B-behörighet. Vidare föreslås att provet för traktorkort kompletteras med ett körprov.

Ändringarna föreslås träda i kraft den 1 januari 1991.

1 Förslag till

Lag om ändring i körkortslagen (1977:477)

Härigenom föreskrivs att 1, 2, 4 och 30 §§ körkortslagen (1977:477)¹ skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 §²

Denna lag gäller behörigheten att föra motorfordon, terrängmotorfordon, traktor och motorredskap.

Behörigheten att föra motorfordon eller terrängmotorfordon anges på följande sätt i körkort.

Behörigheten att föra motorfordon, terrängmotorfordon, trafiktraktor eller motorredskap klass I anges på följande sätt i körkort.

Bok- Behörighet stav	Bok- Behörighet stav
A motorcykel	A motorcykel
B personbil, lätt lastbil och ett till sådan bil kopplat lätt släpfordon, terrängvagn	B personbil, lätt lastbil och ett till sådan bil kopplat lätt släpfordon, terrängvagn, trafiktraktor och motorredskap klass I
C tung lastbil och ett till sådan bil kopplat lätt släpfordon	
D buss	
E släpfordon, oavsett antal och vikt	

Behörighet att i yrkesmässig trafik för personbefordran föra personbil, lätt lastbil eller terrängvagn utmärkes i körkort med beteckningen TAXI.

2 §³

Bil, terrängvagn eller motorcykel får föras endast av den som har körkort för fordonet. Ett körkort med behörigheten A gäller för tung motorcykel först när körkortshavaren har fyllt 18 år. Har släpfordon kopplats till en bil skall föraren ha körkortsbehörighet även för detta.

Bil, terrängvagn, trafiktraktor, motorredskap klass I eller motorcykel får föras endast av den som har körkort för fordonet. Ett körkort med behörigheten A gäller för tung motorcykel först när körkortshavaren har fyllt 18 år. Har släpfordon kopplats till en bil skall föraren ha körkortsbehörighet även för detta.

¹ Lagen omtryckt 1980:977.

² Senaste lydelse 1982:1088.

³ Senaste lydelse 1985:431.

Utan hinder av första stycket får

1. lastbil, släpfordon eller buss föras

a) utan last eller passagerare inom garageområde, verkstadsområde eller bensinstationsområde eller eljest kortare sträcka av den som har körkort med behörigheten B,

b) med last eller passagerare i fall som avses under a), om färden äger rum i samband med bärgning, reparation eller liknande åtgärd beträffande fordonet samt föraren av detta har körkort med behörigheten B och har fyllt 19 år,

2. motorcykel, lastbil, släpfordon eller buss föras i tjänsteutövning av polisman, som har körkort med behörigheten B.

Den vars körkort har återkallats får inom garageområde, verkstadsområde eller liknande utan last eller passagerare föra fordon av det slag som det återkallade körkortet berättigade honom att föra, om medgivande därtill har lämnats. Sådant medgivande får avse en tid av högst tre år.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

4 §

Traktor som är försedd med gum-mihjul eller motorredskap får föras på väg endast av den som har körkort eller traktorkort.

Utan hinder av första stycket får *traktor* eller *motorredskap* föras tillfälligt utan körkort eller traktorkort kortare sträcka på väg vid färd till eller från arbetsplats eller mellan en gårds ägor eller för liknande ändamål.

Jordbrukstraktor eller *motorredskap klass II* får föras på väg endast av den som har körkort eller traktorkort.

Utan hinder av första stycket får *jordbrukstraktor* eller *motorredskap klass II* föras tillfälligt utan körkort eller traktorkort kortare sträcka på väg vid färd till eller från arbetsplats eller mellan en gårds ägor eller för liknande ändamål.

30 §

Sökanden får godkännas efter förarprov endast om han i de avseenden som anges i 14 § första stycket 1 och 2 uppfyller de krav som bör ställas från trafiksäkerhetssynpunkt.

Sökanden får godkännas efter förarprov endast om han i de avseenden som anges i 14 § uppfyller de krav som bör ställas från trafiksäkerhetssynpunkt.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1991.

Traktorkort, som före ikraftträdandet har utfärdats i enlighet med äldre föreskrifter, är fortfarande giltiga.

Lag om ändring i vägtrafikskattelagen (1988: 327)

Härigenom föreskrivs i fråga om vägtrafikskattelagen (1988: 327)

dels att 5, 6, 9, 21, 22, 24 och 25 §§ samt bilaga 1 till lagen skall ha följande lydelse,

dels att det i lagen skall införas en ny paragraf, 25 a §, av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

5 §

Med skattevikt avses den vikt efter vilken vägtrafikskatt beräknas. Skattevikten utgör för

personbil, motorcykel, traktor eller motorredskap,	tjänstevikten
buss, lastbil eller annan släpvagn än påhängsvagn	totalvikten, dock högst den bruttovikt med vilken fordonet får föras på väg som är upplåten för högst 10 tons axeltryck eller 16 tons boggitryck
påhängsvagn	den del av fordonets totalvikt som vilar på dess fasta axel eller fasta axlar, dock högst den bruttovikt med vilken fordonet får föras på väg som är upplåten för högst 10 tons axeltryck eller 16 tons boggitryck

Kan en buss, lastbil, eller släpvagn föras med två eller flera olika karosserier, beräknas skattevikten efter det karosseri som ger högst totalvikt för fordonet. I fråga om lastbil som kan föras med anordning för påhängsvagn beräknas dock skattevikten efter fordonets totalvikt med sådan anordning.

Föreslagen lydelse

5 §

Med skattevikt avses den vikt efter vilken vägtrafikskatt beräknas. Skattevikten utgör för

personbil, motorcykel, traktor eller motorredskap	tjänstevikten
buss, lastbil, <i>tung terrängvagn, terrängsläp</i> eller annan släpvagn än påhängsvagn	totalvikten, dock högst den bruttovikt med vilken fordonet får föras på väg som är upplåten för högst 10 tons axeltryck eller 16 tons boggitryck
påhängsvagn	den del av fordonets totalvikt som vilar på dess fasta axel eller fasta axlar, dock högst den bruttovikt med vilken fordonet får föras på väg som är upplåten för högst 10 tons axeltryck eller 16 tons boggitryck

Kan en buss, lastbil, *tung terrängvagn*, *terrängsläp* eller *släpvagn* förses med två eller flera olika karosserier, beräknas skattevikten efter det karosseri som ger högst totalvikt för fordonet. I fråga om lastbil som kan förses med anordning för påhängsvagn beräknas dock skattevikten efter fordons totalvikt med sådan anordning.

6 §

Motorcyklar, personbilar, lastbilar, bussar, traktorer, motorredskap och släpvagnar är skattepliktiga, om de är eller bör vara upptagna i bilregistret och inte är avställda. Påhängsvagnar med en skattevikt över 3 000 kilogram är dock inte skattepliktiga, om de dras uteslutande av personbilar, lastbilar eller bussar som inte är bensin- eller gasoldrivna.

Följande fordon är skattepliktiga, om de är eller bör vara upptagna i bilregistret och inte är avställda, nämligen

1. motorcyklar,
2. personbilar,
3. lastbilar,
4. bussar,
5. traktorer,
6. tunga terrängvagnar,
7. motorredskap,
8. släpvagnar,
9. terrängsläp som dras av en sådan tung terrängvagn som inte skall beskattas som en jordbrukstraktor.

9 §

Motorcyklar, personbilar, lastbilar eller bussar som enligt bilregistret har årsmodellsbeteckning 1950 eller äldre är inte skattepliktiga.

Påhängsvagnar med en skattevikt över 3 000 kilogram är inte skattepliktiga, om de dras uteslutande av personbilar, lastbilar eller bussar som inte är bensin- eller gasoldrivna eller av sådana fordon som avses i 21 § andra stycket 2.

21 §

En traktor hänförs, om annat inte sägs i 22 §, till klass I om den

1. har en tjänstevikt över 2 000 kilogram och används för transport på väg som inte är enskild, eller
2. är en till traktor ombyggd bil.

En traktor hänförs, om annat inte sägs i 22 §, till klass I om den har en tjänstevikt över 2 000 kilogram och används för transport på väg som inte är enskild.

Som traktor klass I beskattas också

1. en bil som har byggts om till ett dragfordon som inte kan framföras med högre hastighet än 50 kilometer i timmen och endast med svårighet kan ändras så att den kan framföras med högre hastighet,

2. ett fordon som är särskilt konstruerat för att användas för på- och avlastning av påhängsvagnar inom hamn- och terminalområden eller andra liknande områden.

22 §

Traktorer som inte skall hänföras till klass I skall hänföras till klass II.

Till klass II hänförs också en traktor enligt 21 § 1 om den

1. uteslutande eller så gott som uteslutande används för transport av produkter från eller förnödenheter för lantbruk, skogsbruk, yrkesmässig växtodling eller yrkesmässigt fiske, under förutsättning, när det gäller skogsbruk, att lasten sammanlagt inte överstiger 15 ton, eller

2. används endast för transporter som är begränsade till

a. transport av endast traktorn med förare,

b. godsbefordran vid passage över väg,

c. befordran av gods som är lastat på traktorn,

d. befordran vid färd till eller från arbetsplats, försäljningsställe eller dylikt av redskap som skall drivas med traktorn eller av sådant gods som behövs för driften av traktorn eller redskapet eller som behövs för dess förare.

Till klass II hänförs också en traktor enligt 21 § första stycket om den

1. uteslutande eller så gott som uteslutande används för transport av produkter från eller förnödenheter för lantbruk, skogsbruk, yrkesmässig växtodling eller yrkesmässigt fiske, under förutsättning, när det gäller skogsbruk, att lasten sammanlagt inte överstiger 15 ton, eller

2. används endast för transporter som är begränsade till

a. transport av endast traktorn med förare,

b. godsbefordran vid passage över väg,

c. befordran av gods som är lastat på traktorn,

d. befordran vid färd till eller från arbetsplats, försäljningsställe eller dylikt av redskap som skall drivas med traktorn eller av sådant gods som behövs för driften av traktorn eller redskapet eller som behövs för dess förare.

24 §

Används en trafiktraktor för att dra påhängsvagnar som inte är registrerade här i landet, utgår fordonsskatt med två gånger det belopp som annars skulle ha utgått för traktorn.

Vad som sägs i första stycket gäller dock inte för sådana fordon som anges i 21 § andra stycket 2.

25 §

Ett skattepliktigt motorredskap beskattas som en jordbrukstraktor, om det har en tjänstevikt som inte överstiger 2000 kilogram och inte är en till motorredskap ombyggd bil, och i annat fall som en trafiktraktor.

Ett motorredskap beskattas som en jordbrukstraktor, om det har en tjänstevikt som inte överstiger 2000 kilogram.

Om en bil har byggts om till motorredskap, beskattas den dock som trafiktraktor. Detsamma gäller för sådana motorredskap som används för transport av gods på andra vägar än enskilda, om transporter inte

är begränsade till sådana som anges i 22 § andra stycket.

Andra skattepliktiga motorredskap än de som avses i första och andra styckena beskattas på sätt som framgår av bilaga 1, E 4.

25 a §

En tung terrängvagn beskattas som en jordbrukstraktor om den inte används för transport av gods på andra vägar än enskilda. Dessamma gäller om en tung terrängvagn endast används på sätt som anges i 22 § andra stycket.

I andra fall beskattas en tung terrängvagn på sätt som framgår av bilaga 1, E 5.

Bilaga 1 till vägtrafikskattelagen (1988:327)*Nuvarande lydelse***Fordonsskatt**

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor	
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundra- tal kilogram över den lägsta vikten i klassen
A Motorcyklar			
1 Tvåhjulig motorcykel utan sidvagn	0— 75	100	0
	76—	125	0
2 Annan motorcykel	0—	200	0
B Personbilar	0— 900	355	0
	901—	445	90
C Bussar			
1 Buss som är inrättad för drift endast med bensin eller gasol	0— 1 600	355	0
	1 601— 3 000	391	36
	3 001—	895	0
2 Annan buss	0— 1 600	355	0
	1 601— 3 000	391	36
	3 001— 7 000	895	14
	7 001— 10 000	1 455	35
	10 001— 30 000	2 505	61
	30 001—	14 705	0
D Lastbilar			
1 Lastbil som är inrättad för drift endast med bensin eller gasol	0— 1 600	355	0
	1 601— 3 000	391	36
	3 001—	895	0

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor	
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundra- tal kilogram över den lägsta vikten i klassen
2 Annan lastbil			
2.1 med anordning för påhångs- vagn			
med två hjul- axlar	0— 1 600	540	0
	1 601— 3 000	565	25
	3 001— 10 000	915	85
	10 001— 14 000	6 865	193
	14 001—	14 585	339
med tre eller flera hjul- axlar	0— 1 600	540	0
	1 601— 3 000	565	25
	3 001— 11 000	915	95
	11 001— 15 000	8 515	115
	15 001— 18 000	13 115	135
	18 001— 23 000	17 165	246
	23 001— 27 000	29 465	210
	27 001—	37 865	0
2.2 utan anordning för påhångs- vagn			
med två hjul- axlar	0— 1 600	355	0
	1 601— 3 000	391	36
	3 001— 6 000	895	27
	6 001— 10 000	1 705	38
	10 001— 14 000	3 225	111
	14 001— 17 000	7 665	199
	17 001—	13 635	260
med tre eller flera hjul- axlar	0— 1 600	355	0
	1 601— 3 000	391	36
	3 001— 11 000	895	21
	11 001— 15 000	2 575	88
	15 001— 18 000	6 095	155
	18 001— 27 000	10 745	194
	27 001—	28 205	0
E Traktorer			
1 Traktor klass I (trafiktraktor)	0— 1 300	370	0
som inrättats	1 301— 3 000	425	55
för drift med	3 001— 7 000	1 360	95
annat drivmedel	7 001—	5 160	168
än dieselolja			
2 Traktor klass I (trafiktraktor)	0— 1 300	680	0
som inrättats	1 301— 3 000	790	110
för drift med	3 001— 7 000	2 660	180
dieselolja	7 001—	9 860	320
3 Traktor klass II (jordbrukstraktor)	0— 2 500	150	0
	2 501—	225	0
F Släpvagnar			
1 Släpvagnar med skattevikt högst 3 000 kilogram	0— 1 000	150	0
	1 001— 3 000	170	21

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor	
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundra- tal kilogram över den lägsta vikten i klassen
2 Släpvagnar med skattevikt över 3 000 kilogram, som dras av en bensin- eller gasoldriven bil ¹ med en hjulaxel	3 001 —	580	11
med två hjul- axlar	3 001 — 13 000 13 001 —	580 1 480	9 0
med tre eller flera hjul- axlar	3 001 — 13 000 13 001 —	580 1 180	6 0
3 Kilometerskatte- pliktiga släpvagnar och andra släpvagnar med skattevikt över 3 000 kilogram, som dras av en bil som inte är bensin- eller gasoldriven, om det är fråga om			
3.1 styraxel för påhängsvagn med en hjul- axel	3 001 — 5 000 5 001 — 8 000 8 001 —	630 2 730 6 750	105 134 248
med två eller flera hjul- axlar	3 001 — 8 000 8 001 — 11 000 11 001 — 14 000 14 001 —	610 3 360 6 210 10 500	55 95 143 200
3.2 andra släp- vagnar med en hjul- axel	3 001 — 8 000 8 001 —	320 2 670	47 80
med två hjul- axlar	3 001 — 8 000 8 001 — 11 000 11 001 — 14 000 14 001 — 17 000 17 001 —	310 1 810 3 250 5 410 8 260	30 48 72 95 105
med tre eller flera hjul- axlar	3 001 — 11 000 11 001 — 17 000 17 001 — 25 000 25 001 — 32 000 32 001 —	300 1 820 4 040 9 000 14 670	19 37 62 81 0

¹ Dras annan släpvagn än påhängsvagn även av en kilometerskattepliktig bil, eller av en annan bil som inte är bensin- eller gasoldriven, tas skatt ut enligt 3. Dras släpvagn även av en trafiktraktor eller ett registrerat motorredskap tas skatt ut enligt 4.

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor	
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundra- tal kilogram över den lägsta vikten i klassen
4 Släpvagnar med skattevikt över 3 000 kilogram, som dras av en trafiktraktor eller av ett motor- redskap² som be- skattas som en trafiktraktor med en hjulaxel	3 001 – 8 000	550	45
	8 001 –	2 800	120
med två hjul- axlar	3 001 – 8 000	550	20
	8 001 – 11 000	1 550	50
	11 001 – 17 000	3 050	170
	17 001 –	13 250	250
med tre eller flera hjul- axlar	3 001 – 11 000	550	20
	11 001 – 14 000	2 150	40
	14 001 – 20 000	3 350	75
	20 001 – 25 000	7 850	105
	25 001 – 30 000	13 100	120
	30 001 – 35 000	19 100	45
	35 001 –	21 350	0

Föreslagen lydelse

Fordonsskatt

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor	
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundra- tal kilogram över den lägsta vikten i klassen
A Motorcyklar			
1 Tvåhjulig motorcykel utan sidvagn	0 – 75	100	0
	76 –	125	0
2 Annan motorcykel	0 –	200	0
B Personbilar	0 – 900	355	0
	901 –	445	90
C Bussar			
1 Buss som är inrättad för drift endast med bensin eller gasol	0 – 1 600	355	0
	1 601 – 3 000	391	36
	3 001 –	895	0
2 Annan buss	0 – 1 600	355	0
	1 601 – 3 000	391	36
	3 001 – 7 000	895	14
	7 001 – 10 000	1 455	35
	10 001 – 30 000	2 505	61
	30 001 –	14 705	0

² Dras annan släpvagn än påhängsvagn även av kilometerskattepliktig bil, eller av en annan bil som inte är bensin- eller gasoldriven, tas skatt ut enligt 3.

