

Motorredskap



1974 · 26

NOS





Statens offentliga utredningar
1974:26
Kommunikationsdepartementet

Motorredskap

Betänkande avgivet av
motorredskapsutredningen
Stockholm 1974

ISBN 91-38-01862-4

Till Statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet

Med stöd av Kungl. Maj:ts bemyndigande den 3 mars 1967 uppdrog chefen för kommunikationsdepartementet samma dag åt dåvarande kanslichefen i statens biltrafiknämnd C. Åke Odén att såsom sakkunnig se över reglerna om motorredskap och utreda vissa närliggande frågor. Sedan Odén den 1 mars 1970 på egen begäran entledigats från uppdraget förordnade departementschefen samma dag dåvarande vägdirektören Holger Ahreson att vara sakkunnig och Odén att vara expert i utredningen.

Såsom experter i utredningen förordnades den 2 maj 1967 numera överingenjören Bo Bäckström, överingenjören Gustav Ekberg, dåvarande förhandlingsombudsmannen numera statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet Bengt Norling, hovrättsassessorn Erland Strömbäck samt numera överstelöjtnanten Bo Thalén. På därom gjord framställning entledigades Norling fr. o. m. den 1 juli 1969 såsom expert och ersattes den 10 oktober 1969 med förhandlingsombudsmannen Bo Adolfsson.

Till sekreterare åt utredningen förordnades den 2 maj 1967 numera administrative chefen Bo Holmquist.

Utredningen har antagit namnet motorredskapsutredningen.

Genom Kungl. Maj:ts beslut den 26 april 1968 utvidgades utredningens uppdrag till att jämväl avse en översyn av de s. k. översnöfordonens rättsliga ställning. Utredningen ansåg lämpligt att bryta ut och särbehandla denna del av uppdraget. Ett särskilt betänkande, *Snöskotern – fordonet och föraren* (SOU 1970:9), överlämnades således till departementschefen i mars 1970.

Utredningsarbetet har därefter fortsatt i enlighet med det ursprungliga uppdraget avseende översyn av reglerna om motorredskap m. m.

Genom beslut den 29 maj och 23 juni 1969 bemyndigades utredningen att låta utföra statistisk undersökning av olycksfrekvens m. m. hos motorredskapsförare. Utredningen har vidare låtit utföra en undersökning av olyckor med traktorer och motorredskap avseende åren 1966–1969 som en komplettering till förstnämnda statistiska undersökning. Härjämte har visst ytterligare material inhämtats från bl. a. riksförsäkringsverket och vissa branschorganisationer.

Till utredningen har av Kungl. Maj:t överlämnats bl. a. skrivelse den 14 november 1967 från Södra Sveriges Grävmaskinförbund om årlig besikt-

ning av grävmaskiner, den 2 juni 1970 från Kiruna Mining Transportation Co AB om visst bromssystem m. m. och den 21 september 1973 från statens trafiksäkerhetsverk med viss utredning rörande s. k. skogsmaskiner m. m. Utredningen har vidare från myndigheter, organisationer och enskilda mottagit framställningar och synpunkter avseende spörsmål inom utredningens arbetsområden.

Utredningen har med anledning av remisser avgett yttranden bl. a. den 26 september 1968 över betänkandet Bilregistrering (SOU 1968:23), den 20 december 1968 över betänkandet Traktorbeskattning (SOU 1968:50), den 31 januari 1969 över betänkandet Statligt förarskydd (SOU 1968:52) och den 10 september 1970 över betänkandet Körkort och körkortsregistrering (SOU 1970:26). Härjämte har utredningen anmodats avge utlåtanden i ett flertal klassificerings- och dispensärenden, över författningsförslag inom den nya vägtrafiklagstiftningens område samt över vissa skrivelser från statliga verk och myndigheter m. fl. ärenden.

Studieresor har vid några tillfällen företagits inom landet. Dessutom har utredningen hållit flera samråd och överläggningar med bl. a. företrädare för tillverkare, importörer och brukare av olika motorredskapsgrupper samt med representanter för arbetsgivar- och arbetstagsidorna inom ifrågavarande branscher.

Utredningen sammanställde under hösten 1972 sina principiella förslag i en PM, som sedermera remitterades till ett sjuttioal därav berörda myndigheter, organisationer och institutioner med hemställan om vederbörandes synpunkter. Härjämte anmälde ett stort antal intressenter under hand önskemål om att få tal del av principförslagen och att få tillfälle till yttrande. Sedan samrådstiden — som på särskild framställning förlängdes ett antal månader — gått ut gjorde utredningen en sammanställning av samrådsyttrandena över 1972 års principförslag, vilken sammanställning förelåg färdig i augusti 1973.

Det sålunda insamlade och bearbetade materialet har övervägts gentemot utredningens principiella förslag, varjämte i några fall ytterligare samråd förevarit med vissa myndigheter, främst arbetarskyddsstyrelsen och statens trafiksäkerhetsverk.

Utredningen får härigenom överlämna betänkandet *Motorredskap*.

Utredningsarbetet är därmed slutfört.

Stockholm i mars 1974

Holger Ahreson

/Bo Holmquist

Innehåll

<i>Sammanfattning av utredningens förslag</i>	11
I <i>Författningsförslag</i>	14
1. Förslag till kungörelse om ändring i vägtrafikkungörelsen (1972:603)	14
2. Förslag till kungörelse om ändring i körkortskungörelsen (1972:592)	26
3. Förslag till kungörelse om ändring i fordonskungörelsen (1972:595)	46
4. Förslag till kungörelse om ändring i bilregisterkungörelsen (1972:599)	68
5. Förslag till kungörelse om ändring i terrängtrafikkungörelsen (1972:594)	81
6. Förslag till lag om ändring i lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott	92
7. Förslag till lag om ändring i lagen (1916:312) ang. ansvarighet för skada i följd av automobiltrafik	94
8. Förslag till lag om ändring i lagen (1929:77) om trafikförsäkring å motorfordon	98
9. Förslag till lag om ändring i lagen (1939:776) med vissa bestämmelser rörande trafikförsäkring å motorfordon, som nyttjas av staten, m. m.	104
II <i>Inledande redogörelse</i>	107
1 <i>Riktlinjer för utredningen</i>	107
1.1 Direktiven	107
1.2 Utredningsarbetets uppläggning	110
2 <i>Motorredskapsbestånd, olycksfallsrisker m. m.</i>	113
2.1 Motorredskapstyper och deras användning	113
2.2 Uppskattning av antalet motorredskap	121
2.2.1 Maskiner för anläggningsarbeten	121
2.2.2 Maskiner för lantbruk	122
2.2.3 Maskiner för skogsbruk	123
2.2.4 Mobilkranar	124
2.3 Motorredskapens förekomst på väg, m. m.	125

2.4	Vägslitage	126
2.5	Olycksfallsrisker m. m.	127
2.5.1	Undersökning av olycksfrekvensen för traktorer och motorredskap åren 1959–1962	127
2.5.2	Undersökning år 1963 av olyckor i vilka motorredskap varit delaktiga	129
2.5.3	Undersökning av vägtrafikolyckor i vilka traktorer och motorredskap varit delaktiga åren 1966 och 1967	130
2.5.4	Undersökning av olycksfrekvens hos förare av motorredskap (SCB)	130
2.5.5	Undersökning av yrkesskador i samband med arbete med motorredskap (RFV)	132
2.5.6	Olycksfallsutredning vid Sandvikens järnverk	133
2.5.7	Undersökning av olyckor med traktorer och motorredskap 1966–1969	133
2.5.8	Undersökning av olycksfall med gaffeltruckar	136
2.6	Vissa slutsatser	137
3	<i>Gällande bestämmelser för traktorer och motorredskap</i>	139
3.1	Vägtrafiklagstiftningen	139
3.1.1	Definitioner	139
3.1.2	Ändrad tillhörighet m. m.	140
3.1.3	Beskaffenhet och utrustning	142
3.1.4	Kontroll	144
3.1.5	Trafikregler	145
3.1.6	Förarkompetens	147
3.1.7	Bestämmelser om undantag från vägtrafiklagstiftningens tillämpning	147
3.2	Trafikbrottslagen	148
3.3	Förordningen ang. yrkesmässig trafik	149
3.4	Skatteförfattningar	150
3.5	Skadeståndslagstiftningen	150
3.5.1	Allmänna bestämmelser om skadestånd	150
3.5.2	Bilansvarighetslagen	151
3.5.3	Skadeståndets bestämmande	151
3.5.4	Bilansvarighetslagens definitioner	151
3.5.5	Innebörden av ansvaret enligt bilansvarighetslagen	152
3.5.6	Skada ”i följd av trafik”	153
3.5.7	Trafikförsäkringslagen	154
3.5.8	Trafikförsäkringslagens definitioner	155
3.5.9	Undantag från försäkringsplikten	155
3.5.10	Annan försäkring	156
	Bilansvarighetsförsäkring	156
	Vanlig ansvarsförsäkring	156
	Förarskydd	157

3.5.11	Motorredskapens ställning enligt BAL och TFL	158
	Jämförelse mellan definitionerna	158
	Specialreglerade fordon	159
	Gränsfall	159
3.5.12	Tidigare reformförslag	161
3.6	Danska bestämmelser	162
3.7	Finska bestämmelser	167
3.8	Norska bestämmelser	168
3.9	Vissa utomnordiska bestämmelser	171
3.9.1	Västtyskland	171
3.9.2	Storbritannien	172
3.9.3	Förenta staterna	175
3.9.4	Rekommendationer, utfärdade av ECE	176
3.10	Sammanfattning av de utländska vägtrafikbestämmelserna	177
3.11	Utländsk lagstiftning om trafikskadeansvar	177
4	<i>Synpunkter på erforderliga ändringar</i>	179
4.1	Från tillverkare och importörer	181
4.2	Från brukare och ägare	181
4.3	Från vissa organisationer m. fl. i övrigt	183
III	<i>Utredningens överväganden och förslag</i>	187
5	<i>Klassificering av motorredskapen</i>	187
5.1	Inledande synpunkter	187
5.2	Grunder för fordonsindelningen	188
5.3	Gränsdragning i vissa fall mot motorfordon och terrängmotorfordon	191
5.3.1	Traktordumpen och skotaren	191
5.3.2	Ombyggd lastbil med påhängsvagn	192
5.3.3	Epa-traktorn	193
5.4	Ny indelning och nya definitioner	194
5.5	Redskap för vilka reglering inte erfordras	195
6	<i>Registrering och besiktning</i>	197
6.1	Gällande ordning	197
6.2	Registrering av motorredskapen	198
6.3	Frågor som uppkommer vid en allmän registreringsplikt	199
6.4	Typ- eller registreringsbesiktning	200
6.5	Övergångsbestämmelser	202
7	<i>Tekniska krav från säkerhets- och miljösynpunkter</i>	203
7.1	Allmänna synpunkter på reformbehovet	203
7.2	Ökade krav på motorredskaps utrustning m. m.	203
7.2.1	Styrinrättning	204
7.2.2	Hjulupphängningar	205
7.2.3	Bromsar	205
7.2.4	Belysningsanordningar	206

7.2.5	Viss ytterligare utrustning	206
7.2.6	Sikten från förarplatsen	207
7.2.7	Motorbuller m. m.	207
7.3	Periodisk kontrollbesiktning av motorredskap	207
7.4	Samråd mellan TSV och andra myndigheter m. fl.	208
7.5	Övergångsbestämmelser	210
8	<i>Beskattnig</i>	212
9	<i>Förarkompetens och förarålder</i>	214
9.1	Gällande system samt motiv för ändringar	214
9.2	Tidigare utredningar m. m.	215
9.3	Indelningen i KKK	220
9.4	Krav på kompetens för förande av motorredskap	221
9.5	Kompetenskrav och förarålder	222
9.5.1	Körkort	222
9.5.2	Tilläggskompetens	224
9.5.3	Sammanfattning av kompetenskraven	224
9.6	Principerna för dokumentation av förarkompetensen	225
9.7	Fastställandet av kompetenskrav	225
9.8	Utbildning för erhållande av tilläggskompetens	226
9.9	Övergångsbestämmelser	226
10	<i>Särskild utmärkning på motorredskap</i>	229
10.1	Motorredskapen i dagens trafik	229
10.2	Utländska erfarenheter	229
10.3	Alternativ till LGF-skylden	233
10.4	Slutsatser beträffande LGF-skylden	234
10.5	Andra vägar att nå ökad trafiksäkerhet	234
11	<i>Skadeståndsansvar och försäkring</i>	235
11.1	Allmänna synpunkter	235
11.2	Bilansvarighetslagen och motorredskapen	237
11.3	Frågan om undantag beträffande vissa motorredskap	239
11.4	Trafikförsäkringsplikten	240
11.5	Synpunkter på reformens betydelse	242
12	<i>Ekonomiska konsekvenser</i>	243
12.1	Vinster	244
12.1.1	Ökad trafiksäkerhet och ökat arbetarskydd	244
12.1.2	Förbättrat ersättningskydd vid skador med motorredskap	245
12.1.3	Effektivare utnyttjande av fordonen	245
12.1.4	Rationellare tillverkning av maskiner	246
12.2	Ökade kostnader	246
12.2.1	Vägs slitage	246
12.2.2	Utbildning	247
12.2.3	Teknisk utrustning	248
12.2.4	Besiktningkostnader	249

12.2.5	Registreringskostnader	250
12.2.6	Utmärkning av långsamtgående fordon	250
12.2.7	Ökade kostnader för skador genom motorredskap	251
12.2.8	Statsverkets administrativa merkostnader	252
13	<i>Specialmotivering</i>	255
13.1	Definitioner	255
13.2	Vägtrafikkungörelsen (lagförslag 1)	256
13.3	Körkortskungörelsen (lagförslag 2)	256
13.4	Fordonskungörelsen (lagförslag 3)	259
13.5	Bilregisterkungörelsen (lagförslag 4)	260
13.6	Terrängtrafikkungörelsen (lagförslag 5)	261
13.7	Trafikbrottslagen (lagförslag 6)	261
13.8	Vägtrafikskatteförordningen	262
13.9	Bilansvarighetslagen (lagförslag 7)	262
13.10	Trafikförsäkringslagen (lagförslag 8)	263
13.11	Lagen med vissa bestämmelser rörande trafikförsäkring å motorfordon, som nyttjas av staten, m. m. (lagförslag 9)	264
	<i>Förkortningar</i>	265
	<i>Bilaga</i>	
	Vägtrafikolyckor med traktorer eller motorredskap åren 1966–1969 (jfr avsnitt 2.5.7)	266



Sammanfattning av utredningens förslag

För motordrivna fordon föreslås en uppdelning i fyra klasser, nämligen motorfordon, terrängmotorfordon, motorredskap och terrängmotorredskap. Den nuvarande fordonsklassen traktor slopas således och hänförs till motorredskapsklassen. Den konstruktiva hastigheten skall inte längre ha någon betydelse för tillhörigheten till klassen motorredskap.

Tre speciella typer av fordonskombinationer eller fordon, nämligen traktordumper, ombyggd och nedväxlad lastbil jämte påhängsvagn samt s. k. epa-traktor, behandlas i betänkandet särskilt. Traktordumpen, liksom den konstruktivt likartade skogstransportmaskinen skotaren, föreslås klassificerad som lastbil eller – om fordonet enbart avses nyttjas i enlighet med terrängtrafikkungörelsen – som terrängmotorfordon. När det gäller ombyggd och nedväxlad lastbil jämte påhängsvagn redovisar utredningen i stort sett enahanda synpunkter. Även denna fordonskombination skall enligt förslaget betraktas som lastbil med tillkopplad släpvagn. Epa-traktorn föreslås bli hänförd till den fordonsklass som ifrågasvarande fordon tillhörde innan det byggdes om till sådan traktor. 1940 års s. k. epatraktorkungörelse bör således upphävas.

Utredningen föreslår följande definitioner för de fyra klasserna motordrivna fordon: *Motorfordon* (dvs. bil – personbil, lastbil, buss; motorcykel – lätt och tung) är ett motordrivet fordon som ej är terrängmotorfordon och som är inrättat huvudsakligen för att självständigt användas till person- eller godsbefordran, även om det har försetts med anordning för att dra påhängsvagn. *Motorredskap* är ett motordrivet fordon som ej är terrängmotorredskap och som är inrättat huvudsakligen för att dra annat fordon eller redskap eller för att med hjälp av särskilda anordningar på fordonet självständigt utföra visst arbete. Definitionen på *terrängmotorfordon* föreslås bibehållas i huvudsak oförändrad. Gränsen mellan motorredskap och *terrängmotorredskap* dras efter samma princip som mellan motorfordon och terrängmotorfordon. Förslaget innebär att alla trafikförfattningar – även bilansvarighetslagen och trafikförsäkringslagen – får en enhetlig bestämning av begreppet "motordrivet fordon".

Beträffande motordrivet fordon som är avsett att föras av gående föreslås inga ändrade bestämmelser utom vad gäller viss kontroll av fordonets beskaffenhet. Däremot föreslås att de undantag i trafikförfattningarna som avser s. k. områdesfordon i huvudsak slopas. För motorredskapstypen minitraktor finner utredningen inte skäl att göra undantag

från föreslagen reglering av trafiken med motorredskap utöver vad gäller årlig obligatorisk kontrollbesiktning så länge minitraktorns konstruktiva hastighet inte överstiger 30 km/tim. Vissa mycket speciella typer av motorredskap föreslås kunna bli föremål för dispensförfarande.

Utredningen föreslår att i princip alla motorredskap inlemmas i det nya registreringssystemet, vari utredningen även inbegriper systemet med kontrollmärken. Undantagna från registreringsplikten skulle vara dels motorredskap, avsedda att föras av gående, jämte släpfordon till sådant redskap, dels vissa mycket speciella redskap enligt särskilt dispensförfarande.

Reglerna om typ- eller registreringsbesiktning föreslås omfatta även de motorredskap som enligt förslaget skulle bli registreringspliktiga. När det gäller tyngre och svårflyttade redskap kan det bli nödvändigt med någon form av besiktning på arbetsplatsen eller i garage för att undvika driftstopp och transportkostnader.

Utredningen lämnar översiktliga förslag till krav på teknisk utrustning och beskaffenhet, anpassade främst till motorredskapens konstruktiva hastighet och avseende bl a styrinrättning, hjulupphängning, bromsar, belysningsanordningar etc. Det föreslås att de fordonstekniska kraven närmare utformas av trafiksäkerhetsverket. Den periodiska kontrollbesiktningen föreslås tills vidare omfatta även vissa motorredskap, nämligen de redskap som har en konstruktiv hastighet överstigande 30 km/tim. Även härvidlag föreslås dispensmöjlighet för mycket speciella situationer. För vissa motorredskap torde kontrollbesiktning behöva ske endast vartannat år. Utredningen redovisar i detta sammanhang överväganden i arbetarskyddsfrågor men anser inte påkallat att närmare gå in på hur ett samarbete mellan arbetarskyddsstyrelsen och trafiksäkerhetsverket i detalj skall organiseras. Det bör enligt utredningens mening ankomma på de båda myndigheterna att söka den lämpligaste formen för det praktiska samarbetet.

Utredningen tar inte ställning till huruvida även andra motorredskap skall beskattas än sådana som brukas på sådant sätt som anges i vägtrafikskatteförordningen för att traktor skall anses som trafiktraktor, och ej heller till vilka beskattningsmässiga konsekvenser som kan följa av att tidigare som motorredskap klassificerade fordon nu föreslås hänförda till motorfordonsklassen. Beskattningen bör dock enligt utredningen utformas så att de möjligheter till ökad redskapsaktivitet, som utredningen eftersträvat, verkligen kan realiseras.

Eftersom motorredskapsbegreppet innefattar ett mycket stort antal olika typer anser utredningen några generella krav på förarkompetens och förarålder inte kunna ställas. Det föreslås emellertid, att krav på sådan kompetens och ålder skall finnas för framförande av motorredskap såväl på väg som i övrigt på platser, där annan trafik med motordrivna fordon förekommer. Undantag föreslås dock för två kategorier, nämligen dels för motorredskap av typ gräsklippare m. fl. som förs av gående och som endast undantagsvis framförs på områden som i övrigt trafikeras med motordrivna fordon, dels för motorredskap som framförs uteslutande inom fabriksbyggnad, lagerbyggnad eller annan därmed jämförlig

byggnad. För sistnämnda fall föreslås att erforderliga krav på förarkompetens och -ålder tillgodoses inom arbetarskyddslagstiftningens tillämpningsområde.

Nuvarande traktorkörkort föreslås ersättas av ett körkort med kompetenskrav anpassade till främst den trafikmiljö, i vilken ifrågavarande redskap kan förväntas uppträda. Här avses i första hand motorredskap med högst 30 km/tim som konstruktiv hastighet. Utredningen har valt arbetsnamnet körkort klass M för detta kompetensbevis. Kompetens för förande av redskap med högre hastighet bör krävas i form av bilkörkort. För hastigheter t. o. m. 50 km/tim föreslås sålunda körkort klass AB***, dvs. såsom för bil. Om hastigheten överstiger 50 km/tim föreslås en indelning med hänsyn till motorredskapets vikt: understiger vikten 3,5 ton bör alljämt körkort klass AB*** vara tillfyllest, medan för tyngre redskap i denna hastighetsklass bör krävas körkort klass ABC*E, dvs. såsom för tung lastbil med tungt släp. Dispensmöjlighet föreslås även i dessa avseenden.

För vissa motorredskap föreslås därtill krav på tilläggskompetens utöver körkortet.

Utredningen föreslår i trafiksäkerhetsfrämjande syfte införande av en särskild utmärkning på motorredskap, en skylt för långsamgående fordon bestående av en stor reflekterande och fluorescerande triangel. Den skall monteras baktill på redskap eller släpfordon till sådant redskap, framför allt för att påkörning av motorredskapet bakifrån skall undvikas. Denna s. k. LGF-skylt föreslås bäras av redskap med en konstruktiv hastighet ej överstigande 40 km/tim.

Utredningen finner att motorredskapen bör föras in under bilansvarighetslagen och trafikförsäkringslagen, som därmed kommer att i princip avse alla motordrivna fordon. Undantag från bilansvarighetslagen bör gälla beträffande motordrivna fordon som är avsett att föras av gående. Från trafikförsäkringsplikten bör även – förutom statliga fordon m. fl. – undantas fordon som används uteslutande inom inhägnat tävlingsområde. De mera begränsade risker, som vissa motorredskap utgör jämfört med andra motordrivna fordon, bör enligt utredningens mening återspeglas i en differentiering av trafikförsäkringspremierna.

Utredningen redovisar slutligen en bedömning av de ekonomiska konsekvenserna av förslagen.

Förslagen föranleder ett stort antal författningsändringar i vägtrafik- och bilansvarighetslagstiftningen. Det föreslås att huvuddelen av ändringarna träder i kraft den 1 januari 1976. Vissa bestämmelser om motorredskaps utrustning bör dock tillämpas först fr. o. m. år 1977. För att göra övergången till den nya ordningen smidig bör möjligheter till dispenser finnas när det gäller bl. a. föreskrifter om utrustning och förarkompetens.

I Författningsförslag

1 Förslag till Kungörelse om ändring i vägtrafikkungörelsen (1972:603)

Härigenom förordnas, att 2, 66, 107, 110, 111 och 120 §§ vägtrafikkungörelsen (1972:603) skall ha nedan angivna lydelse.

Nuvarande lydelse

2 § I denna kungörelse användes följande beteckningar med nedan angiven betydelse.

Beteckning	Betydelse
Efterfordon	Till bil, <i>traktor</i> , motorredskap eller terrängmotorfordon kopplat fordon som ej är släpfordon eller terrängsläp
Maximilast för motorfordon, <i>traktor</i> , motorredskap, terrängfordon, släpfordon eller sidvagn	Skillnaden mellan fordonets totalvikt och tjänstevikt
Motordrivet fordon	Fordon som för framdrivande är försett med motor, dock ej flygplan eller sådan eldriven rullstol som är att hänföra till cykel. Motordrivna fordon indelas i motorfordon, <i>traktorer</i> , motorredskap och terrängmotorfordon

Föreslagen lydelse

2 § I denna kungörelse användes följande beteckningar med nedan angiven betydelse.

Beteckning	Betydelse
Efterfordon	Till bil, motorredskap, terrängmotorfordon eller terrängmotorredskap kopplat fordon som ej är släpfordon eller terrängsläp
Konstruktiv hastighet	Den högsta hastighet för vilket ett motor drivet fordon är konstruerat, om fordonet endast med svårighet kan ändras till högre hastighet
Maximilast för motorfordon, motorredskap, terrängfordon, släpfordon eller sidvagn	Skillnaden mellan fordonets totalvikt och tjänstevikt
Motordrivet fordon	Fordon som för framdrivande är försett med motor, dock ej flygplan eller sådan eldriven rullstol som är att hänföra till cykel. Motordrivna fordon indelas i motorfordon, motorredskap, terrängmotorfordon och terrängmotorredskap

Nuvarande lydelse

Beteckning	Betydelse
Motorfordon	<p>Motordrivet fordon som ej är terrängmotorfordon och som är inrättat</p> <p>1. huvudsakligen för att självständigt användas till person- eller godsbefordran, <i>eller</i></p> <p>2. för annat ändamål än som anges under 1, om fordonet ej är att anse som traktor eller motorredskap</p> <p>Motorfordon indelas i bilar, motorcyklar och mopeder</p>
Motorredskap	<p>Motordrivet fordon som är inrättat huvudsakligen som <i>arbetsredskap</i> och som är konstruerat för en hastighet av högst 30 kilometer i timmen och endast med svårighet kan ändras till högre hastighet</p>
Påhängsvagn	<p>Släpvagn som är inrättad för att genom tapp med vändskiva eller liknande anordning förenas med bil, <i>traktor</i> eller <i>motorredskap</i> och som är så utförd att chassiet eller karosseriet vilar direkt på det dragande fordonet</p>
Släpfordon	<p>Fordon som är inrättat för koppling till bil, <i>traktor</i> eller motorredskap och avsett för person- eller godsbefordran eller för att bära anordning för drivande av bilen, <i>traktorn</i> eller motorredskapet. Släpfordon indelas i släpvagnar och släpslädar</p>
Terrängfordon	Terrängmotorfordon och terrängsläp
Terrängmotorfordon	<p>Motordrivet fordon som är inrättat huvudsakligen för att självständigt användas till person- eller godsbefordran i terräng</p>
Terrängsläp	<p>Fordon som är inrättat för att dragas av terrängmotorfordon och ej är släpfordon</p>

Föreslagen lydelse

Beteckning	Betydelse
Motorfordon	<p>Motordrivet fordon som ej är terrängmotorfordon och som är inrättat huvudsakligen för att självständigt användas till person- eller godsbefordran, <i>även om det har försetts med anordning för att draga påhängsvagn</i></p> <p>Motorfordon indelas i bilar, motorcyklar och mopeder</p>
Motorredskap	<p>Motordrivet fordon <i>som ej är terrängmotorredskap och som är inrättat huvudsakligen för att draga annat fordon eller redskap eller för att med hjälp av särskilda anordningar på fordonet självständigt utföra visst arbete</i></p>
Påhängsvagn	<p>Släpvagn som är inrättad för att genom tapp med vändskiva eller liknande anordning förenas med bil och som är så utförd att chassiet eller karosseriet vilar direkt på det dragande fordonet</p>
Släpfordon	<p>Fordon som är inrättat för koppling till bil eller motorredskap och avsett för person- eller godsbefordran eller för att bära anordning för drivande av bilen eller motorredskapet. Släpfordon indelas i släpvagnar och släpplädar</p>
Terrängfordon	<p>Terrängmotorfordon, <i>terrängmotorredskap</i> och terrängsläp</p>
Terrängmotorfordon	<p>Motordrivet fordon som är inrättat huvudsakligen för att självständigt användas till person- eller godsbefordran i terräng, <i>även om det har försetts med anordning för att draga påhängsvagn</i></p>
Terrängmotorredskap	<p>Motordrivet fordon som är inrättat huvudsakligen för att draga annat fordon eller redskap i terräng eller för att med hjälp av särskilda anordningar på fordonet självständigt utföra visst arbete i terräng</p>
Terrängsläp	<p>Fordon som är inrättat för att dragas av terrängmotorfordon eller <i>terrängmotorredskap</i> och ej är släpfordon</p>

Nuvarande lydelse

Beteckning	Betydelse
Tjänstevikt på bil, <i>traktor</i> eller motorredskap.	Sammanlagda vikten av fordonet i normalt, fullt driftfärdigt skick vid användning av tyngsta till fordonet hörande karosseri, verktyg och reservhjul som hör till fordonet, bränsle, smörjolja och vatten, föraren

Totalvikt på bil, <i>traktor</i> eller motorredskap.	Summan av fordonets tjänstevikt och den beräknade vikten av det största antal personer utom föraren och den största mängd gods som fordonet är inrättat för
--	---

<i>Traktor</i>	<i>Motordrivet fordon som är inrättat huvudsakligen för att draga annat fordon eller arbetsredskap och som är konstruerat för en hastighet av högst 30 kilometer i timmen och endast med svårighet kan ändras till högre hastighet</i>
----------------	--

66 § Sådan buss eller lastbil, vars totalvikt överstiger 3,5 ton, får ej föras med högre hastighet än 70 kilometer i timmen eller på motorväg eller motortrafikled 90 kilometer i timmen.

Har till bil kopplats fordon, får fordonen ej föras med högre hastighet än som anges nedan.

Nuvarande lydelse

Fordon	Förutsättningar	Hastighet km i timmen
1. Bil med en påhängsvagn.	Bilens och påhängsvagnens samtliga hjul är försedda med effektiva bromsar som	

Föreslagen lydelse

Beteckning	Betydelse
Tjänstevikt på bil eller motorredskap.	Sammanlagda vikten av fordonet i normalt, fullt driftfärdigt skick vid användning av tyngsta till fordonet hörande karosseri, verktyg och reservhjul som hör till fordonet, bränsle, smörjolja och vatten, föraren

Tjänstevikt på terrängmotorredskap.	Sammanlagda vikten av fordonet i normalt, fullt driftfärdigt skick vid användning av tyngsta till fordonet hörande karosseri, verktyg och reservhjul som hör till fordonet, bränsle, smörjolja och vatten
Totalvikt på bil eller motorredskap.	Summan av fordonets tjänstevikt och den beräknade vikten av det största antal personer utom föraren och den största mängd gods som fordonet är inrättat för

66 § Sådan buss eller lastbil eller sådant motorredskap, vars totalvikt överstiger 3,5 ton, får ej föras med högre hastighet än 70 kilometer i timmen eller på motorväg eller motortrafikled 90 kilometer i timmen.

Har till bil eller motorredskap kopplats fordon, får fordonen ej föras med högre hastighet än som anges nedan.

Föreslagen lydelse

Fordon	Förutsättningar	Hastighet km i timmen
1. Bil med en påhängsvagn.	Bilens och påhängsvagnens samtliga hjul är försedda med effektiva bromsar som	

Nuvarande lydelse

Fordon	Förutsättningar	Hastighet km i timmen
	kan manövreras från bilens färdbroms	70
2. Bil med en släpvagn i annat fall än som sägs under 1	a. Släpvagnen är försedd med effektiva bromsar som kan manövreras från bilens färdbroms, b. släpvagnen har stel dragstång och en totalvikt som ej överstiger 3,5 ton och är försedd med på- skjutsbroms eller c. släpvagnen har en total- vikt eller, när släpvagnen ej är lastad, en tjänstevikt som ej överstiger en sjättedel av bilens tjänstevikt	70
3. Bil med en släpvagn i annat fall än som sägs under 1 och 2	Släpvagnen har en brutto- vikt som ej överstiger bilens bruttovikt	40
4. Bil med två släpvagnar	Släpvagnarna är försedda med effektiva bromsar som kan manövreras från bilens färdbroms	40
5. Bil med ett fordon på minst fyra hjul, vars ena än- de genom fast upphäng- ningsanordning på bilen el- ler särskild bogseringsanord- ning är upplyft på sådant sätt att minst ett av fordo- nets övriga hjulpar rullar på vägen	Bilen är särskilt inrättad för bärgning och bogsering av skadade fordon	40
6. Bil med en släpläde	Släpläden har en brutto- vikt som ej överstiger bilens bruttovikt	30

Föreslagen lydelse

Fordon	Förutsättningar	Hastighet km i timmen
	kan manövreras från bilens färdbroms	70
2. Bil eller motorredskap med en släpvagn i annat fall än som sägs under 1	a. Släpvagnen är försedd med effektiva bromsar som kan manövreras från bilens eller motorredskapets färdbroms, b. släpvagnen har stel dragstång och en totalvikt som ej överstiger 3,5 ton och är försedd med påskjutsbroms eller c. släpvagnen har en totalvikt eller, när släpvagnen ej är lastad, en tjänstevikt som ej överstiger en sjättedel av bilens eller motorredskapets tjänstevikt	70
3. Bil eller motorredskap med en släpvagn i annat fall än som sägs under 1 och 2	Släpvagnen har en bruttovikt som ej överstiger bilens eller motorredskapets bruttovikt	40
4. Bil eller motorredskap med två släpvagnar	Släpvagnarna är försedda med effektiva bromsar som kan manövreras från bilens eller motorredskapets färdbroms	40
5. Bil eller motorredskap med ett fordon på minst fyra hjul, vars ena ände genom fast upphängningsanordning på bilen eller motorredskapet eller särskild bogseringsanordning är upplyft på sådant sätt att minst ett av fordonets övriga hjulpar rullar på vägen	Bilen eller motorredskapet är särskilt inrättat för bärgning och bogsering av skadade fordon	40
6. Bil eller motorredskap med en släpplåde	Släpplåden har en bruttovikt som ej överstiger bilens eller motorredskapets bruttovikt	30

Nuvarande lydelse

Fordon	Förutsättningar	Hastighet km i timmen
7. Bil med ett eller flera fordon i andra fall än som avses under 1-6		20

Bestämmelserna i första och andra styckena äger ej tillämpning i den mån lägre hastighetsgräns gäller för vägen.

Nuvarande lydelse

107 § Motordrivet fordon eller därtill kopplat fordon får ej föras på väg som ej är enskild, om fordonet lastats så att lasten på någondera sidan skjuter mer än 20 centimeter utanför fordonet eller om fordonets bredd, lasten inräknad, överstiger 250 centimeter.

Utan hinder av första stycket får dock föras

lätt motorcykel vars bredd med last ej överstiger 120 centimeter, redskap som användes i jordbruks- eller vägarbete, även om redskapets bredd överstiger 250 centimeter,

fordon som är lastat med opakat hö eller liknande, även om lasten på någondera sidan skjuter mer än 20 centimeter utanför fordonet,

traktor med påmonterat redskap eller utrustning vid kortare färd till eller från arbetsplats eller för liknande ändamål, även om fordonets bredd, redskap eller utrustning inräknad, överstiger 250 centimeter.

110 §¹ *Traktor*, motorredskap eller terrängmotorfordon eller fordon, som kopplats till sådant fordon får ej föras på väg som ej är enskild, om fordonet med hänsyn

Föreslagen lydelse

Utan hinder av första stycket får dock föras

lätt motorcykel vars bredd med last ej överstiger 120 centimeter, redskap som användes i jordbruks- eller vägarbete, även om redskapets bredd överstiger 250 centimeter,

fordon som är lastat med opakat hö eller liknande, även om lasten på någondera sidan skjuter mer än 20 centimeter utanför fordonet,

motorredskap med påmonterat redskap eller utrustning vid kortare färd till eller från arbetsplats eller för liknande ändamål, även om fordonets bredd, redskap eller utrustning inräknad, överstiger 250 centimeter.

110 § Motorredskap, terrängmotorfordon eller *terrängmotorredskap* eller fordon, som kopplats till sådant fordon får ej föras på väg som ej är enskild, om for-

¹ Senaste lydelse 1973:114.

Föreslagen lydelse

Fordon	Förutsättningar	Hastighet km i timmen
--------	-----------------	--------------------------

7. Bil eller motorredskap
med ett eller flera fordon i
andra fall än som avses un-
der 1-6

20

Bestämmelserna i första och andra styckena äger ej tillämpning i den mån
lägre hastighetsgräns gäller för vägen.

Nuvarande lydelse

till beskaffenheten av dess hjul, band eller medar kan medföra nämnvärd skada på körbanan.

111 § Motordrivet fordon får ej draga mer än två för koppling till fordonet inrättade fordon eller ett fordon av annat slag. Draget eller dragna fordons bruttovikt eller sammanlagda bruttovikt får ej uppgå till mer än två gånger det dragande fordonets bruttovikt.

Fordon som byggts för koppling till bil, *traktor* eller terrängmotorfordon får dock dragas av sådant fordon, om effektiva bromsar, som kan manövreras från färd-broms på det dragande fordonet eller av medföljande bromsare, finns i sådan omfattning att bruttovikten eller sammanlagda bruttovikten av fordon utan sådana bromsar ej uppgår till mer än två gånger det dragande fordonets bruttovikt.

120 § Förare av terrängmotorfordon skall före färd från terräng in på väg stanna fordonet. Trafikant på vägen skall lämnas företräde.

139 § På motorväg samt på påfartsväg och avfartsväg till sådan väg får ej förekomma annan trafik än med *motorfordon* som på väg utan lutning kan och får framföras med en hastighet av minst 40 kilometer i timmen.

Föreslagen lydelse

donet med hänsyn till beskaffenheten av dess hjul, band eller medar kan medföra nämnvärd skada på körbanan.

Fordon som byggts för koppling till bil, *motorredskap*, terrängmotorfordon eller *terrängmotorredskap* får dock dragas av sådant fordon, om effektiva bromsar, som kan manövreras från färd-broms på det dragande fordonet eller av medföljande bromsare, finns i sådan omfattning att bruttovikten eller sammanlagda bruttovikten av fordon utan sådana bromsar ej uppgår till mer än två gånger det dragande fordonets bruttovikt.

120 § Förare av terrängmotorfordon *eller terrängmotorredskap* skall före färd från terräng in på väg stanna fordonet. Trafikant på vägen skall lämnas företräde.

139 § På motorväg samt på påfartsväg och avfartsväg till sådan väg får ej förekomma annan trafik än med *motordrivet fordon* som på väg utan lutning kan och får framföras med en hastighet av minst 40 kilometer i timmen.

Denna kungörelse träder i kraft den 1 januari 1976.

THE HISTORY OF THE UNITED STATES

The first part of the history of the United States is the period of discovery and settlement. It begins with the arrival of Christopher Columbus in 1492 and continues through the early years of the 17th century.

The second part of the history is the period of the American Revolution and the formation of the new nation. It begins with the outbreak of the war in 1775 and ends with the signing of the Constitution in 1787.

The third part of the history is the period of the early republic and the expansion of the United States. It begins with the end of the Revolution and continues through the mid-19th century.

The fourth part of the history is the period of the Civil War and Reconstruction. It begins with the outbreak of the war in 1861 and ends with the end of Reconstruction in 1877.

The fifth part of the history is the period of the late 19th century and the early 20th century. It begins with the end of Reconstruction and continues through the early years of the 1900s.

The sixth part of the history is the period of the World Wars and the Cold War. It begins with the outbreak of World War I in 1914 and continues through the end of the Cold War in 1991.

The seventh part of the history is the period of the late 20th century and the early 21st century. It begins with the end of the Cold War and continues through the present day.

2 Förslag till Kungörelse om ändring i körkortskungörelsen (1972:592)

Härigenom förordnas i fråga om körkortskungörelsen (1972:592)
dels att 88–95 §§ skall upphöra att gälla,
dels att 1, 4, 7, 10–13, 19, 21, 31, 35, 36, 38, 67, 84–87, 109, 118,
 119, 121–123, 126, 128, 142 och 144 §§ skall ha nedan angivna lydelse,
dels att i kungörelsen skall införas fyra nya paragrafer, 10 a, 10 b, 35 a
 och 35 b §§.

Nuvarande lydelse

1 § Denna kungörelse gäller
 behörighet att föra motorfordon
 och *traktor*,
 utbildning av *motorfordons-
 förare*,
 registrering av körkortshavare,
 trafik kortshavare och *innehavare
 av traktorkort*.

4 § I denna kungörelse använ-
 des följande beteckningar med
 nedan angiven betydelse.

Nuvarande lydelse

Beteckning

Betydelse

 Körkort

 Bevis om behörighet att föra bil eller mo-
 torcykel

Föreslagen lydelse

Beteckning

Betydelse

*Konstruktiv hastighet**Den högsta hastighet för vilken ett motor-
drivet fordon är konstruerat, om fordonet
endast med svårighet kan ändras till högre
hastighet*

Körkort

Bevis om behörighet att föra bil, motor-
cykel eller *motorredskap*

Nuvarande lydelse

Beteckning	Betydelse
Lämplighetsintyg för körkort	Intyg av polismyndighet huruvida sökanden med hänsyn till sina personliga förhållanden får anses lämplig såsom förare av bil eller motorcykel
<i>Lämplighetsintyg för traktorkort</i>	<i>Intyg av polismyndighet huruvida sökanden med hänsyn till sina personliga förhållanden får anses lämplig såsom förare av traktor</i>
Motordrivet fordon	Fordon som för framdrivande är försett med motor, dock ej flygplan eller sådan eldriven rullstol som är att hänföra till cykel. Motordrivna fordon indelas i motorfordon, <i>traktorer</i> , motorredskap och terrängmotorfordon
Motorfordon	Motordrivet fordon som ej är terrängmotorfordon och som är inrättat <ol style="list-style-type: none"> 1. huvudsakligen för att självständigt användas till person- eller godsbefordran, <i>eller</i> 2. för annat ändamål än som anges under 1, om fordonet ej är att anse som traktor eller motorredskap.
Motorredskap	Motorfordon indelas i bilar, motorcyklar och mopeder Motordrivet fordon som är inrättat huvudsakligen <i>som arbetsredskap och som är konstruerat för en hastighet av högst 30 kilometer i timmen och endast med svårighet kan ändras till högre hastighet</i>
Släpfordon	Fordon som är inrättat för koppling till bil, <i>traktor</i> eller motorredskap och avsett för person- eller godsbefordran eller för att bära anordning för drivande av bilen, <i>traktorn</i> eller motorredskapet. Släpfordon indelas i lätta släpfordon och tunga släpfordon
Terrängfordon	Terrängmotorfordon och terrängsläp
Terrängmotorfordon	Motordrivet fordon som är inrättat huvudsakligen för att självständigt användas till person- eller godsbefordran i terräng

Föreslagen lydelse

Beteckning	Betydelse
Lämplighetsintyg för körkort	Intyg av polismyndighet huruvida sökanden med hänsyn till sina personliga förhållanden får anses lämplig såsom förare av bil, motorcykel eller <i>motorredskap</i>
Motordrivet fordon	Fordon som för framdrivande är försett med motor, dock ej flygplan eller sådan eldriven rullstol som är att hänföra till cykel. Motordrivna fordon indelas i motorfordon, motorredskap, terrängmotorfordon och <i>terrängmotorredskap</i>
Motorfordon	Motordrivet fordon som ej är terrängmotorfordon och som är inrättat huvudsakligen för att självständigt användas till person- eller godsbefordran, <i>även om det har försetts med anordning för att draga påhängsvagn</i> Motorfordon indelas i bilar, motorcyklar och mopeder
Motorredskap	Motordrivet fordon <i>som ej är terrängmotorredskap och</i> som är inrättat huvudsakligen för att draga annat fordon eller redskap eller för att med hjälp av särskilda anordningar på fordonet självständigt utföra visst arbete
Släpfordon	Fordon som är inrättat för koppling till bil eller motorredskap och avsett för person- eller godsbefordran eller för att bära anordning för drivande av bilen eller motorredskapet. Släpfordon indelas i lätta släpfordon och tunga släpfordon
Terrängfordon	Terrängmotorfordon, <i>terrängmotorredskap</i> och terrängsläp
Terrängmotorfordon	Motordrivet fordon som är inrättat huvudsakligen för att självständigt användas till person- eller godsbefordran i terräng, <i>även om det har försetts med anordning för att draga på</i>

Nuvarande lydelse

Beteckning	Betydelse
Terrängsläp	Fordon som är inrättat för att dragas av terrängmotorfordon och ej är släpfordon
Tjänstevikt på bil, <i>traktor</i> eller motorredskap	Sammanlagda vikten av fordonet i normalt, fullt driftfärdigt skick vid användning av tyngsta till fordonet hörande karosseri, verktyg och reservhjul som hör till fordonet, bränsle, smörjolja och vatten, föraren
Totalvikt på bil, <i>traktor</i> eller motorredskap	Summan av fordonets tjänstevikt och den beräknade vikten av det största antal personer utom föraren och den största mängd gods som fordonet är inrättat för
<i>Traktor</i>	<i>Motordrivet fordon som är inrättat huvudsakligen för att draga annat fordon eller arbetsredskap och som är konstruerat för en hastighet av högst 30 kilometer i timmen och endast med svårighet kan ändras till högre hastighet</i>
<i>Traktorkort</i>	<i>Bevis om behörighet att föra traktor</i>

Föreslagen lydelse

Beteckning	Betydelse
Terrängmotorredskap	<i>Motordrivet fordon som är inrättat huvudsakligen för att draga annat fordon eller redskap i terräng eller för att med hjälp av särskilda anordningar på fordonet självständigt utföra visst arbete i terräng</i>
Terrängsläp	Fordon som är inrättat för att dragas av terrängmotorfordon eller terrängmotorredskap och ej är släpfordon
Tjänstevikt på bil eller motorredskap	Sammanlagda vikten av fordonet i normalt, fullt driftfärdigt skick vid användning av tyngsta till fordonet hörande karosseri, verktyg och reservhjul som hör till fordonet, bränsle, smörjolja och vatten, föraren
Tjänstevikt på terrängmotorredskap	<i>Sammanlagda vikten av fordonet i normalt, fullt driftfärdigt skick vid användning av tyngsta till fordonet hörande karosseri, verktyg och reservhjul som hör till fordonet, bränsle, smörjolja och vatten</i>
Totalvikt på bil eller motorredskap	Summan av fordonets tjänstevikt och den beräknade vikten av det största antal personer utom föraren och den största mängd gods som fordonet är inrättat för

*Nuvarande lydelse***Behörighet att föra motorfordon och traktor**

7 § Bil eller motorcykel får, utom vid förarprov eller vid övningskörning enligt 108 §, föras endast av den som genom körkort är berättigad att föra fordonet.

Körkort indelas i *sex* klasser och medför behörighet för innehavaren att föra bil eller motorcykel enligt följande.

Körkortsklass	Behörighet
A****	Motorcykel
AB***	Motorcykel, personbil, lätt lastbil och ett till sådan bil kopplat lätt släpfordon
AB**E	Motorcykel, personbil, lätt lastbil och ett eller flera till sådan bil kopplade släpfordon oavsett vikten
ABC*E	Motorcykel, personbil, lätt och tung lastbil och ett eller flera till sådan bil kopplade släpfordon oavsett vikten
AB*DE	Motorcykel, personbil, lätt lastbil, buss och ett eller flera till sådan bil kopplade släpfordon oavsett vikten
ABCDE	Samtliga fordonslag

Utan hinder av andra stycket får tung lastbil, tungt släpfordon eller buss utan last eller passagerare föras inom garageområde, verkstadsområde eller bensinstationsområde eller eljest kortare sträcka av den som har körkort lägst klass AB***

Nuvarande lydelse

10 § *Traktor som är försedd med gummihjul får föras på väg endast av den som har körkort eller traktorkort.*

Utan hinder av första stycket får traktor föras tillfälligt utan

Föreslagen lydelse

10 § *Motorredskap får föras endast av den som har körkort klass M. Motorredskap med en konstruktiv hastighet överstigande 30 kilometer i timmen får dock föras endast av den som har lägst kör-*

*Föreslagen lydelse***Behörighet att föra motorfordon
och motorredskap**

7 § Bil, motorcykel eller *motorredskap* får, utom vid förarprov eller vid övningskörning enligt 108 §, föras endast av den som genom körkort är berättigad att föra fordonet.

Körkort indelas i *sju* klasser och medför behörighet för innehavaren att föra bil, motorcykel eller *motorredskap* enligt följande.

Körkortsklass	Behörighet
<i>M</i>	<i>Motorredskap, där annat ej följer av 10, 10 a och 10 b §§</i>
A****	Motorcykel
AB***	Motorcykel, personbil, lätt lastbil och ett till sådan bil kopplat lätt släpfordon
AB**E	Motorcykel, personbil, lätt lastbil och ett eller flera till sådan bil kopplade släpfordon oavsett vikten
ABC*E	Motorcykel, personbil, lätt och tung lastbil och ett eller flera till sådan bil kopplade släpfordon oavsett vikten
AB*DE	Motorcykel, personbil, lätt lastbil, buss och ett eller flera till sådan bil kopplade släpfordon oavsett vikten
ABCDE	Samtliga fordonslag

Utom hinder av andra stycket får tung lastbil, tungt släpfordon eller buss utan last eller passagerare föras inom garageområde, verkstadsområde eller bensinstationsområde eller eljest kortare sträcka av den som har körkort lägst klass AB***.

Nuvarande lydelse

körkort eller traktorkort kortare sträcka på väg vid färd till eller från arbetsplats eller mellan en gårds ägor eller för liknande ändamål.

Föreslagen lydelse

*kort klass AB*** eller, om den konstruktiva hastigheten överstiger 50 kilometer i timmen och totalvikten överstiger 3,5 ton, endast av den som har lägst körkort klass ABC*E. I sistnämnda fall skall dock 7 § tredje stycket äga motsvarande tillämpning.*

10 a § *För förande av motorredskap av viss typ kan statens trafiksäkerhetsverk fastställa krav på särskild kompetens utöver körkort enligt 10 § (tilläggskompetens för vissa motorredskap).*

10 b § *Utan hinder av 10 och 10 a §§ får motorredskap föras på område utanför väg där annan trafik normalt inte förekommer samt kortare sträcka på väg vid färd till eller från arbetsplats eller mellan en gårds ägor eller för liknande ändamål.*

11 § *Personbil eller lätt lastbil får föras i yrkesmässig trafik för personbefordran endast av den som har trafikkort.*

Den som ej har körkort klass AB**E, ABC*E, AB*DE eller ABCDE får föra *traktortåg* i yrkesmässig trafik endast om han har trafikkort.

Den som ej har körkort klass AB**E, ABC*E, AB*DE eller ABCDE får föra *motorredskap med ett eller flera tillkopplade släpfordon* i yrkesmässig trafik endast om han har trafikkort.

12 § *Bestämmelserna i 7–11 §§ gäller ej färd med fordon inom inhägnat järnvägs- eller fabriksområde eller inhägnat tävlingsområde eller annat dylikt inhägnat område och ej heller färd med fordon, som är avsett att föras av gående, eller släpfordon, som kopplas till sådant fordon.*

12 § *Bestämmelserna i 7–11 §§ gäller ej färd med fordon*

1. inom inhägnat tävlingsområde,

2. inom fabriksbyggnad, lagerbyggnad eller annan därmed jämförlig byggnad,

3. som är avsett att föras av gående, eller släpfordon, som kopplas till sådant fordon.

13 § *Körkort, trafikkort, traktorkort och sådan i 28 § avsedd*

13 § *Körkort, trafikkort, bevis om tilläggskompetens enligt*

Nuvarande lydelse

handling som upptager särskilt villkor för kortets giltighet skall medföras under färd och på tillsägelse visas upp för trafikinspektör, bilinspektör eller polisman. Kort och handling som nu sagts skall vara i sådant skick, att de kan läsas utan svårighet.

19 § För körkort klass A****, AB***, AB**E eller ABC*E är sökandens synskärpa tillräcklig, om den med eller utan glasögon eller linser är minst 0,7 på det ena ögat och minst 0,3 på det andra.

Om synskärpan på det ena ögat är mindre än 0,3 eller om synen helt saknas på ögat, är synskärpan tillräcklig, om synskärpan på det andra ögat med eller utan glasögon eller linser är minst 0,8 och nedsättningen eller förlusten av synen på det sämre ögat varat mer än ett år.

21 § För körkort klass A****, AB*** eller AB**E är hörsel förmågan hos sökanden tillräcklig, om han på det ena örat väl uppfattar vanlig samtalsstämma på fyra meters avstånd.

För annat körkort än som avses i första stycket är hörsel förmågan hos sökanden tillräcklig, om han på vardera örat väl uppfattar vanlig samtalsstämma på fyra meters avstånd.

31 § Körkort får, under de förutsättningar som anges i 32 §, utfärdas

i klass A****, om sökanden fyllt 16 år,

i klass AB***, om sökanden fyllt 18 år,

i klass AB**E och ABC*E, om sökanden fyllt 19 år och har körkort lägst klass AB***,

i klass AB*DE och ABCDE, om sökanden fyllt 20 år och har körkort lägst klass AB***.

Föreslagen lydelse

10 a § och sådan i 28 § avsedd handling som upptager särskilt villkor för körkortets giltighet skall medföras under färd och på tillsägelse visas upp för trafikinspektör, bilinspektör eller polisman. Kort och handling som nu sagts skall vara i sådant skick, att de kan läsas utan svårighet.

19 § För körkort klass M, A****, AB***, AB**E eller ABC*E är sökandens synskärpa tillräcklig, om den med eller utan glasögon eller linser är minst 0,7 på det ena ögat och minst 0,3 på det andra.

21 § För körkort klass M, A****, AB*** eller AB**E är hörsel förmågan hos sökanden tillräcklig, om han på det ena örat väl uppfattar vanlig samtalsstämma på fyra meters avstånd.

31 § Körkort får, under de förutsättningar som anges i 32 §, utfärdas

i klass M, om sökanden fyllt 16 år,

i klass A****, om sökanden fyllt 16 år,

i klass AB***, om sökanden fyllt 18 år,

i klass AB**E och ABC*E, om sökanden fyllt 19 år och har körkort lägst klass AB***,

i klass AB*DE och ABCDE, om sökanden fyllt 20 år och har körkort lägst klass AB***.

Nuvarande lydelse

Utan hinder av att sökanden ej har körkort lägst klass AB***, får körkort klass AB**E, ABC*E, AB*DE eller ABCDE utfärdas, om han inom tre år före utfärdandet haft körkort lägst av den klass som sökes.

35 § Förarprov består av förhör och körprov. Sker utbildningen i gymnasieskolan, får förarprov avläggas som delprov under utbildningens gång.

Förarprovet avser

1. sökandens kunskaper om vägtrafikens utveckling, trafiksäkerhetsfrågornas betydelse, trafikolyckornas orsaker, omfattning och karaktär samt vikten av ett ansvarsmedvetet och hänsynsfullt uppträdande i trafiken,

2. sökandens kunskaper om gällande trafikföreskrifter, den verkan från trafiksäkerhetssynpunkt som sjukdom, uttrötning och stimulerande eller bedövande ämnen, särskilt alkoholhaltiga drycker och narkotika, medför på den mänskliga organismen,

3. sökandens kunskaper om konstruktionen och verknings sättet hos fordon av det slag ansökan avser,

4. sökandens förmåga att i landsvägs- och gatutrafik föra fordon av det slag ansökan avser,

5. sökandens sinnesnärvaro och omdömesförmåga.

I fråga om körkort klass AB**E, ABC*E, AB*DE eller ABCDE avser provet även sökandens kunskaper om de särskilda trafiksäkerhetsrisker som föreligger, när fordon föres med tillkopplat släpfordon.

Föreslagen lydelse

35 a § *Förarprov för körkort klass A****, AB***, AB**E, ABC*E, AB*DE och ABCDE avser*

1. sökandens kunskaper om vägtrafikens utveckling, trafiksäkerhetsfrågornas betydelse, trafikolyckornas orsaker, omfattning och karaktär samt vikten av ett ansvarsmedvetet och hänsynsfullt uppträdande i trafiken,

2. sökandens kunskaper om gällande trafikföreskrifter, den verkan från trafiksäkerhetssynpunkt som sjukdom, uttrötning och stimulerande eller bedövande ämnen, särskilt alkoholhaltiga drycker och narkotika, medför på den mänskliga organismen,

3. sökandens kunskaper om konstruktionen och verknings sättet hos fordon av det slag ansökan avser,

4. sökandens förmåga att i landsvägs- och gatutrafik föra fordon av det slag ansökan avser,

5. sökandens sinnesnärvaro och omdömesförmåga.

I fråga om körkort klass AB**E, ABC*E, AB*DE eller ABCDE avser provet även sökandens kunskaper om de särskilda trafiksäkerhetsrisker som föreligger, när fordon föres med tillkopplat släpfordon.

35 b § *Förarprov för körkort klass M avser*

1. *sökandens kunskaper om vägtrafikens utveckling, trafik-*

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

säkerhetsfrågornas betydelse, trafikolyckornas orsaker, omfattning och karaktär samt vikten av ett ansvarsmedvetet och hänsynsfullt uppträdande i trafiken,

2. sökandens kunskaper om gällande trafikföreskrifter, den verkan från trafiksäkerhetssynpunkt som sjukdom, uttrötning och stimulerande eller bedövande ämnen, särskilt alkoholhaltiga drycker och narkotika, medför på den mänskliga organismen,

3. sökandens kunskaper om motorredskaps konstruktion och arbetsanvändning sett från såväl trafiksäkerhets- som arbetarskyddssynpunkt,

4. sökandens förmåga att framföra motorredskap i trafik där andra motordrivna fordon förekommer,

5. sökandens kunskaper om de särskilda trafiksäkerhetsrisker som föreligger, när fordon föres med tillkopplat släpfordon,

6. sökandens sinnesnärvaro och omdömesförmåga.

36 § Sökanden får godkännas efter förarprov endast om han i de avseenden som anges i 35 § uppfyller de krav som bör ställas från trafiksäkerhetssynpunkt.

36 § Sökanden får godkännas efter förarprov endast om han i de avseenden som anges i 35, 35 a och 35 b §§ uppfyller de krav som bör ställas från trafiksäkerhetssynpunkt.

38 § Godkännes sökanden vid förarprovet, lämnas körkortet ut av den som förrättat provet eller av den militära myndighet eller den gymnasieskola vid vilken sökanden utbildat sig.

Har sökanden giltigt körkort, som utfärdats för honom tidigare, skall detta återlämnas innan *det nya körkortet* lämnas ut. Har det tidigare körkortet förstörts eller förkommit, skall han innan det nya körkortet lämnas ut i stället

Har sökanden giltigt körkort för bil eller motorcykel, som utfärdats för honom tidigare, skall detta återlämnas innan *nytt körkort klass A****, AB***, AB**E, ABC*E, AB*DE och ABCDE* lämnas ut. Har det tidi-

Nuvarande lydelse

skriftligen anmäla förlusten till den länsstyrelse som enligt 42 § andra stycket har att pröva frågan om förnyelse av körkortet.

Har körkortshavaren i fall som avses i andra stycket anmält, att hans körkort förstörts eller förkommit, och kommer körkortet senare till rätta, skall han genast överlämna det till statens trafiksäkerhetsverk.

67 § Har körkortshavare vid förande av motordrivet fordon gjort sig skyldig till grov vårdslöshet eller visat uppenbar likgiltighet för andra människors liv eller egendom eller företett tydliga tecken på påverkan av starka drycker eller annat ämne, eller har han till följd av sjukdom, skada eller dylikt förlorat förmågan att föra körkortspliktigt fordon på ett trafiksäkert sätt, beslutar polismyndigheten skyndsamt att körkortet skall omhändertagas. Sådant beslut meddelas även av åklagare, som vid beslut om åtal finner, att förhållande som nu sagts föreligger.

Misstänkes att körkortshavare vid förande av motorfordon, terrängmotorfordon eller *traktortåg* brutit mot 4 § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott, och visar blodundersökning, att han under färden haft en alkoholkoncentration i blodet av 0,5 promille eller däröver, beslutar undersökningsledaren eller åklagaren skyndsamt sedan analysbevis erhållits att körkortet skall omhändertagas. Är fråga om brott mot 4 § 2 mom. nämnda lag men uppgick alkoholkoncentrationen ej till 0,8 promille får, om omständigheterna kan anses mildrande, beslut om körkortets omhändertagande meddelas endast om körkortshavaren tidigare brutit mot 4 § nämnda lag.

Traktorkort

84 § *Förarprov avlägges inför den som statens trafiksäkerhetsverk*

Föreslagen lydelse

gare körkortet förstörts eller förkommit, skall han innan det nya körkortet lämnas ut i stället skriftligen anmäla förlusten till den länsstyrelse som enligt 42 § andra stycket har att pröva frågan om förnyelse av körkortet.

Misstänkes att körkortshavare vid förande av motorfordon, *motorredskap*, terrängmotorfordon eller *terrängmotorredskap* brutit mot 4 § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott, och visar blodundersökning, att han under färden haft en alkoholkoncentration i blodet av 0,5 promille eller däröver, beslutar undersökningsledaren eller åklagaren skyndsamt sedan analysbevis erhållits att körkortet skall omhändertagas. Är fråga om brott mot 4 § 2 mom. nämnda lag men uppgick alkoholkoncentrationen ej till 0,8 promille får, om omständigheterna kan anses mildrande, beslut om körkortets omhändertagande meddelas endast om körkortshavaren tidigare brutit mot 4 § nämnda lag.

Tilläggskompetens för vissa motorredskap

84 § *Prövningen enligt 10 a § av frågan om tilläggskompetens för*

Nuvarande lydelse

förordnat därtill eller inför sådan lärare i gymnasieskolan som ger utbildning för avläggande av förarprov.

85 § *Förarprov består av förhör.*

Sökanden får godkännas endast om han i de avseenden som anges i 35 § andra stycket 1 och 2 uppfyller de krav som bör ställas från trafiksäkerhetssynpunkt.

Godkännes sökanden utfärdas bevis därom.

86 § *Fråga om utfärdande av traktorkort prövas av länsstyrelse. Bestämmelserna i 14 § äger därvid motsvarande tillämpning.*

87 § *Bestämmelserna i 16–18 och 22–28 §§ äger motsvarande tillämpning i fråga om ansökan om traktorkort. Vid ansökan om traktorkort skall dock ges in även bevis enligt 85 §, utfärdat inom tre månader före ansökan.*

88 § *För traktorkort är sökandens synskärpa tillräcklig, om den med eller utan glasögon eller linser är minst 0,5 på det bästa ögat.*

Sökandens hörsselförmåga är tillräcklig, om sökanden väl uppfattar vanlig samtalsstämma på en meters avstånd.

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

Föreslagen lydelse

vissa motorredskap skall ske med hänsyn till den färdighet eller de kunskaper som erfordras för ett säkert framförande av motorredskapet där trafik med andra motordrivna fordon förekommer.

85 § *Vilken utbildning som erfordras för särskild tilläggskompetens fastställs av statens trafiksäkerhetsverk i samråd med skolöverstyrelsen och arbetarskyddsstyrelsen. Utbildningen meddelas genom gymnasieskolan eller på annat sätt som trafiksäkerhetsverket finner lämpligt.*

86 § *Bevis om särskild tilläggskompetens utfärdas av statens trafiksäkerhetsverk eller annan myndighet som Konungen förordnar. Beviset lämnas på blankett som fastställs av statens trafiksäkerhetsverk. Beviset skall innehålla innehavarens körkortsnummer.*

87 § *Har statens trafiksäkerhetsverk för viss typ av motorredskap fastställt att särskild tilläggskompetens erfordras för fordonets förande skall uppgift härom finnas på fordonets besiktningsinstrument.*

Nuvarande lydelse

Traktorkort lämnas ut av den länsstyrelse som utfärdat kortet.

90 § I fråga om förhandsbesked äger 29 och 30 §§ motsvarande tillämpning. Föreläggande som avses i 30 § skall dock gälla även bevis om godkänt förarprov enligt 85 §.

91 § Bestämmelserna i 40 och 41 §§ äger motsvarande tillämpning i fråga om traktorkort. Traktorkort behöver dock ej förnyas, om ändringen i stället kan föras in på kortet.

92 § Fråga om förnyelse av traktorkort prövas av länsstyrelsen i det län, där innehavaren är kyrkobokförd eller, om han ej är kyrkobokförd i landet, av den länsstyrelse som utfärdat traktorkortet.

93 § Bestämmelserna i 45 och 46 §§ äger motsvarande tillämpning vid förnyelse av traktorkort med det undantaget att vad där sägs om statens trafiksäkerhetsverk i stället gäller länsstyrelse som prövat frågan om förnyelse.

94 § Traktorkort skall innehålla uppgift om innehavarens fullständiga namn och hans personnummer, den länsstyrelse som utfärdat traktorkortet och dagen för utfärdandet.

95 § Bestämmelserna i 48–51, 53–59, 61 och 64–68 §§ gäller i tillämpliga delar traktorkort. Förnyelse enligt 49 § andra stycket skall dock ej ske, om ändringen i stället kan föras in på kortet.

Föreslagen lydelse

Nuvarande lydelse

109 § Den som för fordon vid övningskörning skall ha uppnått en ålder av

1. 16 år för körning med lätt motorcykel,

2. 17 år 9 månader för körning med personbil eller lätt lastbil utan tillkopplat tungt släpfordon,

3. 18 år för körning med tung motorcykel, personbil eller lätt lastbil med tillkopplat tungt släpfordon eller tung lastbil,

4. 19 år för körning med buss.

Utän hinder av första stycket 3 får den som fyllt 16 men ej 18 år föra tung motorcykel vid övningskörning i trafikskola under förutsättning att den som övar uppsikt över körningen medföljer på motorcykeln eller i sidvagn till denna.

118 §¹ Länsrätt som prövar fråga som gäller körkort, trafik kort eller *traktorkort* lämnar avskrift av sitt beslut till den länsstyrelse som anmält ärendet till länsrätten.

Har talan fullföljts mot länsstyrelsens eller länsrätts beslut i fråga som avses i första stycket, sänder domstol som prövar ärendet avskrift av sitt beslut till länsstyrelsen.

119 § Domstol eller befattningshavare vid krigsmakten sänder omedelbart avskrift av dom eller beslut till den länsstyrelse som meddelat körkortstillstånd eller trafik kortstillstånd eller *utfärdat traktorkort*, om körkortshavaren, trafik kortshavaren eller *innehavaren av traktorkort* funnits skyldig till

1. brott mot lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott, om brottet begåtts vid förande av motordrivet fordon,

2. annat brott vid förande av motordrivet fordon utom

brott mot 3 § lagen (1971:965)

Föreslagen lydelse

109 § Den som för fordon vid övningskörning skall ha uppnått en ålder av

1. 16 år för körning med *motorredskap eller* lätt motorcykel,

2. 17 år 9 månader för körning med personbil eller lätt lastbil utan tillkopplat tungt släpfordon,

3. 18 år för körning med tung motorcykel, personbil eller lätt lastbil med tillkopplat tungt släpfordon eller tung lastbil,

4. 19 år för körning med buss.

118 § Länsrätt som prövar fråga som gäller körkort eller trafik kort lämnar avskrift av sitt beslut till den länsstyrelse som anmält ärendet till länsrätten.

119 § Domstol eller befattningshavare vid krigsmakten sänder omedelbart avskrift av dom eller beslut till den länsstyrelse som meddelat körkortstillstånd eller trafik kortstillstånd, om körkorts-havaren eller trafik kortshavaren funnits skyldig till

1. brott mot lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott, om brottet begåtts vid förande av motordrivet fordon,

2. annat brott vid förande av motordrivet fordon utom

brott mot 3 § lagen (1971:965) om straff för trafikbrott som begåtts utomlands,

¹ Senaste lydelse 1973:108.

Nuvarande lydelse

om straff för trafikbrott som begåtts utomlands,

överträdelse av 69 § första stycket, 71 §, 72 § 1, 2, 4, 5, 7, 8 eller 9 eller 73 eller 74 § vägtrafikungörelsen (1972:603),

överträdelse av lokal trafikföreskrift om stannande eller parkering,

3. brott mot narkotikastrafflagen (1968:64) eller brott mot lagen (1960:418) om straff för varusmuggling i fråga om narkotika som avses i 1 § narkotikaförordningen (1962:704),

4. olovligt tillgrepp av motordrivet fordon,

5. brott mot 16 kap. 15 § eller 21 kap. 15 § brottsbalken,

6. brott mot 21 kap. 13 eller 14 § brottsbalken, om den dömdes vid brottets begående varit berusad så att det framgått av hans åtbörder eller tal,

7. brott mot 3 kap. 1, 2, 5, 6, 7, 8 eller 9 § brottsbalken eller någon av dessa paragrafer jämte 3 kap. 10 § brottsbalken,

8. brott mot 4 kap. brottsbalken,

9. brott mot 6 kap. 1 eller 2 § brottsbalken eller 6 kap. 1 och 10 §§ brottsbalken,

10. brott mot 8 kap. 5 eller 6 § brottsbalken eller någon av dessa paragrafer jämte 8 kap. 12 § brottsbalken,

11. brott mot 13 kap. brottsbalken,

12. brott mot 17 kap. 1, 2, 3 eller 4 § brottsbalken.

I fråga om brott som avses under 7–12 sändes avskrift endast om annan påföljd än böter ådömts.

121 § Har körkortshavare, trafik-kortshavare eller *innehavare av*

Föreslagen lydelse

överträdelse av 69 § första stycket, 71 §, 72 § 1, 2, 4, 5, 7, 8 eller 9 eller 73 eller 74 § vägtrafikungörelsen (1972:603),

överträdelse av lokal trafikföreskrift om stannande eller parkering,

3. brott mot narkotikastrafflagen (1968:64) eller brott mot lagen (1960:418) om straff för varusmuggling i fråga om narkotika som avses i 1 § narkotikaförordningen (1962:704),

4. olovligt tillgrepp av motordrivet fordon,

5. brott mot 16 kap. 15 § eller 21 kap. 15 § brottsbalken,

6. brott mot 21 kap. 13 eller 14 § brottsbalken, om den dömdes vid brottets begående varit berusad så att det framgått av hans åtbörder eller tal,

7. brott mot 3 kap. 1, 2, 5, 6, 7, 8 eller 9 § brottsbalken eller någon av dessa paragrafer jämte 3 kap. 10 § brottsbalken,

8. brott mot 4 kap. brottsbalken,

9. brott mot 6 kap. 1 eller 2 § brottsbalken eller 6 kap. 1 och 10 §§ brottsbalken,

10. brott mot 8 kap. 5 eller 6 § brottsbalken eller någon av dessa paragrafer jämte 8 kap. 12 § brottsbalken,

11. brott mot 13 kap. brottsbalken,

12. brott mot 17 kap. 1, 2, 3 eller 4 § brottsbalken.

121 § Har körkortshavare eller trafik-kortshavare åtalats för brott

Nuvarande lydelse

traktorkort åtalats för brott som avses i 119 § och har beslut meddelats om återkallelse tills vidare eller omhändertagande enligt denna kungörelse, sänder tingsrätt, om åtalet nedlägges eller rätten frikänner den tilltalade, omedelbart underrättelse härom med angivande av hans personnummer till den länsstyrelse som meddelat körkortstillståndet eller trafikortstillståndet *eller utfärdat traktorkortet*.

Beslutas efter återkallelse eller omhändertagande som avses i första stycket, att förundersökning skall nedläggas eller att åtal ej skall väckas, underrättar den som meddelar beslutet omedelbart länsstyrelsen härom. Underrättelsen skall innehålla uppgift om personnummer.

122 § Har nykterhetsnämnd beslutat att ställa körkortshavare, trafikortshavare eller *innehavare av traktorkort* under övervakning enligt 15 § lagen (1954:579) om nykterhetsvård eller har nämnden gett in ansökan till länsrätt om att sådan person skall tagas in på allmän vårdanstalt för alkoholmissbrukare, sänder nämnden omedelbart med angivande av hans personnummer underrättelse om förhållandet till den länsstyrelse som meddelat körkortstillståndet eller trafikortstillståndet *eller utfärdat traktorkortet*.

Finner nykterhetsnämnd i annat fall än som avses i första stycket, att rätten för viss person att ha körkort, trafikort *eller traktorkort* bör omprövas till följd av hans alkoholmissbruk, sänder nämnden omedelbart med angivande av hans personnummer underrättelse härom till den länsstyrelse som meddelat körkortstillståndet eller trafikortstillståndet *eller utfärdat traktorkortet*.

Föreslagen lydelse

som avses i 119 § och har beslut meddelats om återkallelse tills vidare eller omhändertagande enligt denna kungörelse, sänder tingsrätt, om åtalet nedlägges eller rätten frikänner den tilltalade, omedelbart underrättelse härom med angivande av hans personnummer till den länsstyrelse som meddelat körkortstillståndet eller trafikortstillståndet.

122 § Har nykterhetsnämnd beslutat att ställa körkortshavare eller trafikortshavare under övervakning enligt 15 § lagen (1954:579) om nykterhetsvård eller har nämnden gett in ansökan till länsrätt om att sådan person skall tagas in på allmän vårdanstalt för alkoholmissbrukare, sänder nämnden omedelbart med angivande av hans personnummer underrättelse om förhållandet till den länsstyrelse som meddelat körkortstillståndet eller trafikortstillståndet.

Finner nykterhetsnämnd i annat fall än som avses i första stycket, att rätten för viss person att ha körkort eller trafikort bör omprövas till följd av hans alkoholmissbruk, sänder nämnden omedelbart med angivande av hans personnummer underrättelse härom till den länsstyrelse som meddelat körkortstillståndet eller trafikortstillståndet.

Nuvarande lydelse

I fall som avses i första eller andra stycket avger nykterhetsnämnden yttrande i frågan om den person som underrättelsen gäller bör ha körkort, trafikort eller *traktorkort*.

123 § Finner polismyndighet i fråga om körkortshavare, trafikortshavare eller *innehavare av traktorkort* anledning till återkallelse, anmäler myndigheten detta till den länsstyrelse som meddelat körkortstillståndet eller trafikortstillståndet *eller utfärdat traktorkortet*. Anmälan skall innehålla uppgift om personnummer.

126 § Uppgifter föres in i körkortsregistret enligt följande.

(Samtliga uppgifter och föreskrifter avseende traktorkort utgår ur förteckningen.)