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor	
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundra- tal kilogram över den lägsta vikten i klassen
D Lastbilar			
1 Lastbil som är	0— 1 600	355	0
inrättad för	1 601— 3 000	391	36
drift endast	3 001—	895	0
med bensin eller gasol			
2 Annan lastbil			
2.1 med anordning för påhångs- vagn			
med två hjul- axlar	0— 1 600	540	0
	1 601— 3 000	565	25
	3 001—10 000	915	85
	10 001—14 000	6 865	193
	14 001—	14 585	339
med tre eller flera hjul- axlar	0— 1 600	540	0
	1 601— 3 000	565	25
	3 001—11 000	915	95
	11 001—15 000	8 515	115
	15 001—18 000	13 115	135
	18 001—23 000	17 165	246
	23 001—27 000	29 465	210
	27 001—	37 865	0
2.2 utan anordning för påhångs- vagn			
med två hjul- axlar	0— 1 600	355	0
	1 601— 3 000	391	36
	3 001— 6 000	895	27
	6 001—10 000	1 705	38
	10 001—14 000	3 225	111
	14 001—17 000	7 665	199
	17 001—	13 635	260
med tre eller flera hjul- axlar	0— 1 600	355	0
	1 601— 3 000	391	36
	3 001—11 000	895	21
	11 001—15 000	2 575	88
	15 001—18 000	6 095	155
	18 001—27 000	10 745	194
	27 001—	28 205	0
E Traktorer m. m.			
1 Traktor klass I (trafiktraktor)	0— 1 300	370	0
som inrättats	1 301— 3 000	425	55
för drift med	3 001— 7 000	1 360	95
annat drivmedel	7 001—	5 160	168
än dieselolja			
2 Traktor klass I (trafiktraktor)	0— 1 300	680	0
som inrättats	1 301— 3 000	790	110
för drift med	3 001— 7 000	2 660	180
dieselolja	7 001—	9 860	320
3 Traktor klass II (jordbrukstraktor)	0—	225	0

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor	
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundra- tal kilogram över den lägsta vikten i klassen
4 <i>Motorredskap, som inte beskattas enligt punkterna 1-3</i>	2 001—	1 000	0
5 <i>Tung terrängvagn, som inte beskattas enligt punkt 3 med två hjulaxlar</i>	2 001— 6 000 6 001— 14 000 14 001—	300 1 700 7 300	35 70 200
<i>med tre eller flera hjul- axlar</i>	2 001— 6 000 6 001— 14 000 14 001— 18 000 18 001—	300 1 500 5 500 10 700	30 50 130 170
F Släpvagnar			
1 Släpvagnar med skattevikt högst 3 000 kilogram	0— 1 000 1 001— 3 000	150 170	0 21
2 Släpvagnar med skattevikt över 3 000 kilogram, som dras av en bensin- eller gasoldriven bil ¹ med en hjulaxel	3 001—	580	11
med två hjul- axlar	3 001— 13 000 13 001—	580 1 480	9 0
med tre eller flera hjul- axlar	3 001— 13 000 13 001—	580 1 180	6 0
3 Kilometerskatte- pliktiga släpvagnar och andra släpvagnar med skattevikt över 3 000 kilogram, som dras av en bil som inte är bensin- eller gasoldriven, om det är fråga om			
3.1 styraxel för påhängsvagn med en hjul- axel	3 001— 5 000 5 001— 8 000 8 001—	630 2 730 6 750	105 134 248
med två eller flera hjul- axlar	3 001— 8 000 8 001— 11 000 11 001— 14 000 14 001—	610 3 360 6 210 10 500	55 95 143 200
3.2 andra släp- vagnar med en hjul- axel	3 001— 8 000 8 001—	320 2 670	47 80

¹ Dras annan släpvagn än påhängsvagn även av en kilometerskattepliktig bil, eller av en annan bil som inte är bensin- eller gasoldriven, tas skatt ut enligt 3. Dras släpvagn även av en trafiktraktor eller ett registrerat motorredskap tas skatt ut enligt 4.

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor	
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundra- tal kilogram över den lägsta vikten i klassen
med två hjul- axlar	3 001 – 8 000	310	30
	8 001 – 11 000	1 810	48
	11 001 – 14 000	3 250	72
	14 001 – 17 000	5 410	95
	17 001 –	8 260	105
med tre eller flera hjul- axlar	3 001 – 11 000	300	19
	11 001 – 17 000	1 820	37
	17 001 – 25 000	4 040	62
	25 001 – 32 000	9 000	81
	32 001 –	14 670	0
4 Släpvagnar med skattevikt över 3 000 kilogram, som dras av en trafiktraktor eller ett motor- redskap ² som be- skattas som en trafiktraktor, samt släpvagnar eller terrängsläp som dras av en tung terrängvagn som beskattas enligt E 5			
med en hjulaxel	3 001 – 8 000	550	45
	8 001 –	2 800	120
med två hjul- axlar	3 001 – 8 000	550	20
	8 001 – 11 000	1 550	50
	11 001 – 17 000	3 050	170
	17 001 –	13 250	250
med tre eller flera hjul- axlar	3 001 – 11 000	550	20
	11 001 – 14 000	2 150	40
	14 001 – 20 000	3 350	75
	20 001 – 25 000	7 850	105
	25 001 – 30 000	13 100	120
	30 001 – 35 000	19 100	45
	35 001 –	21 350	0

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1991.

² Dras annan släpvagn än påhängsvagn även av kilometerskattepliktig bil, eller av en annan bil som inte är bensin- eller gasol driven, tas skatt ut enligt 3.

Lag om ändring i trafikskadelagen (1975: 1410)

Härigenom föreskrivs att 1 och 34 §§ trafikskadelagen (1975: 1410)¹ skall ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*1 §²

Denna lag gäller trafikförsäkring för motordrivet fordon och ersättning från trafikförsäkring för skada i följd av trafik med motordrivet fordon (trafikskadeersättning). Lagen tillämpas dock ej på

1. motordrivet fordon som är avsett att föras av gående,

2. motordrivet fordon när det användes för tävling, träning, övningskörning, uppvisning eller liknande ändamål inom inhägnat tävlingsområde,

3. motorredskap som varken är eller bör vara registrerat i bilregistret.

Denna lag gäller trafikförsäkring för motordrivet fordon och ersättning från trafikförsäkring för skada i följd av trafik med motordrivet fordon (trafikskadeersättning). Lagen tillämpas dock ej på

1. motordrivet fordon som är avsett att föras av gående,

2. motordrivet fordon när det användes för tävling, träning, övningskörning, uppvisning eller liknande ändamål inom inhägnat tävlingsområde,

3. motorredskap *med en tjänstevikt av högst 2 000 kg som är inrättat huvudsakligen som arbetsredskap* och som varken är eller bör vara registrerat i bilregistret.

Har till motordrivet fordon som omfattas av lagen kopplats fordon av annat slag, tillämpas lagens bestämmelser om skada i följd av trafik med motordrivet fordon på fordonskombinationen i dess helhet.

34 §³

Förare av moped skall under färd här i landet medföra bevis om att *mopeden* är trafikförsäkrad och på anmodan visa upp *detta* för bilinspektör eller polisman.

Förare av moped *och förare av motorredskap som, utan att vara registrerat i bilregistret, omfattas av denna lag* skall under färd här i landet medföra bevis om att *fordonet* är trafikförsäkrat och på anmodan visa upp *beviset* för bilinspektör eller polisman.

Den som bryter mot första stycket döms till böter, högst ettusen kronor. Han är dock fri från ansvar, om han senast tredje vardagen efter förseelsen styrker hos polismyndighet att han hade bevis om trafikförsäkring vid tiden för förseelsen samt omständigheterna ger vid handen att förseelsen har berott på tillfälligt förbiseende.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1991.

¹ Lagen omtryckt 1977: 949.

² Senaste lydelse 1978: 91.

³ Senaste lydelse 1983: 309.

Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 16 mars 1989

Närvarande: statsrådet S. Andersson, ordförande, och statsråden Göransson, Gradin, R. Carlsson, Hellström, Johansson, Hultström, Lindqvist, G. Andersson, Thalén, Nordberg, Engström, Freivalds, Wallström, Löow, Persson

Föredragande: statsrådet G. Andersson

Proposition om vissa ändrade bestämmelser om motorredskap och traktorer.

1 Inledning

1.1 Bakgrund

I fordonskungörelsen (1972: 595, FK) finns det i 3 § definitioner på motorredskap och traktorer. Dessa definitioner återfinns även i andra centrala vägtrafikkungörelser som vägtrafikkungörelsen (1972: 603, VTK) och bilregisterkungörelsen (1972: 599, BRK). Enligt dessa definitioner är *motorredskap* ett motordrivet fordon som är inrättat huvudsakligen som arbetsredskap och som är konstruerat för en hastighet av högst 30 km/tim och endast med svårighet kan ändras till högre hastighet. Vidare är *traktor* ett motordrivet fordon som är inrättat huvudsakligen för att dra annat fordon eller arbetsredskap och som är konstruerat för en hastighet av högst 30 km/tim och endast med svårighet kan ändras till högre hastighet.

Det som utmärker motorredskap och traktorer är således dels ändamålet för vilket fordonen är konstruerade, dels bestämmelsen om att fordonen skall ha en s. k. konstruktiv hastighet på högst 30 km/tim.

Bestämmelsen om den konstruktiva hastigheten infördes genom 1951 års vägtrafikkungörelse och den utgjorde från början inte någon egentlig begränsning för utnyttjandet av de berörda fordonen. De flesta traktorer och motorredskap som fanns vid den tiden hade nämligen ganska svaga motorer samtidigt som de hade en sådan utväxling att de aldrig kunde framföras fortare än 30 km/tim. Efter hand har den tekniska utvecklingen fört med sig att de tyngre traktorerna och motorredskapen försetts med allt starkare motorer på samma gång som kraftöverföringen kommit att bestå av tekniskt mer komplicerade system. Detta innebär att ingrepp ofta måste göras i den ursprungliga konstruktionen för att fordonen inte skall kunna framföras med högre hastighet än 30 km/tim. För vissa slag av fordon är det från teknisk synpunkt olämpligt att göra sådana ingrepp. Detta gäller bl. a. fordon som traktordumprar, hjullastare, mobilkranar och väghyvlar. I detta sammanhang kan också nämnas att Sverige numera saknar egen

tillverkning av traktorer och att de länder varifrån traktorer importeras ofta saknar bestämmelser om en konstruktiv hastighetsbegränsning.

Motorredskapen har en särställning i vägtrafikförfattningarna vilket även medför en särställning i förhållande till andra författningar. Ett motorredskap är sålunda registreringspliktigt och därmed skattepliktigt endast när det används för transporter på de allmänna vägarna. En traktor däremot skall som regel vara registrerad och är därmed också beskattad. Vidare gäller i regel inte det särskilda trafikskadeansvaret för motorredskap och redskapet behöver då inte heller vara trafikförsäkrat. När det gäller förarkompetensen ställs det mycket låga krav för att få föra motorredskap och traktorer.

Orsaken till att motorredskapen inte getts en lika omfattande reglering som motorfordonen är att statsmakterna, då bestämmelserna beslöts, bedömde att motorredskapen skulle förekomma i trafik endast i obetydlig omfattning. De moderna motorredskapen är emellertid mycket specialiserade och har en stor arbetskapacitet inom sina specialområden. För att vara lönsamma måste dessa motorredskap, t. ex. mobilkranar, lyftplattformar och hjullastare, utnyttjas i så stor utsträckning som möjligt. Denna utveckling har gjort att motorredskapen alltmer förflyttas på de allmänna vägarna till och från arbetsplatser där redskapens olika funktionssätt kan utnyttjas.

Frågan om nya bestämmelser för motorredskap och traktorer har behandlats av motorredskapsutredningen, som tillsattes år 1967 och som år 1974 lämnade sitt slutbetänkande (SOU 1974: 26) Motorredskap.

Detta betänkande och remissyttrandena över betänkandet överlämnades år 1978 till trafiksäkerhetsverket, TSV, som fick i uppdrag att överväga vilka åtgärder som behövde vidtas i fråga om motorredskap. TSV redovisade sitt uppdrag år 1984 genom att överlämna en promemoria, Motorredskap, jämte remissyttranden. Promemorian innehåller inte några färdiga förslag utan är närmast att betrakta som en idéskiss.

På grundval av TSV:s promemoria har inom kommunikationsdepartementet utarbetats en promemoria Ds K 1987: 15, Motorredskap och traktorer. En sammanfattning av promemorians innehåll samt lagförslagen bör fogas till protokollet i detta ärende som *bilagor 1 och 2*.

Promemorian har remissbehandlats. En förteckning över remissinstanserna och en sammanställning av remissyttrandena bör fogas till protokollet som *bilaga 3*.

Regeringen beslöt den 19 januari 1989 att inhämta lagrådets yttrande över inom kommunikationsdepartementet upprättade förslag till ändringar i körkortslagen (1977: 477), vägtrafikskattelagen (1988: 327) och trafikskadelagen (1975: 1410).

Lagrådet har den 28 februari 1989 yttrat sig över förslagen. Lagförslagen och lagrådets yttrande bör fogas till protokollet i detta ärende som *bilagor 4 och 5*. Lagrådet har i sitt yttrande föreslagit vissa ändringar i det remitterade förslaget om ändring i vägtrafikskattelagen. Jag kommer att gå in på lagrådets synpunkter i samband med att jag behandlar detta lagförslag (avsnitt 2.4). Som kommer att framgå godtar jag i huvudsak de av lagrådet

föreslagna ändringarna. Lagrådets granskning har också lett till vissa redaktionella ändringar i lagtexten. Prop. 1988/89: 48

Lagrådet har vidare förordat att de centrala författningarna på vägtrafikområdet blir föremål för en samlad lagteknisk översyn och att alla definitioner av olika fordonsslag så långt möjligt samlas i en och samma författning. Jag delar lagrådets uppfattning i denna fråga och avser att vid lämpligt tillfälle ta initiativ till att en sådan översyn kommer till stånd.

1.2 Allmänt om den nu gällande ordningen

1.2.1 Förarkompetens

Enligt 4 § körkortslagen (1977: 477, KKL) får en traktor, som är försedd med gummihjul, och motorredskap föras på väg endast av den som har körkort eller traktorkort. För att ett traktorkort skall utfärdas måste personen i fråga ha fyllt 16 år eller om särskilda skäl föreligger 15 år. Om det gäller att tillfälligt föra en traktor eller ett motorredskap en kortare sträcka på väg vid färd till eller från en arbetsplats eller mellan en gårds ägor eller liknande ändamål behövs emellertid varken körkort eller traktorkort. Före ikraftträdandet av KKL den 1 januari 1978 erfordrades över huvud taget inte någon form av förarbevis eller behörighet för att få föra motorredskap på väg. För traktorkort krävs inte något körprov utan enbart ett teoretiskt prov, 53 § körkortsförordningen (1977: 722).

I praktiken har parterna på arbetsmarknaden i många fall slutit avtal om att förare av motorredskap skall ha en viss behörighet som är högre än den som föreskrivs i KKL.

1.2.2 Överlastavgift

Enligt 1 § lagen (1972: 435) om överlastavgift (ÖVL) omfattar lagen endast lastbil, buss eller släpvagn som dras av bil. Lagen gäller således inte de motorfordon som är aktuella i detta sammanhang.

1.2.3 Skatteplikt

Enligt vägtrafikskattelagen (1988: 327, VSL), tas vägtrafikskatt ut i form av fordonsskatt och kilometerskatt. För traktorer och motorredskap förekommer endast fordonsskatt. I 6 § VSL sägs att fordonsskatt skall betalas för bl. a. traktorer och motorredskap om fordonet är eller bör vara upptaget i bilregistret och inte är avställt. Fordonsskatten beräknas efter fordonets skattevikt som för traktorer och motorredskap är densamma som tjänstevikten. Fordonsskatt skall också tas ut för registrerade släpvnar till sådana fordon. För släpvnar beräknas skatten efter totalvikten.

Alla traktorer som är försedda med gummihjul eller band är registreringspliktiga och därmed skattepliktiga. Traktorer indelas i skattehänseende i klass I (trafiktraktorer) och klass II (jordbrukstraktorer, 20 § VSL). En traktor hänförs till klassen trafiktraktorer om den har en tjänstevikt som är högre än 2 000 kg och används för transport av gods på väg som inte är

enskild. Detta gäller dock inte vid vissa slag av begränsade transporter eller vid befordran av produkter eller förnödenheter för lantbruk, skogsbruk, e.d. Skatten för trafiktraktorer är betydligt högre än skatten för jordbrukstraktorer. Det ankommer på ägaren av en jordbrukstraktor att anmäla till länsstyrelsen om han avser att använda traktorn på ett sätt som gör att den skall anses som en trafiktraktor. Detta framgår av 57 a § BRK.

Motorredskap är registreringspliktiga och därmed skattepliktiga endast när de används på väg på samma sätt som trafiktraktorer eller för personbefordran (8 § BRK). Vid bestämmelsens tillkomst angavs syftet med skattskyldigheten vara att förhindra att motorredskap i större omfattning utnyttjas för transporter och därmed kommer i ett gynnsammare läge än lastbilar och traktorer som utför ett likvärdigt transportarbete (prop. 1969:45, jfr också prop. 1973:94 s. 78). På liknande sätt som traktorer hänförs motorredskap till skatteklass II när tjänstevikten inte överstiger 2 000 kg.