128 § Avlider körkortshavare, trafikortshavare eller *innehavare av traktorkort*, för bilregister-nämnden ur körkortsregistret uppgifterna om honom. Uppgift om körkortshavare, trafikortshavare eller *innehavare av traktorkort*, som ej är mantalsskriven eller kyrkobokförd i landet, föres ur körkortsregistret, när 90 år förflutit från hans födelse.

Bilregisternämnden får i andra fall än som avses i första stycket föra ur körkortsregistret personuppgift eller körkortsuppgift som ej behövs.

142 § Till böter, högst femhundra kronor, dömes den som

1. bryter mot 13 §,
2. åsidosätter skyldighet att överlämna körkort, trafikort eller *traktorkort* enligt 38 § tredje stycket, 46 §, 55 § andra stycket första punkten eller 68 § första stycket eller enligt 49, 81, 83, 93 eller 95 § jämförd med något av nämnda författningsrum,

Föreslagen lydelse

I fall som avses i första eller andra stycket avger nykterhetsnämnden yttrande i frågan om den person som underrättelsen gäller bör ha körkort eller trafikort.

123 § Finner polismyndighet i fråga om körkortshavare eller trafikortshavare anledning till återkallelse, anmäler myndigheten detta till den länsstyrelse som meddelat körkortstillståndet eller trafikortstillståndet. Anmälan skall innehålla uppgift om personnummer.

128 § Avlider körkortshavare eller trafikortshavare, för bilregister-nämnden ur körkortsregistret uppgifterna om honom. Uppgift om körkortshavare eller trafikortshavare som ej är mantalsskriven eller kyrkobokförd i landet, föres ur körkortsregistret, när 90 år förflutit från hans födelse.

142 § Till böter, högst femhundra kronor, dömes den som

1. bryter mot 13 §,
2. åsidosätter skyldighet att överlämna körkort eller trafikort enligt 38 § tredje stycket, 46 §, 55 § andra stycket första punkten eller 68 § första stycket eller enligt 49, 81 eller 83 jämförd med något av nämnda författningsrum,
3. bryter mot 40 § eller mot

Nuvarande lydelse

3. bryter mot 40 § eller mot 79 eller 91 § jämförd med 40 §,

4. bryter mot 114 § eller med stöd därav meddelad föreskrift.

Till straff för brott mot 13 § skall ej dömas, om körkortet, trafik kortet eller *traktorkortet* förstörts eller förkommit och föraren före färden ansökt om förnyelse av kortet.

Användes fordon vid övningskörning utan att vara försett med skylt som avses i 115 § dömes den som har uppsikt över körningen till böter högst femhundra kronor.

144 § Mot beslut om varning eller beslut som rör lämplighetsintyg, godkännande vid förarprov eller omhändertagande av körkort, trafik kort eller *traktorkort* får talan ej föras.

Föreslagen lydelse

79 § jämförd med 40 §,

4. bryter mot 114 § eller med stöd därav meddelad föreskrift.

Till straff för brott mot 13 § skall ej dömas, om körkortet eller trafik kortet förstörts eller förkommit och föraren före färden ansökt om förnyelse av kortet.

144 § Mot beslut om varning eller beslut som rör lämplighetsintyg, godkännande vid förarprov eller omhändertagande av körkort eller trafik kort får talan ej föras.

1. Denna kungörelse träder i kraft den 1 januari 1976.

2. Den som vid ikraftträdandet icke innehar i 7 § föreskrivet körkort eller bevis om sådan tilläggskompetens, som statens trafiksäkerhetsverk fastställt enligt 10 a §, får utan hinder härav föra motorredskap efter prövning av trafiksäkerhetsverket. Sådant undantag, som skall avse viss typ av motorredskap, får medges om det kan ske utan fara för trafiksäkerheten. Vid prövningen skall beaktas sökandens färdighet i att framföra och använda motorredskapet samt förmåga att avgöra om fordonet är från trafiksäkerhetssynpunkt kördugligt. För den som vid prövningstillfället ej fyllt 50 år skall dispensen begränsas att gälla under högst två år eller, i fråga om sådant fordon för vilket enligt 10 § krävs körkort klass ABC*E, under högst tre år.

3. Den som beviljats dispens från kravet på körkort klass ABC*E och därefter önskar avlägga prov för sådant körkort får återopa bevis om förande av motorredskap eller terrängmotorredskap enligt vad i 34 § andra stycket sägs angående bevis om förande av bil.

4. Ytterligare föreskrifter för ikraftträdandet av denna kungörelse meddelas av statens trafiksäkerhetsverk.

3 Förslag till

Kungörelse om ändring i fordonskungörelsen (1972:595)

Härigenom förordnas att 1, 3, 19, 20, 22, 24–29, 70, 76, 77, 78, 102 och 106 §§ fordonskungörelsen (1972:595) skall ha nedan angivna lydelse.

Nuvarande lydelse

1 § Denna kungörelse gäller fordons beskaffenhet och utrustning och kontroll av fordon.

Kungörelsen gäller dock ej terrängfordon,

motordrivet fordon eller släpfordon, som tillhör staten och är tillverkat för särskilt militärt ändamål,

motordrivet fordon, som är avsett att föras av gående, eller släpfordon, som kopplas till sådant fordon,

motordrivet fordon *eller släpfordon*, som användes uteslutande inom *inhägnat järnvägs- eller fabriksområde eller inhägnat tävlingsområde eller annat dylikt inhägnat område*.

3 §¹ I denna kungörelse användes följande beteckningar med nedan angiven betydelse.

Föreslagen lydelse

1 § Denna kungörelse gäller fordons beskaffenhet och utrustning och kontroll av fordon.

Kungörelsen gäller dock ej terrängfordon,

motordrivet fordon eller släpfordon, som tillhör staten och är tillverkat för särskilt militärt ändamål,

motordrivet fordon, som är avsett att föras av gående, eller släpfordon, som kopplas till sådant fordon,

motordrivet fordon, som användes uteslutande inom inhägnat tävlingsområde.

3 § I denna kungörelse användes följande beteckningar med nedan angiven betydelse.

¹ Senaste lydelse 1973:767.

Nuvarande lydelse

Beteckning	Betydelse
Efterfordon	Till bil, <i>traktor</i> , motorredskap eller terrängmotorfordon kopplat fordon som ej är släpfordon eller terrängsläp
Maximilast för motorfordon, <i>traktor</i> , motorredskap, släpfordon eller sidvagn	Skillnaden mellan fordonets totalvikt och tjänstevikt
Motordrivet fordon	Fordon som för framdrivande är försett med motor, dock ej flygplan eller sådan eldriven rullstol som är att hänföra till cykel. Motordrivna fordon indelas i motorfordon, <i>traktorer</i> , motorredskap och terrängmotorfordon.
Motorfordon	Motordrivet fordon som ej är terrängmotorfordon och som är inrättat <ol style="list-style-type: none"> huvudsakligen för att självständigt användas till person- eller godsbefordran, <i>eller</i> för annat ändamål än som anges under 1, om fordonet ej är att anse som <i>traktor</i> eller <i>motorredskap</i> Motorfordon indelas i bilar, motorcyklar och mopeder
Motorredskap	Motordrivet fordon som är inrättat huvudsakligen <i>som arbetsredskap</i> och som är konstruerat för en hastighet av högst 30 kilometer i timmen och endast med svårighet kan ändras till högre hastighet

Föreslagen lydelse

Beteckning	Betydelse
Efterfordon	Till bil, motorredskap, terrängmotorfordon eller <i>terrängmotorredskap</i> kopplat fordon som ej är släpfordon eller terrängsläp
Konstruktiv hastighet	Den högsta hastighet för vilken ett motordrivet fordon är konstruerat, om fordonet endast med svårighet kan ändras till högre hastighet
LGF-skylt	Skylt för markering av långsamtgående fordon (fordon med en konstruktiv hastighet av högst 40 kilometer i timmen)
Maximilast för motorfordon, motorredskap, släpfordon eller sidvagn	Skillnaden mellan fordonets totalvikt och tjänstevikt
Motordrivet fordon	Fordon som för framdrivande är försett med motor, dock ej flygplan eller sådan eldriven rullstol som är att hänföra till cykel. Motordrivna fordon indelas i motorfordon, motorredskap, terrängmotorfordon och <i>terrängmotorredskap</i>
Motorfordon	Motordrivet fordon som ej är terrängmotorfordon och som är inrättat huvudsakligen för att självständigt användas till person- eller godsbefordran, även om det har försetts med anordning för att draga påhängsvagn Motorfordon indelas i bilar, motorcyklar och mopeder
Motorredskap	Motordrivet fordon som ej är <i>terrängmotorredskap</i> och som är inrättat huvudsakligen för att draga annat fordon eller redskap eller för att med hjälp av särskilda anordningar på fordonet självständigt utföra visst arbete

Nuvarande lydelse

Beteckning	Betydelse
Påhängsvagn	Släpvagn som är inrättad för att genom tapp med vändskiva eller liknande anordning förenas med bil, <i>traktor eller motorredskap</i> och som är så utförd att chassiet eller karosseriet vilar direkt på det dragande fordonet
Släpfordon	Fordon som är inrättat för koppling till bil, <i>traktor</i> eller motorredskap och avsett för person- eller godsbefordran eller för att bära anordning för drivande av bilen, <i>traktorn</i> eller motorredskapet. Släpfordon indelas i släp-släddar och släpvagnar
Terrängfordon	Terrängmotorfordon och terrängsläp
Terrängmotorfordon	Motordrivet fordon som är inrättat huvudsakligen för att självständigt användas till person- eller godsbefordran i terräng
Terrängsläp	Fordon som är inrättat för att dragas av terrängmotorfordon och ej är släpfordon
Tjänstevikt på bil, <i>traktor</i> eller motorredskap	Sammanlagda vikten av fordonet i normalt, fullt driftfärdigt skick vid användning av tyngsta till fordonet hörande karosseri, verktyg och reservhjul som hör till fordonet, bränsle, smörjolja och vatten, föraren

Föreslagen lydelse

Beteckning	Betydelse
Påhängsvagn	Släpvagn som är inrättad för att genom tapp med vändskiva eller liknande anordning förenas med bil och som är så utförd att chassiet eller karosseriet vilar direkt på det dragande fordonet
Släpfordon	Fordon som är inrättat för koppling till bil eller motorredskap och avsett för person- eller godsbefordran eller för att bära anordning för drivande av bilen eller motorredskapet. Släpfordon indelas i släpslädar och släpvagnar
Terrängfordon	Terrängmotorfordon, <i>terrängmotorredskap</i> och terrängsläp
Terrängmotorfordon	Motordrivet fordon som är inrättat huvudsakligen för att självständigt användas till person- eller godsbefordran i terräng, <i>även om det har försetts med anordning för att draga påhängsvagn</i>
Terrängmotorredskap	<i>Motordrivet fordon som är inrättat huvudsakligen för att draga annat fordon eller redskap i terräng eller för att med hjälp av särskilda anordningar på fordonet självständigt utföra visst arbete i terräng</i>
Terrängsläp	Fordon som är inrättat för att dragas av terrängmotorfordon <i>eller terrängmotorredskap</i> och ej är släpfordon
Tjänstevikt på bil eller motorredskap	Sammanlagda vikten av fordonet i normalt, fullt driftfärdigt skick vid användning av tyngsta till fordonet hörande karosseri, verktyg och reservhjul som hör till fordonet, bränsle, smörjolja och vatten, föraren

Nuvarande lydelse

Beteckning	Betydelse
------------	-----------

Totalvikt på bil, <i>traktor</i> eller motorredskap	Summan av fordonets tjänstevikt och den beräknade vikten av det största antal personer utom föraren och den största mängd gods som fordonet är inrättat för.
---	--

<i>Traktor</i>	<i>Motordrivet fordon som är inrättat huvudsakligen för att dra annat fordon eller arbetsredskap och som är konstruerat för en hastighet av högst 30 kilometer i timmen och endast med svårighet kan ändras till högre hastighet.</i>
----------------	---

Traktor och motorredskap

19 § Bestämmelserna i 8–10 §§ om motorfordon gäller i tillämpliga delar i fråga om *traktor och motorredskap*.

20 § *Traktor och motorredskap* skall ha följande utrustning.

Urustning	Närmare föreskrifter
-----------	----------------------

Avgasrör	Behövs endast om förbränningsmotor användes
Backspeglar	Behövs endast på <i>traktor</i> som har förarhytt

Bromsutrustning
färdbroms

Skall kunna minska farten på fordonet och få detta att stanna säkert och snabbt

Föreslagen lydelse

Beteckning	Betydelse
Tjänstevikt på terrängmotorredskap	Sammanlagda vikten av fordonet i normalt, fullt driftfärdigt skick vid användning av tyngsta till fordonet hörande karosseri, verktyg och reservhjul som hör till fordonet, bränsle, smörjolja och vatten föraren
Totalvikt på bil eller motorredskap	Summan av fordonets tjänstevikt och den beräknade vikten av det största antal personer utom föraren och den största mängd gods som fordonet är inrättat för

Motorredskap

19 § Bestämmelserna i 8–10 §§ om motorfordon gäller i tillämpliga delar i friga om motorredskap.

20 § Motorredskap skall ha följande utrustning.

Utrustning	Närmare föreskrifter
Avgasrör	Behövs endast om förbränningsmotor användes
Backspeglar	Behövs endast på motorredskap som har förarhytt
Bilbälte	Behövs endast på motorredskap vars totalvikt överstiger ett ton och där det av körtekniska skäl är lämpligt

Bromsutrustning

a. motorredskap med en konstruktiv hastighet överstigande 30 kilometer i timmen:

Nuvarande lydelse

Utrustning

Närmare föreskrifter

parkerings-
broms

Skall på sluttande mark kunna hålla kvar fordonet även om föraren lämnar detta

Defroster

Skall kunna hålla vindruta fri från imma och is. Behövs endast på *traktor* som har förarhytt

Förarhytt

Behövs endast på *traktor* med en tjänstevikt, beräknad utan förarhytt, av 600 kilogram eller högre

Hjul, medar eller band
Identifieringsmärkning

Behövs endast på traktor och registrerat motorredskap. Skall bestå av tillverkningsnummer eller motsvarande beteckning anbringad på ett tydligt och varaktigt sätt

Kopplingsanordning

Behövs endast på *traktor*

Körriktningsvisare
bakifrån synliga

Behövs endast på *traktor* som har förarhytt
En visare på vardera sidan som kan visa orangegult ljus bakåt

framifrån synliga

En visare på vardera sidan som kan visa orangegult ljus framåt

Föreslagen lydelse

Utrustning	Närmare föreskrifter
	<i>Två av varandra oberoende bromssystem eller ett system som kan påverkas av två av varandra oberoende anordningar</i>
färdbroms	Skall kunna minska farten på fordonet och få det att stanna säkert och snabbt
parkeringsbroms	Skall på sluttande mark kunna hålla kvar fordonet även om föraren lämnar detta
reservbroms	Skall kunna stanna fordonet om färdbromsen delvis är ur funktion
b. andra motorredskap:	
färdbroms	Skall kunna minska farten på fordonet och få detta att stanna säkert och snabbt
parkeringsbroms	Skall på sluttande mark kunna hålla kvar fordonet även om föraren lämnar detta
Defroster	Skall kunna hålla vindrutan fri från imma och is. Behövs endast på motorredskap som har förarhytt med vindruta
Förarhytt	Behövs endast på motorredskap som är inrättat huvudsakligen för att dra annat fordon eller redskap, om motorredskapet har en tjänstevikt, beräknad utan förarhytt, av 600 kilogram eller högre
Hastighetsmätare	Behövs endast på motorredskap med en konstruktiv hastighet överstigande 30 kilometer i timmen
Hjul, medar eller band	
Identifieringsmärkning	Skall bestå av tillverkningsnummer eller motsvarande beteckning anbringad på ett tydligt och varaktigt sätt
Kopplingsanordning	Behövs endast på motorredskap som är inrättat huvudsakligen för att dra annat fordon eller redskap
Körriktningsvisare	Behövs endast på motorredskap som har förarhytt
bakifrån synliga	En visare på vardera sidan som kan visa orangegult ljus bakåt
framifrån synliga	En visare på vardera sidan som kan visa orangegult ljus framåt.
Ljuddämpare	Behövs endast om förbränningsmotor användes
Ljussignalanordning	Endast jämn ton skall kunna avges

Nuvarande lydelse

Utrustning	Närmare föreskrifter
<i>Lyktor</i>	<i>Behövs endast vid färd under mörker på väg</i>
<i>baktill</i>	<i>Två lyktor på samma höjd, en på vardera sidan av fordonet, vilka kan visa rött ljus bakåt (baklyktor). Baklyktor behövs dock ej om tillkopplat fordon har sådana</i>
<i>fram till</i>	<i>Två lyktor på samma höjd, en på vardera sidan av fordonet, vilka kan visa vitt eller gult ljus av sådan sammanlagd ljusstyrka att fordonet kan föras på betryggande sätt. Har lyktor- na bländande ljus skall de snabbt kunna bländas av</i>
<i>Namnskylt</i>	<i>Behövs endast på traktor och registrerat motorredskap. Skall utvisa ägarens namn och hemort</i>
<i>Reflexanordningar</i>	<i>Behövs endast vid färd under mörker på väg</i>
<i>baktill</i>	<i>Två anordningar på samma höjd, en på vardera sidan av fordonet, som vid belysning återkastar rött ljus bakåt. Får kombineras med baklyktor. Reflexanordningar baktill behövs dock ej om tillkopplat fordon har sådana</i>
<i>på sidan</i>	<i>Anordningarna skall vid belysning återkasta orangegult ljus åt sidan</i>
<i>Styrinrättning</i>	

Förelaggen lydelse

Utrustning	Närmare föreskrifter
<i>Lyktor baktill baklyktor</i>	<i>Baklykta och stopplykta får kombineras Två lyktor på samma höjd, en på vardera sidan av motorredskapet, vilka kan visa rött ljus bakåt</i>
<i>stopplykta</i>	<i>Lykta som visar rött ljus bakåt, när färd- broms användes</i>
<i>Lyktor framtill</i>	<i>Lyktor för halvljus, helljus och parkerings- ljus får kombineras</i>
<i>för halvljus</i>	<i>Två lyktor på samma höjd, en på vardera sidan av motorredskapet, vilka kan visa vitt eller gult ljus och belysa vägen framför motor- redskapet, utan att blända mötande</i>
<i>för helljus</i>	<i>Två lyktor på samma höjd, en på vardera sidan av motorredskapet, vilka kan visa vitt eller gult ljus och kan belysa en lång sträcka av vägen framför motorredskapet</i>
<i>för parkerings- ljus</i>	<i>Två lyktor på samma höjd, en på vardera sidan av motorredskapet, vilka kan visa vitt eller gult ljus framåt och utmärka fordonets bredd</i>
<i>Lyktor på sidan sidomarkerings- lyktor</i>	<i>Lyktor som kan visa orangegult ljus åt sidan. Behövs endast på motorredskap vars längd överstiger sex meter</i>
Namnskylt	Skall utvisa ägarens namn och hemort
Reflexanordningar	
baktill	Två anordningar på samma höjd, en på vardera sidan av fordonet, som vid belysning återkastar rött ljus bakåt. Får kombineras med baklyktor
på sidan	Anordningarna skall vid belysning återkasta orangegult ljus åt sidan
Styrinrättning	
Stänkskydd	<i>Stänkskärmar eller däremot svarande anord- ningar. Behövs ej på motorredskap vars kon- struktiva hastighet ej överstiger 30 kilometer i timmen eller där skyddet med hänsyn till fordonets konstruktion eller ändamål skulle medföra avsevärd olägenhet</i>

Nuvarande lydelse

Utrustning	Närmare föreskrifter
Vindruta	Behövs endast på <i>traktor</i> som har förarhytt
Vindrutetorkare	Behövs endast på <i>traktor</i> som har vindruta

22 § Släpvagn som drages av bil skall ha följande utrustning.

Utrustning	Närmare föreskrifter
Bromsutrustning färdbroms	Behövs endast på släpvagn som är avsedd för personbefordran eller vars totalvikt överstiger 750 kilogram. Färdbromsen skall kunna manövreras från färdbroms på dragande <i>bil</i> eller, i fråga om släpvagn med stel dragstång och med en totalvikt som ej överstiger 3 500 kilogram, bestå av påskjutsbroms. Färdbromsen skall vara så beskaffad att släpvagnen automatiskt bromsas in vid brott på kopplingsanordningen. Automatisk bromsverkan behövs ej i fråga om broms på tvåhjulig husvagn eller på mindre bagagevagn, om släpfordonet är försett med reservkoppling
parkeringsbroms	Behövs endast på släpvagn som är avsedd för personbefordran eller vars tjänstevikt överstiger 400 kilogram. Bromsen skall på sluttande mark kunna hålla kvar släpvagnen, även om denna kopplats från <i>den</i> dragande <i>bilen</i> . Bromsen skall kunna manövreras från släpvagnen eller, om släpvagnen ej är avsedd för personbefordran, från plats vid sidan av denna

Föreslagen lydelse

Utrustning	Närmare föreskrifter
Vindruta	Behövs endast på <i>motorredskap</i> som har förarhytt
<i>Vindrutespolare</i>	<i>Behövs endast på motorredskap som har vindruta</i>
Vindrutetorkare	Behövs endast på <i>motorredskap</i> som har vindruta

22 § Släpvagn som drages av bil eller av sådant *motorredskap* vars konstruktiva hastighet överstiger 30 kilometer i timmen skall ha följande utrustning.

Utrustning	Närmare föreskrifter
Bromsutrustning	
färdbroms	Behövs endast på släpvagn som är avsedd för personbefordran eller vars totalvikt överstiger 750 kilogram. Färdbromsen skall kunna manövreras från färdbroms på dragande <i>fordon</i> eller, i fråga om släpvagn med stel dragstång och med en totalvikt som ej överstiger 3 500 kilogram, bestå av påskjutsbroms. Färdbromsen skall vara så beskaffad att släpvagnen automatiskt bromsas in vid brott på kopplingsanordningen. Automatisk bromsverkan behövs ej i fråga om broms på tvåhjulig husvagn eller på mindre bagagevagn, om släpfordonet är försett med reservkoppling
parkeringsbroms	Behövs endast på släpvagn som är avsedd för personbefordran eller vars tjänstevikt överstiger 400 kilogram. Bromsen skall på sluttande mark kunna hålla kvar släpvagnen, även om denna kopplats från <i>det</i> dragande <i>fordonet</i> . Bromsen skall kunna manövreras från släpvagnen eller, om släpvagnen ej är avsedd för personbefordran, från plats vid sidan av denna

Nuvarande lydelse

24 § Släpvagn som skall vara försedd med broms avsedd att manövreras från dragande bil får kopplas endast till *bil* vars bromssystem icke påverkas menligt av att släpvagnens bromssystem anslutes.

25 § Släpplåde som drages av bil skall ha kopplingsanordning och anordning till skydd mot slirning i sidled.

Vid färd under mörker med släpplåde som drages av bil skall på släden eller på dess last föras i 22 § föreskrivna baklyktor och reflexanordningar baktill och på sidan. Bestämmelserna om baklyktor och reflexanordningar baktill gäller vid färd med flera släpplådar endast den sista av dem.

26 § *Släpfordon som drages av traktor eller motorredskap skall ha kopplingsanordning.*

Vid färd med släpfordon som avses i första stycket under mörker på väg skall på fordonet eller på fordonets last föras i 22 § föreskrivna baklyktor och reflexanordningar baktill och på sidan. Bestämmelserna om baklyktor och reflexanordningar baktill skall vid färd med flera släpfordon gälla endast det sista av dem.

Registrerad släpvagn som drages av traktor eller motorredskap skall ha identifieringsmärkning och skyltar som avses i 22 §.

27 § Bestämmelserna i 26 § andra stycket om släpfordon som drages av traktor eller motorredskap äger motsvarande tillämpning i fråga om efterfordon.

Föreslagen lydelse

24 § Släpvagn som skall vara försedd med broms avsedd att manövreras från dragande bil *eller motorredskap* får kopplas endast till *fordon* vars bromssystem icke påverkas menligt av att släpvagnens bromssystem anslutes.

25 § Släpplåde som drages av bil *eller motorredskap* skall ha kopplingsanordning och anordning till skydd mot slirning i sidled.

Vid färd under mörker med släpplåde som drages av bil *eller motorredskap* skall på släden eller på dess last föras i 22 § föreskrivna baklyktor och reflexanordningar baktill och på sidan. Bestämmelserna om baklyktor och reflexanordningar baktill gäller vid färd med flera släpplådar endast den sista av dem.

26 § *Vid färd på väg skall motorredskap, vars konstruktiva hastighet ej överstiger 40 kilometer i timmen, samt släpfordon som drages av sådant fordon vara försedd med LGF-skylt. Har flera släpvagnar kopplats till motorredskapet gäller vad nu sagts dock endast den sista av dem.*

27 § Bestämmelserna i 22 § om baklyktor och reflexanordningar baktill och på sidan äger motsvarande tillämpning i fråga om efterfordon.

Nuvarande lydelse

28 § Släpvagn som drages av *traktor eller* motorredskap, släp-slåde eller efterfordon, vars vänstra del skjuter mer än 20 centimeter längre in på vägen än det dragande fordonet, skall vid färd under mörker framtill på vänstra sidan ha framlykta som visar vitt ljus framåt.

29 § Har *släpfordon* som avses i 25 och 26 §§ eller efterfordon kopplats från det dragande fordonet och ställts upp på väg på annan plats än parkeringsplats, skall det under mörker vara försett med framlykta eller reflexanordningar framtill som avses i 22 §.

66 § Kopplingsbesiktning sker för fastställande av att kopplingsanordning mellan bil och släpvagn är i föreskrivet skick.

Kopplingsbesiktning utföres av besiktningsman.

Släpvagn med en totalvikt över tre ton får dragas av bil endast om släpvagnen vid kopplingsbesiktning godkänts för koppling till bilen. Detta gäller dock ej påhängsvagn och ej heller släpvagn som drages till besiktningsman för kopplingsbesiktning.

67 §¹ Vid kopplingsbesiktning skall *bil* och släpvagn inställas samtidigt. Gäller besiktningen styraxel för påhängsvagn skall även påhängsvagnen inställas. I fråga om fordon för vilket utfärdats besiktningsinstrument eller typintyg företes senast utfärdat besiktningsinstrument, typintyg eller registreringsbevis.

Godkännes släpvagnen för koppling till *bilen* utfärdar be-

Föreslagen lydelse

28 § Släpvagn som drages av motorredskap, släp-slåde eller efterfordon, vars vänstra del skjuter mer än 20 centimeter längre in på vägen än det dragande fordonet, skall vid färd under mörker framtill på vänstra sidan ha framlykta som visar vitt ljus framåt.

29 § Har *släp-slåde* eller efterfordon kopplats från det dragande fordonet och ställts upp på väg på annan plats än parkeringsplats, skall det under mörker vara försett med framlykta eller reflexanordningar framtill som avses i 22 §.

66 § Kopplingsbesiktning sker för fastställande av att kopplingsanordning mellan bil och släpvagn *samt mellan motorredskap och släpvagn* är i föreskrivet skick.

67 § Vid kopplingsbesiktning skall *dragfordon* och släpvagn inställas samtidigt. Gäller besiktningen styraxel för påhängsvagn skall även påhängsvagnen inställas. I fråga om fordon för vilket utfärdats besiktningsinstrument eller typintyg företes senast utfärdat besiktningsinstrument, typintyg eller registreringsbevis.

Godkännes släpvagnen för koppling till *dragfordonet* utfär-

¹ Senaste lydelse 1973:767

Nuvarande lydelse

siktningsmannen kopplingsintyg.

Besiktningsmannen sänder avskrift av kopplingsintyg till länsstyrelse.

70 §¹ Godkännande vid lämplighetsbesiktning krävs

1. för att bil eller släpfordon skall få användas i yrkesmässig trafik för personbefordran,

2. för att buss enligt kungörelsen (1970:340) om skolskjutsning skall få användas för icke yrkesmässig skolskjutsning,

3. för att *motorfordon* skall få användas vid övningskörning i trafikskola,

4. för att lastbil som för personbefordran vid utflykt eller liknande försetts med särskild utrustning skall få användas för detta ändamål,

5. för att fordon som kopplats till motordrivnet fordon skall få användas för personbefordran.

Utan hinder av första stycket 5 får fordon vid eldfara tillfälligt användas för brandväsendets räkning och fordon som kopplats till *traktor* användas för kortare färd till eller från arbetsplats eller mellan en gårds ägor eller för liknande ändamål.

Om lämplighetsbesiktning av fordon som är tillverkat för transport av farligt gods finns särskilda bestämmelser.

76 §² Kontrollbesiktning skall ske inom inställestermin som anges i andra stycket i fråga om

1. registrerat motorfordon som användes för övningskörning i trafikskola,

2. registrerat motorfordon, som drives med gas från gasverk på fordonet eller på tillkopplat

Föreslagen lydelse

dar besiktningsmannen kopplingsintyg.

70 § Godkännande vid lämplighetsbesiktning krävs

1. för att bil eller släpfordon skall få användas i yrkesmässig trafik för personbefordran,

2. för att buss enligt kungörelsen (1970:340) om skolskjutsning skall få användas för icke yrkesmässig skolskjutsning,

3. för att *motordrivnet fordon* skall få användas vid övningskörning i trafikskola,

4. för att lastbil som för personbefordran vid utflykt eller liknande försetts med särskild utrustning skall få användas för detta ändamål,

5. för att fordon som kopplats till motordrivnet fordon skall få användas för personbefordran.

Utan hinder av första stycket 5 får fordon vid eldfara tillfälligt användas för brandväsendets räkning och fordon som kopplats till *motorredskap* användas för kortare färd till eller från arbetsplats eller mellan en gårds ägor eller för liknande ändamål.

76 § Kontrollbesiktning skall ske inom inställestermin som anges i andra stycket i fråga om

1. registrerat motorfordon *eller motorredskap* som användes för övningskörning i trafikskola,

2. registrerat motorfordon, som drives med gas från gasverk på fordonet eller på tillkopplat

¹ Senaste lydelse 1974:41

² Senaste lydelse 1973:767

Nuvarande lydelse

släpfordon, och registrerat släpfordon på vilket sådant gasverk drages,

3. registrerad bil som användes i yrkesmässig trafik för personbefordran,

4. registrerat släpfordon som användes i yrkesmässig trafik för personbefordran,

5. registrerad buss som utan att brukas i uthyrningsrörelse användes för icke yrkesmässig skolskjutsning enligt kungörelsen (1970:340) om skolskjutsning.

Föreslagen lydelse

släpfordon, och registrerat släpfordon på vilket sådant gasverk drages,

3. registrerad bil som användes i yrkesmässig trafik för personbefordran,

4. registrerat släpfordon som användes i yrkesmässig trafik för personbefordran,

5. registrerad buss som utan att brukas i uthyrningsrörelse användes för icke yrkesmässig skolskjutsning enligt kungörelsen (1970:340) om skolskjutsning.

Inställelsetermin består av två kalendermånader och bestämmes efter sista siffran i fordonets registreringsnummer. Besiktning skall ske inom den termin som anges för fordonet i följande uppställning.

Sista siffra i reg. nr	Inställelsetermin	Sista siffra i reg. nr	Inställelsetermin
1	februari, mars	6	september, oktober
2	mars, april	7	oktober, november
3	april, maj	8	november, december
4	maj, juni	9	december, januari
5	juni, juli	0	januari, februari

Infaller någon del av inställelsetermin under de tre månaderna närmast efter det fordonet första gången godkändes vid registreringsbesiktning, behöver fordonet ej besiktigas under den inställelseterminen.

77 § *I fråga om* annat registrerat motorfordon eller annan bildragen registrerad släpvagn än som avses i 75 och 76 §§ *skall kontrollbesiktning* ske årligen med början under andra kalenderåret efter det år som anges i årsmodellbeteckningen, eller, om sådan beteckning ej finns i registreringsbeviset, under det kalenderår vid vars början uppenbarligen minst två år förflutit sedan fordonet tillverkades.

77 § *Kontrollbesiktning av* annat registrerat motorfordon eller annan bildragen registrerad släpvagn än som avses i 75 och 76 §§ *eller av motorredskap med en konstruktiv hastighet överstigande 30 kilometer i timmen* skall ske årligen med början under andra kalenderåret efter det år som anges i årsmodellbeteckningen, eller, om sådan beteckning ej finns i registreringsbeviset, under det kalenderår vid vars början uppenbarligen minst två år förflutit sedan fordonet tillverkades.

Nuvarande lydelse

78 §¹ Kontrollbesiktning av *motorfordon* som avses i 77 § skall ske inom en för fordonet gällande inställetsetermin. Inställetseterminen består av en inställetsemånad samt de närmast föregående två och närmast följande två kalendermånaderna. Inställetsemånaden bestämmas efter sista siffran i fordonets registreringsnummer enligt följande uppställning.

Sista siffra i reg. nr	Inställetsemånad
1	januari
2	februari
3	mars
4	april
5	maj

102 § Statens trafiksäkerhetsverk meddelar ytterligare föreskrifter om tillämpningen av denna kungörelse. Trafiksäkerhetsverket får därvid föreskriva att viss utrustning skall vara av typ som godkänts av verket eller annan myndighet.

Föreskrifter meddelas

om sådant utrymme i lastbil, *traktor* eller motorredskap som avses i 8 § tredje stycket efter samråd med arbetarskyddsstyrelsen,

om kopplingsanordning efter samråd med försvarets materielverk,

om färdskrivare efter samråd

Föreslagen lydelse

78 § Kontrollbesiktning av *motor drivet fordon* som avses i 77 § skall ske inom en för fordonet gällande inställetsetermin. Inställetseterminen består av en inställetsemånad samt de närmast föregående två och närmast följande två kalendermånaderna. Inställetsemånaden bestämmas efter sista siffran i fordonets registreringsnummer enligt följande uppställning.

Sista siffra i reg. nr	Inställetsemånad
6	augusti
7	september
8	oktober
9	november
0	december

102 § Statens trafiksäkerhetsverk meddelar ytterligare föreskrifter om tillämpningen av denna kungörelse. Trafiksäkerhetsverket får därvid föreskriva att viss utrustning skall vara av typ som godkänts av verket eller annan myndighet. *Beträffande motorredskap äger trafiksäkerhetsverket bestämma om utrustning utöver vad som följer av 19, 20 och 33 §§.*

Föreskrifter meddelas

om sådant utrymme i lastbil eller motorredskap som avses i 8 § tredje stycket efter samråd med arbetarskyddsstyrelsen,

om kopplingsanordning efter samråd med försvarets materielverk,

om färdskrivare efter samråd med arbetarskyddsstyrelsen och

¹ Senaste lydelse 1973:767.

Nuvarande lydelse

med arbetarskyddsstyrelsen och rikspolisstyrelsen,
om flygande inspektion efter samråd med rikspolisstyrelsen.

Färdskrivare och eldsläckningsanordning skall vara av typ som godkänts av statens provningsanstalt.

104 § Fråga om undantag från denna kungörelse för visst fordon eller från 33 § första stycket för visst ändamål prövas av statens trafiksäkerhetsverk. I fråga om undantag från 40 eller 41 § skall trafiksäkerhetsverket bereda rikspolisstyrelsen och riksskatteverket tillfälle att yttra sig.

106 § Till böter, högst femhundra kronor, dömes

1. ägare av fordon som brukas utan att fordonet överensstämmer med bestämmelserna om fordons beskaffenhet och utrustning i 7–11, 14, 16, 17 eller 19–33 § eller föreskrifter som meddelats enligt denna kungörelse för tillämpningen av nämnda stadganden,

2. den som hindrar eller försvårar polismans kontroll som avses i 35 § andra stycket,

3. rörelseinnehavare som underlåter att förse typintyg eller besiktningssinstrument med försäkrans som avses i 54 §,

4. den som bryter mot 68 eller 72 § eller 87 § andra stycket,

5. den som hindrar eller försvårar flygande inspektion,

6. ägare av fordon som brukas i strid mot förbud som meddelats enligt 103 §.

Föreslagen lydelse

rikspolisstyrelsen,
om flygande inspektion efter samråd med rikspolisstyrelsen.

104 § Fråga om undantag från denna kungörelse för visst fordon *eller viss typ av fordon* eller från 33 § första stycket för visst ändamål prövas av statens trafiksäkerhetsverk. I fråga om undantag från 40 eller 41 § skall trafiksäkerhetsverket bereda rikspolisstyrelsen och riksskatteverket tillfälle att yttra sig.

106 § Till böter, högst femhundra kronor, dömes

1. ägare av fordon som brukas utan att fordonet överensstämmer med bestämmelserna om fordons beskaffenhet och utrustning i 7–11, 14, 16, 17, 19–25 eller 27–33 § eller föreskrifter som meddelats enligt denna kungörelse för tillämpningen av nämnda stadganden,

2. den som hindrar eller försvårar polismans kontroll som avses i 35 § andra stycket,

3. rörelseinnehavare som underlåter att förse typintyg eller besiktningssinstrument med försäkrans som avses i 54 §,

4. den som bryter mot 68 eller 72 § eller 87 § andra stycket,

5. den som hindrar eller försvårar flygande inspektion,

6. ägare av fordon som brukas i strid mot förbud som meddelats enligt 103 §.