1.2.4 Trafikansvar m. m.

Trafikskadelagen (1975:1410, TSL) reglerar frågor om trafikskadeersättning och trafikförsäkring för motordrivna fordon. När det gäller motorredskap tillämpas lagen på dessa endast om de är eller bör vara registrerade i bilregistret. De flesta motorredskapen är därför undantagna från TSL och omfattas alltså inte av trafikskadeansvaret och trafikförsäkringsplikten.

På de motorredskap för vilka TSL inte gäller tillämpas i stället bestämmelserna i skadeståndslagen (1972:207). För rätt till ersättning vid skada orsakad av ett motorredskap krävs därför styrkt vållande. Ersättningen i dessa fall tas normalt ut ur en ansvarsförsäkring, i den mån en sådan försäkring finns.

När det gäller motorredskap som är inrättade huvudsakligen för att självständigt användas vid transporter, vilket bl. a. är fallet med gaffeltruckar och hjullastare, har i rättspraxis den tidigare bilansvarighetslagen ansetts vara tillämplig (jfr rättsfallen NJA 1965 s. 468 och 1973 s. 100). Genom att TSL gäller "motordrivet fordon" med den innebörd uttrycket har i FK (1972:595) kan ett fordon med transportfunktioner falla under TSL trots att det i andra sammanhang behandlas som motorredskap. Dessa fordonstyper, som alltså är trafikförsäkringspliktiga, har av trafikförsäkringsbolagen förts upp i särskilda förteckningar. — Av förordningarna SFS 1976:363 och 1976:364 framgår att gaffeltruckar och stenröjningsvagnar inte är undantagna från trafikskade- och trafikförsäkringslagstiftningen.

2 Den framtida ordningen

2.1 Allmän bakgrund

Det författningsområde som det här är fråga om är så uppbyggt att de olika förordningar som reglerar indelningen av de motordrivna fordonen också styr vad som gäller om dessa fordon i fråga om bl. a. förarkompetens,

beskattning och trafikansvar. Jag anser det därför nödvändigt att i detta sammanhang redogöra för de förslag till bl. a. ändrad gruppindelning för motorredskap och traktorer som jag ämnar föreslå regeringen och vars genomförande är en förutsättning för de här redovisade lagförslagen. De förslag som jag redovisar överensstämmer i huvudsak med förslagen i promemorian.

Som framhållits i promemorian är en av de största nackdelarna med den nuvarande regleringen att den utgår från den konstruktiva hastighetsbegränsningen. Detta medför nämligen bl. a. att handeln med de berörda fordonen försvåras genom att dessa måste konstrueras särskilt för svenska förhållanden. Vidare kan i vissa fall fordonens fulla effekt inte utnyttjas. Det är därför angeläget att en ny reglering på området i största möjliga utsträckning inte kommer att innehålla någon begränsning som utgör hinder för handeln eller för ett effektivt utnyttjande av fordonen.

Slopas den konstruktiva hastighetsbegränsningen kommer detta att beröra fordon som mer än undantagsvis är avsedda att förflyttas på väg, t. ex. större traktorer, mobilkranar, hjullastare, grävlaster och väghyvlar. För sådana fordon bör då i stället gälla en legal hastighetsbegränsning som bestäms med hänsyn till de olika fordonsslagens art och som utmärks med en särskild skylt som sätts fast på bakre delen av fordonet.

I de fall då den legala hastighetsgränsen för ett fordon kommer att överstiga 40 km/tim bör hinder inte möta att framföra fordonet på motorvägar. De fordon det här är fråga om är normalt stora och tunga vilket innebär att det är lämpligare att framföra dem på motorvägar och motortrafikleder än på ett alternativt vägnät som utgörs av mindre vägar som ofta går igenom tätbebyggda områden.

Vid en ny indelning av motordrivna fordon bör också noteras att det finns en mängd fordon med mycket skiftande utförande och användningsätt som mycket sällan framförs på allmänna vägar, t. ex. motorredskap som är inrättade att framföras av gående, grävmaskiner, kyrkogårdstruckar och skördetröskor. Det som utmärker dessa fordon är att deras grundutförande innebär att den högsta hastigheten med vilken fordonen kan framföras oftast väsentligt understiger 30 km/tim. Det finns också vissa fordon som används för vägarbeten som är konstruerade på detta sätt, t. ex. vägvältar och asfaltutläggare. Från de utgångspunkter som bär upp vägtrafikförfattningarna är det naturligt att sammanföra de nu berörda fordonen med hjälp av en gemensam indelningsgrund till en särskild kategori som lämpligen bör inrymmas under motorredskapen och benämnas motorredskap klass II. En liknande indelning görs för övrigt i den norska vägtrafiklagstiftningen. För dessa fordon skulle i princip de nuvarande reglerna alltså gälla. Genom den låga hastigheten kommer de nu aktuella fordonen, bortsett från de fordon som används i vägarbete, normalt inte att framföras på väg några längre sträckor. Den nämnda kategorin av fordon bör således omfatta långsamtgående motorredskap och vissa lastbärande fordon. Definitionen av begreppet motorredskap bör därvid utvidgas så att däri också inbegrips fordon som är avsedda för kortare förflyttningar av gods, t. ex. gaffeltruckar och kyrkogårdstruckar. Dessa frågor behandlas närmare i det följande avsnittet.

Traktorer

För närvarande indelas traktorer i skattehänseende enligt VSL i två klasser, klass I (trafiktraktorer) och klass II (jordbrukstraktorer). Det som utmärker en trafiktraktor är i huvudsak dels att den har en tjänstevikt som överstiger 2 000 kg., dels att den används på allmän väg för andra transporter än sådana som avser produkter från jord- eller skogsbruk e. d. samt för vissa andra begränsade transportändamål.

Den nu nämnda indelningen har endast betydelse för beskattningen av fordonen och den har således ingen motsvarighet i trafikförfattningarna. Detta innebär bl. a. att samma utrustningskrav gäller för de båda traktor-klasserna. Kraven på förarkompetens är inte heller beroende av om traktorn hänförs till klass I eller klass II.

Om den konstruktiva hastighetsbegränsningen slopas för traktorer, bör i stället olika legala hastighetsgränser bestämmas för jordbrukstraktorer och trafiktraktorer. Detta återverkar i sin tur på de utrustnings- och körkortskrav som bör gälla. Det finns alltså även från trafiksynpunkt skäl att indela traktorer i två grupper som då lämpligen bör sammanfalla med den indelning som gjorts i VSL. De båda grupperna bör ha samma benämning som där, nämligen trafiktraktorer och jordbrukstraktorer. Ett särskilt problem i detta sammanhang utgörs av de mindre fyrhjuliga terrängfordon som i dag ofta registreras som traktorer och används av ungdomar för bl. a. färd på allmänna vägar. Om kravet på en konstruktiv hastighetsbegränsning tas bort för dessa fordon kan de användas för nöjesåkning på allmän väg på ett sätt som innebär en uppenbar fara för trafiksäkerheten. Jag anser därför att den konstruktiva hastighetsbegränsningen måste finnas kvar för lättare traktorer. En lämplig gräns i detta sammanhang är enligt min mening en tjänstevikt på 2 000 kg., dvs. samma gräns som skiljer jordbrukstraktorer från trafiktraktorer. Den gränsen bör också användas för att dela upp s. k. A-traktorer i olika grupper, vilket jag återkommer till.

Ett annat problem i detta sammanhang utgörs av de dragtruckar som används inom hamnar för på- och avlastning av påhängsvagnar på fartyg. Dessa fordon klassas i dag som trafiktraktorer men de bör enligt förslagen i promemorian klassas som lastbilar eftersom de är försedda med anordning för påhängsvagn. Förslagen i promemorian motiveras av syftet att skilja traktorer från lastbilar som används som dragfordon för påhängsvagnar.

Enligt min mening är det en rimlig ordning att de särskilda dragfordonen i hamnarna även i fortsättningen hänförs till gruppen trafiktraktorer. Detta bör ske genom att den i promemorian föreslagna förordningen om hänförande av bilar till annat fordonsslag, som i övrigt avses reglera de s. k. A-traktorerna, även bör omfatta denna typ av dragtruckar.

Motorredskap

När det gäller motorredskapen bör i enlighet med vad som nyss sagts den förändringen göras att motorredskapen delas upp i två skilda grupper. Den ena gruppen, som bör benämnas motorredskap klass I, utgörs av fordon

som huvudsakligen är inrättade antingen som arbetsredskap eller för kortare förflyttningar av gods och som kan föras med en hastighet som överstiger 30 km/tim. Den andra gruppen motorredskap klass II, kommer att utgöras av olika typer av fordon inrättade för samma syften som den nyssnämnda gruppen men med den skillnanden att fordonen inte kan föras fortare än 30 km/tim. Den här fordonsgruppen kommer då att omfatta fordon såsom kyrkogårdstruckar, skördetröskor, vägvältar, grävmaskiner samt sådana fordon som är avsedda att föras av gående.

Traktordumprar och skotare

Under de senaste årtiondena har vissa lastfordon utvecklats i en sådan riktning att de inte på ett naturligt sätt rymms inom de nuvarande bestämmelserna. Detta gäller särskilt fordon som traktordumprar och skotare. Trots att dessa måste anses vara självständigt lastbärande har de hänförs till fordonsgruppen traktorer med släp.

Det som utmärker dessa fordon är att de är konstruerade för att forsla last i svåråtkomlig terräng. Bl. a. är markfrigången hög och fordonen har drivning på samtliga hjul. Vidare är egenvikten stor och marktrycket lågt. Med hänsyn till sin stora lastkapacitet får fordonen inte föras på allmänna vägar med full last. Fordonen framförs därför på väg främst vid transport av själva fordonet mellan olika arbetsplatser. Traktordumprar används huvudsakligen vid anläggningsarbeten medan skotare används i skogsbruket för timmertransporter i terräng.

Konstruktionen är sådan att den lastbärande delen inte är avsedd att skiljas från den del där motorn finns. Det är därför naturligt att betrakta kombinationen som ett enda fordon. Vidare har fordonen ofta en sådan motoreffekt och kraftöverföring att det är svårt att begränsa hastigheten till 30 km/tim. Mot denna bakgrund föreslås i promemorian att traktordumprar och skotare hänförs till gruppen terrängfordon.

Enligt 3 § terrängtrafikkungörelsen (1972: 594), som gäller bl. a. terrängfordons beskaffenhet och utrustning, indelas terrängfordon i terrängmotorfordon och terrängsläp. Med terrängmotorfordon avses ett motordrivet fordon som är inrättat huvudsakligen för att självständigt användas för person- eller godsbefordran i terräng. Terrängmotorfordonen indelas i sin tur i terrängvagnar och terrängskotrar. Terrängvagnar är terrängmotorfordon med en tjänstevikt över 400 kg — i huvudsak snövässlor — och terrängskotrar sådana fordon med en tjänstevikt av högst 400 kg. Terrängfordonen har i allmänhet band eller medar men kan också ha hjul. Alla terrängfordon är registreringspliktiga men inte skattepliktiga.

Enligt VTK gäller vissa begränsningar i rätten att framföra terrängfordon på väg. Huvudregeln är att sådana fordon inte får föras på andra vägar än enskilda, dvs. på det allmänna vägnätet eller på gatumark (118 §). Undantag från huvudregeln gäller vid korsande av en väg eller när terrängförhållandena gör det nödvändigt att färdas på vägen (119 §) och för vissa personalkategorier i yrkesutövning (123 §). När ett terrängfordon körs på andra vägar än enskilda eller på enskilda vägar som i större utsträckning används av allmänheten för trafik, får passagerare inte tas med (121 §) och

hastigheten är begränsad till 20 km/tim (122§). När det gäller enskilda vägar är det i princip vägens ägare som avgör om terrängfordon får föras på vägen eller inte.

Det kan i sammanhanget anmärkas att det enligt 67§ VTK gäller en generell hastighetsbegränsning för fordon med band till 20 km/tim och för fordon med hjulringar av järn eller annat hårt material till 10 km/tim.

Det finns mycket som talar för promemorians förslag att hänföra traktordumprar och skotare till gruppen terrängfordon, främst dessa fordons konstruktion och användningsområde. En sådan ändrad klassificering bör emellertid inte leda till någon inskränkning i möjligheten att framföra traktordumprar och skotare på väg. Detta kräver att undantag görs från de nyss nämnda bestämmelserna i VTK. Enligt promemorian bör detta ske genom att undergruppen terrängvagnar delas upp i två kategorier, lätta och tunga terrängvagnar, där gränsen går vid en tjänstevikt av 2000 kg. För lätta terrängvagnar (och terrängskotrar) skulle begränsningarna i VTK av rätten att framföra fordonen på andra vägar än enskilda fortfarande gälla, däremot inte för tunga terrängvagnar, till vilken kategori traktordumprar och skotare skulle komma att hänföras. Traktordumprar har en tjänstevikt som ofta överstiger tio ton. Tjänstevikten för skotare varierar men torde inte understiga tre ton.

Det principiella förbudet att framföra terrängfordon på det allmänna vägnätet har motiverats — förutom av skattefriheten — av att kraven i fråga om förarbehörighet och fordonens beskaffenhet och utrustning är mindre långtgående än när det gäller bilar. Ett viktigt skäl är också de skador som bandfordon kan orsaka på vägbanan.

De nuvarande kraven på en terrängvagns beskaffenhet och utrustning skiljer sig inte på något avgörande sätt från vad som gäller i fråga om bilar, fränsett att en terrängvagn kan vara utrustad med band eller medar. När det gäller förarbehörigheten krävs B-körkort. En terrängvagn som är försedd med gummihjul torde inte slita på vägen mer än en bil av motsvarande storlek. Jag kan därför inte se att det finns något hinder mot att gummihjulsförsedda terrängvagnar får framföras på det allmänna vägnätet, om föraren har den nödvändiga förarbehörigheten och fordonsskatt betalas för fordonet. Promemorieförslaget innebär att tunga terrängvagnar, dvs. terrängvagnar med en tjänstevikt över 2000 kg., skulle få framföras på det allmänna vägnätet utan begränsningar och att sådana terrängvagnar skulle vara skattepliktiga. Det torde för närvarande knappast finnas några terrängvagnar som väger över 2000 kg. Den i promemorian föreslagna gränsdragningen skulle därmed fylla syftet att, om traktordumprar och skotare hänförs till klassen terrängvagnar, skilja ut dessa fordon från övriga terrängvagnar såvitt gäller rätten att använda det allmänna vägnätet och beskattningen av fordonen.

Enligt min mening kan det inte uteslutas att det i framtiden kan finnas terrängvagnar med en tjänstevikt över 2000 kg. som är försedda med band eller medar. Dessa skulle då komma att få framföras på det allmänna vägnätet utan begränsningar, något som inte är lämpligt. En grundföresättning för att så skall få ske bör vara att fordonet är försett med gummihjul. Samtidigt finns det knappast anledning att införa skattskyldighet

för alla terrängvagnar som har gummihjul, om fordonet är konstruerat för att till helt övervägande del användas i terräng. Den gräns vid vilken skattskyldigheten bör inträda kan lämpligen i enlighet med vad som föreslås i promemorian sättas vid en tjänstevikt av 2 000 kg.

Jag förordar alltså att gruppen terrängvagnar i enlighet med promemoriaföreläget delas in i två klasser, lätta och tunga terrängvagnar, där gränsen går vid en tjänstevikt av 2 000 kg. Alla tunga terrängvagnar bör i fortsättningen beskattas. Om en tung terrängvagn är försedd med gummihjul bör den vidare utan hinder av bestämmelserna i 118–123 § VTK få framföras på det allmänna vägnätet.

Jag kan i sammanhanget nämna att statsrådet Hellström senare denna dag kommer att ta upp frågan om en proposition med förslag till bl. a. ändring i terrängkörningslagen (1975: 1313) i syfte att jämställa alla motordrivna fordon såvitt gäller förbudet i 1 § mot körning i terrängen. Enligt 2 § i lagen får emellertid regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer föreskriva undantag från förbudet i fråga om körning i bl. a. viss näringsutövning eller när det annars föreligger särskilda skäl. Det får senare övervägas i vad mån en komplettering av nuvarande undantag i 1 § terrängkörningsförfordningen (1978: 594) från förbudet mot körning i terrängen behövs på grund av att traktordumprar och skotare förs till den nya gruppen tung terrängvagn.

2.1.2 Registreringsskyldighet

Enligt de nuvarande reglerna är traktorer – utom de som är försedda med järnhjul – samt terrängfordon registreringspliktiga. Det finns inte något skäl för att inskränka registreringsplikten för de nämnda fordonen. De nuvarande bestämmelserna bör därför i huvudsak kvarstå oförändrade. Undantaget från registreringsplikten för järnhjulstraktorer torde dock numera sakna praktisk betydelse och behöver inte längre finnas kvar.

För motorredskap inträder registreringsplikten endast när de används på allmän väg för transport av personer eller gods. Motorredskapsutredningen förordade en omfattande registreringsskyldighet som i stort sett skulle gälla för samtliga typer av motorredskap. TSV förordade att i princip alla dessa fordon utom de s. k. områdesfordonen, dvs. fordon som används uteslutande inom inhägnat område (9 § första stycket BRK), skulle registreras.

Som förut framhållits bör registreringsskyldigheten nu utökas på så sätt att den i huvudsak kommer att beröra de fordon som mer än tillfälligt framförs på de allmänna vägarna. Detta innebär att motorredskap som kan framföras fortare än 30 km/tim, dvs. motorredskap klass I, alltid skall vara registreringspliktiga. För motorredskap klass II bör den nuvarande omfattningen av registreringsskyldigheten behållas.

Mitt förslag: För att få föra trafiktraktor och motorredskap klass I skall kraven vara B-behörighet.

Promemorians förslag överensstämmer med mitt förslag, förutom att det i promemorian föreslås att traktorkort inte skall få utfärdas för 15-åringar.