1. Denna kungörelse träder, med nedan under 4 och 7 angivna undantag, i kraft den 1 januari 1977.

2. Bestämmelserna i 20 § om bilbälte, ljuddämpare, ljudsignalanordning, lyktor på sidan och vindrutespolare eller i 77 § om kontrollbesiktning gäller ej motorredskap som tagits i bruk före den 1 januari 1976 eller som undergått registreringsbesiktning före den 1 januari 1977 eller för vilket utfärdats typintyg före sistnämnda dag.

3. I stället för bestämmelserna i 20 § om lyktor baktill och lyktor framtill tillämpas äldre bestämmelser i fråga om motorredskap som tagits i bruk före den 1 januari 1976 eller som undergått registreringsbesiktning före den 1 januari 1977 eller för vilket utfärdats typintyg före sistnämnda dag.

4. Bestämmelsen i 26 § om LGF-skylt tillämpas fr. o. m. den 1 januari 1976.

5. Kopplingsbesiktning enligt 66 § av kopplingsanordning mellan motorredskap och släpvagn gäller endast om dragfordonet undergår registreringsbesiktning efter kungörelsens ikraftträdande.

6. Fordonskombination som vid ikraftträdandet av denna kungörelse är klassificerad som traktor med släpvagn men som enligt kungörelsens bestämmelser är att anse som lastbil (s. k. traktordumper) skall bibehålla denna klassificering.

7. Den nya lydelsen av 104 § tillämpas från den 1 januari 1976.

8. Genom denna kungörelse upphäves kungörelsen (1940:440) om hänförande av vissa automobiler till fordonstypen motorredskap. Fordon som vid ikraftträdandet med stöd av nämnda kungörelse är klassificerat som motorredskap eller traktor skall bibehålla denna klassificering.

4 Förslag till**Kungörelse om ändring i bilregisterkungörelsen (1972:599)¹**

Härigenom förordnas, att 4, 8, 9, 11, 12, 17, 19, 41, 42, 46, 55, 57, 63 och 86 §§ bilregisterkungörelsen (1972:599) skall ha nedan angivna lydelse.

Nuvarande lydelse

4 § I denna kungörelse användes följande beteckningar med nedan angiven betydelse.

Föreslagen lydelse

4 § I denna kungörelse användes följande beteckningar med nedan angiven betydelse.

*Nuvarande lydelse***Beteckning****Betydelse**

Flytande trafikförsäkring

Trafikförsäkring för samtliga registrerade motorfordon, terrängmotorfordon, och *med gummihjul försedda traktorer*, som äges eller förvärfvas av den som yrkesmässigt handlar med sådana fordon

Motordrivet fordon

Fordon som för framdrivande är försett med motor, dock ej flygplan eller sådan eldriven rullstol som är att hänföra till cykel. Motordrivna fordon indelas i motorfordon, *traktorer*, motorredskap och terrängmotorfordon

Motorfordon

Motordrivet fordon som ej är terrängmotorfordon och som är inrättat

1. huvudsakligen för att självständigt användas till person- eller godsbefordran, *eller*

2. för annat ändamål än som anges under 1, om fordonet ej är att anse som *traktor eller motorredskap*

Motorfordon indelas i bilar, motorcyklar och mopeder

¹ Omtryckt 1973:765.

Föreslagen lydelse

Beteckning	Betydelse
Flytande trafikförsäkring	Trafikförsäkring för samtliga registrerade motorfordon, <i>motorredskap, terrängmotorfordon och terrängmotorredskap</i> , som äges eller förvärvas av den som yrkesmässigt handlar med sådana fordon
Motordrivet fordon	Fordon som för framdrivande är försett med motor, dock ej flygplan eller sådan eldriven rullstol som är att hänföra till cykel. Motordrivna fordon indelas i motorfordon, motorredskap, terrängmotorfordon och <i>terrängmotorredskap</i>
Motorfordon	Motordrivet fordon som ej är terrängmotorfordon och som är inrättat huvudsakligen för att självständigt användas till person- eller godsbefordran, <i>även om det har försetts med anordning för att dra påhängsvagn</i> Motorfordon indelas i bilar, motorcyklar och mopeder

Nuvarande lydelse

Beteckning	Betydelse
Motorredskap	Motordrivet fordon som är inrättat huvudsakligen <i>som arbetsredskap och som är konstruerat för en hastighet av högst 30 kilometer i timmen och endast med svårighet kan ändras till högre hastighet</i>
Släpfordon	Fordon som är inrättat för koppling till bil, <i>traktor</i> eller motorredskap och avsett för person- eller godsbefordran eller för att bära anordning för drivande av bilen, <i>traktorn</i> eller motorredskapet. Släpfordon indelas i släpvagnar och släpslädar.
Terrängfordon	Terrängmotorfordon och terrängsläp
Terrängmotorfordon	Motordrivet fordon som är inrättat huvudsakligen för att självständigt användas till person- eller godsbefordran i terräng. Terrängmotorfordonen indelas i terrängvagnar och terrängskotrar
Terrängsläp	Fordon som är inrättat för att dragas av terrängmotorfordon och ej är släpfordon
Tjänstevikt på bil, <i>traktor</i> eller motorredskap	Sammanlagda vikten av fordonet i normalt, fullt driftfärdigt skick vid användning av tyngsta till fordonet hörande karosseri, verktyg och reservhjul som hör till fordonet, bränsle, smörjolja och vatten, föraren

Föreslagen lydelse

Beteckning	Betydelse
Motorredskap	Motordrivet fordon som <i>ej är terrängmotorredskap och som är inrättat huvudsakligen för att draga annat fordon eller redskap eller för att med hjälp av särskilda anordningar på fordonet självständigt utföra visst arbete</i>
Släpfordon	Fordon som är inrättat för koppling till bil eller motorredskap och avsett för person- eller godsbefordran eller för att bära anordning för drivande av bilen eller motorredskapet. Släpfordon indelas i släpvagnar och släplädar
Terrängfordon	Terrängmotorfordon, <i>terrängmotorredskap</i> och terrängsläp
Terrängmotorfordon	Motordrivet fordon som är inrättat huvudsakligen för att självständigt användas till person- eller godsbefordran i terräng, <i>även om det har försetts med anordning för att dra påhängsvagn</i> . Terrängmotorfordonen indelas i terrängvagnar och terrängskotrar
Terrängmotorredskap	Motordrivet fordon som är inrättat huvudsakligen för att draga annat fordon eller redskap i terräng eller för att med hjälp av särskilda anordningar på fordonet självständigt utföra visst arbete i terräng
Terrängsläp	Fordon som är inrättat för att dragas av terrängmotorfordon <i>eller terrängmotorredskap</i> och ej är släpfordon
Tjänstevikt på bil eller motorredskap	Sammanlagda vikten av fordonet i normalt, fullt driftfärdigt skick vid användning av tyngsta till fordonet hörande karosseri, verktyg och reservhjul som hör till fordonet, bränsle, smörjolja och vatten, föraren

Nuvarande lydelse

Beteckning	Betydelse
------------	-----------

Totalvikt på bil, <i>traktor</i> eller motorredskap	Summan av fordonets tjänstevikt och den beräknade vikten av det största antal personer utom föraren och den största mängd gods som fordonet är inrättat för
---	---

Traktor

Motordrivet fordon som är inrättat huvudsakligen för att draga annat fordon eller arbetsredskap och som är konstruerat för en hastighet av högst 30 kilometer i timmen och endast med svårighet kan ändras till högre hastighet

Nuvarande lydelse

8 §¹ Utan att vara registrerat får, om ej annat följer av 9 eller 40 §,

1. bil, motorcykel eller terrängmotorfordon eller *sådan traktor som är försedd med gummihjul eller band* ej brukas,

2. *motorredskap* ej brukas på sådant sätt som anges i vägtrafikskatteförordningen (1973:601) för att traktor skall anses som trafiktraktor,

3. *släpfordon* ej dragas av bil,

4. *släpvagn* ej dragas av trafiktraktor eller av motorredskap som brukas på sätt som anges i 2,

5. *terrängsläp* ej dragas av terrängvagn, motorfordon eller traktor.

Föreslagen lydelse

8 § Utan att vara registrerat får, om ej annat följer av 9 eller 40 §,

1. bil, motorcykel, *motorredskap*, terrängmotorfordon eller *terrängmotorredskap* ej brukas,

2. *släpfordon* ej dragas av bil,

3. *släpvagn* ej dragas av sådant motorredskap som enligt vägtrafikskatteförordningen (1973:601) skall anses som trafikmotorredskap,

4. *terrängsläp* ej dragas av terrängvagn, motorfordon, motorredskap eller terrängmotorredskap.

¹ Senaste lydelse 1973:765.

Föreslagen lydelse

Beteckning	Betydelse
<i>Tjänstevikt på terräng- motorredskap</i>	<i>Sammanlagda vikten av fordonet i normalt, fullt driftfärdigt skick vid användning av tyngsta till fordonet höran- de karosseri, verktyg och reservhjul som hör till fordo- net, bränsle, smörjolja och vatten, föraren</i>
Totalvikt på bil eller motorredskap	Summan av fordonets tjänstevikt och den beräknade vikten av det största antal personer utom föraren och den största mängd gods som fordonet är inrättat för

Nuvarande lydelse

9 § Bestämmelserna i 8 § gäller ej

1. fordon, som användes utslutande inom *inhägnat järnvägs- eller fabriksområde* eller inhägnat tävlingsområde eller annat dylikt *inhägnat område*,

2. släpvagn som drages av *traktor* eller motorredskap och som användes endast på sätt som anges i vägtrafikskatteförordningen (1973:601) i fråga om *traktor* klass II.

Utan hinder av 8 § får utomlands bosatt person som tillfälligtvis vistas här bruka av honom införd lätt motorcykel, om den uppfyller de villkor som gäller för sådant fordon i hans hemland, under förutsättning att motorn har en slagvolym som ej överstiger 50 kubikcentimeter och att den som infört fordonet får föra detta i hemlandet utan körkort eller därmed jämförlig handling.

Om rätt för polisman, besiktningsman, trafikinspektör och bilinspektör att provköra fordon finns bestämmelser i 35 § fordonskungörelsen (1972:595) och 16 § terrängtrafikkungörelsen (1972:594).

11 § Ansökan om registrering skall göras skriftligen av fordonets ägare.

I ansökningsen skall uppges

1. beträffande ägaren

a) om denne är fysisk person

namn,

kyrkobokföringsadress eller, om han ej är kyrkobokförd, annan adress i landet,

tilldelat personnummer,

b) om denne är juridisk person

namn eller firma,

adress i landet,

tilldelat nummer i länsstyrelsens register över skattskyldiga eller annat motsvarande nummer, som tilldelats ägaren,

2. beträffande det fordon som ansökan avser

a) fordonsslag,

b) fabrikat,

c) typ,

d) årsmodell eller, om den ej är känd, tillverkningsår,

e) chassinummer eller motsvarande särskilda märkning för identifiering av fordonet.

Andra stycket 2 d gäller ej *traktor*.

Föreslagen lydelse

9 § Bestämmelserna i 8 § gäller ej

1. fordon, som användes utslutande inom inhägnat tävlingsområde,

2. släpvagn som drages av motorredskap och som användes endast på sätt som anges i vägtrafikskatteförordningen (1973:601) i fråga om *motorredskap* klass II.

Andra stycket 2 d gäller ej *motorredskap*.

Nuvarande lydelse

12 §¹ Till ansökningshandlingen skall fogas

1. besiktningssinstrument över registreringsbesiktning som företagits tidigast ett år före registreringsansökan eller typintyg, utfärdad inom samma tid,

2. intyg av sökanden att fordonet efter instrumentets eller typintygets utfärdande ej ändrats på sådant sätt som avses i 38 § fordonskungörelsen (1972:595),

3. i fråga om *motorfordon, terrängmotorfordon eller med gummihjul försedd traktor* bevis om trafikförsäkring för fordonet, om ej bevis om flytande trafikförsäkring, som gäller för fordonet, tidigare givits in,

4. i fråga om *traktor* sådan skriftlig uppgift om användningen att det framgår vilken klass fordonet skall tillhöra enligt vägtrafikskatteförordningen (1973:601),

5. i fråga om *motorfordon, släpfordon eller terrängfordon* skriftlig uppgift, varav framgår, om fordonet skall användas på sätt som påverkar skyldigheten att inställa det till kontrollbesiktning enligt 75 eller 76 § fordonskungörelsen eller 30 § terrängtrafikkungörelsen (1972:594),

6. i fråga om bil som är inrättad för att drivas med annat drivmedel än bensin eller gasol och som ej är undantagen från kilometerskatteplikt enligt 6, 39 eller 40 § vägtrafikskatteförordningen, bevis om godkännande av kilometerräknarapparat enligt 40 § vägtrafikskattekungörelsen (1973:776).

Föreslagen lydelse

12 § Till ansökningshandlingen skall fogas

1. besiktningssinstrument över registreringsbesiktning som företagits tidigast ett år före registreringsansökan eller typintyg, utfärdad inom samma tid,

2. intyg av sökanden att fordonet efter instrumentets eller typintygets utfärdande ej ändrats på sådant sätt som avses i 38 § fordonskungörelsen (1972:595),

3. i fråga om *motordrivet fordon* bevis om trafikförsäkring för fordonet, om ej bevis om flytande trafikförsäkring, som gäller för fordonet, tidigare givits in,

4. i fråga om *motorredskap* sådan skriftlig uppgift om användningen att det framgår vilken klass fordonet skall tillhöra enligt vägtrafikskatteförordningen (1973:601),

5. i fråga om *motorfordon, motorredskap, släpfordon eller terrängfordon* skriftlig uppgift, varav framgår, om fordonet skall användas på sätt som påverkar skyldigheten att inställa det till kontrollbesiktning enligt 75 eller 76 § fordonskungörelsen eller 30 § terrängtrafikkungörelsen (1972:594),

6. i fråga om bil som är inrättad för att drivas med annat drivmedel än bensin eller gasol och som ej är undantagen från kilometerskatteplikt enligt 6, 39 eller 40 § vägtrafikskatteförordningen, bevis om godkännande av kilometerräknarapparat enligt 40 § vägtrafikskattekungörelsen (1973:776).

¹ Senaste lydelse 1973:765.

Nuvarande lydelse

I fråga om fordon som är eller varit infört i exportvagnsförteckning får dock typintyg ej inges i stället för besiktningsinstrument. Ej heller får den besiktning som instrumentet avser ha företagits innan fordonet infördes i förteckningen.

Om ingivande av utdrag ur det militära fordonsregistret i stället för besiktningsinstrument eller typintyg i vissa fall finns särskilda bestämmelser.

17 § När fordon registrerats, tillhandahåller bilregisternämnden för bil två registrerings skyltar och för motorcykel, *traktor*, motorredskap, släpfordon eller terrängfordon en registrerings skylt.

19 §¹ Registrerat fordon får, om annat ej följer av 27 §, brukas endast om det är försett med registrerings skylt.

Registrerings skylt skall vara anbringad på bil såväl framtill som baktill, på *traktor*, motorredskap och terrängmotorfordon framtill samt på motorcykel, släpfordon och terrängsläp baktill. Skylt framtill skall vara väl synlig framifrån och skylt baktill väl synlig bakifrån.

Om det medför avsevärd olägenhet att föra skylten framtill på *traktor* eller motorredskap eller baktill på släpfordon, som drages av *traktor* eller motorredskap, får den anbringas på annan utifrån väl synlig plats.

41 §² Sedan licensinnehavare till länsstyrelsen anmält det antal motordrivna fordon, släpfordon eller terrängsläp som han önskar använda samtidigt med stöd av licensen och ingivit bevis om flytande trafikförsäkring, som avser samtliga *motorfordon*, *terrängmotorfordon*

Föreslagen lydelse

17 § När fordon registrerats, tillhandahåller bilregisternämnden för bil två registrerings skyltar och för motorcykel, motorredskap, släpfordon eller terrängfordon en registrerings skylt.

Registrerings skylt skall vara anbringad på bil såväl framtill som baktill, på motorredskap, terrängmotorfordon och *terrängmotorredskap* framtill samt på motorcykel, släpfordon och terrängsläp baktill. Skylt framtill skall vara väl synlig framifrån och skylt baktill väl synlig bakifrån.

Om det medför avsevärd olägenhet att föra skylten framtill på motorredskap eller *terrängmotorredskap* eller baktill på släpfordon, som drages av motorredskap eller *terrängmotorredskap*, får den anbringas på annan utifrån väl synlig plats.

41 § Sedan licensinnehavare till länsstyrelsen anmält det antal motordrivna fordon, släpfordon eller terrängsläp som han önskar använda samtidigt med stöd av licensen och ingivit bevis om flytande trafikförsäkring, som avser samtliga *motordrivna fordon* som skall an-

¹ Senaste lydelse 1973:113.

² Senaste lydelse 1973:765.

Nuvarande lydelse

och med gummihjul försedda traktorer som skall användas med saluvagnsskylt, tilldelas licensinnehavaren för varje bil två saluvagnsskyltar och för varje motorcykel, traktor, motorredskap, terrängfordon eller släpfordon en saluvagnsskylt. Fråga om tilldelande av saluvagnsskylt prövas av länsstyrelse. Saluvagnsskylt tillhandahålles licensinnehavaren av länsstyrelsen sedan saluvagnsskatt betalats enligt kungörelsen (1973:781) om saluvagnsskatt.

Har saluvagnsskylt förstörts eller förkommit är licensinnehavaren berättigad att erhålla duplett av skylten, om han skriftligen anmäler förlusten till den länsstyrelse som meddelat licensen. Duplett tillhandahålles av länsstyrelsen.

42 §¹ Saluvagnsskylt har rektangulär form och upptar i ordningsföljd bokstavsbe-teckningen för länet, skyltens ordningsnummer och en bokstav som anger det slag av fordon som skylten avser. För bil användes bokstaven "B", för motorcykel bokstaven "M", för traktor, motorredskap eller terrängmotorfordon bokstaven "T" och för släpfordon eller terrängsläp bokstaven "S". Bokstäver och siffror upptages i en rad och utföres i vitt på grön botten.

Saluvagnsskylt skall alltid hållas i sådant skick att den kan avläsas lätt och får ej vara dold under färd.

46 §² Fråga om meddelande av körtillstånd prövas av länsstyrelsen i det län, där fordonets ägare har sin adress enligt bilregistret.

Ansökan skall göras skriftligen och inges till länsstyrelsen. I fråga om motorfordon, terrängmotorfordon eller med gummihjul för-

Föreslagen lydelse

vändas med saluvagnsskylt, tilldelas licensinnehavaren för varje bil två saluvagnsskyltar och för varje motorcykel, traktor, motorredskap, terrängfordon eller släpfordon en saluvagnsskylt. Fråga om tilldelande av saluvagnsskylt prövas av länsstyrelse. Saluvagnsskylt tillhandahålles licensinnehavaren av länsstyrelsen sedan saluvagnsskatt betalats enligt kungörelsen (1973:781) om saluvagnsskatt.

42 § Saluvagnsskylt har rektangulär form och upptar i ordningsföljd bokstavsbe-teckningen för länet, skyltens ordningsnummer och en bokstav som anger det slag av fordon som skylten avser. För bil användes bokstaven "B", för motorcykel bokstaven "M", för motorredskap, terrängmotorfordon eller terrängmotorredskap bokstaven "T" och för släpfordon eller terrängsläp bokstaven "S". Bokstäver och siffror upptages i en rad och utföres i vitt på grön botten.

Ansökan skall göras skriftligen och inges till länsstyrelsen. I fråga om motordrivet fordon skall vid ansökningshandlingen fogas bevis

¹ Senaste lydelse 1973:765.

² Senaste lydelse 1973:765.

Nuvarande lydelse

sedd traktor skall vid ansökningshandlingen fogas bevis om trafikförsäkring för fordonet, om ej bevis om flytande trafikförsäkring som gäller för fordonet tidigare ingivits.

Körtillstånd gäller under en månad från den dag det meddelades. Tillståndet skall medföras under färd och på tillsägelse uppvisas för trafikinspektör, bilinspektör eller polisman.

55 § Ägare av registrerat fordon skall till länsstyrelse ge in bevis om ny trafikförsäkring som tagits på *motorfordon, terrängmotorfordon eller med gummihjul försedd traktor* eller flytande trafikförsäkring som tecknats av honom. Beviset skall ges in inom en vecka från det försäkringen tecknades.

57 § Avser ägare av *registrerad traktor*, som tillhör klass II enligt vägtrafikskatteförordningen (1973:601) att använda fordonet på sådant sätt att det kommer att tillhöra klass I, skall han innan användningen ändras skriftligen anmäla detta till länsstyrelse.

Användes motorfordon, släpfordon eller terrängfordon i sådant avseende som anges i 12 § första stycket 5 på annat sätt än som senast uppgivits i anmälan till länsstyrelse om användningen, skall ägaren göra ny anmälan här- om. Anmälan skall inges före utgången av den frist inom vilken fordonet skall inställas till kontrollbesiktning enligt 75 eller 76 § eller 78 § andra stycket fordonskungörelsen (1972:595) eller 30 § terrängtrafikkungörelsen (1972:594). Om fordonet ej behöver inställas till kontrollbesiktning eller om fristen för besiktningen fram-

Föreslagen lydelse

om trafikförsäkring för fordonet, om ej bevis om flytande trafikförsäkring som gäller för fordonet tidigare ingivits.

55 § Ägaren av registrerat fordon skall till länsstyrelse ge in bevis om ny trafikförsäkring som tagits på *motordrivet fordon* eller flytande trafikförsäkring som tecknats av honom. Beviset skall ges in inom en vecka från det försäkringen tecknades.

57 § Avser ägare av *registrerat motorredskap* som tillhör klass II enligt vägtrafikskatteförordningen (1973:601) att använda fordonet på sådant sätt att det kommer att tillhöra klass I, skall han innan användningen ändras skriftligen anmäla detta till länsstyrelse.

Användes motorfordon, *motorredskap*, släpfordon eller terrängfordon i sådant avseende som anges i 12 § första stycket 5 på annat sätt än som senast uppgivits i anmälan till länsstyrelse om användningen, skall ägaren göra ny anmälan här- om. Anmälan skall inges före utgången av den frist inom vilken fordonet skall inställas till kontrollbesiktning enligt 75 eller 76 § eller 78 § andra stycket fordonskungörelsen (1972:595) eller 30 § terrängtrafikkungörelsen (1972:594). Om fordonet ej behöver inställas till kontrollbesiktning eller om fristen för besiktningen fram-

Nuvarande lydelse

flyttas i förhållande till vad som skulle ha gällt enligt den tidigare anmälningen, skall anmälan dock göras inom en vecka från utgången av den frist som hade gällt om den förra anmälningen varit riktig.

Har vid registreringsbesiktning av registrerat fordon utrönts att *traktor* eller motorredskap byggts om till motorfordon eller terrängmotorfordon skall fordonsägaren inom en vecka från besiktningen till länsstyrelse lämna sådan uppgift som sägs i 12 § första stycket 5. Har på motsvarande sätt framkommit att motorfordon eller terrängmotorfordon byggts om till *traktor* skall i stället lämnas uppgift enligt 12 § första stycket 4.

63 §¹ För fordon som är skattepliktigt enligt vägtrafikskatteförordningen (1973:601) erlägges skyltavgift med 40 kronor för bil och med 20 kronor för motorcykel, *traktor*, motorredskap och släpvagn. Avgiften tages ut då fordonskatt första gången uppbäres för avgiftspliktigt fordon. I fråga om sådan avgift äger 7, 8, 10, 14, 16, 22–24, 31, 32, 34 och 36–38 §§ vägtrafikskatteförordningen och bestämmelserna i vägtrafikskattekungörelsen (1973:776) om uppbörd av fordonskatt motsvarande tillämpning.

För registrerat terrängfordon erlägges skyltavgift med 20 kronor. Avgiften tages ut genom att skylten sändes mot postförskott.

86 §² Fråga om undantag från

Föreslagen lydelse

framflyttas i förhållande till vad som skulle ha gällt enligt den tidigare anmälningen, skall anmälan dock göras inom en vecka från utgången av den frist som hade gällt om den förra anmälningen varit riktig.

Har vid registreringsbesiktning av registrerat fordon utrönts att motorredskap eller *terrängmotorredskap* byggts om till motorfordon eller terrängmotorfordon skall fordonsägaren inom en vecka från besiktningen till länsstyrelse lämna sådan uppgift som sägs i 12 § första stycket 5. Har på motsvarande sätt framkommit att motorfordon eller terrängmotorfordon byggts om till *motorredskap* eller *terrängmotorredskap* skall i stället lämnas uppgift enligt 12 § första stycket 4.

63 § För fordon som är skattepliktigt enligt vägtrafikskatteförordningen (1973:601) erlägges skyltavgift med 40 kronor för bil och med 20 kronor för motorcykel, motorredskap och släpvagn. Avgiften tages ut då fordonskatt första gången uppbäres för avgiftspliktigt fordon. I fråga om sådan avgift äger 7, 8, 10, 14, 16, 22–24, 31, 32, 34 och 36–38 §§ vägtrafikskatteförordningen och bestämmelserna i vägtrafikskattekungörelsen (1973:776) om uppbörd av fordonskatt motsvarande tillämpning.

86 § Fråga om undantag från

¹ Senaste lydelse 1973:765.

² Senaste lydelse 1973:765.

Nuvarande lydelse

denna kungörelse för visst fordon prövas av statens trafiksäkerhetsverk. I fråga om undantag som påverkar fordonets beskattningsförhållande skall trafiksäkerhetsverket bereda riksskatteverket tillfälle att yttra sig. Undantag får medges endast om det föreligger synnerliga skäl. Vid medgivande av undantag får trafiksäkerhetsverket föreskriva särskilda villkor.

Föreligger särskilda skäl får länsstyrelse i fråga om viss fordonsägare som är kyrkobokförd i landet medge att annan adress än kyrkobokföringsadressen får användas.

Försvarets materielverk (biluttagningsmyndigheten) får besluta om begränsning av bilregisternämndens uppgiftsskyldighet enligt 82 § 1.

Föreslagen lydelse

denna kungörelse för visst fordon eller viss typ av fordon prövas av statens trafiksäkerhetsverk. I fråga om undantag som påverkar fordonets beskattningsförhållande skall trafiksäkerhetsverket bereda riksskatteverket tillfälle att yttra sig. Undantag får medges endast om det föreligger synnerliga skäl. Vid medgivande av undantag får trafiksäkerhetsverket föreskriva särskilda villkor.

1. Denna kungörelse träder i kraft den 1 januari 1976.

2. Beträffande motorredskap eller terrängsläp som är registreringspliktigt enligt den nya lydelsen av 8 § men som i egenskap av motorredskap, traktor eller släpfordon inte varit det enligt äldre lydelse och är i bruk när kungörelsen träder i kraft gäller i stället för 12 § första stycket 1 och 2 att till ansökningen skall fogas för registreringen erforderliga uppgifter om fordonet enligt de närmare föreskrifter som statens trafiksäkerhetsverk meddelar. I ansökningen skall sökanden försäkra att fordonet har tagits i bruk före den 1 januari 1976. I fråga om ansökan som nu sagts skall 89 § bilregisterkungörelsen (1972:599) äga motsvarande tillämpning.

5 Förslag till Kungörelse om ändring i terrängtrafikkungörelsen (1972:594)

Härigenom förordnas i fråga om terrängtrafikkungörelsen (1972:594) dels att till kungörelsen skall fogas en ny paragraf, 11 a §, dels att 1, 3, 8, 12, 34 och 56 §§ skall ha nedan angivna lydelse.

Nuvarande lydelse

1 § Denna kungörelse gäller terrängfordons beskaflenhet och utrustning, kontroll av terrängfordon, behörighet att föra terrängmotorfordon, trafik i terräng.

Bestämmelserna om terrängfordons beskaflenhet och utrustning, kontroll av terrängfordon och behörighet att föra terrängmotorfordon gäller dock ej

motordrivet fordon, som är avsett att föras av gående, eller släpfordon, som kopplas till sådant fordon,

fordon, som användes uteslutande inom *inhägnat järnvägs- eller fabriksområde eller inhägnat tävlingsområde eller annat dylikt inhägnat område.*

Bestämmelserna om terrängfordons beskaflenhet och utrustning och kontroll av terrängfordon gäller ej heller terrängfordon, som tillhör staten och är tillverkat för särskilt militärt ändamål.

3 § I denna kungörelse användes följande beteckningar med nedan angiven betydelse.

Föreslagen lydelse

1 § Denna kungörelse gäller terrängfordons beskaflenhet och utrustning, kontroll av terrängfordon, behörighet att föra terrängmotorfordon *och terrängmotorredskap,* trafik i terräng.

Bestämmelserna om terrängfordons beskaflenhet och utrustning, kontroll av terrängfordon och behörighet att föra terrängmotorfordon *och terrängmotorredskap* gäller dock ej

motordrivet fordon, som är avsett att föras av gående, eller släpfordon, som kopplas till sådant fordon,

fordon som användes uteslutande inom inhägnat tävlingsområde.

3 § I denna kungörelse användes följande beteckningar med nedan angiven betydelse.

Nuvarande lydelse

Beteckning	Betydelse
Motordrivet fordon	Fordon som för framdrivande är försett med motor, dock ej flygplan eller sådan eldriven rullstol som är att hänföra till cykel. Motordrivna fordon indelas i motorfordon, <i>traktorer</i> , motorredskap och terrängmotorfordon
Motorfordon	Motordrivet fordon som ej är terrängmotorfordon och som är inrättat <ol style="list-style-type: none"> 1. huvudsakligen för att självständigt användas till person- eller godsbefordran, <i>eller</i> 2. för annat ändamål än som anges under 1, om fordonet ej är att anse som <i>traktor</i> eller <i>motorredskap</i>
Släpfordon	Fordon som är inrättat för koppling till bil, <i>traktor</i> eller motorredskap och avsett för person- eller godsbefordran eller för att bära anordning för drivande av bilen, <i>traktorn</i> eller motorredskapet
Terrängfordon	Terrängmotorfordon och terrängsläp
Terrängmotorfordon	Motordrivet fordon som är inrättat huvudsakligen för att självständigt användas till person- eller godsbefordran i terräng. Terrängmotorfordon indelas i terrängvagnar och terrängskotrar

Föreslagen lydelse

Beteckning	Betydelse
<i>Konstruktiv hastighet</i>	<i>Den högsta hastighet för vilken ett motordrivnet fordon är konstruerat, om fordonet endast med svårighet kan ändras till högre hastighet</i>
Motordrivnet fordon	Fordon som för framdrivande är försett med motor, dock ej flygplan eller sådan eldriven rullstol som är att hänföra till cykel. Motordrivna fordon indelas i motorfordon, motorredskap, terrängmotorfordon och <i>terrängmotorredskap</i>
Motorfordon	Motordrivnet fordon som ej är terrängmotorfordon och som är inrättat huvudsakligen för att självständigt användas till person- eller godsbefordran, även om det har försetts med anordning för att draga påhängsvagn
Släpfordon	Fordon som är inrättat för koppling till bil eller motorredskap och avsett för person- eller godsbefordran eller för att bära anordning för drivande av bilen eller motorredskapet
Terrängfordon	Terrängmotorfordon, <i>terrängmotorredskap</i> och terrängsläp
Terrängmotorfordon	Motordrivnet fordon som är inrättat huvudsakligen för att självständigt användas till person- eller godsbefordran i terräng, även om det har försetts med anordning för att draga påhängsvagn. Terrängmotorfordon indelas i terrängvagnar och terrängskotrar
<i>Terrängmotorredskap</i>	<i>Motordrivnet fordon som är inrättat huvudsakligen för att draga annat fordon eller redskap i terräng eller för att med hjälp av särskilda anordningar på fordonet självständigt utföra visst arbete i terräng</i>

Nuvarande lydelse

Beteckning	Betydelse
Terrängsläp	Fordon som är inrättat för att dragas av terrängmotorfordon och ej är släpfordon

Nuvarande lydelse

8 § Förarplatsen på terrängmotorfordon skall vara rymlig och så anordnad, att den medger bekväm körställning samt god utsikt framåt och åt sidorna.

Anordningar som är avsedda för terrängfordons manövrering eller eljest för att användas av föraren under färd skall vara inrättade eller anbringade så, att förväxling undviks och föraren lätt kan komma åt dem utan att trafiksäkerheten eftersättes.

Utrymme för förare, annan driftspersonal eller passagerare skall vara inrättat och utrustat så, att personskada vid trafikolycka eller inbromsning hindras eller begränsas.

Föreslagen lydelse

8 § Förarplatsen på terrängmotorfordon *och terrängmotorredskap* skall vara rymlig och så anordnad, att den medger bekväm körställning samt god utsikt framåt och åt sidorna.

Föreslagen lydelse

Beteckning	Betydelse
------------	-----------

Terrängsläp	Fordon som är inrättat för att dragas av terrängmotorfordon eller terrängmotorredskap och ej är släpfordon
-------------	--

Tjänstevikt på terrängmotorredskap	Sammanlagda vikten av fordonet i normalt, fullt driftfärdigt skick vid användning av tyngsta till fordonet hörande karosseri, verktyg och reservhjul som hör till fordonet, bränsle, smörjolja och vatten
------------------------------------	---

11 a § *Terrängmotorredskap skall ha följande utrustning.*

Urustning	Närmare föreskrifter
-----------	----------------------

Avgasrör	Behövs endast om förbränningsmotor användes.
----------	--

Backspeglar	Behövs endast på terrängmotorredskap som har förarhytt.
-------------	---

Bromsutrustning

a. *terrängmotorredskap med en konstruktiv hastighet överstigande 30 kilometer i timmen:*

Två av varandra oberoende bromssystem eller ett system som kan påverkas av två av varandra oberoende anordningar,

Föreslagen lydelse

Utrustning	Närmare föreskrifter
<i>färdbroms</i>	Skall kunna minska farten på motorredskapet och få det att stanna säkert och snabbt
<i>parkeringsbroms</i>	Skall på sluttande mark kunna hålla kvar fordonet även om föraren lämnar detta
<i>reservbroms</i>	Skall kunna stanna fordonet om färdbromsen delvis är ur funktion
b. <i>andra terrängmotorredskap:</i>	
<i>färdbroms</i>	Skall kunna minska farten på fordonet och få detta att stanna säkert och snabbt
<i>parkeringsbroms</i>	Skall på sluttande mark kunna hålla kvar fordonet även om föraren lämnar detta
<i>Defroster</i>	Skall kunna hålla vindrutan fri från imma och is. Behövs endast på terrängmotorredskap som har förarhytt med vindruta
<i>Förarhytt</i>	Behövs endast om terrängmotorredskapet har en tjänstevikt, beräknad utan förarhytt, av 600 kilogram eller högre
<i>Hastighetsmätare</i>	Behövs endast på terrängmotorredskap med en konstruktiv hastighet överstigande 30 kilometer i timmen
<i>Hjul, band eller medar</i>	
<i>Identifieringsmärkning</i>	Skall bestå av tillverkningsnummer eller motsvarande beteckning anbringad på ett tydligt och varaktigt sätt
<i>Kopplingsanordning</i>	Behövs endast på terrängmotorredskap som är inrättat huvudsakligen för att dra annat fordon eller redskap
<i>Körriktningvisare</i>	Behövs endast på terrängmotorredskap som har förarhytt
<i> bakifrån synliga</i>	En visare på vardera sidan som kan visa orangegult ljus bakåt
<i> framifrån synliga</i>	En visare på vardera sidan som kan visa orangegult ljus framåt
<i>Ljuddämpare</i>	Behövs endast om förbränningsmotor användes
<i>Ljudsignalanordning</i>	Endast jämn ton skall kunna avges
<i>Lyktor baktill</i>	Baklykta och stopplykta får kombineras
<i> baklyktor</i>	Två lyktor på samma höjd, en på vardera sidan av fordonet, vilka kan visa rött ljus bakåt
<i> stopplykta</i>	Lykta som visar rött ljus bakåt, när färdbroms användes

Nuvarande lydelse

12 § Terrängsläp som drages av terrängvagn skall ha följande utrustning.

Utrustning

Närmare föreskrifter

parkeringsbroms

Behövs endast på terrängsläp som är avsett för personbefordran eller vars tjänstevikt överstiger 400 kilogram. Bromsen skall på slutande mark kunna hålla kvar terrängsläpet, även om detta kopplats från *den* dragande *terrängvagnen*. Bromsen skall kunna manövreras från terrängsläpet eller, om terrängsläpet ej är avsett för personbefordran, från plats vid sidan av detta

Föreslagen lydelse

Utrustning	Närmare föreskrifter
<i>Lyktor framtill</i>	<i>Lyktor för halvljus, helljus och parkeringsljus får kombineras</i>
<i>för halvljus</i>	<i>Två lyktor på samma höjd, en på vardera sidan av fordonet, vilka kan visa vitt eller gult ljus och belysa terrängen framför fordonet, utan att blända mötande</i>
<i>för helljus</i>	<i>Två lyktor på samma höjd, en på vardera sidan av fordonet, vilka kan visa vitt eller gult ljus och kan belysa en lång sträcka framför fordonet</i>
<i>för parkeringsljus</i>	<i>Två lyktor på samma höjd, en på vardera sidan av fordonet, vilka kan visa vitt eller gult ljus framåt och utmärka fordonets bredd</i>
<i>Namnskylt</i>	<i>Skall utvisa ägarens namn och hemort</i>
<i>Reflexanordningar baktill</i>	<i>Två anordningar på samma höjd, en på vardera sidan av fordonet, som vid belysning återkastar rött ljus bakåt. Får kombineras med baklyktor</i>
<i>Vindruta</i>	<i>Behövs endast på terrängmotorredskap som har förarhytt</i>
<i>Vindrutespolare</i>	<i>Behövs endast på terrängmotorredskap som har vindruta</i>
<i>Vindrutetorkare</i>	<i>Behövs endast på terrängmotorredskap som har vindruta</i>

12 § Terrängsläp som drages av terrängvagn eller terrängmotorredskap skall ha följande utrustning.

Utrustning	Närmare föreskrifter
<i>parkeringsbroms</i>	<i>Behövs endast på terrängsläp som är avsett för personbefordran eller vars tjänstevikt överstiger 400 kilogram. Bromsen skall på sluttande mark kunna hålla kvar terrängsläpet, även om detta kopplats från det dragande fordonet. Bromsen skall kunna manövreras från terrängsläpet eller, om terrängsläpet ej är avsett för personbefordran, från plats vid sidan av detta</i>

Nuvarande lydelse

34 § Terrängvagn får föras endast av den som har körkort lägst klass AB***.

Terrängvagn får föras i yrkesmässig trafik för personbefordran endast av den som har trafik kort.

Körkort, trafik kort och sådan handling som upptager särskilt villkor för kortets giltighet skall medföras under färd och på tillsägelse visas upp för trafikinspektör, bilinspektör eller polisman. Kort och handling som nu sagts skall vara i sådant skick, att de kan läsas utan svårighet.

56 § Bestämmelserna i 36 §, 38 § andra stycket, 40–42, 44 § andra stycket, 45–47 och 49–55 §§ gäller ej trafik inom *inhägnat järnvägs- eller fabriksområde eller inhägnat tävlingsområde eller annat dylikt inhägnat område*.

65 § Ytterligare föreskrifter för tillämpningen av denna kungörelse meddelas, såvitt avser lokala trafikföreskrifter enligt 57 § tredje stycket av statens naturvårdsverk och i övrigt av statens trafiksäkerhetsverk. Trafiksäkerhetsverket får därvid föreskriva att viss utrustning skall vara av typ som godkänts av verket eller annan myndighet.

67 § Fråga om undantag för visst fordon från bestämmelserna i denna kungörelse om terrängfordons beskaffenhet och utrustning eller

Föreslagen lydelse

34 § Terrängvagn och terrängmotorredskap får föras endast av den som har körkort lägst klass AB***. För *hjulburet terrängmotorredskap med totalvikt över 3,5 ton fordras dock körkort lägst klass ABC*E. Om tilläggskompetens för vissa terrängmotorredskap äger 10 a och 84–87 §§ körkortskungörelsen (1972:592) motsvarande tillämpning.*

56 § Bestämmelserna i 36 §, 38 § andra stycket, 40–42, 44 § andra stycket, 45–47 och 49–55 §§ gäller ej trafik inom inhägnat tävlingsområde.

65 § Ytterligare föreskrifter för tillämpningen av denna kungörelse meddelas, såvitt avser lokala trafikföreskrifter enligt 57 § tredje stycket av statens naturvårdsverk och i övrigt av statens trafiksäkerhetsverk. Trafiksäkerhetsverket får därvid föreskriva att viss utrustning skall vara av typ som godkänts av verket eller annan myndighet. *Beträffande terrängmotorredskap äger trafiksäkerhetsverket bestämma om utrustning utöver vad som följer av 8, 9 och 11 a §§.*

67 § Fråga om undantag för visst fordon eller viss typ av fordon från bestämmelserna i denna kungörelse om terrängfordons be-

Nuvarande lydelse

om kontroll över terrängfordon eller från 55 § eller för viss förare från 34 § prövas av statens trafik-säkerhetsverk. Fråga om undantag för visst ändamål från 14 § första stycket prövas av trafiksäkerhets-verket.

Fråga om undantag från 35 § för viss förare prövas av länsstyrelsen.

Fråga om undantag från lokal trafikföreskrift prövas av den myndighet som meddelat föreskriften.

Föreslagen lydelse

skaffenhets och utrustning eller om kontroll över terrängfordon eller från 55 § eller för viss förare från 34 § prövas av statens trafiksäkerhetsverk. Fråga om undantag för visst ändamål från 14 § första stycket prövas av trafiksäkerhets-verket.

1. Denna kungörelse träder i kraft den 1 januari 1976. 11 a och 12 §§ tillämpas dock först från och med den 1 januari 1977.

2. Föreskrifterna i p. 2 till övergångsbestämmelserna till kungörelsen (1974:000) om ändring i fordonskungörelsen (1972:595) äger motsvarande tillämpning beträffande bestämmelserna i 11 a § om ljuddämpare, ljudsignalanordning och vindrutespolare på terrängmotorredskap.

3. Den som vid ikraftträdandet ej innehar i 34 § föreskrivet körkort eller bevis om sådan tilläggskompetens som statens trafiksäkerhetsverk fastställt enligt 34 § får utan hinder härav föra terrängmotorredskap efter prövning av trafiksäkerhetsverket. Sådant undantag, som skall avse viss typ av terrängmotorredskap, får medges om det kan ske utan fara för trafiksäkerheten. Vid prövningen skall beaktas sökandens färdighet i att framföra och använda terrängmotorredskapet samt förmåga att avgöra om fordonet är från trafiksäkerhetssynpunkt kördugligt. För den som vid prövningstillfället ej fyllt 50 år skall dispensen begränsas att gälla under högst två år eller, i fråga om sådant fordon för vilket enligt 34 § krävs körkort klass ABC*E, under högst tre år.

4. Den som beviljats dispens från kravet på körkort klass ABC*E och därefter önskar avlägga prov för sådant körkort får åberopa bevis om förande av motorredskap eller terrängmotorredskap enligt vad i 34 § andra stycket körkortskungörelsen (1972:592) sägs angående bevis om förande av bil.

5. Ytterligare föreskrifter för ikraftträdandet av denna kungörelse meddelas av statens trafiksäkerhetsverk.

6 Förslag till Lag om ändring i lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott

Härigenom förordnas, att 3 och 4 §§ lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott skall ha nedan angivna lydelse.

Nuvarande lydelse

3 § För någon körkortspliktigt fordon utan att vara berättigad att föra sådant fordon, dömes för olovlig körning till böter. Har han tidigare innehaft körkort som blivit återkallat eller har brottet skett vanemässigt eller är det eljest att anse som grovt, må dömas till fängelse i högst sex månader.

För någon körkortspliktigt fordon med åsidosättande av föreskrift, som meddelats i fråga om rätten att föra sådant fordon, dömes till böter.

Anställer och brukar någon såsom förare av körkortspliktigt fordon den, som icke äger rätt att föra fordonet, eller tillåter någon eljest annan att föra sådant fordon utan att denne är berättigad därtill, dömes likaledes till böter.

Första, andra och tredje styckena äger motsvarande tillämpning på förare av traktor och på den som anställer eller brukar sådan förare eller eljest tillåter någon att föra traktor.

4 § 1 mom. Den som vid förande av motordrivet fordon varit så påverkad av starka drycker, att det kan antagas, att han icke på betryggande sätt kunnat föra fordonet, dömes för rattfylleri till fängelse i högst ett år eller, där omständigheterna är mildrande, till böter, dock lägst tjugofem dagsböter.

Till samma straff dömes föraren, om han av annat berusningsmedel var så påverkad som nyss sagts.

Hade förare av motorfordon eller terrängmotorfordon eller av traktor med släpfordon en alkoholkoncentration i blodet av 1,5

Hade förare av motorfordon eller terrängmotorfordon eller av motorredskap eller terrängmotorredskap med släpfordon en alko-

Nuvarande lydelse

promille eller däröver, skall han anses ha varit så påverkad av starka drycker, som i första stycket sägs.

2 mom. Är det ej styrkt, att förare av motorfordon eller terrängmotorfordon eller av *traktor* med släpfordon var så påverkad, som i 1 mom. första stycket sägs, men uppgick alkoholkoncentrationen i hans blod till 0,5 men ej till 1,5 promille, dömes till böter, dock lägst tio dagsböter, eller fängelse i högst sex månader.

Föreslagen lydelse

holkoncentration i blodet av 1,5 promille eller däröver, skall han anses ha varit så påverkad av starka drycker, som i första stycket sägs.

2 mom. Är det ej styrkt, att förare av motorfordon eller terrängmotorfordon eller av *motorredskap eller terrängmotorredskap* med släpfordon var så påverkad, som i 1 mom. första stycket sägs, men uppgick alkoholkoncentrationen i hans blod till 0,5 men ej till 1,5 promille, dömes till böter, dock lägst tio dagsböter, eller fängelse i högst sex månader.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1976.

7 Förslag till**Lag om ändring i lagen (1916:312) angående ansvarighet för skada i följd av automobiltrafik**

Häri genom förordnas i fråga om lagen (1916:312) angående ansvarighet för skada i följd av automobiltrafik att rubriken samt 1, 2, 5–7 och 9 §§ skall ha nedan angivna lydelse.

Nuvarande lydelse

1 §¹ *Med automobil avses i denna lag*

a) *motordrivet fordon, som är inrättat huvudsakligen för att självständigt nyttjas till person- eller godsbefordran;*

b) *motordrivet fordon, som är inrättat huvudsakligen såsom dragfordon för annat fordon eller för arbetsredskap och är försett med gummihjul; samt*

c) *annat motordrivet fordon, som är konstruerat för eller utan svårighet kan ändras till en hastighet överstigande 30 kilometer i timmen.*

Härvid förstås med fordon varje anordning på hjul, band eller medlar, som är inrättad för färd på marken och icke löper på skenor.

Till automobil är icke att hän-

*Föreslagen lydelse***Lag angående ansvarighet för skada i följd av trafik med motordrivet fordon**

1 § *Motordrivet fordon har i denna lag samma betydelse som i fordonskungörelsen (1972:595). Lagen äger dock ej tillämpning på motordrivet fordon som är avsett att föras av gående.*

¹ Senaste lydelse 1953:154.

Nuvarande lydelse

föra luftfartyg eller motordrivet fordon, som är avsett att föras av gående.

Beträffande *automobil*, som sålts genom avbetalningsköp eller annat köp med äganderättsförbehåll skall vid tillämpningen av denna lag köparen anses som ägare, ändå att äganderätten ännu icke övergått å honom.

2 §¹ För skada, som i följd av trafik med *automobil* tillfogas annan person än föraren eller sådan egendom, som icke med *automobilen* befordras vare *automobilens* ägare ansvarig, ändå att han ej är till skadan vållande; dock vare ägaren från ansvarighet fri, där av omständigheterna framgår, att skadan varken förorsakats av bristfällighet å *automobilen* eller vållats av föraren.

Har den, som skadan led, genom eget vållande därtill medverkat, bestämme rätten, efter ty för varje fall prövas skäligt, om och i sådant fall till vilket belopp skadestånd skall utgå.

Föraren vare lika med ägaren pliktig ersätta sådan skada, som ovan sägs, där ej av omständigheterna framgår, att föraren icke varit vållande till skadan.

5 §² Har i följd av trafik med två eller flera *automobiler* uppstått skada, för vilken ägare eller förare å olika sidor svara, åligge ansvarighet dem en för alla och alla för en. Sinsemellan skola de olika sidorna taga del i ersättningens gäldande efter ty rätten med hänsyn till omständigheterna prövar skäligt. Där vållande visas föreligga å någon sida men det icke styrkes att annan sida är vållande, skall dock den förra sidan i förhållande

Föreslagen lydelse

Beträffande *motordrivet fordon*, som sålts genom avbetalningsköp eller annat köp med äganderättsförbehåll skall vid tillämpningen av denna lag köparen anses som ägare, ändå att äganderätten ännu icke övergått å honom.

2 § För skada, som i följd av trafik med *motordrivet fordon* tillfogas annan person än föraren eller sådan egendom, som icke med *fordonet* befordras vare *fordonets* ägare ansvarig, ändå att han ej är till skadan vållande; dock vare ägaren från ansvarighet fri, där av omständigheterna framgår, att skadan varken förorsakats av bristfällighet å *fordonet* eller vållats av föraren.

5 § Har i följd av trafik med två eller flera *motordrivna fordon* uppstått skada, för vilken ägare eller förare å olika sidor svara, åligge ansvarighet dem en för alla och alla för en. Sinsemellan skola de olika sidorna taga del i ersättningens gäldande efter ty rätten med hänsyn till omständigheterna prövar skäligt. Där vållande visas föreligga å någon sida men det icke styrkes att annan sida är vållande, skall dock den förra sidan i

¹ Senaste lydelse 1939:284.

² Senaste lydelse 1934:39.

Nuvarande lydelse

till den senare vidkännas hela ersättningen.

Lider i följd av trafik, varom i första stycket sägs, *någondera automobilens* ägare eller förare eller honom tillhörig egendom skada, varde skadeståndet jämkat efter ty prövas skäligt, där ej av omständigheterna framgår, att varken bristfällighet å *automobilen* eller vållande vid dess förande medverkat till skadan. Där vållande visas föreligga å någon sida men det icke styrkes att annan sida är vållande, skall dock den förra sidan i förhållande till den senare bära hela skadan.

6 § Brukar någon utan lov annans *automobil*, svare brukaren i stället för ägaren till skada, som därunder inträffar.

7 § Innehar någon *automobil* med nyttjanderätt, och ingick i upplåtelsen tillika befogenhet att anställa förare å *automobilen*, vare sådan brukare lika med *automobilens* ägare ansvarig för skada, som i följd av trafik med *automobilen* inträffar; och må ägaren söka sitt åter av brukaren. Lag samma vare, därest brukaren ej innehar *automobilen* med sådan befogenhet, som nämnd är, men likväl anlitar annan förare än den av ägaren anställde, samt skada inträffar under denne förarens handhavande av *automobilen*.

9 § Talan å skadestånd enligt denna lag skall anhängiggöras inom två år från det skadan timade. Vill den, mot vilken anspråk på skadestånd gjorts gällande, mot annan föra talan, som i 3, 5 eller 7 § sägs, skall denna anhängiggöras inom ett år från det skadeståndet blev guld, därest detta skett utan rättegång, men i annat fall från det han genom dom, som mot honom vunnit laga kraft, förpliktats att gälda skadestånd.

Föreslagen lydelse

förhållande till den senare vidkännas hela ersättningen.

Lider i följd av trafik, varom i första stycket sägs, *någotdera fordonets* ägare eller förare eller honom tillhörig egendom skada, varde skadeståndet jämkat efter ty prövas skäligt, där ej av omständigheterna framgår, att varken bristfällighet å *fordonet* eller vållande vid dess förande medverkat till skadan. Där vållande visas föreligga å någon sida men det icke styrkes att annan sida är vållande, skall dock den förra sidan i förhållande till den senare bära hela skadan.

6 § Brukar någon utan lov annans *motor drivna fordon*, svare brukaren i stället för ägaren till skada, som därunder inträffar.

7 § Innehar någon *motor drivet fordon* med nyttjanderätt, och ingick i upplåtelsen tillika befogenhet att anställa förare å *fordonet*, vare sådan brukare lika med *fordonets* ägare ansvarig för skada, som i följd av trafik med *fordonet* inträffar; och må ägaren söka sitt åter av brukaren. Lag samma vare, därest brukaren ej innehar *fordonet* med sådan befogenhet, som nämnd är, men likväl anlitar annan förare än den av ägaren anställde, samt skada inträffar under denne förarens handhavande av *fordonet*.

Nuvarande lydelse

Har skadan tillfogats person eller egendom, som icke med *automobilen* befordrades, skall den, som vill föra talan enligt första stycket, tillika inom nittio dagar efter det han fick kännedom om skadan samt om den, mot vilken talan skall föras, och dennes hemvist lämna honom meddelande om olycksfallet, såvida han icke anorledes erhållit kännedom där- om. Har sådant meddelande blivit inom sagda tid för befordran med post avsänt, skall det anses be- hörigen lämnat.

Försummas något av vad nu är sagt, vare rätt till talan förlorad; dock må, där på grund av samma olycksfall ömsesidiga skadeståndsanspråk föreligga, det ena anspråket, utan hinder av sådan försummelse kvittas mot det andra.

Föreslagen lydelse

Har skadan tillfogats person eller egendom, som icke med *fordonet* befordrades, skall den, som vill föra talan enligt första stycket, tillika inom nittio dagar efter det han fick kännedom om skadan samt om den, mot vilken talan skall föras, och dennes hemvist lämna honom meddelande om olycksfallet, såvida han icke anorledes erhållit kännedom där- om. Har sådant meddelande blivit inom sagda tid för befordran med post avsänt, skall det anses be- hörigen lämnat.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1976.

8 Förslag till**Lag om ändring i lagen (1929:77) om trafikförsäkring å motorfordon**

Härigenom förordnas i fråga om lagen (1929:77) om trafikförsäkring å motorfordon att rubriken samt 1–5, 10, 18, 21, 22 och 24 §§ skall ha nedan angivna lydelse.

Nuvarande lydelse

1 §¹ Å *motorfordon*, som är registrerat här i riket och som ej är avställt, samt å annat *motorfordon*, som här brukas i trafik, skall efter ty i denna lag sägs finnas trafikförsäkring.

Trafikförsäkring å *motorfordon* skall tagas och vidmakthållas av dess ägare. Innehar någon *motorfordon* på grund av avbetalningsköp, åligger försäkringsplikten honom, ändå att äganderätten ännu icke å honom övergått.

2 §² *Med motorfordon avses i denna lag*

a) *motordrivet fordon*, som är inrättat huvudsakligen för att självständigt nyttjas till person- eller godsbefordran;

b) *motordrivet fordon*, som är inrättat huvudsakligen såsom drag-

*Föreslagen lydelse***Lag om trafikförsäkring å motordrivet fordon**

1 § Å *motordrivet fordon*, som är registrerat här i riket och som ej är avställt, samt å annat *motordrivet fordon*, som här brukas i trafik, skall efter ty i denna lag sägs finnas trafikförsäkring.

Trafikförsäkring å *motordrivet fordon* skall tagas och vidmakthållas av dess ägare. Innehar någon *motordrivet fordon* på grund av avbetalningsköp, åligger försäkringsplikten honom, ändå att äganderätten ännu icke å honom övergått.

2 § *Motordrivet fordon har i denna lag samma betydelse som i fordonskungörelsen (1972:595).*

Lagen äger ej tillämpning å *motordrivet fordon*, som är avsett att föras av gående eller å *motordrivet fordon*, som användes uteslutande inom inhägnat tävlingsområde.

¹ Senaste lydelse 1971:1225.

² Senaste lydelse 1960:135.

Nuvarande lydelse

fordon för annat fordon eller för arbetsredskap och är försett med gummihjul; samt

c) annat motordrivet fordon, som är konstruerat för eller utan svårighet kan ändras till en hastighet överstigande 30 kilometer i timmen.

Härvid förstås med fordon varje anordning på hjul, band eller medlar, som är inrättad för färd på marken och icke löper på skenor.

Till motorfordon är icke att hänföra luftfartyg eller motordrivet fordon, som är avsett att föras av gående.

Lagen äger ej tillämpning å motorfordon, som användes uteslutande inom järnvägs- eller fabriksområde eller inhägnat tävlingsområde eller annat dylikt inhägnat område.

3 §¹ Trafikförsäkring å motorfordon skall dels för den, som på grund av skada i följd av trafik med fordonet här i riket enligt lag är berättigad till skadestånd av fordonets ägare, brukare eller förare, medföra rätt att utbekomma skadeståndet av försäkringsgivaren, dels ock, i den mån försäkringsgivaren ej gjort annat förbehåll, för försäkringsstagaren gälla mot den ansvarighet för skada, som kan för honom uppkomma i följd av sådan trafik.

Utän särskilt åtagande är dock försäkringsgivaren icke ansvarig i anledning av skada å fordonet eller å egendom, som med fordonet befordras, ej heller i anledning av skada å föraren av fordonet, med mindre försäkringsstagaren är för skadan ansvarig, eller å person, som färdas i fordonet, därest detta brukas olovligen och han äger kännedom därom.

Föreslagen lydelse

3 § Trafikförsäkring å motordrivet fordon skall dels för den, som på grund av skada i följd av trafik med fordonet här i riket enligt lag är berättigad till skadestånd av fordonets ägare, brukare eller förare, medföra rätt att utbekomma skadeståndet av försäkringsgivaren, dels ock, i den mån försäkringsgivaren ej gjort annat förbehåll, för försäkringsstagaren gälla mot den ansvarighet för skada, som kan för honom uppkomma i följd av sådan trafik.

¹ Senaste lydelse 1939:285.

Nuvarande lydelse

4 §¹ Försäkringsplikt åligger icke staten. Konungen kan, under förutsättning av ömsesidighet, befria främmande stat från försäkringsplikt.

Har sådan ägare av *motorfordon* icke tagit trafikförsäkring och uppstår i följd av trafik med fordonet skada, för vilken ägaren eljest icke enligt lag är ansvarig, är ägaren pliktig att till den, som lidit skadan, utgiva vad denne ägt utfå av försäkringsgivaren, om trafikförsäkring funnits.

5 § *Motorfordon*, varå försäkring är gällande hos utländsk försäkringsgivare, må utan trafikförsäkring brukas i tillfällig trafik här i riket, så framt försäkringsanstalt, som äger meddela trafikförsäkring, i överensstämmelse med de föreskrifter Konungen meddelar, förbundet sig att emot en var, som i följd av trafiken är berättigad till skadestånd, ansvara såsom vore trafikförsäkring meddelad.

10 § Har tillstånd för försäkringsanstalt att meddela trafikförsäkring blivit av Konungen återkallat, är en var, som hos den anstalt tagit trafikförsäkring å *motorfordon* och fortfarande jämlikt 1 § har att hålla sådan försäkring å fordonet vid makt, pliktig att inom trettio dagar efter det Konungens beslut kungjordes i allmänna tidningarna taga ny trafikförsäkring å fordonet.

Försäkringsavtalet mellan honom och den försäkringsanstalt, vars tillstånd återkallats, skall ändå att det eljest skolat fortfara att gälla, upphöra när ny försäkringsgivares ansvarighet inträtt.

18 §² Har avtal om trafikförsäkring å fordon, som är registrerat här i riket och som ej är avställt, efter uppsägning eller eljest upphört, är

¹ Senaste lydelse 1968:222.

² Senaste lydelse 1971:1225.

Föreslagen lydelse

Har sådan ägare av *motordrivet fordon* icke tagit trafikförsäkring och uppstår i följd av trafik med fordonet skada, för vilken ägaren eljest icke enligt lag är ansvarig, är ägaren pliktig att till den, som lidit skadan, utgiva vad denne ägt utfå av försäkringsgivaren, om trafikförsäkring funnits.

5 § *Motordrivet fordon*, varå försäkring är gällande hos utländsk försäkringsgivare, må utan trafikförsäkring brukas i tillfällig trafik här i riket, så framt försäkringsanstalt, som äger meddela trafikförsäkring, i överensstämmelse med de föreskrifter Konungen meddelar, förbundet sig att emot en var, som i följd av trafiken är berättigad till skadestånd, ansvara såsom vore trafikförsäkring meddelad.

10 § Har tillstånd för försäkringsanstalt att meddela trafikförsäkring blivit av Konungen återkallat, är en var, som hos den anstalt tagit trafikförsäkring å *motordrivet fordon* och fortfarande jämlikt 1 § har att hålla sådan försäkring å fordonet vid makt, pliktig att inom trettio dagar efter det Konungens beslut kungjordes i allmänna tidningarna taga ny trafikförsäkring å fordonet.

Nuvarande lydelse

försäkringsgivaren ändå gent emot den, som lidit skada, ansvarig för skadestånd på grund av händelse, som inträffat innan trettio dagar förflutit från det anmälan om dagen, då avtalet upphörde, inkommit till statens trafiksäkerhetsverk.

Avser försäkringen varje *motorfordon*, som är försett med visst saluvagnsmärke eller brukas med stöd av särskilt leveranstillstånd, eller *motorfordon*, som brukas med stöd av särskilt begränsat körtillstånd, skall vad sålunda stadgats äga motsvarande tillämpning. Detsamma gäller där försäkringen avser *motorfordon*, för vilket utfärdats interimslicens, eller moped, dock att tiden skall räknas från det anmälan inkommit, i förra fallet till den polismyndighet som meddelat licensen och i senare fallet till polismyndigheten i den ort, där försäkringstagaren enligt senaste för försäkringsgivaren tillgängliga uppgifter är bosatt.

Är den, som lidit skadan, berättigad till ersättning på grund av annan trafikförsäkring, äger vad nu sagts ej tillämpning.

21 § Är, då skada timat i följd av trafik med *motorfordon*, trafikförsäkring, som enligt denna lag bort förefinnas, ej å fordonet gällande till förmån för den, som lidit skada, eller kan ej utrönas genom vilket fordon skadan förorsakats, vare samtliga de försäkringsanstalter, som äga meddela sådan försäkring, en för alla och alla för en gent emot honom ansvariga såsom om dylik försäkring varit av dem meddelad. Dock vare anstalterna ej ansvariga gent emot den som försäkringsplikten ålåg. Är försäkring gällande men ej till föreskrivet belopp, svare försäkringsanstalterna som nu sagts för bristen. Hade den, som meddelade

Föreslagen lydelse

Avser försäkringen varje *motordrivet fordon*, som är försett med visst saluvagnsmärke eller brukas med stöd av särskilt leveranstillstånd, eller *motordrivet fordon*, som brukas med stöd av särskilt begränsat körtillstånd, skall vad sålunda stadgats äga motsvarande tillämpning. Detsamma gäller där försäkringen avser *motordrivet fordon*, för vilket utfärdats interimslicens, eller moped, dock att tiden skall räknas från det anmälan inkommit, i förra fallet till den polismyndighet som meddelat licensen och i senare fallet till polismyndigheten i den ort, där försäkringstagaren enligt senaste för försäkringsgivaren tillgängliga uppgifter är bosatt.

21 § Är, då skada timat i följd av trafik med *motordrivet fordon*, trafikförsäkring, som enligt denna lag bort förefinnas, ej å fordonet gällande till förmån för den, som lidit skada, eller kan ej utrönas genom vilket fordon skadan förorsakats, vare samtliga de försäkringsanstalter, som äga meddela sådan försäkring, en för alla och alla för en gent emot honom ansvariga såsom om dylik försäkring varit av dem meddelad. Dock vare anstalterna ej ansvariga gent emot den som försäkringsplikten ålåg. Är försäkring gällande men ej till föreskrivet belopp, svare försäkringsanstalterna som nu sagts för bristen. Hade den, som meddelade

Nuvarande lydelse

försäkringen, därvid insett eller bort inse, att försäkringsbeloppet blivit satt lägre än vederbort, är han gent emot övriga försäkringsanstalter ansvarig såsom hade han meddelat försäkring till föreskrivet belopp.

Försäkringsanstalterna emellan varde ansvarigheten fördelad efter förhållandet mellan de belopp, som de var för sig under näst föregående kalenderår uppburet i premier för direkt tecknade trafikförsäkringar.

För belopp, som försäkringsanstalt jämlikt denna paragraf fått utgiva till den, som lidit skada, äger anstalten inträda i hans rätt mot den, som är för skadan ansvarig.

22 §¹ Det åligger ägare, brukare eller förare av *motorfordon* att underrätta försäkringsgivaren, så snart han fått kännedom om händelse som kan medföra försäkringsfall, och att på begäran lämna försäkringsgivaren behövliga upplysningar och handlingar.

Föres mot ägare, brukare eller förare av *motorfordon* talan om ersättning för skada i följd av trafik med fordonet, är käranden skyldig att därom underrätta försäkringsgivaren i så god tid att denne kan inträda i rättegången. I fall som i 21 § sägs skall under rättelsen meddelas någon av de försäkringsanstalter, som där avses. Visas ej, då målet förekommer till handläggning, att sådan under rättelse lämnats, give domstolen käranden nödig tid därtill. Försittes denna tid, vare käranden sin rätt mot försäkringsgivaren och de i 21 § omförmälda anstalter förlustig.

24 §² Underlåter den, som i fråga om här i riket registrerat, icke

Föreslagen lydelse

försäkringen, därvid insett eller bort inse, att försäkringsbeloppet blivit satt lägre än vederbort, är han gent emot övriga försäkringsanstalter ansvarig såsom hade han meddelat försäkring till föreskrivet belopp.

22 § Det åligger ägare, brukare eller förare av *motordrivet fordon* att underrätta försäkringsgivaren, så snart han fått kännedom om händelse som kan medföra försäkringsfall, och att på begäran lämna försäkringsgivaren behövliga upplysningar och handlingar.

Föres mot ägare, brukare eller förare av *motordrivet fordon* talan om ersättning för skada i följd av trafik med fordonet, är käranden skyldig att därom underrätta försäkringsgivaren i så god tid att denne kan inträda i rättegången. I fall som i 21 § sägs skall under rättelsen meddelas någon av de försäkringsanstalter, som där avses. Visas ej, då målet förekommer till handläggning, att sådan under rättelse lämnats, give domstolen käranden nödig tid därtill. Försittes denna tid, vare käranden sin rätt mot försäkringsgivaren och de i 21 § omförmälda anstalter förlustig.

24 § Underlåter den, som i fråga om här i riket registrerat, icke

¹ Senaste lydelse 1968:222.

² Senaste lydelse 1971:1225.

Nuvarande lydelse

avställt *motorfordon* är försäkringspliktig, att fullgöra sin försäkringsplikt, straffes med böter.

Brukas annat *motorfordon* än som avses i första stycket av den som försäkringsplikten åligger eller av annan med hans vilja utan att föreskriven försäkring finnes, vare den försäkringspliktige förfallen till böter.

Med böter straffes ock en var annan, som brukar *motorfordon* med kännedom om att föreskriven försäkring ej finnes.

Föreslagen lydelse

avställt *motordrivet fordon* är försäkringspliktig, att fullgöra sin försäkringsplikt, straffes med böter.

Brukas annat *motordrivet fordon* än som avses i första stycket av den som försäkringsplikten åligger eller av annan med hans vilja utan att föreskriven försäkring finnes, vare den försäkringspliktige förfallen till böter.

Med böter straffes ock en var annan, som brukar *motordrivet fordon* med kännedom om att föreskriven försäkring ej finnes.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1976.

9 Förslag till

Lag om ändring i lagen (1939:776) med vissa bestämmelser rörande trafikförsäkring å motorfordon, som nyttjas av staten, m. m.

Härigenom förordnas i fråga om lagen (1939:776) med vissa bestämmelser rörande trafikförsäkring å motorfordon, som nyttjas av staten, m. m., att rubriken samt 1 och 2 §§ skall ha nedan angivna lydelse.

Nuvarande lydelse

1 §¹ Försäkringsplikt enligt 1 § lagen den 10 maj 1929 (nr 77) om trafikförsäkring å *motorfordon* åligger icke

a) ägare eller innehavare av *motorfordon* under tid, då fordonet är taget i anspråk med nyttjanderätt enligt rekvisitionslagen den 30 juni 1942 (nr 583), beredskapsförfogandelagen den 30 juni 1942 (nr 584), allmänna förfogandelagen den 26 maj 1954 (nr 279) eller civilförsvarslagen den 22 april 1960 (nr 74) eller då fordonet brukas för att avlämnas enligt någon av dessa lagar eller hemföras efter rekvisition eller förfogande eller då det brukas i samband med besiktning enligt uttagningskungörelsen den 29 mars 1963 (nr 110);

Föreslagen lydelse

Lag med vissa bestämmelser rörande trafikförsäkring å motordrivet fordon, som nyttjas av staten, m. m.

1 § Försäkringsplikt enligt 1 § lagen (1929:77) om trafikförsäkring å *motordrivet fordon* åligger icke

a) ägare eller innehavare av *motordrivet fordon* under tid, då fordonet är taget i anspråk med nyttjanderätt enligt rekvisitionslagen den 30 juni 1942 (nr 583), beredskapsförfogandelagen den 30 juni 1942 (nr 584), allmänna förfogandelagen den 26 maj 1954 (nr 279) eller civilförsvarslagen den 22 april 1960 (nr 74) eller då fordonet brukas för att avlämnas enligt någon av dessa lagar eller hemföras efter rekvisition eller förfogande eller då det brukas i samband med besiktning enligt uttagningskungörelsen (1963:110);

¹ Senaste lydelse 1968:223.

Nuvarande lydelse

b) ägare eller innehavare av *motorfordon*, som icke är upptaget i bilregistret, under tid då fordonet innehaves av krigsmakten enligt skriftligt avtal, som träffats av militär myndighet, eller brukas för att avlämnas eller hemföras enligt sådant avtal.

2 § Finnes icke trafikförsäkring å *motorfordon*, som tages i anspråk eller brukas på sätt i 1 § stadgas, och inträffar i följd av trafik med fordonet skada, för vilken staten eljest icke enligt lag är ansvarig, är staten pliktig att till den, som lidit skadan, utgiva vad denne ägt utfå av försäkringsgivaren, om trafikförsäkring funnits.

Föreslagen lydelse

b) ägare eller innehavare av *motordrivet fordon*, som icke är upptaget i bilregistret, under tid då fordonet innehaves av krigsmakten enligt skriftligt avtal, som träffats av militär myndighet, eller brukas för att avlämnas eller hemföras enligt sådant avtal.

2 § Finnes icke trafikförsäkring å *motordrivet fordon*, som tages i anspråk eller brukas på sätt i 1 § stadgas, och inträffar i följd av trafik med fordonet skada, för vilken staten eljest icke enligt lag är ansvarig, är staten pliktig att till den, som lidit skadan, utgiva vad denne ägt utfå av försäkringsgivaren, om trafikförsäkring funnits.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1976.

II Inledande redogörelse

1 Riktlinjer för utredningen

1.1 Direktiven

Direktiven för utredningens arbete meddelades av dåvarande chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Palme, genom att en inom departementet upprättad *promemoria med anledning av beslutad utredning om översyn av reglerna om motorredskap m m* fogades till statsrådsprotokollet 3.3.1967 (RB 1968 K:53). Av PM framgår bl a följande.

Transportsektorn har under senare år expanderat kraftigt och en fortlöpande rationalisering har skett inom detta område, vilket varit märkbart på inte minst den fordonstekniska sidan. Bl a har ett stort antal nya maskiner för godshantering, vägunderhåll och anläggningsarbeten tillkommit. I PM lämnas en redogörelse för gällande regler och föreskrifter under huvudrubrikerna Fordonsklassificering, Utrustningsföreskrifter och fordonskontroll, Körkort, Trafikförsäkring, Skatt samt Yrkesmässig trafik, varjämte en översikt lämnas beträffande till Kungl Maj:t ingivna skrivelser m m rörande motorredskapens användning på väg, vägtrafikförordningens tillämpning på vissa maskiner och motorredskap samt frågan om införande av regler beträffande strikt skadeståndsansvar för ägare av bl a tyngre mobila motorredskap jämte regler om registreringsplikt och besiktningstvång för sådana fordon. Vidare noteras i PM att bland yttrandena över bilförarutredningens betänkande Körkortet och trafikutbildningen (SOU 1965:42) framfördes från flera remissorgan starka krav på körkortsplikt för motorredskap men att något förslag härom inte förelåg från utredningens sida eftersom den enligt sina direktiv inte hade att behandla denna fråga.

I PM framhålls fortsättningsvis att motorredskap i lagstiftningen intar en undantagsställning i förhållande till andra motordrivna fordon. För motorredskapen gäller inte något krav på registrering eller besiktning och ingen skatte- eller försäkringsplikt. Det föreskrivs ingen åldersgräns och fordras inte något bevis på kompetens för rätt att föra dem. Utrustningsreglerna är knapphändiga och inte avsedda för det fall fordonen används som dragfordon vare sig när det gäller fordonet som sådant eller draget fordon. Bestämmelserna om yrkesmässig trafik är inte i något avseende tillämpliga. Denna undantagsställning är uppenbarligen föranledd av att man vid tillkomsten av de olika bestämmelserna inte räknade med någon

egentlig användning av fordonen annat än som rena arbetsredskap huvudsakligen inom områden som inte hänförs till väg i vägtrafikförordningens mening. Det har inte heller ansetts nödvändigt att införa regler som begränsar rätten att använda fordonen utanför sådana områden, trots att klassificeringen beror enbart av det ändamål för vilket fordonet inrättats och inte förändras av den faktiska användningen.

En betydande teknisk utveckling har lett till att en rad nya typer av arbetsredskap nu förekommer och till att användningsområdet för sådana fordon utvidgats i hög grad. Det har gjorts gällande att utformningen av nuvarande bestämmelser i viss mån snedvrider denna utveckling. Bl a sägs föreskriften att motorredskap inte får ha en högre konstruktiv hastighet än 30 km/tim i vissa fall motverka att de mest rationella redskapen kommer till användning. Vissa fordon, importerade från länder där motsvarande konstruktiva hastighetsgräns är högre, kan endast med svårighet och till nackdel för fordonets brukbarhet ändras så att kravet på en konstruktiv hastighet av högst 30 km/tim uppfylls, eller kan inte ändras och blir därmed i alla avseenden att anse som bil. Mer eller mindre konstlade ombyggnader av andra motordrivna fordon förekommer också. Fordon som ombyggs på det sättet är i regel olämpliga för ändamålet.