Remissinstanserna: Flera remissinstanser ifrågasätter förslaget om att 15-åringar inte skall få ta traktorkort. Bl. a. framhålls att problem kan uppkomma vid undervisningen vid vissa skogs- och lantbruksskolor. Detta gäller även förslaget om att det skall krävas B-behörighet för att i fortsättningen föra skotare.

RPS anser att det bör krävas C-behörighet för att föra motorredskap klass I med högre hastighet än 50 km/tim. **Vägverket** och **TSV** anser att det bör krävas C-behörighet för att framföra tunga motorredskap och tunga trafiktraktorer på väg. När dessa fordon framförs med släp bör kraven vara CE-behörighet.

Svenska Åkeriförbundet anser att B- och E-behörighet bör gälla för att framföra traktorer med släp som har en last som överstiger 15 ton.

Skälen för mitt förslag: Med en ny ordning enligt vilken den konstruktiva hastighetsbegränsningen inte får samma betydelse som förut måste i stället legala hastighetsgränser införas.

De nuvarande reglerna om förarkompetensen innebär att det endast fordras traktorkort för att få framföra traktorer och motorredskap på väg. Förslaget om slopande av den konstruktiva hastighetsgränsen medför att större krav än hittills måste ställas på förarkompetensen. Teoretiskt finns det ingen gräns för hur fort fordonen faktiskt kan framföras.

En lämplig ordning för kraven på förarkompetensen bör vara att kraven för traktorkort skärps på så sätt att förarprovet kommer att omfatta samma moment som gäller för körkort, dvs. inte bara ett teoriprov utan också ett körprov. Jag anser emellertid, i likhet med några remissinstanser, att det inte finns skäl att ta bort den nuvarande möjligheten för den som fyllt 15 år att ta traktorkort när särskilda skäl föreligger för detta.

När det gäller bilar som byggts om till traktorer, s. k. A-traktorer, skall dessa normalt anses vara trafiktraktorer, vilket i princip innebär att de endast får framföras av den som har B-behörighet. Emellertid bör den nuvarande möjligheten för ungdomar att bygga om och köra vissa A-traktorer inte helt tas bort. Detta framhålls även i promemorian. Jag anser därför att till traktorer ombyggda bilar vars tjänstevikt är högst 2 000 kg. och som har en konstruktiv hastighetsbegränsning till 30 km/tim även i fortsättningen skall få framföras av den som endast har traktorkort. Detta kan åstadkommas genom föreskrifter i förordning om att sådana fordon i fråga om förarbehörigheten skall anses som jordbrukstraktorer (jfr 32 § första stycket KKL).

I detta sammanhang vill jag också beröra vad som framförts från några remissinstanser om att elever vid bl. a. skolor som bedriver skogsutbildning även i fortsättningen skall kunna få förarutbildning på skotare trots

att de inte uppnått den ålder, som normalt berättigar dem att övningsköra. Prop. 1988/89: 48
Jag anser att möjlighet till övningskörning i dessa fall bör kunna medges genom föreskrifter i förordning.

När det gäller de fordon som skall få föras fortare än 30 km/tim bör kravet på förarbehörigheten vara B-behörighet. För vissa av dessa fordon kan kraven på förarbehörighet komma att behöva skärpas ytterligare, om den hastighet med vilken fordonen skall få framföras överstiger 50 km/tim.

2.3 Lagen om överlastavgift

Min bedömning: Tillämpningsområdet för lagen (1972:435) om överlastavgift (ÖVL) behålls tills vidare oförändrat.

Promemorians förslag innebär att tunga terrängvagnar och släpvagnar som dras av traktorer eller tunga terrängvagnar skall omfattas av ÖVL.

Remissinstanserna: EMSA anser att det inte är rimligt att låta ÖVL omfatta fordon som t. ex. traktordumprar.

Lantbruksstyrelsen och LRF pekar på svårigheterna att fastställa överlasten för släpvagnar, som inte är typbesiktigade. Enligt LRF bör överlastavgift endast utgå i de fall axel- eller boggietrycket är högre än det som är tillåtet för vägen.

Även RSV påpekar att det kan uppstå problem med att fastställa överlasten för släpvagnar där uppgifter om lastförmåga inte finns i bilregistret.

Vägverket anser att lagen om överlastavgift bör omfatta även sådana fordon, som inte är lastbärande. Enligt vägverket har det inträffat att broar rasat på grund av färd med alltför tunga fordon.

Skälen för min bedömning: Enligt promemorian bör tunga terrängvagnar och släpvagnar som dras av en traktor eller en tung terrängvagn omfattas av ÖVL. Flera remissinstanser har kritiserat tanken på att inordna fordonen i ÖVL. Några remissinstanser har anfört att de fordon som avses i regel förs endast korta sträckor på väg. Dessa fordon är dessutom försedda med lågtrycksdäck vilka är mer skonsamma för vägarna än andra typer av däck. Några remissorgan har också fäst uppmärksamheten på att det kan vara svårt att fastställa överlasten för släpfordon som inte är registrerade och för vilka således uppgifter om lastförmågan saknas.

Frågan om att föra de här aktuella fordonen under ÖVL:s tillämpningsområde rymmer en rad överväganden som inte lämpligen bör göras i detta sammanhang. ÖVL är emellertid föremål för översyn på grundval av departementspromemorian (Ds 1988:72) Överlastavgift. Frågan kan därför komma att tas upp på nytt i det sammanhanget.

Mitt förslag: För de motorredskap som till följd av ändringarna i vägtrafikförfattningarna blir registreringspliktiga, och därmed skattepliktiga, införs en enhetlig fordonsskatt om 1 000 kr. per år. Vissa lätta motorredskap skall dock liksom hittills beskattas som jordbrukstraktorer, medan sådana motorredskap som används för gods-transporter skall beskattas enligt de skatteskalor som gäller för trafiktraktorer.

En särskild skatteskala införs för fordonsslaget tunga terrängvagnar. Skatten skall beräknas efter fordonens totalvikt. En tung terrängvagn som inte används för godstransporter eller endast för transporter i jordbruk m. m., skall dock beskattas som en jordbrukstraktor. En bestämmelse om skatteplikt även för släpvagn eller terrängsläp till tung terrängvagn införs.

Fordonsskatteskalan för jordbrukstraktorer sammanslås av förenklingsskäl till en enhetsskatt om 225 kr. per år.

Sådana ombyggda fordon som avses bli registrerade som traktorer skall beskattas som trafiktraktorer. För de dragtruckar som används inom hamnar, terminaler eller liknande områden och som jag tidigare angett bör registreras som trafiktraktorer, lindras beskattningen i vissa fall.

Promemorians förslag överensstämmer i stort med mitt förslag. Enligt promemorian skall dock skatten för tunga terrängvagnar bestämmas efter fordonens tjänstevikt, och efter den skatteskala som gäller för trafiktraktorer. Promemorian innehåller heller inget förslag om skatt för terrängsläp eller om en enhetlig skatt för jordbrukstraktorer.

Remissinstanserna: *Vägverket* anser att skattereglerna för mobilkranar bör utformas på ett sätt som motsvarar fordonets vägkostnadsansvar och övriga kostnader i enlighet med vad som redovisats i betänkandet (DsK 1987: 11) Den tunga trafikens kostnader.

Lantbruksstyrelsen anser att det föreslagna skattebeloppet är för högt för motorredskap klass I som används inom jordbruket. Dessa fordon bör inte belastas med högre skatt än den som tas ut för jordbrukstraktorer.

RSV anser att de föreslagna reglerna om beskattning är komplicerade och att enhetsbeloppet 1 000 kr. bör gälla för såväl klass I som klass II. Dock bör motorredskap med en tjänstevikt på högst 2 000 kg. beskattas som jordbrukstraktorer. När det sedan gäller beskattningen av terrängvagnar anser RSV att särskilda skatteskalor bör införas så att beskattningen inte skall bli orimligt hög. När det gäller A-traktorer och Epa-traktorer anser RSV att samma skatteregler skall gälla för dessa grupper. RSV föreslår också att skatten för jordbrukstraktorer görs enhetlig.

Mobilkranföreningen och EMSA anser att skatteplikt inte skall införas på mobilkranar.

LRF anser att en traktor som är en ombyggd bil och som används i

jordbruket skall hänföras till skatteklass II om den väger under 15 ton och inte framförs med högre hastighet än 30 km/tim.

Skälen för mitt förslag: Som tidigare nämnts utgår enligt VSL fordonskatt för sådana traktorer och motorredskap som är eller bör vara registrerade och inte är avställda. Registreringsplikten avgör således om skatt skall utgå eller inte. Kilometerskatt tas inte ut för dessa typer av fordon, även om de är dieseldrivna. Fordonsskattens nivå är avpassad därefter.

Det är särskilt när det gäller motorredskapen som de avsedda ändringarna i vägtrafikförfattningarna får skattekonsekvenser. Antalet registrerade, och därmed skattepliktiga, motorredskap har hittills varit mycket litet. Motorredskap klass I, dvs. motorredskap utan begränsning av den konstruktiva hastigheten, avses bli generellt registreringspliktiga. Med nuvarande beskattningsregler innebär detta att fordonen kommer att beskattas som trafiktraktorer. Skattenivån för trafiktraktorer och för sådana motorredskap som redan nu används som trafiktraktorer är förhållandevis hög. Detta beror på att skatten är anpassad efter fordonens normala användningsområde, dvs. gods- eller persontransporter på allmän väg.

Det är inte lämpligt att utan vidare tillämpa trafiktraktorskatt även för registreringspliktiga lastare, grävmaskiner m. m. som inte skall användas för godstransporter. För registrerade motorredskap av dessa slag bör i stället en särskild skattenivå införas. Skatten bör i princip anpassas efter i vilken utsträckning fordonen kan antas utnyttja det allmänna vägnätet och efter fordonens vägkostnadsansvar i övrigt. Fordonen utgör emellertid en heterogen grupp. Körsträckorna på allmän väg varierar kraftigt. Fordonens vikt och andra faktorer som kan ha betydelse för vägkostnadsansvaret varierar också. Åtminstone till dess erfarenhet av de nya registreringsreglerna vunnits bör en enhetlig skattesats gälla för dessa fordon. Skatten bör dock inte sättas alltför högt utan väsentligt lägre än vad som nu gäller för trafiktraktorer. Lämpligen bör fordonsskatten tills vidare kunna bestämmas till 1 000 kr. per år. På sikt bör frågan om en differentiering av skatten för olika typer av motorredskap övervägas. Vid en sådan differentiering av skatten bör särskild vikt läggas vid hur mycket fordonen sliter på vägen.

För sådana skattepliktiga motorredskap som används för godstransporter på det allmänna vägnätet bör enligt min mening trafiktraktorskatt även i fortsättningen tas ut. Även om det, vilket RSV framhållit, skulle vara enklare att även i dessa fall använda den enhetliga skattesatsen anser jag att detta medför risk för konkurrenssnedvridningar.

Sådana fordon som traktordumprar och skotare, som nu behandlas som traktorer med släpvagn, kommer i fortsättningen att föras till fordonsgruppen tunga terrängvagnar. Även fordon av denna typ som nu, på grund av en högre konstruktiv hastighet än 30 km/tim, hänförs till fordonsslaget lastbilar, kommer att hänföras till de tunga terrängvagnarna. Dragdelen till dessa fordon beskattas nu som trafiktraktorer eller jordbrukstraktorer alltefter användningssättet.

För de av dessa fordon som nu beskattas som trafiktraktorer uppkommer frågan om hur de nya fordonsbestämmelserna inverkar på beskattningen. Hittills har trafiktraktorskatt, beräknad efter tjänstevikten, tagits

ut för dragdelen av fordonet, som registrerats separat. För släpvagnsdelen har skatt tagits ut efter totalvikten. En terrängvagn bör emellertid alltid anses som ett enda fordon i registrerings- och skattehänseende. I promemorian föreslogs att skatten för det nya fordonsslaget skulle beräknas efter tjänstevikten, och med användande av skattesatserna för trafiktraktorer. Som RSV har påpekat skulle detta dock leda till en inte avsedd skattesärskärpning för denna typ av fordon, samtidigt som en tjänsteviktsanknuten skatt måste anses vara mindre lämplig för ett lastbärande fordon.

Jag anser därför att en totalviktsbeskattning bör införas för de tunga terrängvagnarna. Det kan här påpekas att hela totalvikten vanligen inte läggs till grund för beskattningen, eftersom denna överstiger den bruttovikt med vilken fordonen får föras på allmän väg. I dessa fall beräknas skatten efter den tillåtna bruttovikten. En särskild skatteskala för de tunga terrängvagnarna bör utformas. Detta bör ske med ledning av skatten för andra typer av lastbärande fordon, och så att skattenivån för de vanligaste fordonen kommer att motsvara den nuvarande skattenivån.

I vissa fall kan förekomma att en tung terrängvagn används tillsammans med en separat släpvagn (terrängsläp). Fordonsskatt bör givetvis då betalas särskilt för terrängsläpet. Om den tunga terrängvagnen används på sådant sätt att den skall beskattas som en jordbrukstraktor, bör terrängsläpet dock inte beskattas. Så har inte skett hittills, eftersom registreringsplikt då inte har förelegat för vagnen.

Att en tung terrängvagn skall kunna beskattas som en jordbrukstraktor i vissa fall innebär tekniska problem. Jordbrukstraktorens skatteskala bygger på tjänstevikten. De tunga terrängvagnarna skall å andra sidan vanligen beskattas efter totalvikten. För att förenkla reglerna kan skatteskalen för jordbrukstraktorer lämpligen göras om till en enhetsskatt. För närvarande är skatten 150 kr. per år vid tjänstevikter upp till 2 500 kg, och annars 225 kr. per år. Flertalet moderna traktorer tillhör den tyngre klassen. Skattenivån har varit oförändrad under en lång följd av år, samtidigt som skatten för samtliga andra fordonsslag höjts. Jag anser därför att en enhetsskatt om 225 kr. per år bör kunna tas ut för alla jordbrukstraktorer.

När det gäller bilar som byggts om till traktorer gäller för närvarande undantagslöst att de beskattas som trafiktraktorer. Detsamma gäller om en bil byggts om till motorredskap. Avsikten är att sådana ombyggda fordon i princip inte skall hänföras till gruppen traktorer i de nya trafikförfattningarna. Under vissa förutsättningar skall dock de ombyggda fordonen enligt särskilda bestämmelser få registreras som traktorer, vanligen som trafiktraktorer.

Även om A-traktorer i vissa hänseenden får betraktas som jordbrukstraktorer bör beskattningen ske efter skatteskalorna för trafiktraktor. I detta sammanhang kan dock nämnas att för vissa sådana ombyggda traktorer som används i jordbruk m. m. har enligt övergångsbestämmelserna till lagen (1986:1421) om ändring i vägtrafikskattelagen (1973:601) en övergångsperiod med jordbrukstraktorbeskattning tillåtits.

För trafiktraktorer som drar utländska påhängsvagnar skall enligt 24 § VSL dubbel fordonsskatt tas ut. Skälet till denna regel är att de utländska

påhängsvagnarna inte beskattas här. Det kan därför i vissa fall vara ekonomiskt fördelaktigt att dra utländska påhängsvagnar med trafiktraktorer, som normalt har en väsentligt lägre skatt än lastbilsregistrerade dragbilar för påhängsvagnar.

En särskild kategori av trafiktraktorer utgörs av sådana specialkonstruerade dragfordon som används för att inom hamnområden dra ut påhängsvagnar från båtar eller dra ombord dessa. Motsvarande fordon kan finnas inom järnvägsterminaler eller liknande områden. För denna kategori slår den dubbla skatten emellertid hårt. De årliga körsträckorna för denna typ av fordon är korta. Jag anser därför att enbart enkel trafiktraktorskatt skall utgå för dessa fordon, även när de drar utländska påhängsvagnar. Om ett av de nämnda hamnfordonen drar en svenskregistrerad påhängsvagn skall i princip skatt betalas för påhängsvagnen. Skattefrihet för påhängsvagnar förutsätter nämligen att vagnen dras av lastbilar eller andra bilar, 6 § VSL. I praktiken torde det dock inte förekomma att vägtrafikskatt betalas för en påhängsvagn som endast tillfälligt hanteras inom ett hamnområde av specialfordon. Undantaget från skatteplikten för påhängsvagnar bör göras mer omfattande i enlighet därmed. Undantaget från skatteplikt för påhängsvagnar tas i samband därmed in i 9 § i stället för i 6 §.

Såsom lagrådet påpekat bör bestämmelserna som gäller definitioner av ombyggda bilar och fordon som är särskilt konstruerade för att användas för på- och avlastning av påhängsvagnar inom hamn- och terminalområden eller andra liknande områden i sin helhet tas in i VSL. Jag anser emellertid att båda dessa definitioner lämpligen bör tas in i ett nytt andra stycke till 21 § VSL.

2.5 Trafikskadelagen

Mitt förslag: Alla motorredskap med en tjänstevikt över 2000 kg. skall omfattas av trafikskadelagen (1975:1410, TSL). Även motorredskap med en tjänstevikt av högst 2000 kg. omfattas i viss utsträckning. Utanför faller sådana lättare motorredskap som huvudsakligen är inrättade som arbetsredskap och som varken är eller bör vara registrerade i bilregistret.

Promemorians förslag innehåller ingen viktgräns utan tillämpningsområdet bestäms främst av registreringsplikten, dvs. av om motorredskapet kan köras fortare än 30 km/tim eller ej. Det överensstämmer i övrigt med mitt förslag.

Remissinstanserna: Den övervägande delen av remissinstanserna tillstyrker förslagen om en utvidgning av trafikskadeansvaret och trafikförsäkringsplikten.

Vägverket påpekar emellertid att fordon med samma funktionssätt kan få olika trafikansvar beroende på med vilken hastighet fordonen kan framföras.

Statens maskinprovningar och trafikförsäkringsföreningen anser att registrerings- och trafikförsäkringsplikten bör göras mer omfattande. Även

EMSA anser att trafikförsäkringsplikten bör göras mer omfattande och pekar på att det är otillfredsställande att trafikansvaret är olika för olika fordon.

LRF anser att registrerings- och trafikförsäkringsplikten inte skall gälla för sådana lastfordon inom lantbruket som endast framförs i byggnader eller utanför väg.

Skälen för mitt förslag: Som tidigare framhållits tillämpas inte TSL — med vissa undantag — på sådana motorredskap som varken är eller bör vara registrerade i bilregistret.

Frågan om trafikskadeansvar och trafikförsäkringsplikt beträffande motorredskap diskuterades på sin tid av både motorredskapsutredningen och trafikskadeutredningen. Motorredskapsutredningen förordade att motorredskapen fördes in under såväl bilansvarighetslagen som TSL. Enligt trafikskadeutredningen borde det nya trafikskadesystemet — dvs. det som sedermera ledde fram till TSL — omfatta bl. a. motorredskap.

I propositionen med förslag till TSL (prop. 1975/76: 15) anförde departementschefen bl. a. att det för en effektiv kontroll av trafikförsäkringspliktens fullgörande vore önskvärt att denna skyldighet så långt möjligt sammanföll med registreringsplikten. Vidare framhölls att om försäkringskyldigheten knöts till registreringsplikten fick man garantier för att fordonen underkastades besiktning, vilket framhölls vara av värde vid bestämmandet av försäkringspremier m. m. Enligt departementschefen talade starka skäl för att motorredskapen lämnades utanför trafikskadelagen så länge de inte var registreringspliktiga. Eftersom frågan om införande av registreringsplikt inte var färdig för avgörande vid tiden för avlämnandet av förslaget till TSL ansågs att frågan om trafikförsäkringsplikt för motorredskap fick avgöras slutligt i samband med att ställning togs till motorredskapsutredningens förslag.

Som framgått av vad nu har sagts har det redan tidigare ansetts att trafikförsäkringssystemet i princip även borde omfatta motorredskapen. Det saknas anledning att nu ha någon annan uppfattning i detta hänseende. Den tekniska utvecklingen av motorredskapen med en alltmer ökad användning för transportfunktioner på allmänna vägar gör det enligt min mening naturligt och påkallat att även motorredskapen omfattas av bestämmelserna i TSL. Vad som tidigare har hindrat detta har varit att frågan om registreringsskyldigheten för motorredskapen först måste lösas.

De förslag som promemorian innehåller innebär att de motorredskap som går att framföra med högre hastighet än 30 km/tim indelas i en särskild grupp som benämns klass I. Övriga motorredskap benämns klass II. Förslagen innebär vidare att registreringsplikt skall gälla för samtliga motorredskap klass I. Detsamma skall — i enlighet med nuvarande ordning — gälla även för sådana motorredskap klass II som mer än i viss angiven omfattning används för transporter av gods eller av personer.

Enligt min mening bör som hittills trafikförsäkringsplikt alltid gälla för de kategorier av motorfordon som är registreringspliktiga. Därmed skulle alla motorredskap klass I och ett fåtal motorredskap klass II komma att omfattas av TSL:s bestämmelser. Kvar blir emellertid vissa motorredskap klass II som framförs på vägarna utan att omfattas av trafikförsäkrings-

plikten. I likhet med flera av remissinstanserna anser jag att detta inte är tillfredsställande. Prop. 1988/89: 48

Som framgått av det tidigare anförda (avsnitt 2.1.2) bör registreringsplikten inte nu göras mer omfattande än vad som föreslagits i promemorian. En ordning som under ett övergångsskede skulle kunna vara praktiskt hanterbar är att alla motorredskap klass II med en tjänstevikt över 2 000 kg omfattas av TSL. Därmed bör de fordon nås som typiskt sett framförs på vägarna i nämnvärd omfattning. Sådana fordon ägs i regel av entreprenörer och benägenheten att trafikförsäkra fordonen torde därför vara stor. Det antal fordon som med denna regel blir trafikförsäkringspliktiga är drygt 11 000. Den genomsnittliga årliga försäkringspremien blir drygt 1 500 kr. per fordon.

Målsättningen måste emellertid även vara den att TSL:s tillämpningsområde inte heller inskränks på något sätt. Detta innebär att sådana motorredskap som är lastbärande liksom hittills bör lyda under lagen oberoende av tjänstevikten. Den ändrade definitionen av begreppet motorredskap som jag tidigare förordat innebär att även motordrivna fordon som är inrättade för kortare förflyttningar av gods skall räknas dit. För att den ändrade definitionen inte skall leda till en inskränkning i TSL:s tillämpningsområde bör framgå att lagen endast undantar motorredskap som är inrättade huvudsakligen som arbetsredskap och som varken är eller bör vara registreringspliktiga, förutsatt att tjänstevikten är högst 2 000 kg.

Enligt 34 § TSL är mopedförare skyldiga att vid färd medföra bevis om att mopeden är trafikförsäkrad. Detsamma bör gälla i fråga om sådana oregistrerade motorredskap som omfattas av trafikförsäkringsplikten.

2.6 Ikraftträdande

De lagförslag som jag nu lägger fram förutsätter ändringar i flera förordningar på trafikområdet samt ett ganska omfattande föreskriftsarbete av främst trafiksäkerhetsverket. Vidare torde krävas att andra länder notifieras om ändringarna. Jag föreslår därför att lagändringarna träder i kraft den 1 januari 1991.

De nya reglerna om traktorkort är strängare än de som nu gäller. Traktorkort som utfärdats enligt äldre bestämmelser bör emellertid fortfarande gälla.

3 Upprättade lagförslag

I enlighet med det anförda har inom kommunikationsdepartementet upprättats förslag till

1. lag om ändring i körkortslagen (1977:477)
2. lag om ändring i vägtrafikskattelagen (1988:327)
3. lag om ändring i trafikskadelagen (1975:1410)

Förslaget under 2 har upprättats efter samråd med chefen för finansdepartementet och förslaget under 3 har upprättats efter samråd med chefen för justitiedepartementet.

Förslagen har granskats av lagrådet.

4 Hemställan

Prop. 1988/89: 48

Jag hemställer att regeringen föreslår riksdagen att anta förslagen till

1. lag om ändring i körkortslagen (1977: 477)
2. lag om ändring i vägtrafikskattelagen (1988: 327)
3. lag om ändring i trafikskadelagen (1975: 1410)

5 Beslut

Regeringen ansluter sig till föredragandens överväganden och beslutar att genom proposition föreslå riksdagen att anta de förslag som föredraganden har lagt fram.

Sammanfattning av innehållet i promemorian (DsK 1987: 15) Motorredskap och Traktorer

Prop. 1988/89: 48
Bilaga 1

Enligt den gällande ordningen för indelning av motorredskap och traktorer, som i huvudsak tillkom år 1951, är en viktig indelningsgrund den högsta hastighet som fordonen är konstruerade för, den s. k. konstruktiva hastigheten. Denna hastighet är bestämd till 30 km/tim.

Den tekniska utvecklingen har emellertid inneburit att många av de berörda fordonen försetts med allt större motorer och allt mer utvecklade transmissionssystem. Detta har fått till följd att bestämmelsen om en konstruktiv hastighetsgräns på 30 km/tim i många fall utgör ett hinder för att utnyttja fordonen på det mest effektiva sättet. Bestämmelsen kan även framstå som ett hinder för det internationella handelsutbytet, eftersom det saknas bestämmelser om konstruktiv hastighetsbegränsning i de flesta andra länder.

Mot den här bakgrunden föreslås att det inte skall finnas någon konstruktiv hastighetsbegränsning för traktorer och inte heller för vissa motorredskap.

När det sedan gäller indelningen i fordonsgrupper kan först konstateras att traktorer enligt förslaget behålls som en särskild grupp. På samma sätt som på skatteområdet delas denna grupp i två undergrupperingar där den ena benämns jordbrukstraktorer och den andra trafiktraktorer. Indelningen innebär i huvudsak att till trafiktraktorer hänförs traktorer som används för transporter på väg medan övriga traktorer hänförs till jordbruks-traktorer.

Motorredskapen delas också in i två undergrupper, motorredskap klass 1 och motorredskap klass 2. Till klass 1 räknas motorredskap som kan framföras med en högre hastighet än 30 km/tim medan övriga motorredskap hänförs till klass 2. Motivet för uppdelningen är att det finns motorredskap med vitt skilda funktioner som dock har det gemensamt att de är konstruerade för låga hastigheter och i regel i ringa utsträckning framförs på de allmänna vägarna.

För att fordon som bl. a. lyfttruckar direkt skall kunna inrymmas under begreppet motorredskap föreslås att detta begrepp utvidgas till att även omfatta fordon som inrättats för kortare förflyttningar av gods.

När det gäller fordon som kan framföras med en högre hastighet än 30 km/tim föreslås två legala hastighetsgränser. Enligt dessa får jordbruks-traktorer framföras i högst 30 km/tim och övriga berörda fordon i högst 50 km/tim. De hastighetsgränser som skall gälla föreslås bli utmärkta med en KM-skylt.

Vissa typer av fordon, som traktordumprar och skotare, passar egentligen inte in på den fordonsgrupp som de för närvarande hänförs till. Enligt förslaget skall de i stället hänföras till fordonsgruppen terrängfordon. För att skilja traktordumprar och skotare från de nuvarande terrängvagnarna föreslås att en ny grupp, tunga terrängvagnar, inrättas för terrängvagnar vars tjänstevikt överstiger 2000 kg. För att traktordumprar och skotare skall få framföras på väg i samma utsträckning som hittills föreslås att den

nuvarande begränsningen i rätten att föra terrängfordon på väg inte skall gälla för tunga terrängvagnar.

Många av de krav som de nu gällande trafikförfattningarna ställer upp gäller inte för motorredskap och i viss utsträckning inte heller för traktorer. Motorredskap är således i regel inte registreringspliktiga, skattepliktiga eller trafikförsäkringspliktiga. Vidare behövs endast traktorkort för att få framföra motorredskap på väg. För traktorer gäller inte krav på årlig kontrollbesiktning.

Det är önskvärt att i större utsträckning ha samma reglering för de nu aktuella fordonen som den som gäller för andra motordrivna fordon. Det är framför allt de motorredskap som mer än undantagsvis framförs på vägarna som i detta skede bör omfattas av en sådan reglering. De förslag som läggs fram gäller därför i huvudsak dessa fordon. Förslagen innebär att registreringsplikt, skatteplikt och trafikförsäkringsplikt införs för motorredskap klass 1 och tunga terrängvagnar. Vidare skall det krävas B-körkort för att få framföra fordon som har en legal hastighetsgräns på 50 km/tim. Det innebär bl. a. att B-körkort krävs för trafiktraktorer. För jordbrukstraktorer skall emellertid traktorkort fortfarande vara tillräckligt. Provet för traktorkort och därmed utbildningen föreslås komma att omfatta även körprov mot f. n. enbart teoriprov.

Vad härefter angår bilar som byggts om till s. k. A-traktorer förordas att dessa får bilda en särskild grupp, som dock i huvudsak skall följa vad som gäller om trafiktraktorer. För att på ett konstruktionsmässigt sätt skilja dessa fordon från gruppen lastbilar föreslås vidare att A-traktorer inte skall kunna framföras med högre hastighet än 50 km/tim. Ombyggda bilar som har en tjänstevikt på högst 2 000 kg. och vars konstruktiva hastighet inte är högre än 30 km/tim skall enligt förslaget följa vad som gäller om jordbrukstraktorer såvitt avser förarbehörigheten.

Den grupp fordon som benämns Epa-traktorer hänförs enligt den gällande ordningen till fordonsgruppen traktorer. Enligt vad som förordas kommer reglerna för dessa fordon i huvudsak att kvarstå oförändrade.

Lagförslag i promemorian (DsK 1987: 15)

Motorredskap och Traktorer

Prop. 1988/89: 48
Bilaga 2

1. Förslag till Lag om ändring i körkortslagen (1977: 477)

Härigenom föreskrivs att 1, 2, 4, 29 och 30 §§ körkortslagen (1977: 477) skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 §

Denna lag gäller behörigheten att föra motorfordon, terrängmotorfordon, traktor och motorredskap.

Behörigheten att föra motorfordon eller terrängmotorfordon anges på följande sätt i körkort.

Behörigheten att föra motorfordon, *trafiktraktor*, *motorredskap klass I* eller terrängmotorfordon anges på följande sätt i körkort.

Bokstav	Behörighet
A	motorcykel
B	personbil, lätt lastbil och ett till sådan bil kopplat lätt släpfordon, terrängvagn
C	tung lastbil och ett till sådan bil kopplat lätt släpfordon
D	buss
E	släpfordon, oavsett antal och vikt

Bokstav	Behörighet
A	motorcykel
B	personbil, lätt lastbil och ett till sådan bil kopplat lätt släpfordon, terrängvagn, <i>trafiktraktor</i> och <i>motorredskap klass I</i>
C	tung lastbil och ett till sådan bil kopplat lätt släpfordon
D	buss
E	släpfordon, oavsett antal och vikt

Behörigheten att i yrkesmässig trafik för personbefordran föra personbil, lätt lastbil eller terrängvagn utmärkes i körkort med beteckningen TAXI.

§ 2

Bil, terrängvagn eller motorcykel får föras endast av den som har körkort för fordonet. Ett körkort med behörigheten A gäller för tung motorcykel först när körkortshavaren har fyllt 18 år. Har släpfordon kopplats till en bil skall föraren ha körkortsbehörighet även för detta.

Bil, terrängvagn, *trafiktraktor*, *motorredskap klass I* eller motorcykel får föras endast av den som har körkort för fordonet. Ett körkort med behörigheten A gäller för tung motorcykel först när körkortshavaren har fyllt 18 år. Har släpfordon kopplats till en bil skall föraren ha körkortsbehörighet även för detta.

Utan hinder av första stycket får

1. lastbil, släpfordon eller buss föras

a) utan last eller passagerare inom garageområde, verkstadsområde eller bensinstationsområde eller eljest kortare sträcka av den som har körkort med behörigheten B,

b) med last eller passagerare i fall som avses under a), om färden äger rum i samband med bärgning, reparation eller liknande åtgärd beträffande fordonet samt föraren av detta har körkort med behörigheten B och har fyllt 19 år,

2. motorcykel, lastbil, släpfordon eller buss föras i tjänsteutövning av polisman, som har körkort med behörigheten B.

Den vars körkort har återkallats får inom garageområde, verkstadsområde eller liknande utan last eller passagerare föra fordon av det slag som det återkallade körkortet berättigade honom att föra, om medgivande därtill har lämnats. Sådant medgivande får avse en tid av högst tre år.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

4 §

Traktor som är försedd med gum-mihjul eller motorredskap får föras på väg endast av den som har körkort eller traktorkort.

Utan hinder av första stycket får *traktor eller motorredskap* föras tillfälligt utan körkort eller traktorkort kortare sträcka på väg vid färd till eller från arbetsplats eller mellan en gårds ägor eller för liknande ändamål.

Jordbrukstraktor eller motorredskap klass 2 får föras på väg endast av den som har körkort eller traktorkort.

Utan hinder av första stycket får *jordbrukstraktor eller motorredskap klass 2* föras tillfälligt utan körkort eller traktorkort kortare sträcka på väg vid färd till eller från arbetsplats eller mellan en gårds ägor eller för liknande ändamål.

29 §

Traktorkort får utfärdas endast för den som har fyllt 16 år *eller, om särskilda skäl föreligger, för den som har fyllt 15 år.*

Traktorkort får utfärdas endast för den som har fyllt 16 år.

30 §

Sökanden får godkännas efter förarprov endast om han i de avseenden som anges i 14 § *första stycket 1 och 2* uppfyller de krav som bör ställas från trafiksäkerhetssynpunkt.

Sökanden får godkännas efter förarprov endast om han i de avseenden som anges i 14 § uppfyller de krav som bör ställas från trafiksäkerhetssynpunkt.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1988.

Traktorkort, som före ikraftträdandet utfärdats i enlighet med äldre bestämmelser, är fortfarande giltiga.

2. Förslag till Lag om ändring i lagen (1972:435) om överlastavgift

Prop. 1988/89: 48
Bilaga 2

Härigenom föreskrivs att 1 § lagen (1972:435) om överlastavgift skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 §

Framförs lastbil, buss eller släpvagn, som *drages* av bil, på väg med högre axeltryck, boggitryck eller bruttovikt än som är tillåtet för viss axel eller boggi på fordonet eller för fordonet, fordonståget eller vägen, utgår överlastavgift enligt denna lag.

Framförs lastbil, buss, *tung terrängvagn* eller släpvagn *eller terrängvagn* som *dras* av bil, *traktor eller tung terrängvagn* på väg med högre axeltryck, boggitryck eller bruttovikt än som är tillåtet för viss axel eller boggi på fordonet eller för fordonet, fordonståget eller vägen, utgår överlastavgift enligt denna lag.

Med väg avses allmän väg, gata eller annan allmän plats.

Vad som av totalvikten enligt det senaste för fordonet utfärdade registreringsbeviset vilar på viss axel eller boggi utgör högsta för axeln eller boggin tillåtna axeltryck eller boggitryck.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1988.