De lättnader i olika hänseenden, som gäller för fordon som kan betecknas som motorredskap, har också lett till att de i allt större omfattning kommit att användas för andra ändamål än dem för vilka de inrättats. Eftersom det inte finns några garantier för att de är lämpade för trafik på väg, särskilt om de används med tillkopplat fordon, innebär denna utveckling allvarliga trafiksäkerhetsrisker. Detta aktualiserar frågan om en revision av kraven på fordonens beskaffenhet men ger också särskild anledning till omprövning av frågorna om körkorts-, försäkrings- och skatteplikt. Därmed är man också inne på frågorna om kontroll över fordonen genom någon form av registrering och besiktning.

Mot bakgrund av det anförda framstår en total översyn av reglerna om motorredskap som i hög grad påkallad. Skattefrågan behandlas av bilskatteutredningen och översynen bör ske i nära samråd med denna utredning. Också den fråga om ersättningskyldighet när det gäller skada vid användning av motorredskap som Transportarbetareförbundet behandlar i sin framställning bör omfattas av utredningen.

Det är inte möjligt – heter det vidare i PM – att på detta stadium ange närmare riktlinjer för hur de olika frågorna bör lösas. Det hela måste ses som ett problemkomplex, där ställningstagandet i ett avseende måste bero på vilken lösning som väljs i övrigt. Den grundläggande frågan blir hur begreppet motorredskap skall bestämmas och vad som därigenom eller på grund av särskilda regler kommer att gälla om möjligheterna att använda sådant fordon på väg i vägtrafikförordningens mening. När det gäller begreppsbestämningen bör beaktas att samma definition bör gälla genomgående i lagstiftningen. Att detta inte är fallet f n är uppenbart otillfredsställande och ägnat att skapa osäkerhet hos dem som har att i praktiken tillämpa de olika föreskrifterna. Även om utredningen skulle komma fram till ett förslag som innebär att motorredskapens användning på väg och rätten att bruka dem som dragfordon begränsas i hög grad bör

inte därmed prövningen av övriga frågor som här berörts förfalla.

Kraven på någon form av körkort i yttrandena över bilförarutredningens betänkande gällde i allmänhet även för de fall redskapen används uteslutande på särskilda arbetsplatser.

Transportarbetareförbundet har påpekat, att nuvarande lagstiftning om skadeståndsansvar skulle avsevärt förenklas om strikt ansvar införs för ägare av vissa mobila maskiner och tunga motorredskap. En skärpning av skadeståndsansvaret för ägare av nämnda redskap har också giltighet även om fordonen inte alls eller endast i begränsad utsträckning brukas i allmän trafik. Försäkringsfrågan hänger intimt samman med frågan om skadestånd. Det framhålls att bilskadeutredningens betänkande (SOU 1957:36) vid tiden för författandet av PM var beroende på Kungl Maj:ts prövning. Bl a med hänsyn till det arbete på en harmonisering av bilansvarighetslagstiftningen i Västeuropa som inleddes inom Europarådet under 1967 framhölls emellertid att någon lagstiftning på grundval av betänkandet inte skulle bli aktuell inom den närmaste tiden. Det ersättningssystem på strikt grund, som enligt utredningens förslag skulle ersätta nu gällande ordning beträffande ersättning för skada i följd av trafik med motorfordon, var avsett att i princip gälla också beträffande skada i följd av trafik med motorredskap av den typ som avses med förbundets framställning. Det torde inte finnas skäl att nu överväga en speciallagstiftning om rent objektivet ansvar i fråga om motorredskapen. De synpunkter, som talar för en reform, torde bli tillgodosedda genom en ordning som innebär att motorredskap blir jämställda med bilar, d v s underkastas bilansvarighetslagens regler om culpaansvar med omvänd bevisbörda för ägaren och föraren av fordonet i förening med ett presumtionsansvar på objektiv grund för ägaren i fråga om skada som orsakats av bristfällighet på fordonet. På motsvarande sätt bör en reform på försäkringssidan övervägas inom ramen för reglerna om allmän trafikförsäkring och inte med sikte på ett separat från denna försäkringsform skilt system.

Utformningen av bestämmelserna om motorredskapens beskaffenhet från säkerhetssynpunkt blir givetvis beroende av vad som kommer att gälla i fråga om deras användning. Mera ingående regler än för närvarande synes dock under alla förhållanden motiverade. I vilken omfattning och i vilka former registrering och besiktning bör ske beror av flera olika faktorer och kan inte bedömas förrän hela problemkomplexet blivit allsidigt utrett.

De olika frågornas samband med arbetarskyddslagstiftningen bör beaktas i utredningen.

Inom bilskatteutredningen behandlades vid tiden för sammanställningen av PM också frågan om traktorbeskattningen. Frågan övervägdes där med hänsyn till den kostnadsansvarighetsprincip, som enligt riktlinjerna för trafikpolitiken skall tillämpas. I samband härmed kan det bli påkallat för att frågan skall kunna lösas att den nu gällande definitionen av begreppet traktor ändras eller att bestämmelser införs som reglerar rätten att använda traktor för transporter på väg. Också registreringsfrågan kan bli aktuell i sammanhanget. Det synes lämpligt — framhålls

det i PM – att den utredning som nu föreslås överväger också dessa frågor i anslutning till sin översyn av bestämmelserna om motorredskap. Oavsett behovet av en reform i de nu angivna hänseendena bör utredningen ta upp frågan om bestämmelserna angående körkort för traktor. Det kan ifrågasättas om dessa i tillräcklig grad tillgodoser trafiksäkerheten med hänsyn till att trafikbilden nu är betydligt förändrad jämförd med förhållandena då bestämmelserna infördes. Utredningen bör också särskilt behandla frågan om upphävande av kungörelsen (1940:440) om hänförande av vissa automobiler till fordonstypen motorredskap. Jordbrukets behov av traktorer tillgodoses numera så gott som uteslutande genom fabrikstillverkade fordon som redan från början inrättats för sitt ändamål som dragfordon. Det bör också framhållas, att moderna bilmotorer arbetar med avsevärt högre varvtal än de som fanns i bruk vid tiden för kungörelsens tillkomst. Med föreskrivet utväxlingsförhållande kan ett fordon som är helt i överensstämmelse med kungörelsens föreskrifter framföras med hastigheter omkring 60–70 km/tim. Det finns heller ingen bestämmelse i vägtrafikförordningen som hindrar detta.

Utredningen bör vara oförhindrad att undersöka och föreslå åtgärder också i frågor som inte berörts här men som kan ha samband med utredningsuppdraget och betydelse för förslagen i övrigt. Vid utredningsarbetet bör vidare särskilt beaktas att de materiella reglerna utformas på ett sådant sätt, att övervakningen av regelsystemet blir så enkel som möjligt.

Utredningen bör hålla kontakt med andra pågående utredningar på närliggande områden. Utredningen bör söka bedöma och redovisa de samhällsekonomiska effekterna av sina förslag med särskilt beaktande av kostnaderna för berörda företag. Utredningen bör vidare framlägga beräkningar över de kostnader statsverket åsamkas med anledning av de åtgärder utredningen kan komma att föreslå. I den mån alternativa lösningar är tänkbara bör kostnaderna för de olika alternativen redovisas.

Önskemålet om likartade bestämmelser i de nordiska länderna är – framhålls det slutligen i PM – en fråga som bör beaktas i utredningsarbetet.

1.2 Utredningsarbetets uppläggnig

Motorredskapsutredningen, som påbörjade sitt arbete under sommaren 1967, fick redan i april 1968 ett utvidgat uppdrag, som inte lämpligen kunde utföras samtidigt med det tidigare givna. Tilläggsuppdraget avsåg en översyn av de sk översnöfordonens, dvs snöskotrar och snövesslor m fl, rättsliga ställning. Utredningen fann sig böra – bl a på grund av ärendets brådskande natur – bryta ut och särbehandla detta tilläggsuppdrag. Ett särskilt betänkande, *Snöskotern - fordonet och föraren* (SOU 1970:9), överlämnades i mars 1970 till chefen för kommunikationsdepartementet. Det har lagts till grund för vissa delar av den nya vägtrafiklagstiftning som genomförts fr o m år 1973, framförallt terrängtrafikkungörelsen (1972:594).

Utredningen återupptog härefter arbetet i full omfattning på motorredskapsområdet. Redan inledningsvis hade behovet av vissa grundläggande kunskaper och fakta konstaterats inom utredningen. Eftersom någon registrerings- eller anmälningsplikt inte råder för huvuddelen av gruppen motorredskap fann sig utredningen föranlåten att företa en inventering i fråga om typer och ungefärligt antal av icke registrerade motorredskap och traktorer i landet. I detta omfattande arbete har utredningen haft god hjälp av det samrådsförfarande, som kunnat etableras med tillverkare, importörer och generalagenter samt organisationer och företag inom branschen. Ett annat område, där inventering befanns erforderlig för att få vissa basfakta inför kommande överväganden, avsåg motorredskapens och traktorernas farlighet vid användningen i trafik. Undersökningar har således genomförts beträffande olycksfall med motorredskap och traktorer som inblandade trafikelement. Utredningen bemyndigades låta utföra statistisk undersökning av olycksfrekvens m m hos motorredskapsförare. Vidare har utförts en undersökning av olyckor med traktorer och motorredskap avseende åren 1966–1969. Härjämte har ytterligare material inhämtats från bla dåvarande statens trafiksäkerhetsråd, riksförsäkringsverket och vissa organisationer. Ett tredje område, som befanns böra bli föremål för inventering, var den utländska lagstiftningen vad gäller trafik med och utrustning av motorredskapen. Denna inventering omfattar dels de nordiska ländernas bestämmelser, dels de bestämmelser som gäller i de europeiska stater med vilka vi har mera betydande handelsförbindelser i avseende på här aktuella fordon och dels de bestämmelser eller rekommendationer som följer av samarbetet i vissa internationella organisationer.

Sedan dessa fakta i görlig mån tagits fram och bearbetats har de, tillsammans med synpunkter och krav, som inhämtats dels vid ett internt remissförfarande avseende utredningens principiella överväganden och förslag och dels vid direkta överläggningar med brukare, tillverkare och importörer av motorredskap samt med representanter för arbetsgivar- och arbetstagar sidan m fl intressenter, fått utgöra underlag för utredningens bedömningar i fråga om behovet av regler för och säkerhetskrav på dessa fordons användande och utnyttjande i olika avseenden. Utredningen har sökt ingående bedöma bla redskapens tekniska och antalsmässiga utvecklingstendenser i förhållande till effektivitetskrav och ekonomiska aspekter, rimliga krav på säkerheten hos fordonet och på kunskapen hos föraren/maskinisten, utformningen av lämpliga regler om ersättning för skador som orsakas av motorredskap, de olika redskapstypernas förekomst på väg och därav följande vägsplitage med åtföljande ansvar för det allmännas kostnader m fl övergripande frågor av betydelse för utredningens överväganden. I flera av dessa frågekomplex har utredningen utfört eller tagit del av särskilda undersökningar. Även härvidlag framhåller utredningen värdet av det samarbete som förevarit med utomstående expertis.

De bedömningar och överväganden, som sålunda kunnat göras, har i sin tur lett fram till de rekommendationer och förslag till reglering av

trafiken med motorredskap och traktorer, som utredningen redovisar i det följande. Förslagen avser en ändrad indelning i vägtrafiklagstiftningens mening av aktuella fordon i fordonsklasser och grupper. För dessa olika fordonsklasser och grupper föreslås gälla delvis skilda tekniska och säkerhetsmässiga bestämmelser. Även när det gäller förarkompetensen har utredningen gjort ingående överväganden, som resulterat i förslag om olika erforderliga kompetensnivåer för framförande av skilda typer av motorredskap, därvid en utgångspunkt varit det nyligen införda systemet med differentierade körkort. Vidare presenteras överväganden och förslag i avseende på skadestandsfrågorna och det försäkringskydd, som erfordras för tillgodoseende av skadelidandes intressen. Utredningen har beträffande registrering av motorredskap och vissa traktorer funnit sådan skyldighet vara en förutsättning för att erforderlig övervakning av trafiken med dessa fordon skall kunna ske på ett effektivt sätt liksom för att sådant fordon skall kunna identifieras när det gäller fullgjorda skyldigheter i övrigt enligt utredningens förslag. De motorredskap och traktorer, som föreslås bli registreringspliktiga, avses ingå i det nya system för fordonsregistrering som nu tagits i bruk. Vissa erforderliga avsteg beträffande det speciella kontrollmärkesystemet redovisas särskilt. Vidare framläggs förslag beträffande typ- eller registreringsbesiktning resp periodisk kontrollbesiktning för vissa grupper av motorredskap och traktorer, därvid en del jämkningar i förhållande till vad som nu gäller för motorfordon beträffande inställelse vid besiktningstation samt besiktningsterminer m m befunnits lämplig. I detta sammanhang har också övervägts någon form av säkerhetsinspektion med åtföljande S-märkning för en del av de motorredskap som inte föreslås bli föremål för typ- eller registreringsbesiktning. Utredningen redovisar vidare de författningsändringar som föranleds av förslaget. Frågor om motorredskaps- och traktortrafikens kostnadsansvar i förhållande till det allmänna har övervägts. Utredningen har slutligen gjort en bedömning av de ekonomiska konsekvenserna av sina olika förslag.



Bild 1



Bild 2



Bild 3



Bild 4



Bild 5

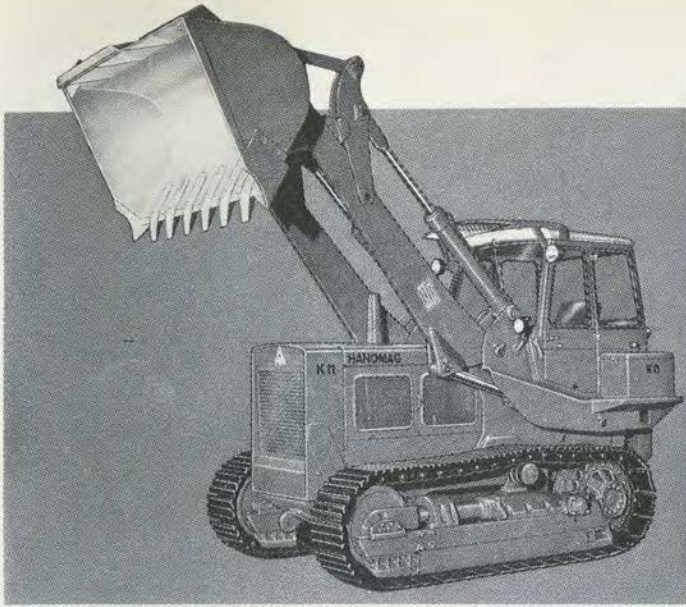


Bild 6



Bild 7



Bild 8



Bild 9



Bild 10



Bild 11



Bild 12



Bild 13



Bild 14

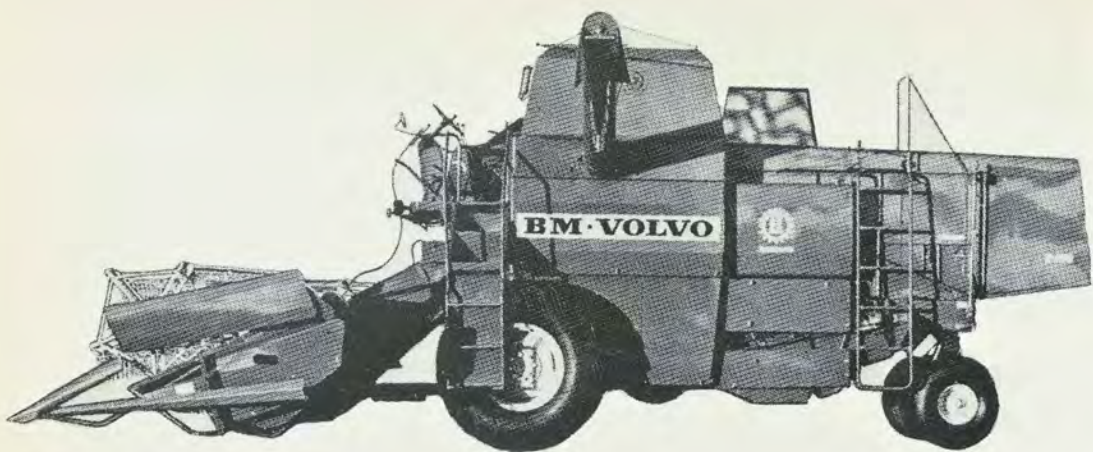


Bild 15

Bild 16





Bild 17



Bild 18



Bild 19



Bild 20

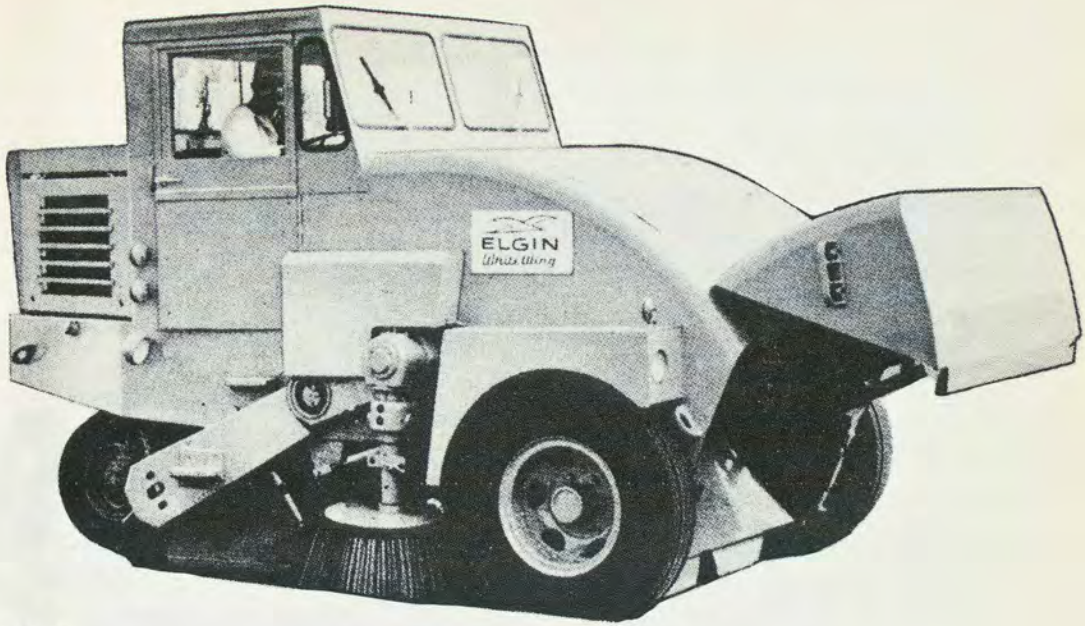


Bild 21

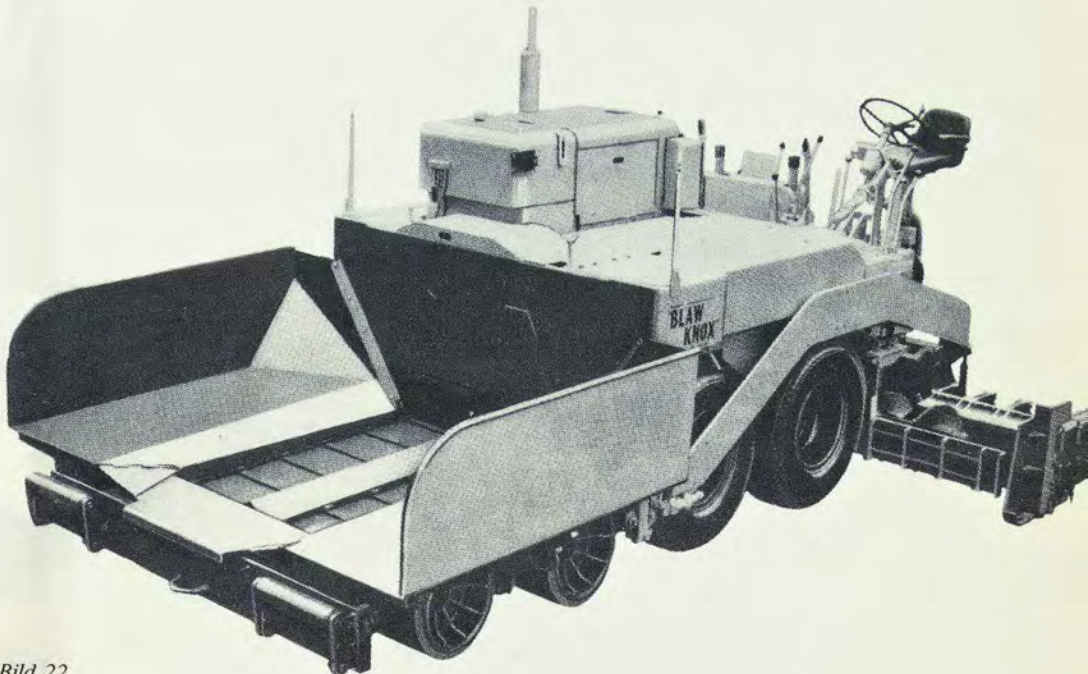


Bild 22

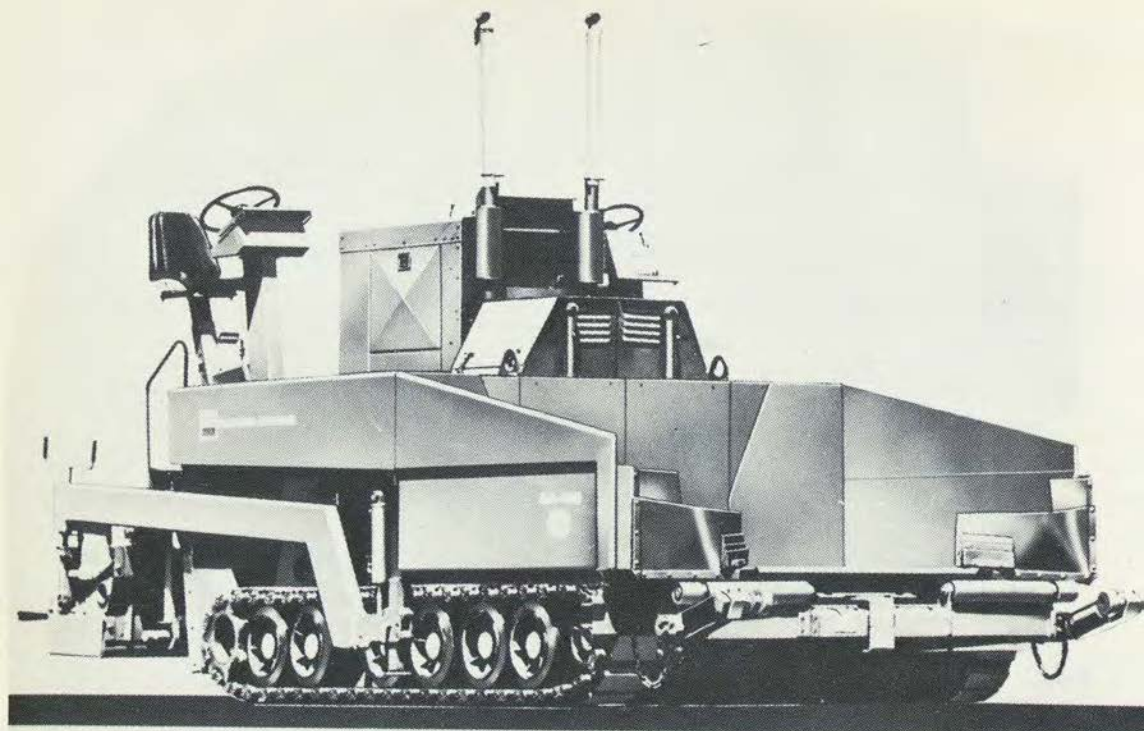


Bild 23





Bild 24



Bild 25



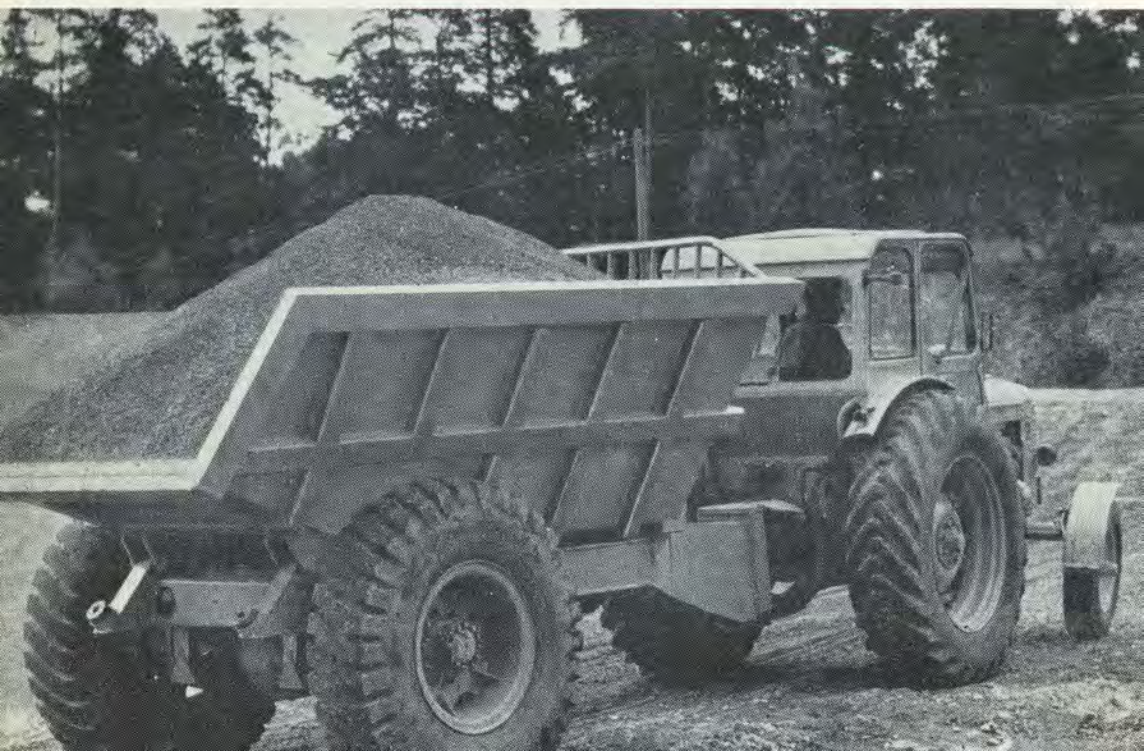


Bild 26



Bild 27

Bild 28



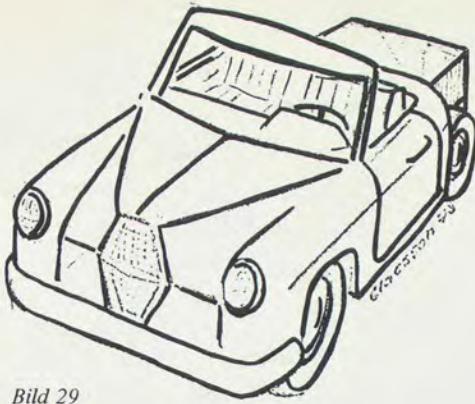


Bild 29

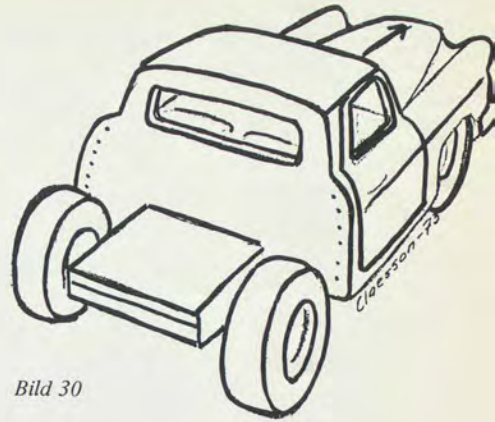


Bild 30

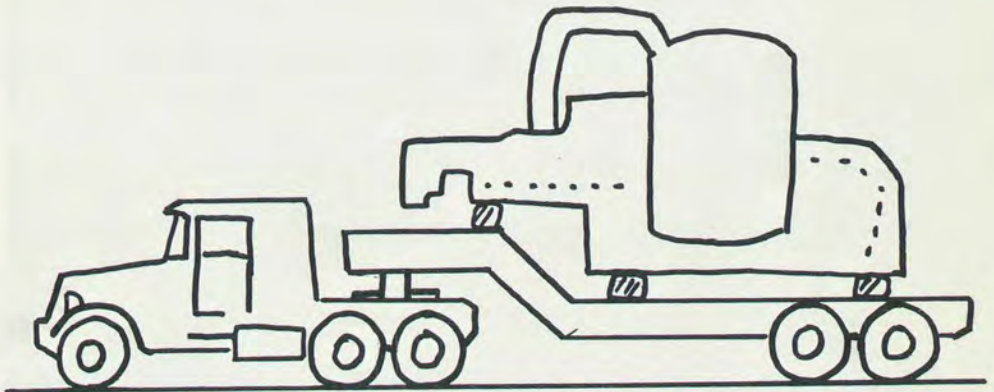


Bild 31

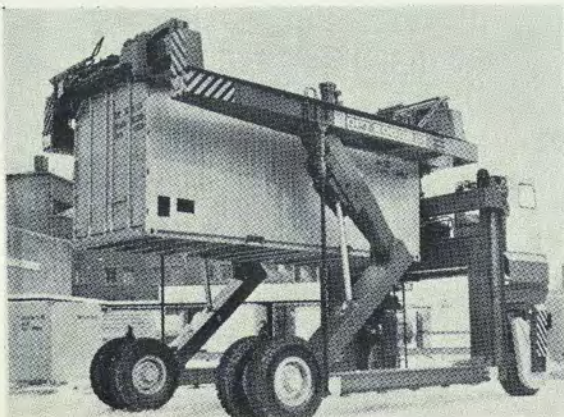


Bild 32

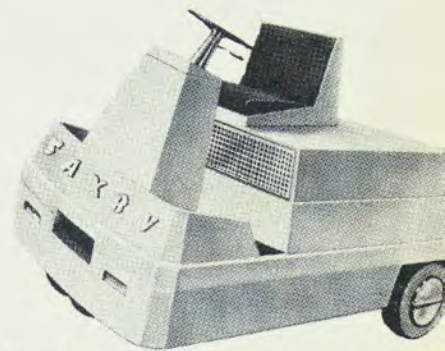


Bild 33



Bild 34

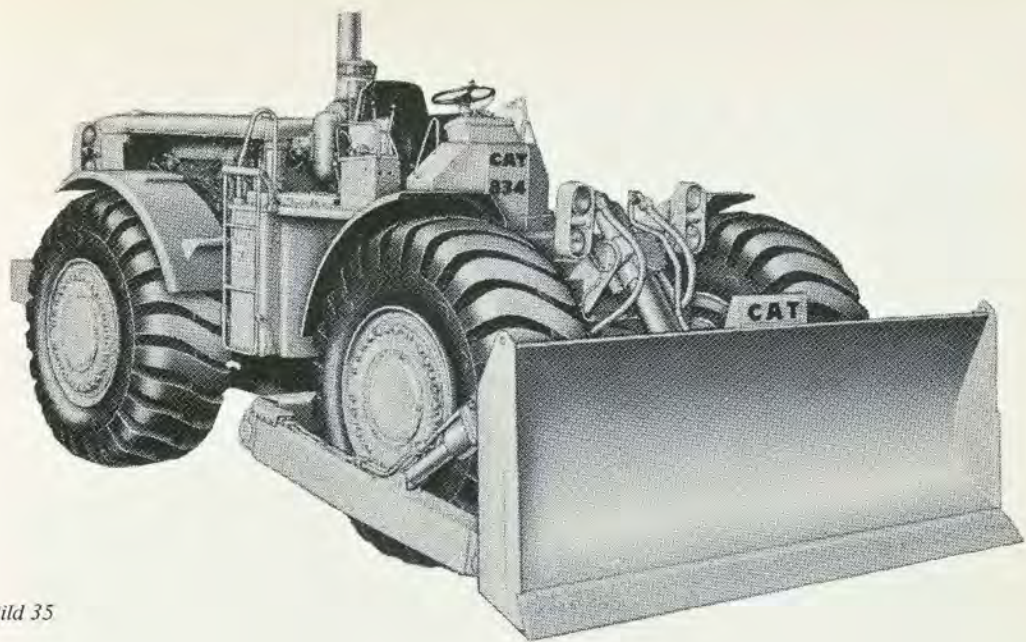


Bild 35

Bild 36



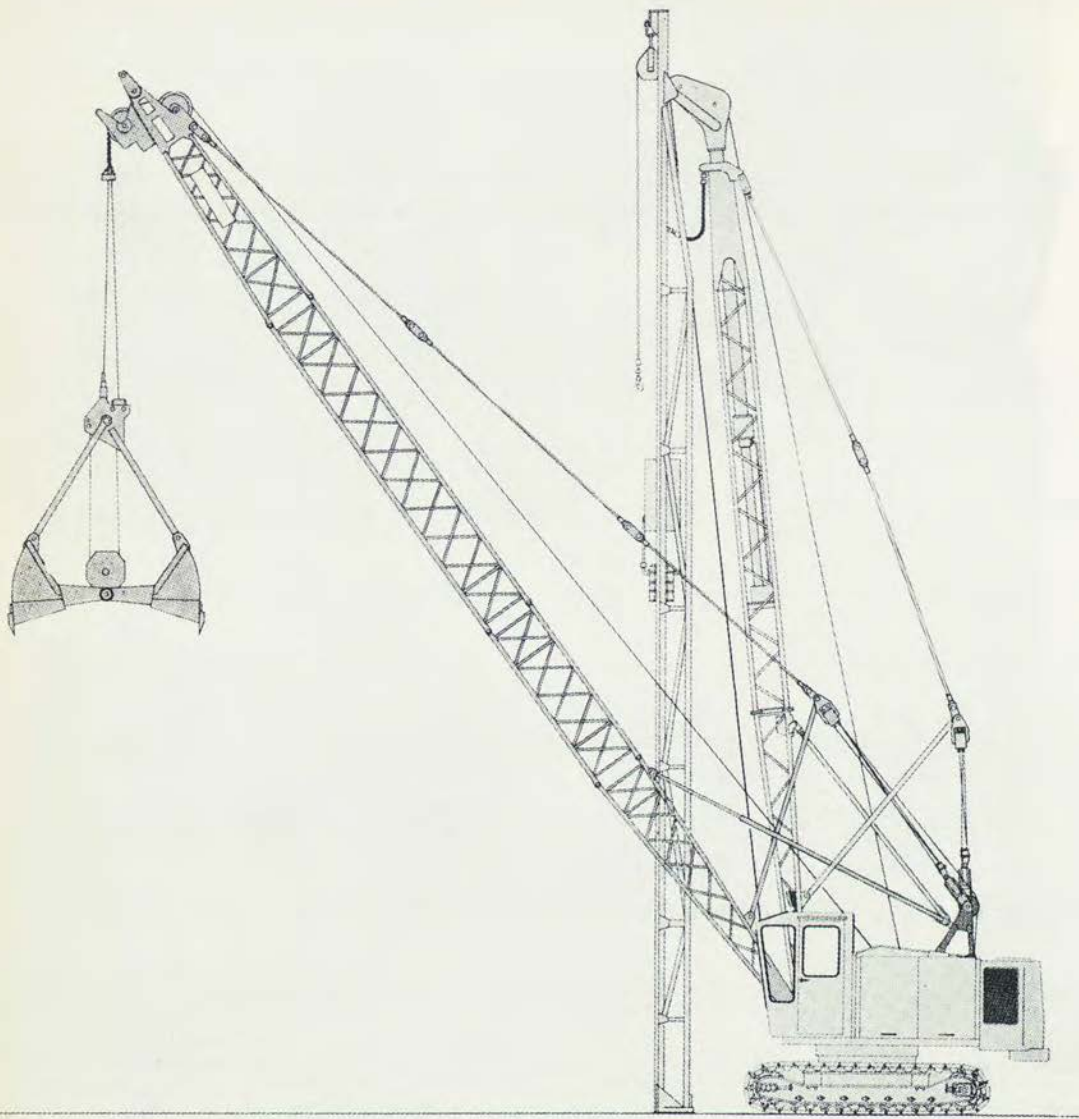


Bild 37

2 Motorredskapsbestånd, olycksfallsrisker m m

2.1 Motorredskapstyper och deras användning

Med den definition av begreppet "motorredskap" som utredningen förordar (avsnitt 5) kommer fordonsklassen motorredskap att omfatta en mängd sinsemellan olika typer och varianter av motordrivna fordon. I det följande ges en kortfattad beskrivning av de vanligaste redskapstyperna och de sätt på vilka de företrädesvis används. Dock förtjänar framhållas, att många redskap på grund av sina egenskaper i avseende på tyngd, motorstyrka, kombinationsmöjligheter och andra kapacitetsfaktorer i praktiken används även till mycket skiftande arbetsuppgifter, för vilka redskapen egentligen inte avsetts eller konstruerats. Inte minst detta förhållande inverkar i avsevärd grad på redskapens trafiksäkerhet. Utredningen lämnar en redogörelse för bl a trafiksäkerhetsfrågorna i ett följande avsnitt.