3. Förslag till
Lag om ändring i vägtrafikskattelagen (1973: 601)

Prop. 1988/89: 48
Bilaga 2

Härigenom föreskrivs i fråga om vägtrafikskattelagen (1973: 601)
dels att 2, 5, 11 a och 11 c §§ samt bilaga 1 skall ha följande lydelse,
dels att det i lagen skall införas en ny paragraf, 11 d §, av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

2 §

Fordonsskatt utgår för motorfordon, traktor, motorredskap eller släpvagn, om fordonet är eller bör vara registrerat och inte är avställt (skattepliktigt fordon). En påhängsvagn med en skattevikt över 3 000 kilogram är dock inte skattepliktig om den dras uteslutande av bilar som inte är bensin- eller gasoldrivna.

Fordonsskatt utgår för motorfordon, traktor, motorredskap, *tung terrängvagn* eller släpvagn, om fordonet är eller bör vara registrerat och inte är avställt (skattepliktigt fordon). En påhängsvagn med en skattevikt över 3 000 kilogram är dock inte skattepliktig om den dras uteslutande av bilar som inte är bensin- eller gasoldrivna.

Utöver fordonsskatt utgår kilometerskatt för skattepliktig bil som drivs med brännolja samt för skattepliktig släpvagn med skattevikt över 3 000 kilogram, som dras av sådan bil (kilometerskattepliktigt fordon).

Om undantag från skatteplikt föreskrivs i 6 §.

5 §

Med skattevikt avses den vikt efter vilken vägtrafikskatt beräknas. Skattevikten utgör för

personbil, tjänste-
motorcykel, vikten
traktor
eller
motorredskap

personbil, tjänste-
motorcykel, vikten
traktor,
motorredskap eller
tung
terrängvagn

— — — — —
Kan en buss, lastbil, eller släpvagn föras med två eller flera olika karosserier, beräknas skattevikten efter det karosseri som ger högst totalvikt för fordonet. I fråga om lastbil som kan föras med anordning för påhängsvagn beräknas dock skattevikten efter fordonets totalvikt med sådan anordning.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

11 a §

En traktor hänförs, om annat inte sägs i 11 b §, till klass I om den
1. har en tjänstevikt över 2 000 kilogram och används för transport på väg som inte är enskild eller
2. är en till traktor ombyggd bil.

En traktor hänförs, om annat inte sägs i 11 b §, till klass I om den har en tjänstevikt över 2 000 kilogram och används för transport på väg som inte är enskild.

Till klass I hänförs även ett fordon som enligt förordningen (1988: 000) om hänförande av bilar till annat fordonsslag skall anses som en trafiktraktor.

Ett skattepliktigt motorredskap beskattas som en jordbrukstraktor, om det har en tjänstevikt som inte överstiger 2000 kilogram och inte är en till motorredskap ombyggd bil, och i annat fall som en trafiktraktor.

Ett skattepliktigt motorredskap beskattas som en jordbrukstraktor, om det har en tjänstevikt som inte överstiger 2000 kilogram och inte är en till motorredskap ombyggd bil.

I annat fall beskattas ett skattepliktigt motorredskap som en trafiktraktor. Motorredskap klass I som inte används för transport av gods eller personer på väg som inte är enskild beskattas dock efter särskild skattesats enligt bilaga 1.

11 d §

En tung terrängvagn beskattas som en jordbrukstraktor om den inte används på väg som inte är enskild eller om den enbart används på sätt som sägs i 11 b § andra stycket och i annat fall som en trafiktraktor.

Bilaga 1 till vägtrafikskattelagen (1973: 601)

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

Fordonsskatt

Fordons- slag	Skatte- vikt, kilo- gram	Skatt, grund- belopp	kronor tilläggs- belopp för var- je helt kilogram över den lägsta vikten i klassen
------------------	-----------------------------------	----------------------------	---

E. Traktorer

Fordonsskatt

Fordons- slag	Skatte- vikt, kilo- gram	Skatt, grund- belopp	kronor tilläggs- belopp för varje helt ki- över den lägsta vikten i klassen
------------------	-----------------------------------	----------------------------	---

E. Traktorer
m. m.

4. Motor-2001 — 1000 0
redskap-
klass I
som inte
används
för trans-
port av
gods eller
personer
på väg
som inte
är enskild

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1988.

4. Förslag till
Lag om ändring i trafikskadelagen (1975:1410)

Prop. 1988/89: 48
Bilaga 2

Härigenom föreskrivs att 1 § trafikskadelagen (1975:1410) skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 §

Denna lag gäller trafikförsäkring för motordrivet fordon och ersättning från trafikförsäkring för skada i följd av trafik med motordrivet fordon (trafikskadeersättning). Lagen tillämpas dock ej på

- | | |
|--|---|
| 1. motordrivet fordon som är avsett att föras av gående, | |
| 2. motordrivet fordon när det användes för tävling, träning, övningskörning, uppvisning eller liknande ändamål inom inhägnat tävlingsområde, | |
| 3. motorredskap som varken är | 3. motorredskap som huvudsakligen är inrättat som arbetsredskap |
| eller bör vara registrerat i bilregistret. | och som varken är eller bör vara registrerat i bilregistret. |

Har till motordrivet fordon som omfattas av lagen kopplats fordon av annat slag, tillämpas lagens bestämmelser om skada i följd av trafik med motordrivet fordon på fordonskombinationen i dess helhet.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1988.

Sammanställning av remissyttranden över promemorian Motorredskap och traktorer (Dsk 1987:15)

Prop. 1988/89:48
Bilaga 3

1 Remissinstanserna

Efter remiss har yttranden över promemorian avgetts av riksåklagaren, rikspolisstyrelsen, kammarrätten i Sundsvall, vägverket, trafiksäkerhetsverket (TSV), lantbruksstyrelsen, skogsstyrelsen, arbetarskyddsstyrelsen, domänverket, länsstyrelsernas organisationsnämnd, statens maskinprovningar, riksskatteverket (RSV), Nationalföreningen för Trafiksäkerhetens främjande (NTF), Trafikförsäkringsföreningen, Motorbranschens Riksförbund (MRF), Svenska mobilkranföreningen, Schaktentreprenörernas riksförbund, Entreprenadmaskinleverantörernas samarbetsorgan (EMSA), Skogsbrukets motortransportkommitté, Samarbetsorganisationen för fordon – Markforskning (SMF), Forskningsstiftelsen skogsarbeten, Lantbrukarnas riksförbund (LRF), Skogs- och lantarbetsgivareförbundet, Svenska byggnadsentreprenörföreningen, Svenska kommunförbundet, Svenska transportarbetareförbundet, Svenska byggnadsarbetareförbundet, AB Svensk Bilprovning och Epa-traktorföreningen.

Yttranden över promemorian har dessutom avgetts av överbefälhavaren, överstyrelsen för civil beredskap, Sveriges mekanstandardisering, AB Statens Anläggningsprovning, Leverantörsföreningen för lantbruksmaskiner och Elfordonsintressenternas riksförbund.

2 Remissyttrandena

2.1 Förslaget i allmänhet

Nästan alla remissinstanserna tillstyrker huvuddragen i förslagen. Särskilt förslaget om att slopa den nuvarande konstruktiva hastighetsbegränsningen hälsas med tillfredsställelse.

2.2 Förslaget om ny gruppindelning

När det gäller den föreslagna indelningen av fordon i olika grupper är remissinstanserna överlag positiva. Skogsstyrelsen avstyrker dock förslaget att bilda fordonsgruppen tunga terrängvagnar.

TSV påpekar att den föreslagna ordningen som innebär att traktorer inte får ha anordning för påhängsvagn innebär att s. k. terminaltruckar som används framförallt inom hamnområden inte längre kommer att klassas som traktorer. TSV anser dock att dessa fordon även i fortsättningen bör hänföras till gruppen traktorer genom beslut av verket med stöd av 3§ VTK.

RSV pekar också på att förslaget får till följd att terminaltruckar blir att anse som lastbilar. Verket har emellertid ingenting att erinra mot detta.

Svensk Bilprovning anser att det behövs vissa övergångsbestämmelser

för fordon med anordning för påhängsvagn som i dag är registrerade som traktorer. Vidare anser Svensk Bilprovning att det bör övervägas om en särskild författning skall införas för bilar som byggts om till motorredskap på samma sätt som föreslagits för bilar som byggts om till traktorer.

Arbeterskyddsstyrelsen föreslår att fordonsggruppen tunga terrängvagnar indelas i två klasser på samma sätt som motorredskapen. Skälet till detta är att den hastighet med vilken de berörda fordonen kan framföras är mycket olika beroende på fordonstypen.

Trafikförsäkringsföreningen och EMSA pekar på att metoden med en konstruktiv hastighetsgräns som indelningsgrund kan innebära att indelningen skär igenom stora grupper av fordon med likartade funktionssätt t. ex. hjullastare, traktorgrävare och väghyvlar.

Skogsstyrelsen avstyrker förslaget att traktordumprar och skotare hänförs till en ny fordonsggrupp tung terrängvagn. Skogsstyrelsen anför bl. a. följande.

Förslaget om ändrad gruppindelning grundar sig inte på behov av nya regler utan endast på att den nuvarande definitionen inte anses passa in på skotarna eftersom de bär last och inte drar den efter sig. Den ändrade grupptillhörigheten innebär emellertid att ett helt nytt lagkomplex blir tillämplbart på skotarna. Terrängkörningslagen och terrängkörningsförordningen har tillkommit i huvudsak för att reglera den snabba och nöjesbetonade trafiken med snöskotrar och snövässlor. För dessa fordonstyper fyller lagen och förordningen ett stort behov. Regelkomplexet passar emellertid inte alls in på de tunga och långsamtgående arbetsmaskinerna som används i näringsverksamheten. En serie urkopplingsregler blir därför nödvändiga och regelsystemet blir ännu mer svåröverskådligt. En konsekvens av promemorieförslaget är att det blir i lag förbjudet att använda skotare på barmark och i vissa skogsföryngringar. Körningen blir tillåten endast genom en undantagsparagraf i terrängkörningsförordningen. Att kunna köra fram virket ur skogen är enligt skogsstyrelsens mening en så central åtgärd i en av landets viktigaste basnäringar att en dylik konstruktion av lagstiftningen inte kan anses tillfredsställande. Den beskrivna effekten torde knappast vara avsedd. Att på det sättet försvaga skogsbrukets ställning torde knappast vara avsikten med förslaget.

De skäl som i promemorian anförs för att behålla indelningen i traktorer och motorredskap är enligt skogsstyrelsens mening svaga i jämförelse med fördelarna av sammanslagning till en grupp benämnd motorredskap. Stora grupper av motorredskap körs nu på de allmänna vägarna utan att vara registrerade och utan att betala skatt för väganvändningen. Kostnadsansvarighetsprincipen är således mycket dåligt genomförd. I promemorian antyds en framtida ökad beskattning för skotarna medan lunnare och skördare skulle som nu helt slippa skatt. Detta är enligt skogsstyrelsens mening ologiskt eftersom fordonen framförs i trafikmiljön på de allmänna vägarna på sätt som är likartat för de aktuella fordonstyperna.

Skördare, lunnare och skotare bör därför tillhöra samma grupp, registreras och beskattas om de inte används som områdesfordon.

Den övervägande delen av remissinstanserna tillstyrker i huvudsak förslagen i promemorian om nya bestämmelser rörande registrering, besiktning och trafikförsäkringsplikt.

Vägverket påpekar att den ordning som föreslagits innebär att fordon av samma art t. ex. väghyvlar kan få olika trafikansvar beroende på den hastighet med vilken fordonen kan framföras. Detta kan vara svårt att acceptera när fordonen uppträder i samma trafikmiljö.

TSV anser att krav på kontrollbesiktning bör införas på A-traktorer i likhet med vad som gäller för Epa-traktorer.

Lantbruksstyrelsen påpekar att förslaget innebär att järnhjulstraktorer måste vara registrerade. Detta bör endast gälla järnhjulstraktorer som används i praktiskt arbete och inte sådana traktorer som är museiföremål. Vidare bör trafikförsäkringsplikten gälla för fordon som skördetröska men inte för fordon som lasttruckar som används i djurstallar, potatislager m. fl. platser.

Statens maskinprovningar anser att alla motorredskap som framförs på allmän väg bör vara registrerings- och försäkringspliktiga.

Svensk Bilprovning anser att en registrering av släpvagnar alltid bör ske när dessa dras av motorredskap klass I.

RSV påpekar att det blir ett omfattande administrativt arbete med att samla in de uppgifter som behövs i bilregistret, och att förslaget därför kräver en lång förberedelse tid. Samma bestämmelser bör gälla för de båda fordonsgrupperna A-traktorer och Epa-traktorer.

Trafikförsäkringsföreningen hemställer att registrerings- och därmed försäkringsplikten görs mera omfattande.

Föreningen anser också att begreppet i trafikskadelagen "Skada till följd av trafik" måste utredas närmare. Detta begrepp har nämligen stor betydelse när det gäller motorredskap.

Mobilkranföreningen har påpekat att besiktning av mobilkranar från arbets- och trafiksäkerhetssynpunkt skall ske vid samma tillfälle.

EMSA anser att de största entreprenadmaskinerna som inte framförs på väg inte heller behöver vara registreringspliktiga. Förslaget till utökad registreringsplikt avstyrks således för motorredskap eftersom de berörda fordonen går att identifiera genom sitt tillverkningsnummer. När det gäller trafikförsäkringsplikten anser Emsa att denna bör göras mer omfattande än vad som föreslagits. Det är nämligen otillfredsställande för tredje man att skadeansvaret och trafikförsäkringsplikten är beroende av vilken typ av fordon det är fråga om.

LRF anser att registrerings- och trafikförsäkringsplikt inte skall gälla för sådana truckar och inom lantbruket som endast framförs i byggnader eller utanför väg.

2.4 Nya hastighetsregler och skärpt förarkompetens

De flesta remissinstanserna har tillstyrkt förslaget att införa legala hastighetsgränser istället för konstruktiva sådana. Även förslaget om skärpt förarkompetens tillstyrks överlag av remissinstanserna.

Riksåklagaren påpekar att de allmänna bestämmelserna om hastighetsöverträdelse blir tillämpliga. Vilket innebär en förenkling i förhållande till den nu gällande ordningen.

Rikspolisstyrelsen anser att samma hastighetsgräns som för bil bestäms för motorredskap klass I och trafiktraktorer vid färd med släp, vilket innebär en ändring av 66 § andra stycket VTK. När det gäller förarkompetensen anser RPS att det bör krävas C-behörighet för att föra motorredskap klass I med högre hastighet än 50 km/tim. Detta kan främst bli aktuellt när mobilkranar ges dispens att framföras med högre hastighet än 50 km/tim.

Kammarrätten i Sundsvall ifrågasätter förslaget om ett slopande av den konstruktiva hastighetsbegränsningen för jordbrukstraktorer. Kammarrätten befarar att trafiksäkerheten kan äventyras om 16-åringar får tillåtelse att framföra jordbrukstraktorer som inte har någon konstruktiv hastighetsbegränsning.

Vägverket är tveksamt till att alla motorredskap klass I skall få framföras i 50 km/tim. Det bör enligt verkets mening också finnas en legal hastighetsgräns på 30 km/tim för motorredskap klass I.

Vägverket anser vidare att 66 § VTK ändras så att den också omfattar motorredskap när dessa drar släp. Vad sedan angår förarbehörigheten anser vägverket att det bör ställas krav på C-behörighet för att framföra tunga motorredskap och tunga trafiktraktorer på väg, samt CE-behörighet när dessa fordon framförs i kombination med släpvagn.

TSV anser att såväl bilar som motorredskap klass I som drar släp bör kunna framföras med släp i 50 km/tim. Samma krav på effektiva bromsar bör därvid ställas på släp antingen om det dras av ett motorredskap eller av en bil. TSV anser vidare att både lätt och tung terrängvagn bör få framföras på väg med en hastighet av 30 km/tim. Fyra av ledamöterna i TSV:s styrelse anser att A-traktorer med en tjänstevikt över 2000 kg endast skall få framföras i 30 km/tim.

Beträffande förarkompetensen anser TSV att större kombinationer A-traktorer och släp endast bör framföras av personer med C-behörighet. TSV ifrågasätter förslaget om att 15-åringar inte längre skall få ta traktorkort om det föreligger särskilda skäl. En sådan ordning kommer att leda till en strid ström av ansökningar om undantag hos länsstyrelserna.

Lantbruksstyrelsen anser att de motorredskap som används i jordbruket skall ha en legal hastighetsgräns på 30 km/tim. Lantbruksstyrelsen anser även att jordbruket skall kunna använda sig av A-traktorer med en legal hastighetsgräns på 30 km/tim. När det gäller förarbehörigheten anser lantbruksstyrelsen att åldern inte skall höjas för att få tillstånd att ta traktorkort. Det behövs nämligen traktorkort för utbildningen på lantbruks- och skogsgymnasier.

Skogsstyrelsen anser att problem kan uppstå vid undervisningen på skogsskolor om förarbehörigheten höjs för motorredskap som används i skogsbruket.

Domänverket anser att alla motorredskap klass II som används inom skogsbruket skall ha en legal hastighetsgräns på 30 km/tim. Maskinerna bygger ofta på samma typ av chassi.

Samma körkortskrav bör gälla för skotare som för motorredskap klass II. Vidare bör det inte ställas krav på att traktorkort behöver medföras vid färd i terrängen med skotare. Körkort för skotare bör endast krävas när dessa fordon framförs på väg.

Statens maskinprovningar anser att det införs två klasser av jordbruks-traktorer. En klass som har en konstruktiv hastighetsgräns på 30 km/tim för vilken behörighetskraven skall vara traktorkort och en klass med en konstruktiv hastighetsgräns över 30 km/tim där förarkompetensen skall vara B-behörighet. Anledningen till detta är att ungdomar med enbart traktorkort inte skall frestas att köra för fort med jordbruksmaskiner.

RSV anser att den legala hastighetsgränsen för dumprar bestäms på så sätt att de dumprar som nu är lastbilsregistrerade hänförs till gruppen motorredskap klass I.

EMSA och SMF anser att tunga terrängvagnar skall få framföras i 50 km/tim. *LRF* anser att möjligheten bör finnas kvar för ungdomar som är 15 år att få traktorkort.

Svenska Åkeriförbundet anser att B och E-behörighet bör gälla för att framföra traktorer med släp som har en last som överstiger 15 ton.

2.5 Skatt och överlastavgifter

Endast ett fåtal av remissinstanserna har yttrat sig i fråga om förslagen i promemorian som rör skatt och överlastavgifter.

Vägverket anser att skattereglerna för en fordonstyp som mobilkranar utformas på ett sätt som motsvarar fordonets vägkostnadsansvar och övriga kostnader i enlighet med vad som redovisats i betänkandet (DsK 1987:11) Den tunga trafikens kostnader.

Vidare anser vägverket att lagen om överlastavgift även bör omfatta andra fordon än de som är lastbärande. Enligt verket har det inträffat att tunga motorredskap som framsförts på ett otillåtet sätt bl. a. förstört broar.

Lantbruksstyrelsen anser att det föreslagna skattebeloppet 1 000 kr. är för högt för motorredskap klass I som används inom jordbruket. Dessa fordon bör inte belastas med högre skatt än den som tas ut för jordbruks-traktorer. Beträffande överlastavgiften pekar lantbruksstyrelsen på att de släpvagnar som normalt används i lantbruket inte är typbesiktigade, och har ingen fastställd skattevikt. Tillverkaren uppger istället schablonmäs-sigt släpfordonets lastförmåga och denna bestäms ofta av den däcksutrust-ning som väljs. Ett däckes bärförmåga bestäms bl. a. av hastighet och däcktryck. Det torde därför bli svårt att bestämma en överlast baserad på konstruktionen hos släpvagnar som inte är typbesiktigade. En lag om överlastavgift för släpvagn som dras av traktor eller tung terrängvagn bör enligt lantbruksstyrelsen utformas så att den endast blir aktuell om vägens bärighet har överskridits.

EMSA avstyrker en utvidgning av beskattningen av motorredskap samt att dessa fordon omfattas av lagen (1972:435) om överlastavgift.

LON anser att det kommer att råda oklarhet bl. a. om vilken anmäl-ningsskyldighet som kommer att föreligga vid ett ändrat användningssätt av bl. a. traktordumprar. Enligt *LON* bör 57§ BRK ändras så att en

anmälningsskyldighet föreligger när en tung terrängvagn skall användas på ett nytt sätt som innebär att beskattningen ändras.

Prop. 1988/89: 48
Bilaga 3

Riksskatteverket anser att de förelagda reglerna om beskattning är komplicerade och att enhetsbeloppet 1 000 kr. bör gälla för såväl klass I som klass II. Dock bör motorredskap med en tjänstevikt på högst 2 000 kg beskattas som jordbrukstraktorer.

När det sedan gäller beskattningen av terrängvagnar anser RSV att särskilda skatteskalor bör införas så att beskattningen inte skall bli orimligt hög. Riksskatteverket pekar vidare på att terminaltruckar enligt förslaget inte längre kommer att räknas som traktorer. Detta innebär enligt verket att dessa fordon i fortsättningen blir kilometerskattepliktiga.

När det sedan gäller A-traktorer och Epa-traktorer anser riksskatteverket att samma skatteregler skall gälla för dessa grupper.

När det gäller lagen (1972:435) om överlastavgift tillstyrker RSV i princip förslaget i promemorian. RSV pekar dock på att det kan vara svårt att fastställa överlastavgiften för släpfordon för vilka uppgifter saknas i bilregistret som t. ex. oregistrerade släpvagnar.

Mobilkranföreningen anser att det inte skall vara skatteplikt på mobilkranar. Det finns vidare enligt föreningen ingen realistisk möjlighet att låta lagen om överlastavgift omfatta mobilkranar.

EMSA anser att det inte skall vara skatt på motorredskap.

LRF anser att en traktor som är en ombyggd bil och som används i jordbruket skall hänföras till klass II om den väger under 15 ton och inte framförs med högre hastighet än 30 km/tim. Överlastavgift skall enligt LRF endast utgå om axel- eller boggitryck är högre än det som är tillåtet för vägen.

2.6 Tillåtande av motorredskap klass I och trafiktraktorer på motorväg

Vägverket anser att det är viktigt att tillåta färd på motorväg med de större och tyngsta fordonen, som kan framföras med en hastighet över 40 km/tim. Detta bör ske på ett generellt sätt och inte med dispens varje gång.

Mobilkranföreningen understryker också vikten av att motorredskap klass I får framföras på motorvägar och att detta tillåts generellt.

1. Förslag till Lag om ändring i körkortslagen (1977:477)

Härigenom föreskrivs att 1, 2, 4 och 30 §§ körkortslagen (1977:477) skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 §

Denna lag gäller behörigheten att föra motorfordon, terrängmotorfordon, traktor och motorredskap.

Behörigheten att föra motorfordon eller terrängmotorfordon anges på följande sätt i körkort.

Behörigheten att föra motorfordon, terrängmotorfordon, trafiktraktor eller motorredskap klass I anges på följande sätt i körkort.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

Bok-Behörighet stav

Bok-Behörighet stav

A motorcykel

A motorcykel

B personbil, lätt lastbil och ett till sådan bil kopplat lätt släpfordon, terrängvagn

B personbil, lätt lastbil och ett till sådan bil kopplat lätt släpfordon, terrängvagn, trafiktraktor och motorredskap klass I

C tung lastbil och ett till sådan bil kopplat lätt släpfordon

D buss

E släpfordon, oavsett antal och vikt

Behörighet att i yrkesmässig trafik för personbefordran föra personbil, lätt lastbil eller terrängvagn utmärkes i körkort med beteckningen TAXI.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

2 §

Bil, terrängvagn eller motorcykel får föras endast av den som har körkort för fordonet. Ett körkort med behörigheten A gäller för tung motorcykel först när körkortshavaren har fyllt 18 år. Har släpfordon kopplats till en bil skall föraren ha körkortsbehörighet även för detta.

Bil, terrängvagn, trafiktraktor, motorredskap klass I eller motorcykel får föras endast av den som har körkort för fordonet. Ett körkort med behörigheten A gäller för tung motorcykel först när körkortshavaren har fyllt 18 år. Har släpfordon kopplats till en bil skall föraren ha körkortsbehörighet även för detta.

Utan hinder av första stycket får

1. lastbil, släpfordon eller buss föras

a) utan last eller passagerare inom garageområde, verkstadsområde eller bensinstationsområde eller eljest kortare sträcka av den som har körkort med behörigheten B,

b) med last eller passagerare i fall som avses under a), om färden äger rum i samband med bärgning, reparation eller liknande åtgärd beträffande

fordonet samt föraren av detta har körkort med behörigheten B och har fyllt 19 år,

2. motorcykel, lastbil, släpfordon eller buss föras i tjänsteutövning av polisman, som har körkort med behörigheten B.

Den vars körkort har återkallats får inom garageområde, verkstadsområde eller liknande utan last eller passagerare föra fordon av det slag som det återkallade körkortet berättigade honom att föra, om medgivande därtill har lämnats. Sådant medgivande får avse en tid av högst tre år.

4 §

Traktor som är försedd med gummi-hjul eller motorredskap får föras på väg endast av den som har körkort eller traktorkort.

Utan hinder av första stycket får *traktor* eller *motorredskap* föras tillfälligt utan körkort eller traktorkort kortare sträcka på väg vid färd till eller från arbetsplats eller mellan en gårds ägor eller för liknande ändamål.

Jordbrukstraktor eller *motorredskap klass II* får föras på väg endast av den som har körkort eller traktorkort.

Utan hinder av första stycket får *jordbrukstraktor* eller *motorredskap klass II* föras tillfälligt utan körkort eller traktorkort kortare sträcka på väg vid färd till eller från arbetsplats eller mellan en gårds ägor eller för liknande ändamål.

30 §

Sökanden får godkännas efter förarprov endast om han i de avseenden som anges i 14 § *första stycket 1 och 2* uppfyller de krav som bör ställas från trafiksäkerhetssynpunkt.

Sökanden får godkännas efter förarprov endast om han i de avseenden som anges i 14 § uppfyller de krav som bör ställas från trafiksäkerhetssynpunkt.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1991.

Traktorkort, som före ikraftträdandet har utfärdats i enlighet med äldre föreskrifter, är fortfarande giltiga.

2. Förslag till Lag om ändring i vägtrafikskattelagen (1988: 327)

Prop. 1988/89: 48
Bilaga 4

Härigenom föreskrivs i fråga om vägtrafikskattelagen (1988: 327) dels att det i lagen skall införas en ny paragraf, 25 a §, av följande lydelse, dels att 5, 6, 9, 21, 22, 24 och 25 §§ samt bilaga I skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

5 §

Med skattevikt avses den vikt efter vilken vägtrafikskatt beräknas. Skattevikten utgör för

personbil, motorcykel, traktor eller motorredskap	tjänstevikten
buss, lastbil eller annan släpvagn än påhängsvagn	totalvikten, dock högst den bruttovikt med vilken fordonet får föras på väg som är upplåten för högst 10 tons axeltryck eller 16 tons boggitryck
påhängsvagn	den del av fordonets totalvikt som vilar på dess fasta axel eller fasta axlar, dock högst den bruttovikt med vilken fordonet får föras på väg som är upplåten för högst 10 tons axeltryck eller 16 tons boggitryck

Kan en buss, lastbil, eller släpvagn förses med två eller flera olika karosserier, beräknas skattevikten efter det karosseri som ger högst totalvikt för fordonet. I fråga om lastbil som kan förses med anordning för påhängsvagn beräknas dock skattevikten efter fordonets totalvikt med sådan anordning.

Föreslagen lydelse

5 §

Med skattevikt avses den vikt efter vilken vägtrafikskatt beräknas. Skattevikten utgör för

personbil, motorcykel, traktor eller motorredskap	tjänstevikten
buss, lastbil, <i>tung terrängvagn, terrängsläp</i> eller annan släpvagn än påhängsvagn	totalvikten, dock högst den bruttovikt med vilken fordonet får föras på väg som är upplåten för högst 10 tons axeltryck eller 16 tons boggitryck
påhängsvagn	den del av fordonets totalvikt som vilar på dess fasta axel eller fasta axlar, dock högst den bruttovikt med vilken fordonet får föras på väg som är upplåten för högst 10 tons axeltryck eller 16 tons boggitryck

Kan en buss, lastbil, *tung terrängvagn, terrängsläp* eller släpvagn föras med två eller flera olika karosserier, beräknas skattevikten efter det karosseri som ger högst totalvikt för fordonet. I fråga om lastbil som kan föras med anordning för påhängsvagn beräknas dock skattevikten efter fordons totalvikt med sådan anordning.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

6 §

Motorcyklar, personbilar, lastbilar, bussar, traktorer, motorredskap och släpvagnar är skattepliktiga, om de är eller bör vara upptagna i bilregistret och inte är avställda. Påhängsvagnar med en skattevikt över 3 000 kilogram är dock inte skattepliktiga, om de dras uteslutande av personbilar, lastbilar eller bussar som inte är bensin- eller gasdrivna.

Följande fordon är skattepliktiga, om de är eller bör vara upptagna i bilregistret och inte är avställda, nämligen

1. motorcyklar,
2. personbilar,
3. lastbilar,
4. bussar,
5. traktorer,
6. tunga terrängvagnar,
7. motorredskap,
8. släpvagnar,
9. terrängsläp som dras av en sådan tung terrängvagn som inte skall beskattas som en jordbrukstraktor.

9 §

Motorcyklar, personbilar, lastbilar eller bussar som enligt bilregistret har årsmodellsbeteckning 1950 eller äldre är inte skattepliktiga.

Påhängsvagnar med en skattevikt över 3 000 kilogram är inte skattepliktiga, om de dras uteslutande av personbilar, lastbilar eller bussar som inte är bensin- eller gasdrivna eller av sådana fordon som avses i 21 § andra stycket 2.

21 §

En traktor hänförs, om annat inte sägs i 22 §, till klass I om den

1. har en tjänstevikt över 2 000 kilogram och används för transport på väg som inte är enskild, eller
2. är en till traktor ombyggd bil.

En traktor hänförs, om annat inte sägs i 22 §, till klass I om den har en tjänstevikt över 2 000 kilogram och används för transport på väg som inte är enskild.

Som traktor klass I beskattas också

1. en bil som har byggts om till ett dragfordon som inte kan framföras med högre hastighet än 50 kilometer i timmen och endast med svårighet kan ändras så att den kan framföras med högre hastighet,

2. ett fordon som är särskilt konstruerat för att användas för på- och avlastning av påhängsvagnar inom hamn- och terminalområden eller andra liknande områden.

22 §

Traktorer som inte skall hänföras till klass I skall hänföras till klass II.

Till klass II hänförs också en traktor enligt 21 § 1 om den

1. uteslutande eller så gott som uteslutande används för transport av produkter från eller förnödenheter för lantbruk, skogsbruk, yrkesmässig växtodling eller yrkesmässigt fiske, under förutsättning, när det gäller skogsbruk, att lasten sammanlagt inte överstiger 15 ton, eller

2. används endast för transporter som är begränsade till

a. transport av endast traktorn med förare,

b. godsbefordran vid passage över väg,

c. befordran av gods som är lastat på traktorn,

d. befordran vid färd till eller från arbetsplats, försäljningsställe eller dylikt av redskap som skall drivas med traktorn eller av sådant gods som behövs för driften av traktorn eller redskapet eller som behövs för dess förare.

Till klass II hänförs också en traktor enligt 21 § första stycket om den

1. uteslutande eller så gott som uteslutande används för transport av produkter från eller förnödenheter för lantbruk, skogsbruk, yrkesmässig växtodling eller yrkesmässigt fiske, under förutsättning, när det gäller skogsbruk, att lasten sammanlagt inte överstiger 15 ton, eller

2. används endast för transporter som är begränsade till

a. transport av endast traktorn med förare,

b. godsbefordran vid passage över väg,

c. befordran av gods som är lastat på traktorn,

d. befordran vid färd till eller från arbetsplats, försäljningsställe eller dylikt av redskap som skall drivas med traktorn eller av sådant gods som behövs för driften av traktorn eller redskapet eller som behövs för dess förare.

24 §

Används en trafiktraktor för att dra påhängsvagnar som inte är registrerade här i landet, utgår fordonsskatt med två gånger det belopp som annars skulle ha utgått för traktorn.

Vad som sägs i första stycket gäller dock inte för sådana fordon som anges i 21 § andra stycket 2.

25 §

Ett skattepliktigt motorredskap beskattas som en jordbrukstraktor, om det har en tjänstevikt som inte överstiger 2 000 kilogram och inte är en till motorredskap ombyggd bil, och i annat fall som en trafiktraktor.

Ett motorredskap beskattas som en jordbrukstraktor, om det har en tjänstevikt som inte överstiger 2 000 kilogram.

Om en bil har byggts om till motorredskap, beskattas den dock som trafiktraktor. Detsamma gäller för sådana motorredskap som används för transport av gods på andra vägar än enskilda, om transportererna inte är begränsade till sådana som anges i 22 § andra stycket.

Andra skattepliktiga motorredskap än de som avses i första och andra styckena beskattas på sätt som framgår av bilaga 1, E 4.

25 a §

En tung terrängvagn beskattas som en jordbrukstraktor om den inte används för transport av gods på andra vägar än enskilda. Dessamma gäller om en tung terrängvagn endast används på sätt som anges i 22 § andra stycket.

I andra fall beskattas en tung terrängvagn på sätt som framgår av bilaga 1, E 5.