Vid beskrivningen av de olika redskapstyperna kommer ofta aktuella hastighetsgränser att anges. Det bör därvid observeras, att dessa hastigheter — särskilt när det gäller svensktillverkade redskap — i hög grad är influerade av hastighetsbestämmelserna i gällande vägtrafiklagstiftning. Eftersom gränsen för vad som är att hänföra till motorredskap har knutits till hastigheten högst 30 km/tim har flertalet inhemska tillverkare anpassat redskapen härefter.

De motordrivna fordon, som enligt gällande vägtrafiklagstiftning klassificeras som traktorer, kommer enligt utredningens förslag att hänföras till motorredskapsklassen. Dagens fordonsbegrepp traktor kommer således att utgå i författningsmässigt avseende. Enligt utredningens mening föreligger nämligen med hittillsvarande tekniska utveckling inte längre något behov av eller skäl för en särbehandling av just fordonstypen traktor. En *egentlig traktor* är som grundtyp inrättad uteslutande som dragfordon för annat fordon, för redskap eller som draghjälp vid utförandet av vissa arbeten såsom stubbrytning, stenröjning och släpning. Situationen kan enklast beskrivas så, att traktorn härvidlag ersatt arbetshästen. I denna form förekommer den t ex som jordbruks-traktor och som industritraktor (bild 17, 18 i bildbilagan). Traktorernas dimensioner, vikt och motoreffekt m m är i hög grad varierande. Sålunda förekommer små minitraktorer, s k trädgårdstraktorer (bild 2), med en vikt på några hundratal kilo och med en motoreffekt i relation därtill,

jordbrukstraktorer med vikter på vanligtvis 2,5–4 ton samt även mycket stora industritraktorer vägande 10–20 ton och med en avsevärd motoreffekt. Dessa traktors hastighet överstiger – i alla fall när det gäller svenskbyggda sådana – oftast inte 30 km/tim även om exempel finns på betydligt högre möjliga färdhastigheter bland de två sistnämnda typgrupperna.

Traktorn har emellertid, efter att ursprungligen ha varit ett rent dragfordon, alltmer utvecklats till att fungera som en effektiv bärare av olika arbetsredskap. Inom jordbruket används sålunda numera ett stort antal traktorburna redskap för plöjning och plogning, harvning, spridning av konstgödsel m m, besprutning, slåtter osv. För lastning, lyftning och jordbearbetning m m kan traktorn förses med – vanligen hydrauliskt manövrerade – frontlastare med skopa, gafflar, plogar eller plattform etc (bild 1). En vanlig tillbyggnadskombination på en tillräckligt stor traktor består av frontlastare med skopa samt ett baktill monterat grävaggregat (bild 3). Traktorer med här beskriven utrustning används vanligtvis inte för att dra annat fordon eller redskap, utan dess funktion har i allt högre grad kommit att motsvara det egentliga motorredskapets.

En särskild typ av traktorer i dagens betydelse är de s k *traktordumprarna* och sådana ombyggda lastbilar, som försetts med vändskiva för påhängsvagn och vars högsta hastighet genom särskilda ingrepp begränsats till 30 km/tim. Utredningen har haft anledning att ägna dessa fordon speciell uppmärksamhet och behandlar dem i särskild ordning längre fram i detta avsnitt.

Motorredskap särskilt avsedda för lastning förekommer i ett stort antal typer och utföranden. Inom huvudgruppen *lastmaskiner* kan särskiljas undergrupperna hjullastare (hjulgående, bild 4, dito midjestyrd, bild 5), bandlastare (bandgående, bild 6), berglastmaskiner (hjul- eller bandgående) samt övriga lastmaskiner. Lastmaskinerna kan vara försedda med skopa för lastning av sand, jord, snö, stenmassor o dyl, med gafflar för hantering av containers m fl emballage och av timmer m m samt med andra typer av lyftnings-, lastnings- och hanteringsaggregat. Lastmaskinerna kan vara hjulstyrda, bandstyrda eller midjestyrd, och deras storlekar är ytterst varierande med vikter från 4–5 ton till 20–30 ton eller mer. För flertalet svenskbyggda lastmaskiner gäller en högsta möjliga hastighet av 30 km/tim eller något därunder, medan vissa maskintyper och då företrädesvis amerikanska sådana ofta har en väsentligt högre maximihastighet på uppemot 50 km/tim. Det kan synas något oegentligt att rubricera redskapen i denna grupp som lastmaskiner eftersom de har såväl last- som transportfunktion. Transportfunktionen är dock oftast klart underordnad lastfunktionen: transport av material i skopa eller på gaffel etc sker nämligen merendels på korta avstånd, t ex från upplag till fordon som skall lastas, och då vanligen inom lastmaskinens normala arbetsområde, t ex grustag, timmerupplag, hamnområde o dyl.

I anslutning till beskrivningen av lastmaskinerna synes lämpligt att också ta upp den speciella grupp av hanteringsredskap, som generellt betecknas som *gaffeltruckar*. Dessa redskap, som är försedda med en hög- och sänkbar gaffel, platta eller liknande med vilken gods hanteras för

lastning, lossning, stapling eller transport, är egentligen – i likhet med vissa av de lastmaskiner som behandlats i nästföregående stycke – att anse som lastbilar eftersom de kan användas för transport av gods. Genom gaffeltruckskungörelsen har emellertid fastställts, att gaffeltruck skall hänföras till motorredskap därest fordonet är konstruerat för en hastighet av högst 30 km/tim och endast med svårighet kan ändras till högre hastighet samt fordonet med hänsyn till sin konstruktion uppenbarligen inte är lämpat för andra transporter än kortväga sådana som föranleds av lastnings- och hanteringsarbetet enligt vad här angivits. Gaffeltruckar förekommer idag i många olika storlekar med vikter mellan 5 och 40 ton, varav de största har en bredd överstigande 3 meter. Gaffeltruckarnas maximihastigheter varierar hos olika typer mellan ca 12 och ca 45 km/tim (bild 7, 8).

Gaffeltruckens konstruktion med en framför förarplatsen uppskjutande tätbyggd ram, inom vilken lyftgafflarna kan höjas och sänkas, är från trafiksäkerhetssynpunkt högst diskutabel med särskild hänsyn till förarens siktmöjligheter framåt. I vissa fall, och speciellt då gods fraktas med trucken, har förarens sikt rakt framåt visats vara helt obefintlig, varför denne tvingas sitta lutad åt sidan eller stå så gott som upprätt för att nödtorftigt kunna se framförliggande område.

Inom gruppen *grävmaskiner* bör i denna redogörelse först bortskiljas sk traktorgrävmaskiner, dvs de traktorer med t ex hydraulmanövrerat grävagregat baktill och frontmonterat lastagregat, vilka tidigare redovisats under huvudgruppen traktorer. De egentliga grävmaskinerna omfattar då huvudsakligen dels grävmaskiner på band, dels grävmaskiner på antingen gummi- eller järnhjul. De tyngre grävmaskinerna på 15–70 ton är vanligen bandburna och har oftast en ytterst låg hastighet vid egentransport, 2–4 km/tim (bild 9). Lättare grävmaskiner i viktklasser mellan 8 och 15 ton är merendels hjulburna och har transporthastigheter på 20 å 25 km/tim (bild 10). Sistnämnda typer av grävmaskiner kan vara antingen försedda med egna hjul och eget chassi och med föraren placerad i grävmaskinens hytt vid såväl grävarbete som transportkörning av maskinen, eller monterade på ett truckchassi, därvid föraren under transportkörning manövrerar maskinen från särskild förarhytt.

Mobilkranar, dvs antingen på gummihjul självgående (bild 11) eller på lastbilsliknande chassi uppbyggda (truckmonterade, bild 12) lyftkranar, förekommer i rik sortering vad avser storlek och utförande. En tredje variant utgörs av lastbils- och traktorkranar, vilka som benämningen antyder dock inte hör hemma bland egentliga mobilkranar. Mobilkranen har vanligen en vikt av 20–30 ton och en bredd av 2,30–2,50 meter. Dock förekommer redan idag kranar med bredder av 3–4 meter och vikter av 50–70 ton och högre. Högsta hastigheten har i många fall genom tekniska ingrepp begränsats till vad som gäller för motorredskap, dvs 30 km/tim, men flertalet mobilkranar kan i originalskick framföras med betydligt högre hastigheter. Mobilkranen kan framföras med kranarmen antingen monterad i ordinarie läge men sänkt så att den skjuter ut snett framåt-uppåt och når något tiotal meter eller mer framför själva

redskapskroppen eller nedmonterad i segment och upplastad på särskilt släpfordon, som kopplats till redskapet. Vid kortare transportsträckor mellan arbetsplatser tycks ofta förstnämnda transportsätt användas.

Inom skogsbruket har motorredskap av olika slag fått en alltmer vidsträckt användning. Skotare, lunnare, fällare och olika slags bearbetningsmaskiner är exempel på sådana skogsmotorredskap. Av dessa är *skotaren* (bild 13) ett rent transportredskap, som hittills klassificerats som traktor med släpvagn men som utredningen av skäl som redovisas under avsnitt 5 anser bör klassificeras som lastbil. Skotaren är liksom lunnaren i hög grad terränggående och används för uppsamling av avverkat timmer, som med hjälp av en griparm placeras i den tillkopplade timmerbehållaren – oftast oegentligt benämnd släpvagn – och transporteras till virkesupplag eller lastplats, där virket sedan omhändertas och lastas upp på lastbil för vidare transport till industriell bearbetning. Skotaren används emellertid i praktiken inte sällan för betydligt längre transporter än vad här beskrivits, eftersom den genom sin framkomlighet, stora fraktkapacitet och relativt höga marschfart – ca 30 km/tim – i många lägen gör det ekonomiskt försvarbart att eliminera det andra transportledet, dvs omlastningen till egentlig lastbil, för transport till destinationsorten. *Lunnaren* (bild 14) kan närmast beskrivas som ett mellanting mellan drag- och transportfordon, enär den transporterar lasten, som består av hela trädstammar, med ena trädänden upplagd medelst en särskild drag- och lyftanordning på fordonets bakre del och den andra änden släpande på marken. Lunnaren kan på detta sätt transportera flera trädstammar samtidigt från avverkningsplatsen till platsen för trädens upparbetning, där man vanligtvis har ett mobilt upparbetningsverk för kvistning, kapning etc. Inte heller lunnarens ställning som egentligt motorredskap är väl helt odiskutabel, den räknas sålunda inom skogsbruket klart till transportmaskinerna, men med hänsyn till dess särpräglade transportsätt kan en tydlig gräns dras gentemot det rena transportfordonet skotare. Övriga här nämnda maskiner såsom *fällare*, *bearbetningsmaskiner* och ett särskilt kombinationsredskap, *processormaskinen*, är rena motorredskap. Processorn är ett slags mobilt och självgående upparbetningsverk, som körs ut till avverkningsområdet och där dels fäller träden, dels med hjälp av en lång matararm griper om trädstammen och för in den i maskinen för kvistning och kapning. Det kapade virket transporteras därefter i form av massaved eller timmer bort till upplag etc med skotare. En processor har normalt en kapacitet på ca 600 stammar per arbetsdag, vilket omräknat i m³ virke betyder 45–50 m³ per timme. Processormaskinen har en totalvikt på 20 ton och däröver medan skotaren vanligen väger 20–30 ton och lunnaren 5–10 ton. Några hastigheter över 30 km/tim förekommer knappast.

Bland *jordbrukets* speciella motorredskap märks – förutom de olika typer av traktorer och traktorliknande redskap för vilka tidigare redogjorts – främst de självgående *skördetröskorna* (bild 15), som förekommer i många storlekar. Bredden varierar mellan ca 2,5 meter och 4 à 5 meter eller i vissa fall mer. Vikten ligger mellan 2 och 8 ton och

hastigheten vanligen mellan 15 och 25 km/tim vid egentransport.

En mera speciell maskintyp, som bör nämnas i detta sammanhang, utgörs av självgående *betupptagningsmaskiner*. Övriga redskap inom jordbruket är vanligtvis inte självgående utan dras av eller monteras på traktor, varför de inte tas upp i denna översikt.

I *anläggningsverksamheten* och inom *vägväsendet* utnyttjas likaså motorredskap av skilda slag, t ex väghyvlar, sopmaskiner och olika slags snöröjningsredskap samt maskiner för transport och bearbetning av vägbyggnads- och vägunderhållsmaterial m m. Bland de sistnämnda grupperna kan särskiljas sådana speciella beläggnings- och komprimeringsmaskiner som asfalt-, oljegrus- och betongutläggningsmaskiner, makadamutläggare, jordpackningsmaskiner av välttyp m fl. *Väghyvlarnas* (bild 16) hastighet är i allmänhet begränsad till 30 km/tim, men många utländska fabrikat är ursprungligen konstruerade för betydligt högre maximihastigheter. Vikten ligger vanligen vid 10–15 ton. *Vägvältar* finns av flera typer bland vilka två huvudgrupper kan särskiljas, nämligen dels sådana där packningen (vältningen) sker med hjälp av breda valsar (bild 19), företrädesvis av järn, och dels sådana där packningen sker medelst gummihjul, som är så placerade inbördes att en bred sammanhängande sträng av underlaget blir packad (bild 20). Valsvältarna förekommer som envals-, tandem- eller trevalsvältar med statisk eller vibrerande funktion, medan gummihjulsvältar är antingen en- eller tvåaxliga med statisk funktion mot underlaget. Till motorredskap räknas endast de vältar som är självgående, således inte de maskiner för vibrering, packning och vältning som t ex dras av annat fordon. De självgående valsvältarna har en låg transporthastighet medan gummihjulsvältarna kan ha sådana hastigheter på upp till omkring 30 km/tim. De självgående *sopmaskinerna* (bild 21), vars funktion ofta består i såväl uppsopning och uppföring i behållare som transport av i behållaren uppsopat material till tömningsplatsen, har mycket skiftande maximihastigheter, där flertalet synes ligga mellan 15 och 30 km/tim men där exempel finns på hastigheter av såväl 40 som uppemot 60 km/tim under transport. Under arbete måste dock körhastigheten av naturliga skäl hållas lägre. *Maskiner för utläggning av vägbeläggingsmaterial* har i allmänhet låga hastighetsresurser, sålunda har de hjulburna asfaltutläggarna en maximihastighet av omkring 20 km/tim medan de bandburnas hastighet är endast ca 5 km/tim (bild 22 och 23).

Vidare förekommer en mängd typer av motorredskap, dvs motordrivna fordon som är inrättade huvudsakligen såsom arbetsredskap med en högsta hastighet av 30 km/tim, vilka är *avsedda att föras av gående*. Exempel på vanliga sådana redskap är *gräsklippare, lättare snöslungor och snöplogar* samt s k *jordfräsar* och liknande jordbearbetningsmaskiner jämte vissa *asfalt- och emulsionsspridare* m fl. Sådana redskap kan i många fall kompletteras med en släpvagn (sulky) som kan bestå av ett ramverk försett med hjul jämte en sits eller en plattform för redskapsföraren (bild 24, 25). I denna utformning utnyttjas ofta redskapen för gräsklippning, plogning och sandspridning inom parker, kyrkogårdar och på gångbanor i övrigt samt för t ex snöröjning inom bostadsområden, där

en mindre maskin har bäst framkomlighet. Vägtrafiklagstiftningens bestämmelser om fordons beskaffenhet och utrustning, om kontroll över fordon såsom registrering, besiktning, inspektion, trafikförsäkring och beskattning m m samt bestämmelser om förare av fordon beträffande körkort etc äger inte tillämpning på dessa motorredskap, dvs motordrivna fordon avsedda att föras av gående, eller släpfordon som tillkopplas sådana fordon.

Som tidigare anförts i samband med behandlingen av fordonstypen traktor har utredningen ansett anledning föreligga att behandla dumperfordonen i särskild ordning. Den s k *traktordumpern* är en fordonstyp som fått en alltmer vidsträckt användning vid främst anläggningsarbeten av typ vägbyggnader, kraftverksbyggnader och anläggning av flygfält etc samt inom skogsbruket. Med traktordumper förstås en fordonskombination bestående av en enaxlig eller boggiförsedd framdel, som bär upp motor med drivanordningar och kontroller (förarplats), och en bakdel eller släpvagn med enkelaxel eller boggi (bild 26, 28). Fordonen, ty det är här formellt fråga om två, nämligen traktor jämte tillkopplad släpvagn (bild 27), är hopkopplade medelst en anordning som balanserar dem och som medger att de vrider sig i förhållande till varandra. Styrningen av fordonskombinationen sker genom att motordelen ("traktorn") vrids i förhållande till släpvagnsdelen medelst cylindrar med kolvar som påverkas av olja under tryck, dvs hydraulik. Denna form av styrning kallas vanligen midjestyning eller ramstyrning. Ifrågavarande fordonskombination har således enligt vad tidigare sagts hittills klassificerats som traktor med tillkopplad släpvagn under förutsättning att kombinationens högsta konstruktiva hastighet inte överstiger 30 km/tim och att förbindelsen mellan motordel och släpvagn är så beskaffad, att den är jämförlig med en normal kopplingsanordning mellan dragande och draget fordon, dvs sådan att fordon skall kunna kopplas isär på relativt kort tid utan användande av specialverktyg.

Som utredningen kommer att utveckla under avsnitt 5 i anslutning till förslagen ang klassificering av motorredskap och traktorer och till gränsdragning mot motorfordon, synes inga relevanta skäl tala för en särskild klassificering av traktordumprarna i jämförelse med övriga typer av dumperfordon, nämligen s k dumperlastbilar (lastbilschassi med dumperkorg), egentliga dumprar (två eller fyrehjulsdrivna fordon med tippdumper), dumpertruckar och ramstyrda dumprar (om de icke räknas som traktordumprar). Alla dessa fordon har nämligen det gemensamma syftet att tjäna som en robust transportanordning med hög framkomlighet och stor lastkapacitet med avseende på i dumperkorgen lastade massor av t ex sprängsten, grus, flis och fyllnadsmaterial av skilda slag.

Ytterligare två särskilda typer av fordon förtjänar en närmare beskrivning i förevarande sammanhang. De hör enligt gällande rättsläge egentligen hemma i gruppen traktorer men är i praktiken så speciella att de synes böra avhandlas separat från denna. Det första fallet avser fordon som byggts om jämlikt bestämmelserna i epatraktorkungörelsen. Ett sålunda ombyggt fordon kallas vanligen "*epa-traktor*" (bild 29, 30) – jfr avsnitt 3.1.2.

Det är inte ovanligt att äldre personbilar, företrädesvis skåpbilar eller sk herrgårdsvagnar, byggs om på detta sätt, men tvivelsutan vanligaste objektet för detta ingrepp är vanliga lastbilar, ofta äldre sådana, vars bakre fjäderpaket monteras bort och vars ram bakom förarsätet förkortas till den tillåtna längden, varjämte sådant ingrepp görs i växellådan (spärrning av fartväxlar) att varvtalskravet enligt författningen uppfylls. Då författningen tillkom år 1940 var världsläget sådant att brist på främst egentliga jordbrukstraktorer förelåg eller förutsågs, och åtgärder i enlighet med författningen var ganska vanliga. Idag finns emellertid inte längre dessa motiv, och härtill bör läggas att dagens jordbrukstraktorer är så utvecklade och effektiva, att de i mycket få avseenden kan jämföras med eller ersättas av en epa-traktor. Antalet ombesiktningar enligt kungörelsen har också följaktligen minskat kraftigt under tiden från omkring 1950. Under senaste tid har emellertid denna form av ombyggnad återigen blivit mera frekvent, men inte beroende på de behov som 1940 års författning avsågs tillgodose utan främst på grund av yngre förarens önskemål om ett billigt fordon för nöjeskörning. Här skall nämligen beaktas, att epa-traktorn får vara försedd med säte för även annan än föraren, om sådant får plats, samt med lastflak av viss mindre dimension för främst barlast. Vidare kan epa-traktorn, med de varvtal som finns hos modernare motorer, även med iakttagande av författningens föreskrift om varvtalsrelationen mellan drivhjul och motor uppnå en hastighet som ligger långt utöver den som avsågs med bestämmelsen.

Med dessa fordon kan således i praktiken transporteras såväl personer som gods, låt vara i begränsad omfattning jämfört med person- eller lastbil, och detta i en med hänsyn till fordonets tekniska säkerhet (stel bakaxel m m) betydande hastighet. Även till denna fråga återkommer utredningen i anslutning till förslagen om klassificering av motorredskap m m.

Det andra fallet av intresse i förevarande sammanhang är *"traktorer"* på vilka i stället för den vanliga dragkroken eller motsvarande anordning finns en vändskiva för tillkoppling av påhängsvagn. Med påhängsvagn förstås "släpvagn som är inrättad för att genom tapp med vändskiva eller liknande anordning förenas med bil, traktor eller motorredskap och som är så utförd att chassiet eller karosseriet vilar direkt på det dragande fordonet" (3 § FK). I prop. nr 114 till 1963 års riksdag uttalade nämligen departementschefen bl a följande (s.14):

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

En praktisk följd av detta beslut om klassificering av ifrågavarande fordonskombination har blivit, att lastbilar – även fabriksnya sådana – förses med vändskiva för påhängsvagn avsedd t ex för transport av tunga maskiner och redskap (bild 31). Då dessutom vissa växellägen i kraftöverföringen enligt vad tidigare beskrivits spärras så att maximihastigheten inte överstiger för traktor stipulerade 30 km/tim har man uppnått, att kombinationen klassificeras som traktor med släpvagn. Även här är alltså en fråga om en slags epa-traktor oaktat den genom påhängsvagnens särskilda konstruktion faktiskt uppbär en stor del av släpvagnens och det transporterade godsets vikt. Utmärkande för epa-traktorn var ju enligt lagstiftarens mening att den skulle "användas som dragfordon för annat fordon eller arbetsredskap" och inte få transportera annat än sin egen erforderliga barlast. Utredningen, som inte heller kan anse denna utveckling tillfredsställande från främst säkerhets-synpunkt, tar upp även dessa speciella fordonskombinationer i anslutning till klassificeringsförslagen i avsnitt 5. Vissa andra fordon kommer också att behandlas där. Det gäller sådana som i vissa sammanhang felaktigt angetts tillhöra klassen motorredskap, t ex truckar, "lastdumprar" enligt vad tidigare nämnts, samt vad som går under beteckningen *grensletruckar* eller *brädgårdstruckar* (bild 32). Dessa fordon är nämligen oftast uteslutande byggda för att användas vid transport av gods och därför enligt utredningens mening att anse som lastbilar även i de fall deras maximihastighet inte skulle överstiga 30 km/tim.

Bland övriga här inte närmare beskrivna redskap av olika slag skall för fullständighetens skull noteras i gruppen truckar s k *flaktruckar*, *dragtruckar* (bild 33) och en typ av gaffeltruck för högstaplingsarbete, benämnd *gaffelstaplare*. Vidare skall noteras de s k *schakttraktorerna*, nämligen bandschaktare (bild 34) (med schakt- och rivarblad samt ev. vinsch) och hjulschaktare (bild 35) samt motorschaktvagnar eller s k scrapers (bild 36), som både schaktar massan och befordrar upp den i sin lastficka för vidaretransport eller återutläggning på annan plats. *Pålkranar* (bild 37) för grundförstärkningsarbete o dyl förekommer såväl bandburna som hjulburna i självgående version, medan bland lyftanordningar och ställningar endast de tidigare nämnda mobilkranarna jämte den särskilda typ av *arbetsplattform* som kallas t ex *snorkel* eller *hävare*, dvs en på lastbilschassi monterad plattform med hydraulisk lyftanordning, torde kunna inräknas bland motorredskapen i den mån lastbilschassiet anpassats till den konstruktiva hastighetsgränsen, vilket synes vanligt förekommande. Den återstående vanliga typen av kranar, s k *tornkranar*, är antingen inte självgående eller också är de spårbundna, och faller därmed utanför motorredskapsbegreppet.

2.2 Uppskattning av antalet motorredskap

Utredningen har genomfört vissa studier av motorredskapsbeståndets storlek och sammansättning i landet i syfte att få en uppfattning om det antal redskapsenheter, som kommer att beröras av utredningens förslag i olika avseenden. Uppenbara svårigheter har förefunnits vid denna bedömning eftersom någon registreringsplikt inte föreligger beträffande ifrågavarande typer av fordon. De uppgifter som lämnas i det följande bör därför tas med reservation i avseende på fordonsantal.

2.2.1 Maskiner för anläggningsarbeten

Ingenjörsvetenskapsakademiens transportforskningskommission har förtagit en inventering rörande beståndet år 1967 av grävmaskiner, traktorgrävmaskiner, hjullastare, bandlastare, bandschaktare, traktordumprar, väghyvlar och truckar. Det skall noteras, att 1967 års inventering i första hand var inriktad på "transporter vid större anläggningsarbeten", vilket innebär att endast maskiner avsedda för sådan verksamhet omfattas av inventeringen.

Vidare har Sveriges Grossistförbund genom Entreprenadmaskinhandlarnas samarbetskommitté (EMSA) redovisat leveranssiffrorna för nyssnämnda maskiner under åren 1969 och 1970.

Slutligen har en uppskattning av redskapsbeståndet år 1975 gjorts av delegater vid Transporttekniska Föreningens konferens i Eskilstuna i september 1971. Som vägledning för denna bedömning hade bl a lämnats den procentuella ökningen av redskapsbeståndet mellan åren 1964 och 1967 sådan den redovisats av Transportforskningskommissionen.

Följande sammanställning redovisar Transportforskningskommissionens inventering år 1967, EMSA:s leveransstatistik för åren 1969 och 1970 samt resultatet av den gjorda uppskattningen av redskapsbeståndet år 1975 (tabell 1).

För att få troligare värden på maskinbeståndet år 1967 i vad det avser samtliga maskiner och inte enbart sådana, som avsågs för transporter vid större anläggningsarbeten, har utredningen vänt sig till representanter för tillverkarsidan. Härvid bedömdes maskinbeståndet i fråga till de i tabell 2 angivna värdena. I tabellen medtas även de i tabell 1 angivna siffrorna för uppskattat maskinbestånd år 1975.

Tabell 1

Bas/Maskintyp	Gräv-mask.	Traktor-gräv-mask.	Hjul-lastare	Band-lastare	Band-schaktare	Traktor-dumprar	Väg-hyvlar	Truckar
Invent. 1967	4.550	1.000	1.570	1.150	965	1.085	960	450
Lev. enl. EMSA:								
1969	750	470	1.150	160	100	270	145	20
1970	728	575	1.175	115	90	230	105	55
Uppskattn. total-antal 1975	7.300	3.400	10.600	1.600	1.200	2.700	1.500	800

Anm: För hjullastarna är bl a servicemaskiner inom städer och samhällen inte medtagna i inventeringen 1967.

Tabell 2

Maskintyp	Antal		Förändring (procent)
	år 1967	år 1975	
Grävmaskiner	4.500	7.300	+ 62
Traktorgrävmaskiner	3.000	3.400	+ 13
Hjullastare	10.000	10.600	+ 6
Bandlastare	2.000	1.600	- 20
Bandschaktare	1.500	1.200	- 20
Traktordumprar	2.500	2.700	+ 8
Väghyvlar	2.000	1.500	- 25
Truckar (anläggnings-)	500	800	+ 60

Det påpekas av uppgiftslämnarna, att även dessa siffror för 1967 måste betraktas som osäkra. Från tillverkarna har även framhållits, att en tendens i fråga om här redovisade maskintyper är en successiv ökning av storlek och effektivitet, vilket bl a kan förklara att antalet bandschaktare och väghyvlar minskar liksom att antalet traktorgrävmaskiner, hjullastare och traktordumprar ökar endast obetydligt.

Möjligheterna att bedöma *utrangeringen av maskinerna* anses synnerligen små. Man vet att den ekonomiska livslängden för här ifrågasvarande maskiner ligger mellan 5 och 7 år med ca 2.000 timmars årlig utnyttjandetid. Under denna tid arbetar maskinerna med sådana uppgifter för vilka de tillverkats. Därefter överförs emellertid en stor del av dem till andra lättare arbetsuppgifter och får därigenom en betydande förlängning av den totala livslängden, en förlängning som starkt varierar från fall till fall. Med anledning härav är en korrekt bedömning av utrangeringen knappast möjlig.

2.2.2 Maskiner för lantbruk

Den allmänna trenden inom jordbruksnäringen är att åkerarealen minskar, att antalet brukningsenheter minskar och att lantbruksmaskinerna blir större samtidigt som ökningstakten i antal traktorer och skördetröskor reduceras.

I sammanställningen (tabell 3) redovisas – i den mån uppgifter kunnat erhållas – redskapsbeståndet år 1970, leveranser under åren 1969 och 1970 samt bedömt redskapsbestånd år 1975.

Tabell 3

Maskintyp	Levererade		Antal	
	år 1969	år 1970	år 1970	år 1975
Jordbrukstraktorer	8.660	7.350	160.000	160.000
Skördetröskor (självgående)	2.570	1.920	23.300	27.500
Övriga motorredskap ¹	–	–	300	1.000

¹ Slätterhackor, skårläggare och redskapsbärare

Under år 1971 har antalet till jordbruket levererade traktorer ökat till något mer än 7.550 st till ett totalt leveransvärde exkl mervärdeskatt om ca 257 milj kr, vilket ger ett medelpris/traktor av ca 34.000 kr. Traktorbeståndet i jordbruk och jordbruk/skogsbruk har per 1.1.1970 angivits till över 181.000 enheter, vilket värde emellertid synes alltför högt med hänsyn till det stora antalet avregistreringar under 1969. Under år 1971 levererades "övriga jordbruksmaskiner" till ett värde av över 470 milj kr exkl mervärdeskatt. De största investeringarna bland sk arbetsmaskiner krävdes inom gruppen maskiner för skörd och tröskning med ett leveransvärde av ca 192 milj kr, varav skördetröskor ca 135 milj kr. Direkta antalsuppgifter för år 1971 har inte kunnat framtagas i tillförlitlig form av utredningen.

Flera nya maskintyper förutses komma att marknadsföras framdeles, bl a självgående rotfruktsupptagare av olika slag samt lastbärande fordon för transport jämte spridning av konstgödselmedel.

2.2.3 Maskiner för skogsbruk

En prognos har utarbetats över totala antalet motorredskap och traktorer, som används i skogsbruket. Vid beräkningen har man utgått

Tabell 4

Arbetsmoment	Årlig avverkning i milj m ³ sk		
	1971	1975	1980
Transportmaskiner			
Lunnare	8,0	15	20
Skotare	50,0	55	60
Terränggående bearbetn.-maskiner			
Maskinell fällning	0,7	15	40
Maskinell kvistning (kapning)	3,2	25	52
Flyttbara bearbetningsmaskiner	1,0	4	5
Hanteringsmaskiner	20,0	30	40

Tabell 5

Maskintyp	Antal använda maskiner år		
	1971	1975	1980
Transportmaskiner			
Lunnare	760	390	240
Skotare	4.000	4.200	4.100
Terränggående bearbetn.-maskiner	180	810	1.010
Flyttbara bearbetningsmaskiner	80	80	80
Hanteringsmaskiner	300	330	350
Avverkningsmaskiner	115	310	540

Anm: Med avverkningsmaskiner förstås sådana terränggående maskiner som faller träden men som dessutom oftast utför ytterligare arbetsmoment, ex transport, kvistning eller kapning.

ifrån avverkningen, som bedömts till 70, 75 och 80 milj m³ sk under åren 1971, 1975 resp 1980. I dessa avverkningar används maskiner för de i tabell 4 redovisade arbetsmomenten och kvantiteterna.

Med ledning av angivna kvantiteter och med kändedom om maskinernas årskapacitet kan en beräkning göras över antalet använda maskiner vid de olika tidpunkterna. I tabell 5 redovisas det beräknade maskinantalet. Hänsyn har härvid tagits till den prestationsökning som maskinerna kan förväntas få framdeles.

Typiskt för utvecklingen inom skogsbruket är, såsom framgår av tabell 5, en ökad användning av de terränggående bearbetningsmaskinerna, vilket medför en minskning av transporter i skogen.

2.2.4 Mobilkranar

Antalet mobilkranar utgjorde år 1971 enligt Svenska Mobilkranföreningens bedömning ca 1.000 st. För dessa kranar räknar man med en genomsnittlig ekonomisk livslängd av mellan 8 och 10 år. Antalet i Sverige levererade mobilkranar under perioden 1962–1971 framgår av tabell 6.

Med utgångspunkt från dels i tabell 6 återgivna leveransuppgifter och dels den tidigare angivna beräknade ekonomiska livslängden av 8–10 år kan mobilkranbeståndet i landet år 1975 förutsättas omfatta något under 1.100 fullt funktionsdugliga exemplar.

Om en slutlig och sammanvägd bedömning – trots de av utredningen och dess uppgiftslämnare påpekade osäkerhetsfaktorerna härvidlag – skall göras beträffande ungefärligt antal i drift varande motorredskap av tyngre typer år 1975, vid vilken tidpunkt utredningens olika förslag kan tänkas vara föremål för Kungl Maj:ts prövning, synes resultatet bli följande, nämligen för anläggningsmaskiner ca 29.000, för lantbruksmaskiner ca 188.000, för skogsbruksmaskiner ca 6.000 och för mobilkranar ca 1.100 eller totalt för ifrågakvarande tyngre maskintyper ca 225.000 i avrundat tal.

Tabell 6

I Sverige levererade mobilkranar		
År	Antal	Anmärkning
1962	100	uppskattat
1963	100	antal
1964	100	
1965	109	
1966	129	
1967	68	enligt
1968	113	EMSA:s
1969	149	statistik
1970	142	
1971	96	

2.3 Motorredskapens förekomst på väg, m m

Det torde vara omöjligt att ens tillnärmelsevis korrekt beräkna frekvensen av olika motorredskapsgruppers förekomst på väg. Utredningen har emellertid sökt att från olika utgångspunkter göra en bedömning av dessa förhållanden betr vissa redskapsgrupper.

I fråga om *traktordumprar*, som utredningen föreslår överföras till gruppen lastbilar, har — med utgångspunkt från en i bilskatteutredningens betänkande (SOU 1968:50) "Traktorbeskattning" redovisad undersökning — väganvändningen (på allmän väg) kunnat uppskattas till 300 å 400 mil per fordon och år.

Företaget Bolinder-Munktell har gjort en frekvensundersökning av *hjullastarnas* uppträdande på väg. Maskinerna har därvid slumpmässigt utvalts bland ca 2.500 maskiner, sålda under åren 1967–1971 i Sverige och avseende såväl två- som fyrhjulsdrevet utförande i storleksklassen 700–800 liters skopvolym (6–8 tons maskinvikt). Undersökningen, som skedde i form av intervjuer, genomfördes under november och december 1971 och under några veckor i januari 1972 samt omfattade geografiskt hela landet.

Antalet i undersökningen ingående fordon var 129 st. Av dessa var 106 st i arbete under besöksdagen. Transportsträckan på väg var 0 km för 55 fordon och i medeltal 5,84 km för 51 fordon. Längsta transportsträcka var 39,5 km och kortaste 0,3 km. Antalet i undersökningen ingående fordon, som trafikerat väg, motsvarar sålunda 39,6 % av samtliga undersökta. En genomsnittsmaskin körs ca 240 dagar per år. Utgår man från detta förhållande och från ovanstående undersökningsresultat kan en hjullastare av ifrågavarande slag beräknas trafikera (240x5,84x0,396) 554 km väg årligen eller avrundat ca 60 mil per år. Även om denna siffra är osäker kan man sluta sig till att hjullastare använder väg i mycket blygsam omfattning.

I samråd med representanter för tillverkarsidan har utredningen ansett följande ungefärliga värden på vissa motorredskaps väganvändning kunna bedömas som troliga.

Grävmaskiner på hjul	10– 50 mil/år
Traktorgrävmaskiner	50– 100 "
Lunnare	10– 30 "
Skotare	20– 60 "
Mobilkranar (truckmonterade)	800–1000 "
" (s k self propelled)	0– 20 "

Vad avser truckmonterade mobilkranar har uppgiften bekräftats av Mobilkranföreningen.

Beträffande *traktorer* har bilskatteutredningen i sitt förenämnda betänkande om traktorbeskattning lämnat en uttömmande redogörelse rörande transporter med anlitan av sådana fordon. Härav torde den slutsatsen kunna dras, att i vart fall de s k trafiktraktorerna utnyttjar väg i betydligt större utsträckning än motorredskap i övrigt, dock med undantag för truckmonterade mobilkranar och vissa vägunderhållsmaskiner.

2.4 Vägslitage

Frågan om det slitage, som olika typer av motorredskap kan förorsaka på en vägbana, har i möjlig mån behandlats av utredningen. För att få ett underlag för överväganden i ämnet har utredningen vänt sig till vissa institutioner och organisationer med förfrågan huruvida vederbörande gjort någon undersökning, som kunde belysa ifrågavarande spörsmål. Sålunda har statens väginstitut, statens maskinprovningar, Ingenjörsvetenskapsakademiens transportforskningskommission och Svenska byggnadsentreprenörföreningen tillfrågats. Samtliga har dock meddelat, att de inte kunde bidra med material för bedömningen av motorredskapens vägslitage.