Bilaga 1 till vägtrafikskattelagen (1988: 327)*Nuvarande lydelse***Fordonsskatt**

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor		
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundra- tal kilogram över den lägsta vikten i klassen	
A Motorcyklar				
1 Tvåhjulig motorcykel utan sidvagn	0— 75 76—	100 125	0 0	
2 Annan motorcykel	0—	200	0	
B Personbilar				
	0— 900 901—	355 445	0 90	
C Bussar				
1 Buss som är inrättad för drift endast med bensin eller gasol	0— 1 600 1 601— 3 000 3 001—	355 391 895	0 36 0	
2 Annan buss	0— 1 600 1 601— 3 000 3 001— 7 000 7 001—10 000 10 001—30 000 30 001—	355 391 895 1 455 2 505 14 705	0 36 14 35 61 0	
D Lastbilar				
1 Lastbil som är inrättad för drift endast med bensin eller gasol	0— 1 600 1 601— 3 000 3 001—	355 391 895	0 36 0	

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor	
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundra- tal kilogram över den lägsta vikten i klassen
2 Annan lastbil			
2.1 med anordning för påhångs- vagn			
med två hjul- axlar	0— 1 600	540	0
	1 601— 3 000	565	25
	3 001—10 000	915	85
	10 001—14 000	6 865	193
	14 001—	14 585	339
med tre eller flera hjul- axlar	0— 1 600	540	0
	1 601— 3 000	565	25
	3 001—11 000	915	95
	11 001—15 000	8 515	115
	15 001—18 000	13 115	135
	18 001—23 000	17 165	246
	23 001—27 000	29 465	210
	27 001—	37 865	0
2.2 utan anordning för påhångs- vagn			
med två hjul- axlar	0— 1 600	355	0
	1 601— 3 000	391	36
	3 001— 6 000	895	27
	6 001—10 000	1 705	38
	10 001—14 000	3 225	111
	14 001—17 000	7 665	199
	17 001—	13 635	260
med tre eller flera hjul- axlar	0— 1 600	355	0
	1 601— 3 000	391	36
	3 001—11 000	895	21
	11 001—15 000	2 575	88
	15 001—18 000	6 095	155
	18 001—27 000	10 745	194
	27 001—	28 205	0
E Traktorer			
1 Traktor klass I (trafiktraktor) som inrättats för drift med annat drivmedel än dieselloja	0— 1 300	370	0
	1 301— 3 000	425	55
	3 001— 7 000	1 360	95
	7 001—	5 160	168
2 Traktor klass I (trafiktraktor) som inrättats för drift med dieselloja	0— 1 300	680	0
	1 301— 3 000	790	110
	3 001— 7 000	2 660	180
	7 001—	9 860	320
3 Traktor klass II (jordbrukstraktor)	0— 2 500	150	0
	2 501—	225	0
F Släpvagnar			
1 Släpvagnar med skattevikt högst 3 000 kilogram	0— 1 000	150	0
	1 001— 3 000	170	21

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor	
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundra- tal kilogram över den lägsta vikten i klassen
2 Släpvagnar med skattevikt över 3 000 kilogram, som dras av en bensin- eller gasoldriven bil ¹ med en hjulaxel	3 001 –	580	11
med två hjul- axlar	3 001 – 13 000 13 001 –	580 1 480	9 0
med tre eller flera hjul- axlar	3 001 – 13 000 13 001 –	580 1 180	6 0
3 Kilometerskatte- pliktiga släpvagnar och andra släpvagnar med skattevikt över 3 000 kilogram, som dras av en bil som inte är bensin- eller gasoldriven, om det är fråga om			
3.1 styraxel för påhängsvagn med en hjul- axel	3 001 – 5 000 5 001 – 8 000 8 001 –	630 2 730 6 750	105 134 248
med två eller flera hjul- axlar	3 001 – 8 000 8 001 – 11 000 11 001 – 14 000 14 001 –	610 3 360 6 210 10 500	55 95 143 200
3.2 andra släp- vagnar med en hjul- axel	3 001 – 8 000 8 001 –	320 2 670	47 80
med två hjul- axlar	3 001 – 8 000 8 001 – 11 000 11 001 – 14 000 14 001 – 17 000 17 001 –	310 1 810 3 250 5 410 8 260	30 48 72 95 105
med tre eller flera hjul- axlar	3 001 – 11 000 11 001 – 17 000 17 001 – 25 000 25 001 – 32 000 32 001 –	300 1 820 4 040 9 000 14 670	19 37 62 81 0

¹ Dras annan släpvagn än påhängsvagn även av en kilometerskattepliktig bil, eller av en annan bil som inte är bensin- eller gasoldriven, tas skatt ut enligt 3. Dras släpvagn även av en trafiktraktor eller ett registrerat motorredskap tas skatt ut enligt 4.

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor	
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundra- tal kilogram över den lägsta vikten i klassen
4 Släpvagnar med skattevikt över 3 000 kilogram, som dras av en trafiktraktor eller av ett motor- redskap som be- skattas som en trafiktraktor med en hjulaxel	3 001 – 8 000 8 001 –	550 2 800	45 120
med två hjul- axlar	3 001 – 8 000 8 001 – 11 000 11 001 – 17 000 17 001 –	550 1 550 3 050 13 250	20 50 170 250
med tre eller flera hjul- axlar	3 001 – 11 000 11 001 – 14 000 14 001 – 20 000 20 001 – 25 000 25 001 – 30 000 30 001 – 35 000 35 001 –	550 2 150 3 350 7 850 13 100 19 100 21 350	20 45 75 105 120 45 0

Föreslagen lydelse

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor	
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundra- tal kilogram över den lägsta vikten i klassen
A Motorcyklar			
1 Tvåhjulig motorcykel utan sidvagn	0 – 75 76 –	100 125	0 0
2 Annan motorcykel	0 –	200	0
B Personbilar	0 – 900 901 –	355 445	0 90
C Bussar			
1 Buss som är inrättad för drift endast med bensin eller gasol	0 – 1 600 1 601 – 3 000 3 001 –	355 391 895	0 36 0
2 Annan buss	0 – 1 600 1 601 – 3 000 3 001 – 7 000 7 001 – 10 000 10 001 – 30 000 30 001 –	355 391 895 1 455 2 505 14 705	0 36 14 35 61 0

² Dras annan släpvagn än påhängsvagn även av kilometerskattepliktig bil, eller av en annan bil som inte är bensin- eller gasoldriven, tas skatt ut enligt 3.

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor	
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundra- tal kilogram över den lägsta vikten i klassen
D Lastbilar			
1 Lastbil som är	0— 1 600	355	0
inrättad för	1 601— 3 000	391	36
drift endast	3 001—	895	0
med bensin eller gasol			
2 Annan lastbil			
2.1 med anordning för påhångs- vagn			
med två hjul- axlar	0— 1 600	540	0
	1 601— 3 000	565	25
	3 001—10 000	915	85
	10 001—14 000	6 865	193
	14 001—	14 585	339
med tre eller flera hjul- axlar	0— 1 600	540	0
	1 601— 3 000	565	25
	3 001—11 000	915	95
	11 001—15 000	8 515	115
	15 001—18 000	13 115	135
	18 001—23 000	17 165	246
	23 001—27 000	29 465	210
	27 001—	37 865	0
2.2 utan anordning för påhångs- vagn			
med två hjul- axlar	0— 1 600	355	0
	1 601— 3 000	391	36
	3 001— 6 000	895	27
	6 001—10 000	1 705	38
	10 001—14 000	3 225	111
	14 001—17 000	7 665	199
	17 001—	13 635	260
med tre eller flera hjul- axlar	0— 1 600	355	0
	1 601— 3 000	391	36
	3 001—11 000	895	21
	11 001—15 000	2 575	88
	15 001—18 000	6 095	155
	18 001—27 000	10 745	194
	27 001—	28 205	0
E Traktorer m. m.			
1 Traktor klass I (trafiktraktor)	0— 1 300	370	0
som inrättats	1 301— 3 000	425	55
för drift med	3 001— 7 000	1 360	95
annat drivmedel än diesellojla	7 001—	5 160	168
2 Traktor klass I (trafiktraktor)	0— 1 300	680	0
som inrättats	1 301— 3 000	790	110
för drift med	3 001— 7 000	2 660	180
diesellojla	7 001—	9 860	320
3 Traktor klass II (jordbrukstraktor)	0—	225	0

Fordonsslag	Skattevikt. kilogram	Skatt, kronor	
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundra- tal kilogram över den lägsta vikten i klassen
4 <i>Motorredskap, som inte beskattas enligt punkterna 1–3</i>	2 001 –	1 000	0
5 <i>Tung terrängvagn, som inte beskattas enligt punkt 3 med två hjulaxlar</i>	2 001 – 6 000	300	35
	6 001 – 14 000	1 700	70
	14 001 –	7 300	200
<i>med tre eller flera hjul- axlar</i>	2 001 – 6 000	300	30
	6 001 – 14 000	1 500	50
	14 001 – 18 000	5 500	130
	18 001 –	10 700	170
F Släpvagnar			
1 Släpvagnar med skattevikt högst 3 000 kilogram	0 – 1 000	150	0
	1 001 – 3 000	170	21
2 Släpvagnar med skattevikt över 3 000 kilogram, som dras av en bensin- eller gasoldriven bil ¹ med en hjulaxel	3 001 –	580	11
med två hjul- axlar	3 001 – 13 000	580	9
	13 001 –	1 480	0
med tre eller flera hjul- axlar	3 001 – 13 000	580	6
	13 001 –	1 180	0
3 Kilometerskatte- pliktiga släpvagnar och andra släpvagnar med skattevikt över 3 000 kilogram, som dras av en bil som inte är bensin- eller gasoldriven, om det är fråga om			
3.1 styraxel för påhängsvagn med en hjul- axel	3 001 – 5 000	630	105
	5 001 – 8 000	2 730	134
	8 001 –	6 750	248
med två eller flera hjul- axlar	3 001 – 8 000	610	55
	8 001 – 11 000	3 360	95
	11 001 – 14 000	6 210	143
	14 001 –	10 500	200

¹ Dras annan släpvagn än påhängsvagn även av en kilometerskattepliktig bil, eller av en annan bil som inte är bensin- eller gasoldriven, tas skatt ut enligt 3. Dras släpvagn även av en trafiktraktor eller ett registrerat motorredskap tas skatt ut enligt 4.

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor	
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundra- tal kilogram över den lägsta vikten i klassen
3.2 andra släp- vagnar			
med en hjul- axel	3 001 – 8 000	320	47
	8 001 –	2 670	80
med två hjul- axlar	3 001 – 8 000	310	30
	8 001 – 11 000	1 810	48
	11 001 – 14 000	3 250	72
	14 001 – 17 000	5 410	95
	17 001 –	8 260	105
med tre eller flera hjul- axlar	3 001 – 11 000	300	19
	11 001 – 17 000	1 820	37
	17 001 – 25 000	4 040	62
	25 001 – 32 000	9 000	81
	32 001 –	14 670	0
4 Släpvagnar med skattevikt över 3 000 kilogram, som dras av en trafiktraktor eller ett motor- redskap ² som be- skattas som en trafiktraktor, <i>samt terrängsläp som dras av en tung terrängvagn som beskattas enligt E 5</i>			
med en hjulaxel	3 001 – 8 000	550	45
	8 001 –	2 800	120
med två hjul- axlar	3 001 – 8 000	550	20
	8 001 – 11 000	1 550	50
	11 001 – 17 000	3 050	170
	17 001 –	13 250	250
med tre eller flera hjul- axlar	3 001 – 11 000	550	20
	11 001 – 14 000	2 150	45
	14 001 – 20 000	3 350	75
	20 001 – 25 000	7 850	105
	25 001 – 30 000	13 100	120
	30 001 – 35 000	19 100	45
	35 001 –	21 350	0

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1991.

² Dras annan släpvagn än påhängsvagn även av kilometerskattepliktig bil, eller av en annan bil som inte är bensin- eller gasol driven, tas skatt ut enligt 3.

3. Förslag till Lag om ändring i trafikskadelagen (1975: 1410)

Prop. 1988/89: 48
Bilaga 4

Härigenom föreskrivs att 1 och 34 §§ trafikskadelagen (1975: 1410) skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 §

Denna lag gäller trafikförsäkring för motordrivt fordon och ersättning från trafikförsäkring för skada i följd av trafik med motordrivt fordon (trafikskadeersättning). Lagen tillämpas dock ej på

1. motordrivt fordon som är avsett att föras av gående,

2. motordrivt fordon när det användes för tävling, träning, övningskörning, uppvisning eller liknande ändamål inom inhägnat tävlingsområde,

3. motorredskap som varken är eller bör vara registrerat i bilregistret.

Denna lag gäller trafikförsäkring för motordrivt fordon och ersättning från trafikförsäkring för skada i följd av trafik med motordrivt fordon (trafikskadeersättning). Lagen tillämpas dock ej på

1. motordrivt fordon som är avsett att föras av gående,

2. motordrivt fordon när det användes för tävling, träning, övningskörning, uppvisning eller liknande ändamål inom inhägnat tävlingsområde,

3. motorredskap *med en tjänstevikt av högst 2 000 kg som är inrättat huvudsakligen som arbetsredskap och som varken är eller bör vara registrerat i bilregistret.*

Har till motordrivt fordon som omfattas av lagen kopplats fordon av annat slag, tillämpas lagens bestämmelser om skada i följd av trafik med motordrivt fordon på fordonskombinationen i dess helhet.

34 §

Förare av moped skall under färd här i landet medföra bevis om att *mopeden är trafikförsäkrad* och på anmodan visa upp *detta* för bilinspektör eller polisman.

Förare av moped *och förare av motorredskap som, utan att vara registrerat i bilregistret, omfattas av denna lag* skall under färd här i landet medföra bevis om att *fordonet är trafikförsäkrat* och på anmodan visa upp *beviset* för bilinspektör eller polisman.

Den som bryter mot första stycket döms till böter, högst ettusen kronor. Han är dock fri från ansvar, om han senast tredje vardagen efter förseelsen styrker hos polismyndighet att han hade bevis om trafikförsäkring vid tiden för förseelsen samt omständigheterna ger vid handen att förseelsen har berott på tillfälligt förbiseende.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1991.

Utdrag ur protokoll vid sammanträde 1989—02—28.

Närvarande: f.d. regeringsrådet Bengt Wieslander, regeringsrådet Ulla Wadell, justitierådet Staffan Magnusson.

Enligt protokoll vid regeringssammanträde den 19 januari 1989 har regeringen på hemställan av statsrådet Sven Hulterström beslutat inhämta lagrådets yttrande över förslag till lag om ändring i körkortslagen (1977:477), m. m.

Förslagen har inför lagrådet föredragits av hovrättsassessorn Magnus Barnekow.

Förslagen föranleder följande yttrande av *lagrådet*:

Förslaget till lag om ändring i vägtrafikskattelagen

I 21 § vägtrafikskattelagen finns bestämmelser om vilka traktorer som hänförs till klass I (trafiktraktorer). Begreppet traktor i sin tur definieras i fordonskungörelsen och bilregisterkungörelsen, till vilka det hänvisas i 1 § andra stycket vägtrafikskattelagen.

I lagrådsremissen föreslås att den nuvarande punkten 2 i 21 § vägtrafikskattelagen ersätts med ett nytt andra stycke, där det sägs att till traktor klass I hänförs, utöver traktorer som omtalas i första stycket, sådana ombyggda fordon som enligt särskilda föreskrifter skall registreras som trafiktraktorer. Enligt vad som har upplysts vid lagrådsföredragningen är avsikten att de angivna särskilda föreskrifterna skall tas in i en speciell förordning motsvarande författningsförslag 6 i promemorian Ds K 1987: 15.

Att på det nu diskuterade sättet fylla ut vägtrafikskattelagen med ytterligare regeringsföreskrifter, utöver de uttryckligen omnämnda bestämmelserna i fordonskungörelsen och bilregisterkungörelsen, inger enligt lagrådets uppfattning betänkligheter. En bättre ordning är att låta de fordon som det är fråga om definieras genom en särskild regel i vägtrafikskattelagen. Regeln passar emellertid mindre väl i 21 § utan bör i stället tas in i 25 §, som såväl i sin gällande lydelse som enligt remissförslaget bl. a. handlar om hur vissa ombyggda fordon skall beskattas.

Även i 24 § andra stycket i det remitterade förslaget finns en hänvisning till särskilda föreskrifter. Det är där fråga om fordon som är särskilt konstruerade för att användas för på- och avlastning av påhängsvagnar inom hamn- och terminalområden eller andra liknande områden. Avsikten är att dessa fordon i olika sammanhang skall behandlas som trafiktraktorer och inte som lastbilar.

Också beträffande de nu nämnda fordonen anser lagrådet att den definition som behövs bör tas in i vägtrafikskattelagen. Definitionen kan lämpligen bilda ett andra stycke i 21 §.

Lagrådet föreslår att 21 § andra stycket får följande lydelse:

”Som traktor klass I anses också sådana fordon som är särskilt konstruerade för att användas för på- och avlastning av påhängsvagnar inom hamn- och terminalområden eller andra liknande områden.”

Som följd härav bör 24 § andra stycket lyda:

Prop. 1988/89: 48

”Vad som sägs i första stycket gäller dock inte för sådana fordon som anges i 21 § andra stycket”.

Bilaga 5

Lagrådet föreslår vidare att 25 § förses med ett nytt sista stycke av följande lydelse:

”En lastbil som har byggts om till ett dragfordon som inte kan framföras med högre hastighet än 50 kilometer i timmen och endast med svårighet kan ändras så att det kan framföras med högre hastighet skall beskattas som trafiktraktor.”

Övriga lagförslag

Lagrådet lämnar förslagen utan erinran.

Lagrådet vill avslutningsvis framhålla det angelägna i att de centrala författningarna på vägtrafikområdet blir föremål för en samlad lagteknisk översyn. Det är bl. a. önskvärt att alla definitioner av olika fordonslag så långt möjligt samlas i en och samma författning och att man alltså frångår det nuvarande systemet med parallella och delvis ofullständiga definitioner i ett flertal olika författningar.

Vid en översyn får särskilt övervägas om den författning där definitionerna av fordonsslagen tas in bör ha lags karaktär.

Proposition	1
Propositionens huvudsakliga innehåll	1
Lagförslag	2
1. Lag om ändring i körkortslagen (1977:477)	2
2. Lag om ändring i vägtrafikskattelagen (1988:327)	4
3. Lag om ändring i trafikskadelagen (1975:1410)	14
Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 16 mars 1989 ..	15
1 Inledning	15
1.1 Bakgrund	15
1.2 Allmänt om den nu gällande ordningen	17
1.2.1 Förarkompetens	17
1.2.2 Överlastavgift	17
1.2.3 Skatteplikt	17
1.2.4 Trafikansvar m. m.	18
2 Föredraganden	18
2.1 Allmän bakgrund	18
2.1.1 Ny gruppindelning	20
2.1.2 Registreringsskyldighet	23
2.2 Körkortslagen	24
2.3 Lagen om överlastavgift	25
2.4 Vägtrafikskattelagen	26
2.5 Trafikskadelagen	29
2.6 Ikraftträdande	31
3 Upprättade lagförslag	31
4 Hemställan	32
5 Beslut	32

Bilagor

1 Sammanfattning av PM	33
2 Författningsförslag i PM	35
3 Sammanställning över remissyttrandena	41
4 Lagrådsremissens lagförslag	47
5 Lagrådets yttrande	60