Den 13–17 oktober 1969 samt den 23 och 24 juni 1970, gjordes emellertid vissa försök för att utröna bandgående stridsvagnars slitage på olika typer av bituminösa beläggningar. Försöken utfördes i samverkan mellan militära myndigheter, statens vägverk och statens väginstitut. De slutsatser, som nu dragits av försöken, kan i korthet sammanfattas på följande sätt.

1969 års försök företogs under sk normala väderleksförhållanden, dvs med övervägande mulet väder. Temperaturen under försöken var $+5^{\circ}$ en dag och $+10^{\circ}$ övriga dagar. Någon yttemperatur vid beläggningen har inte uppgivits, men torde ha varit ungefär densamma som i luften. Försöken visar skiljaktigheter från slitagesynpunkt mellan bandfordon med gummisulade stålband och fordon med enbart stålband.

När det gäller bandfordon med gummisulade stålband medför förflyttning av stora bandgående pansarförband på belagd väg inte sådan nötning eller sådana skador att särskilt vägunderhåll erfordras eller att efterföljande trafik hindras. Detta gäller samtliga sex vanliga beläggningstyper vid de temperaturer som rådde vid försöken. När det gäller bandfordon med stålband utan gummisula medför förflyttning av stora bandgående pansarförband inte sådan nötning eller sådana skador att efterföljande trafik hindras. Enkel beläggning (typ Y1) kan dock förstöras och Alb-beläggningar kan deformeras.

Av försöken kan man dra den slutsatsen, att bandfordon försedda med broddar eller bandplattor med gripkam inte kan förflyttas på belagd väg utan att beläggningen förstörs.

1970 års försök utfördes på samma väg som vid föregående försök men i mycket varmt och soligt väder. Temperaturen var under försöken $+25^{\circ}$ i luften samt mellan $+44^{\circ}$ och $+50^{\circ}$ vid beläggningstorna. Skadegörelsen på samtliga beläggningar blev betydligt allvarigare än vid tidigare försök. Allmänt kan sägas, att de två försöken visar att skadeverkan av bandfordon på en beläggning är mera beroende av temperaturen i beläggningssytan än av beläggningens ålder.

Bandfordon med stålband utan gummisulor skadar beläggningar vid hög temperatur. Redan vid ett fåtal passager blir beläggningen förstörd så, att annan trafik torde få avsevärda svårigheter. Även bandfordon med gummisulade stålband skadar beläggningar vid hög temperatur. Vid ett större antal passager blir skadorna sådana, att annan trafik försväras.

Försök gjordes att återställa de skadade belägningarna. Härvid utfördes vältning med bogserad enväls vibrationsvält. Vältningen skedde med ett flertal passager över de skadade partierna, varigenom vågbildningarna delvis utjämnades. Förutsättningen för att denna metod med vältning av skadade partier skall kunna användas är dels att varm och solig väderlek råder (hög temperatur i belägningarna erfordras) och dels att vältningen utförs snarast efter det att skadorna uppstått, så att den efterföljande trafiken inte packar den ojämna belägningen på sådant sätt att vågbildning och övriga ojämnheter permanentas.

För att få närmare klarhet i hithörande frågor övervägs vissa ytterligare försök. Vad som med tanke på speciellt bandgående motorredskap kan vara av intresse att få klarlagt är vid vilken temperatur skadorna på beläggningar blir allvarliga. Utredningen anser emellertid de redan erhållna resultaten klart visa, att bandgående motorredskap (grävmaskiner på band samt bandtraktorer) under vissa väderleksförhållanden inte kan trafikera belagda vägar utan att förorsaka beläggningsskador.

Enligt vägtrafiklagstiftningen får fordon, som med hänsyn till beskaffenheten av dess hjul, band eller medar kan medföra nämnvärd skada på körbana, inte framföras på allmän väg, gata eller annan allmän plats. Bestämmelsen är visserligen allmänt hållen och kan möjligen ge anledning till tveksamhet hur en skada skall bedömas. Antalet rapporterade skador är dock ringa. Statens vägverk kan genom sin driftorganisation med drift- och arbetsområden snabbt avhjälpa eventuellt uppkommen skada och även identifiera fordon, som förorsakat skadan. Motorredskapsutredningen har därför kommit till den slutsatsen, att ytterligare bestämmelser för att hindra skadegörelse inte erfordras från de synpunkter utredningen har att behandla.

2.5 Olycksfallsrisker m m

Som tidigare anförts har utredningen i syfte att få bästa möjliga underlag för en bedömning av motorredskapens och traktorernas grad av farlighet i trafiken liksom av de olika fordonstypernas inbördes skillnader i farlighetsgrad dels tagit del av befintligt material och dels låtit utföra särskilda undersökningar på området.

Motorredskapsutredningen, som anser en samlad redovisning av företagna undersökningar vara av värde från betydligt vidare synpunkter än dem utredningen har att företräda, har valt att relativt ingående redogöra för undersökningarnas resultat.

2.5.1 Undersökning av olycksfrekvensen för traktorer och motorredskap åren 1959–1962

Kunl Maj:t uppdrog år 1962 åt dåvarande statens trafiksäkerhetsråd att utföra en förutsättningslös undersökning rörande olycksfrekvensen under åren 1959–1962 för *traktorer och motorredskap*, vilken undersökning redovisades med skrivelse i november 1963. Av trafiksäkerhetsrådets

redovisning framgår bl a följande.

1) Av de 3.178 olyckor, i vilka traktor eller motorredskap varit delaktigt trafikelement, faller 30–35 % på motorredskapen.

2) Av 2.141 undersökta olyckor, i vilka traktor eller jordbruksredskap varit delaktigt trafikelement, faller 30 % på traktor utan släpfordon, 70 % på traktor med släpfordon och endast 0,005 % (10 st) på självgående jordbruksredskap.

3) Av de under punkt 1) angivna 3.178 olyckorna skedde 91 % på allmän väg eller gata och endast 9 % på enskild väg. En av anledningarna till sistnämnda låga siffra kan vara, att olyckor som inträffat på enskild väg inte registrerats i samma omfattning som när det gäller allmän väg.

4) Vid en fördelning av de 3.178 olyckorna på olyckssituationer framgår bl a att 7 % utgör dikeskörning, att 5 % beror på oaktsamhet (påkörning bakifrån mot fordon eller föremål), att 8,5 % utgör avsvängningsolyckor, att 8,1 % uppstått i samband med utfart på allmän väg från avtagsväg eller gårdsplan, att 4,5 % förorsakats av ovarsam backning samt att 36 % avser kollision där föraren av traktorn eller motorredskapet såvitt kunnat bedömas varit utan skuld.

5) Fördelas de 3.178 olyckorna efter förarnas ålder får man följande bild: 92,5 % faller på åldrarna 18–70 år, 6 % på åldrarna 12–17 år, 0,5 % på åldern 71 år och resten (1 %) på okänd ålder.

6) Körkortsinnehavet hos de i olyckorna inblandade förarna av traktor eller motorredskap fördelar sig sålunda: 79 % hade körkort för bil, 7 % för traktor, 2,5 % för motorcykel, 11 % saknade körkort och uppgift saknas för 0,5 %.

7) Fördelas olyckorna på olyckssituationer och förarkategorier finner man att bl a antalet dikeskörningar är något större för unga förare medan övriga olyckssituationer inte uppvisar några framträdande skillnader mellan de olika förarkategorierna.

8) Vad beträffar personskador vid de undersökta olyckorna kan nämnas, att av förare av traktor eller motorredskap 52 dödats, 25 skadats svårt och 120 lindrigt, att av passagerare på traktor eller motorredskap 14 dödats, 14 skadats svårt och 55 lindrigt samt att av övriga trafikanter 35 dödats, 86 skadats svårt och 506 lindrigt.

Sammanfattningsvis framhålls i skrivelsen, att "de erhållna resultaten icke i och för sig bekräftat uttalade farhågor, att förekomsten av körkortslösa eller unga förare av traktorer (motorredskap) skulle utgöra ett betydande trafiksäkerhetsproblem. Som framgår av utredningen har sålunda i 89 % av de undersökta fallen traktor- och motorredskapsförarna varit körkortsinnehavare. Detta innebär emellertid, att vid i genomsnitt mer än var tionde olycka ifrågavarande förare saknat körkort".

Beträffande föraråldern framhålls, att "även om denna icke synes ha spelat någon avgörande roll (vid 6 % av olyckorna har traktor- eller motorredskapsförarna varit yngre än 18 år och vid 0,5 % yngre än 15 år) har dock åtskilliga av de olyckor, där förarna varit underåriga, uppenbarligen orsakats av förarnas bristande förmåga".

2.5.2 Undersökning år 1963 av olyckor i vilka motorredskap varit delaktiga

I en den 22 november 1963 dagtecknad PM har dåvarande statens trafiksäkerhetsråds arbetsgrupp TRAG sökt belysa de olyckor, i vilka motorredskap varit delaktiga trafikelement. Olycksmaterialet utgörs av primärmaterial till statistiska centralbyråns statistik över vägtrafikolyckor och inkluderar alltså enbart polisrapporterade olyckor. Av PM framgår bl a följande.

Totala antalet olyckor med motorredskap ökade med 34 % mellan åren 1956 och 1961, medan det totala antalet polisrapporterade trafikolyckor ökade med 20 % under samma tid.

De under år 1961 inträffade trafikolyckorna med motorredskap har bearbetats speciellt. Antalet sådana olyckor var 243 varav 126 utanför och 117 inom tätbebyggt område.

Utanför tätbebyggt område fördelade sig olyckorna när det gäller redskapstyp på följande sätt: väghyvel 57 %, gaffeltruck 2 %, övr. truck 2 %, kranfordon 4 %, grävmaskin 11 %, lastmaskin 11 %, vält 3 % och övriga 10 %. Av väghyvlarnas 57 % utgörs 37 % av mötesolyckor. De vanligaste olyckstyperna har i nämnd ordning varit mötesolyckor, påkörning av parkerat fordon, omkörningsolyckor, singelolyckor och påkörning bakifrån.

Uppmärksammas bör, att av olyckorna endast 1,6 % utgörs av avsvängningsolyckor, 0,8 % av olyckor i samband med utfart på huvudled och 4,7 % av korsningsolyckor i övrigt. Bilden är således en helt annan enligt denna undersökning än enligt den, som gäller traktorer och motorredskap tillsammans.

Fördelas olyckorna på svårighetsgrad har 4 % förorsakat dödlig utgång, 3,5 % svår personskada, 19 % lindrig personskada och i övrigt (73,5 %) enbart egendomsskada.

En uppdelning av skadorna på månader visar en jämn fördelning över året. Någon "olycksmånad" synes således inte existera. Slutligen kan nämnas, att motorredskapen till största delen varit självgående och att dragfordon endast förekom vid 6 olyckor samt att 13 av de inblandade redskapsförarna saknat körkort.

Inom tätbebyggt område blir olycksbilden för motorredskap något annorlunda. Här blev fördelningen för de under 1961 studerade fallen följande: väghyvel 13 %, gaffeltruck 27 %, övr truck 2 %, kranfordon 6 %, sopmaskin 14 %, grävmaskin 9 %, lastmaskin 7,5 %, vält 7,5 % och övriga 14 %. Inom tätorterna har gaffeltruckar varit inblandade i de flesta olyckorna, 27 %, medan de utanför tätbebyggt område således låg lägst, 2 %.

De vanligaste olyckstyperna har här i nämnd ordning varit påkörning av parkerat fordon, korsningsolyckor och singelolyckor. Anmärkningsvärt är det relativt stora antalet singelolyckor inom tätbebyggt område, nämligen hela 12 % mot 5,5 % för icke tätbebyggt område.

Fördelas olyckorna på svårighetsgrad har ingen olycka förorsakat dödlig utgång, 1,7 % har förorsakat svår personskada, 24 % lindrig

personskada och övriga enbart egendomsskada. De fem dödsolyckor, som under år 1961 inträffat med motorredskap, har således skett utanför tätbebyggt område. Totala antalet motorredskapsolyckor utanför tätbebyggt område var 126. Av dessa var den näst minst frekventa olyckstypen singelolycka. Fyra av dödsolyckorna har emellertid varit av typen singelolycka, vilket framgår av följande olycksbeskrivning. Därest medhjälparen i olycka 1) nedan redan stått på fordonets fotsteg innan han föll torde även denna olycka kunna anses tänga typen singelolycka.

1) Olycka med väghyvel 8.5 på länsväg 222, D län. Under färd med väghyvel har med all sannolikhet förarens medhjälpare stigit upp eller försökt stiga upp på fotsteget vid förarhyttens vänstra sida för att tala med föraren. Han har därvid förmodligen halkat och kommit under väghyvelns främre vänstra bakhjul och blivit överkörd.

2) Olycka med grävmaskin (inrättad som täckdiktningssmaskin) 17.4 på länsväg 623, U län. Föraren skulle korsna vägen och svänga in på en avtagsväg. Under svängen har föraren halkat och ramlat ner framför maskinens stora dubbelhjul, som körde över honom.

3) Olycka med lastmaskin 19.2 på länsväg 140, S län. Maskinen backades med en hastighet av 20 à 30 km/tim. Av oförklarlig anledning kom den för långt åt vänster varvid den gick av vägen och nedför en djup vägslänt. Föraren erhöll sådana skador att han avled kort efter olyckan.

4) Olycka med lastmaskin 18.9 inom industriområde i Hofors, X län. Lastmaskinen framfördes utför en väg med ganska stark lutning avslutad med en tvär kurva. Föraren, som saknade körkort, har möjligen kört för fort. Först törnade maskinen mot ett räcke varefter den välte. Föraren erhöll svåra skador och avled tio dagar senare.

5) Olycka med en till lastmaskin ombyggd traktor 12.9 på länsväg 609, Z län. Fordonet fördes nedför en lång backe. Föraren har förmodligen frikopplat motorn varvid farten blivit för hög. Han förlorade herraväldet över fordonet, som gick av vägen, slog runt sidledes ett och ett halvt varv och blev liggande på taket, som trycktes in.

2.5.3 Undersökning av vägtrafikolyckor i vilka traktorer och motorredskap varit delaktiga åren 1966 och 1967

Dåvarande statens trafiksäkerhetsråd har vidare genom sin arbetsgrupp TRAG undersökt de vägtrafikolyckor under åren 1966 och 1967 i vilka traktorer resp motorredskap varit delaktiga trafikelement. Olycksmaterialet utgjordes här av de blanketter rörande inträffade vägtrafikolyckor, som av polismyndigheterna insänts till de lokala vägmyndigheterna. Då resultaten av denna undersökning sedermera inarbetats i en mera omfattande olycksutredning för åren 1966–1969, som utförts på uppdrag av motorredskapsutredningen, lämnas en samlad redovisning för dessa resultat under avsnitt 2.5.7.

2.5.4 Undersökning av olycksfrekvens hos förare av motorredskap (SCB)

Genom beslut år 1969 fick motorredskapsutredningen bemyndigande att låta utföra statistisk undersökning av olycksfrekvens m m hos förare av motorredskap. SCB:s utredningsinstitut anlätades för detta arbete. Undersökningen avsågs ursprungligen lämna upplysning om antalet motor-

redskapsförare i landet med redovisning efter vissa bakgrundsvariabler (ålder, förutbildning osv) jämte olycksfallsfrekvensen bland dessa under ett år.

I "PM angående motorredskapsundersökningens fortsatta uppläggning" den 9 juni 1970 anförde centralbyrån bl a följande:

"Hittills har ett femtontal olyckor inrapporterats i den pågående motorredskapsundersökningen. Då har drygt nio månader av undersökningsperioden förflutit. Om samtliga dessa olyckor är att betrakta som olyckor med motorredskap är något oklart."

Undersökningen hade utförts så, att ett urval om 5.000 motorredskapsförare, representerande sju förbund inom Landsorganisationen, tillställts formulär för rapportering av olyckor under perioden den 1 september 1969 – 31 augusti 1970. Mot bakgrund av vad som framkommit av dittillsvarande undersökning bedömde motorredskapsutredningen värdet av fortsatta undersökningar kunna starkt ifrågasättas, bl a med hänsyn till de med arbetet förenade kostnaderna. Vid sammanträde med representanter för SCB i juni 1970 begärdes därför slutredovisning av de gjorda undersökningarna. En "Teknisk rapport avseende en undersökning av olycksfall vid användningen av motorredskap", dagtecknad den 3 september 1970, överlämnades sedermera till utredningen.

En till rapporten fogad bilaga avser "Redovisning av olyckor med motorredskap". Av denna framgår bl a följande. Från de 5.000 utvalda förarna hade inom perioden inkommit 5 à 6 och – efter påstötning – 16 anmälningar om olyckor, motsvarande 0,3 % av de undersökta förarna. Dessa 16 olyckor fördelade sig på motorredskapstyper enligt följande, nämligen skogstraktorer 6, traktorer med arbetsaggregat för skogsbruk 4, hjullastare 2 samt med en olycka för vardera gruppen truckar, självgående jordbruksmaskiner, gräsklippare samt övriga typer av motorredskap.

Femton olyckor inträffade under ordinarie arbetstid och en olycka under övertid. Sju olyckor inträffade vid körning med redskap och lika många vid arbete med stillastående redskap. Uppgift saknas i två fall. Ingen av de inrapporterade olyckorna tycks ha inträffat på allmän väg.

För att ytterligare söka belysa ifrågavarande olycksfallssituation träffade SCB överenskommelse med riksförsäkringsverket om att via landets allmänna försäkringskassor få rapporterade alla olyckor med motorredskap under den aktuella tidsperioden. Från försäkringskassorna kom 390 anmälningar om olyckor med motorredskap. Bland dessa utvaldes systematiskt 30 anmälningar för undersökning. Av dessa olyckor var 17 (51 %) sådana där truckar var inblandade, medan övriga 13 gällde lastmaskiner (3), grävmaskiner (2), dumprar (2), skogstraktorer (2), belostraktorer (2), väghyvlar (1) och snöröjnings-, sop- och gräsklippningsmaskiner (1). Av de 30 undersökta olyckorna inträffade 28 inom arbetsområde och en i trafik utom arbetsområde. Uppgift om olycksplats saknas i ett fall. Som jämförelse kan nämnas, att av statens väg- och trafikinstitut samt riksförsäkringsverket var för sig gjorda undersökningar visar bl a att totala antalet olyckor under år 1968, vari *truckar* varit

inblandade, uppgår till ca 2.200 fördelade med ca 2.160 (82 %) inom arbetsområde och ca 40 (18 %) i trafik på väg. Tendensen är alltså här densamma som i det från förarna i urvalet insända materialet, dvs att de flesta olyckorna inträffar inom arbetsområde och inte i trafik på väg.

Motorredskapsutredningen bedömde fortsatta undersökningar under enahanda förutsättningar som föga motiverade, och SCB:s uppdrag ansågs därför slutfört med denna redovisning av resultaten.

2.5.5 *Undersökning av yrkesskador i samband med arbete med motorredskap (RFV)*

Av nämnda undersökning i SCB:s regi framgick, att ytterligare kunskaper om här aktuella olyckstyper borde kunna ernås via hos riksförsäkringsverket befintligt material rörande yrkesskador i samband med arbete med motorredskap. Utredningen hemställde därför om verkets medverkan i sådan undersökning. Riksförsäkringsverket kunde emellertid lämna begärd sammanställning endast vad gällde yrkesskador orsakade av olyckor med redskapstypen truckar. Verket har härvidlag anfört, att andra motorredskap inte vore entydigt identifierbara med hjälp av den sk orsakskoden. Redskapets utrustning och användning vid olyckstillfället inverkar nämligen på kodifieringen. Det skulle därför vid en eventuell specialundersökning bli nödvändigt att ta fram och gå igenom ett omfattande primärmaterial, vilket arbete verket inte hade möjligheter att planera och utföra under åren 1971 och 1972 med hänsyn till befintliga resurser.

Med skrivelse den 22 juli 1971 har riksförsäkringsverket sålunda redovisat resultaten av en undersökning av olyckor vari truckar varit inblandade. Undersökningen avser år 1968. Antalet redovisade olycksfall uppgår till 2.231. Av undersökningen framgår bl a följande.

Ca 2/3 av olycksfallen har inträffat när trucken varit i rörelse. Vidare har 2/3 av olyckorna drabbat truckföraren.

Någon speciellt olycksdrabbad månad finns inte. Juli ligger lägst, troligen beroende på arbetsinskränkningar p g a semestrar, och oktober ligger av okänd anledning högst. Fördelas olyckorna tidsmässigt under dagen visar det sig att de flesta inträffat mellan kl 14.00 och 15.00.

De svåraste olycksfallen har skett då annan person än föraren skadats. Antalet dödsfall utgör 7, varav 3 förare, och antalet invaliditetsfall 41, varav 12 förare. Räknas invaliditetsfallen per 1.000 olycksfall avser 8 fall förare och 39 fall annan person.

I fråga om dödsfallen har 5 inträffat då trucken varit i rörelse (4 inom byggnad eller område som ej berörs av genomgående allmän trafik – d v s i huvudsak fabriksområde eller hamnområde – och ett på väg). Två dödsfall har inträffat under stillastående arbete med trucken utanför väg. Av invaliditetsfallen har 20 inträffat då trucken varit i rörelse inom byggnad (12) eller utomhus inom ovannämnt område (8). 21 fall har orsakats under stillastående truckarbete, varav 2 på väg.

Den sjukersättningstid, som invaliditetsfallen förorsakat, uppgår till sammanlagt 2.184 dagar.

2.5.6 Olycksfallsutredning vid Sandvikens järnverk

I utredningens inventering av företagna olycksundersökningar beträffande traktorer och motorredskap ingår vidare en hos Sandvikens järnverk under år 1971 genomförd olycksfallsutredning, utförd som underlag till Byggplan 71. Av denna utredning framgår att gaffeltruckarna var de mest olycksdrabbade bland traktorer och motorredskap. Orsaken till truckarnas uppenbara trafikfarlighet bedömdes i första hand vara bristfällig sikt i dessa fordon samt att de ofta avviker från andra fordons trafikströmmar.

De samhällsekonomiska konsekvenserna av trafikolyckorna inom SJAB under den senaste femårsperioden har — baserat på i trafiksäkerhetssammanhang gängse värderingar av skilda typer av olyckor — beräknats till ca 3 milj kr. Mer än hälften av denna kostnad kan hänföras till trafikolyckor under år 1970.

2.5.7 Undersökning av olyckor med traktorer och motorredskap 1966–1969

I skrivelse den 23 november 1970 till chefen för kommunikationsdepartementet anförde utredningen bl a följande. SCB:s utredningsinstitut har anlåtits för utförande av statistisk undersökning rörande olycksfrekvens m m hos motorredskapsförare i enlighet med motorredskapsutredningen givet bemyndigande. Institutet har i september 1970 redovisat resultaten i en teknisk rapport och i en särskild uppställning över inträffade olyckor (jfr avsnitt 2.5.4). Om denna undersöknings resultat kan allmänt sägas, att de inte till fullo ger den grund för fortsatta överväganden om erforderliga tekniska m fl föreskrifter för ifrågavarande fordon, som utredningen avsett få fram. Undersökningen har därför — och då ytterligare information inte bedömts stå att få på denna väg till rimlig insats — avbrutits efter samråd med institutet. Statens trafiksäkerhetsråds arbetsgrupp TRAG har under senare år utfört två undersökningar av olyckor med traktorer och motorredskap. Utredningen har redan tidigare haft kontakt med rådet om en uppföljning av dessa båda undersökningar till förmån för utredningens arbete. Avsikten var att låta TRAG komplettera SCB-undersökningen. Sedan SCB-undersökningens resultat kunnat utvärderas har utredningen haft samråd med TRAG om en utvidgad och av utredningen speciellt beställd undersökning av olyckor med ifrågavarande fordon under åren 1966–1969. Sådan denna undersökning avses upplagd förväntas den — tillsammans med SCB-undersökningens resultat och viss ytterligare information från riks försäkringsverket — ge utredningen erforderliga bakgrundsfakta för vidare överväganden av kraven på tekniska anordningar, förarkompetens, försäkringsskydd m m i motorredskapstrafiken. Utredningen anmälde sin avsikt att låta statens trafiksäkerhetsråd utföra ifrågavarande undersökning som en komplettering av inom SCB utfört arbete på området.

Utredningen och TRAG lade härefter upp ett arbetsschema för

bearbetningen av material rörande olyckor med traktorer och motorredskap under åren 1966–1969. TRAG, som numera ingår i statens väg- och trafikinstitut, redovisade undersökningsresultatet till motorredskapsutredningen i institutets serie Intern rapport, nr 1 år 1971, Vägtrafikolyckor med traktorer eller motorredskap åren 1966–1969 (Widén, Kritz, Mohlin). Rapporten fogas som *bilaga* till detta betänkande.

Utredningen, som bedömer TRAG:s arbete vara mycket värdefullt, har sammanfattningsvis för egen del särskilt noterat följande förhållanden och dragit slutsatser av dem.

Undersökningen omfattar totalt 2.424 olyckor. Vid endast 6 av dessa har mer än ett fordon av här aktuellt slag (motorredskap och traktor) varit primärt delaktiga. *Olycksbelastningen uppdelad på fordonsslag* synes vara av grundläggande intresse. Denna fördelar sig enligt följande.

A. Totalt

Traktorer 60 %, motorredskap 40 %

B. Lokalt

Inom tätbebyggt område 56 %, varav traktorer 51 %

Utanför tätbebyggt område 44 %, varav traktorer 70 %

C. Motorredskapstyper (40 %)

Grävmaskiner 5 % Lastmaskiner 19 %

Schaktmaskiner 0 % (eg. 0,3 %) Mobilkranar 2 %

Vägunderhållsmaskiner 12 % Jord- och skogsbruksmaskiner 1 %

Övriga motorredskap 1 %

D. Traktortyper (60 %)

Traktor utan släp 16 %

Traktor med släp 39 %

Traktor med jordbruksmaskin jämte övriga 5 %

De 2.424 undersökta *olyckornas uppdelning på svårighetsgrad* är likaså av stort intresse från utredningens synpunkt. De olika fordonsslagens andelar i svårighetsgraderna dödsolycka, olycka med annan personskada samt olycka med enbart egendomsskada framgår av följande sammanställning, upptagande såväl antalsmässig som procentuell fördelning.

Fordonsslag/typer	Olycka med					
	dödlig utgång		annan personskada		enbart egendomsskada	
	Antal	%	Antal	%	Antal	%
A. Motorredskap	33	1,4	278	11,4	684	28,2
grävmaskiner	5	0,2	26	1,1	92	3,8
lastmaskiner	16	0,7	144	6,0	297	12,2
schaktmaskiner	1	0,05	2	0,0	5	0,2
mobilkranar	3	0,1	17	0,7	37	1,6
vägunderhållsmaskiner	7	0,3	71	2,9	219	9,0
jord- och skogsbruksmaskiner samt övriga	1	0,05	18	0,7	34	1,4
B. Traktorer	57	2,3	512	21,0	860	35,0
utan släp	15	0,6	135	5,5	253	10,0
med släp	42	1,7	377	15,5	607	25,0
Totalt antal olyckor	90	3,7	790	32,5	1.544	63,8

Av de undersökta olyckorna har 30 % inom tätbebyggt område och 44 % utanför sådant område orsakat någon form av personskada (dödlig eller annan). Vid en jämförelse med trafikolyckor i allmänhet i detta avseende förefaller denna andel ganska stor. Att andelen personskadeolyckor varit större utanför tätbebyggt område än inom sådant område beror främst på att övervägande antalet trafikanter färdas med högre hastigheter inom förstnämnda områden.

En jämförelse mellan de olika fordonsslagen visar, att andelen personskadeolyckor varit något större för traktorer än för motorredskap såväl inom (33 resp 27 %) som utanför (46 resp 39 %) tätbebyggt område. Särskilt låg har denna andel varit för redskapstyperna grävmaskiner (23 % inom och 28 % utanför tätbebyggt område) och vägunderhållsmaskiner (21 resp 33 %).

Andelen mörkerolyckor har såväl inom som utanför tätbebyggt område varit betydligt mindre, 20 resp 18 %, än motsvarande andel när det gäller trafikolyckor i allmänhet, som uppges vara ca 30 %.

Vid en jämförelse av olycksfallsfrekvenserna för de olika fordonsslagen finner man att andelen mörkerolyckor för såväl traktorer som motorredskap varit ungefär lika stor inom och utanför tätbebyggt område. När det gäller de olika fordonstyperna framgår, att för traktorer med släp och för vägunderhållsmaskiner har andelen mörkerolyckor varit större inom tätbebyggt område (22 resp 21 %) än utanför sådant område (16 resp 15 %), medan för grävmaskiner och lastmaskiner det motsatta förhållandet gällt, nämligen 25 resp 24 % inom tätbebyggt område mot 35 resp 33 % utanför.

Vidare framgår, att andelen mörkerolyckor inom tätbebyggt område varit större för mobilkranar (38 %) än för övriga här aktuella fordonstyper. Denna andel har varit lägst för traktorer med släp (14 %). Utanför tätbebyggt område har andelen mörkerolyckor varit högst för typerna grävmaskiner, lastmaskiner och mobilkranar (33, 33 resp 35 %) och lägst för traktorer och vägunderhållsmaskiner (15 % vardera). Här redovisade skillnader kan bero på liknande divergens i avseende på de olika fordonstypernas antalsmässiga förekomst i trafiken. Eftersom sistnämnda divergens inte är känd kan emellertid riktigheten av detta antagande inte tillfredsställande bevisas.

Av en jämförelse mellan de olika fordonsslagen och -typerna i anseende till typer av olyckor kan bl a konstateras, att singelolyckorna varit mest frekventa bland lastmaskiner, nämligen 13 % av samtliga olyckor med sådana maskiner. Mötesolyckor har varit vanligare för motorredskap (28 %) än för traktorer (15 %) medan det motsatta förhållandet gällt beträffande avsvängningsolyckor (7 resp 25 %). Andelen omkörningsolyckor har varit ungefär lika stor för de båda här aktuella fordonsslagen. Totala antalet upphinnandeolyckor, dvs olyckor där annat fordon hunnit upp undersökt fordon och sammanstött, var 163 eller ca 7 %, därav 72 inom tätbebyggt område och 91 utanför sådant område. Skillnaderna i antal upphinnandeolyckor mellan fordonsslagen traktor och motorredskap inom tätbebyggt område är försumbar (34 resp 38=4), medan samma skillnad utanför tätbebyggt område är förhållandevis stor (60 resp 31=29). Ungefär dubbelt så många upphinnandeolyckor med traktor har inträffat då fordonet haft tillkopplat släp som då det färdats utan släp.

När det gäller tänkbara orsaker till redovisade divergenser kan beträffande den stora andelen omkörningsolyckor liksom andelen upphinnandeolyckor antas, att dessa beror på de jämfört med övrig trafik låga hastigheter, med vilka traktorer och motorredskap framförs och som givetvis leder till att omkörningssituationer blir mycket talrika i förhållandet mellan sådant fordon och andra, snabbare fordon. Enahanda

differens i fråga om färdhastigheter i kombination med ofta bristfälliga eller obefintliga bakljus (särskilt traktor med släpfordon) kan vara förklaringen till frekvensen hos upphinnandelyckorna. Dessa olyckors fördelning på dagsljus- resp mörkersituationer finns dock inte i undersökningsmaterialet.

Ser man till typ av verksamhet med undersökta fordonsslag visar undersökningen, att flertalet olyckor eller 73 % inträffat i samband med att traktor eller motorredskap varit under egentlig förflyttning, dvs för transport eller förflyttning mellan arbetsplatser, på väg till eller från garage o dyl. Detta förhållande gäller för samtliga fordonstyper med undantag av gruppen vägunderhållsmaskiner, dvs huvudsakligen väg-hyvlar, sopmaskiner och snöröjningsmaskiner/plogar. För sistnämnda grupp har nämligen de flesta olyckorna inträffat då maskinen varit i arbete under förflyttning. Förhållandet är naturligt med hänsyn till att dessa redskap för sin funktion – hyvling, planering, sopning och plogning – befinner sig i rörelse i någon riktning under arbetsmomentens utförande. Sådana olyckor å andra sidan, som inträffat i samband med maskinens arbete inom avgränsat område där redskapet inte befunnit sig under egentlig förflyttning, har framför allt berört fordonstyperna gräv- och lastmaskiner.

Av de undersökta olyckorna har 270 ansetts ha så specifik karaktär att de bearbetats separat. Särskilda omständigheter har nämligen bedömts vara bidragande orsaker till dessa olyckor, ex nedsatt kapacitet hos någon delaktig förare eller defekter på något delaktigt fordon. I några fall har flera olika brister av sådan art förekommit samtidigt. Sammanfattningsvis kan noteras, att de vanligaste orsakerna till kapacitetsnedsättning hos förare av traktor eller motorredskap varit alkoholpåverkan i 33 fall och övriga orsaker, ex sjukdom, i 5 fall samt avsaknad av körkort, där sådant krav förelegat, i 13 fall. Nedsatt kapacitet hos annan trafikant har förekommit i 25 fall, varav 18 alkoholpåverkan, 4 övriga orsaker, ex sjukdom, och 3 avsaknad av körkort. Bristfälliga eller bristfälligt utrustade traktorer eller motorredskap bedöms ha bidragit i fråga om 181 olyckor, därvid bristerna angetts avse körriktningsvisare (41 fall), belysning (39), bromsar (38), sikt från förarplats (12), draganordning (12), styranordning (10), olämplig eller felaktig last eller lastning (9), motor (8) samt i övrigt 12 fall av defekter typ punktering, kopplingsfel, fel i växellåda o dyl. Bristfälliga eller bristfälligt utrustade fordon av annan typ, som deltagit i/orsakat undersökt olycka av här aktuellt slag, har konstaterats i 17 fall, därvid vanligaste defekter avsett bromsar (7) samt sikt p g a nedisade rutor (6).

2.5.8 *Undersökning av olycksfall med gaffeltruckar*

Olycksfallsutvecklingen i samband med användningen av gaffeltruckar av olika typer (ett 20-tal sådana finns i bruk) framstår enligt utredningens mening som oroväckande. Det har beräknats att det proportionellt förekommer fem gånger fler olycksfall vid truckkörning än vid bilkörning. Enligt en i arbetarskyddsstyrelsen upprättad statistik (se tidskriften "Arbetsmiljö" 2/1974, s 20 f) har truckolyckorna ökat med 140 % på 10 år. Olyckor sker såväl under trafik som under arbete med truckar. Under 1970 inträffade ca 2 800 olycksfall. Detta antal har av arbetarskyddsstyrelsen framtagits med hjälp av yrkesinspektionen och försäkringskassorna.

Undersökningen visar bl. a. att 45 % av olyckorna förorsakats vid

påkörning och är oberoende av vilka truckar som använts. Här torde sikten från förarplats vara av väsentlig betydelse. Nedfallande last har med 9 % bidragit till olyckorna och 3 % utgör stjälningsolyckor som till stor del beror på värdslös körning. Enligt utredningens uppfattning kan bristande förarkompetens ha bidragit till det rådande förhållandet.

Medhjälpare vid truckhanteringen skadas i mycket större antal och omfattning än vad man i allmänhet föreställer sig. Då en olycka inträffar vid fallande last får medhjälparen inte sällan godset på händer och ben.

Olyckor inträffar även vid personlyft. En arbetsgrupp för truckars säkerhet har emellertid nyligen utarbetat en anvisning om truckens användning för personlyft.

Enligt ifrågasvarande statistik svarar truckförare i åldrarna 20–29 år för 27 % av yrkesskadorna. I åldrarna 30–39 år utgör motsvarande andel 19 % samt för 60-åringar och äldre 7 %. 19-åringar och yngre belastas med 8 %.

De vanligaste skadorna har varit hand-, ben- och fotskador.

2.6 Vissa slutsatser

De slutsatser som kan dras av TRAG:s tidigare undersökning beträffande olycksfrekvenser för traktorer och motorredskap under åren 1959–1962 (avsnitt 2.5.1 och 2.5.2) avviker i stort sett inte nämnvärt från de nu relaterade. Vad som framkommit vid den av SCB:s utredningsinstitut företagna undersökningen synes knappast erbjuda tillräcklig grund för slutsatser.

Från den ovan i avsnitt 2.5.5 redovisade undersökningen i riksförsäkringsverkets regi noterar utredningen, att av under år 1968 inträffade olyckor med redskapstypen truck, 2.231 fall, skedde blott 37 fall på väg. I 1.489 fall eller 67 % har olyckorna inträffat då trucken var i rörelse (egentligen förflyttning) och i 742 fall eller 33 % har de inträffat i samband med redskapets lyft- eller sänkingsrörelser eller då redskapet eljest varit stillastående. Vid närmare studium av olyckorna vid vilka trucken varit under egentlig förflyttning finner man bl a följande. 47 % av olyckorna har inträffat inom byggnad (inomhus), av vilka 31 % drabbat föraren och övriga 16 % annan person. Härvid har antalet invaliditetsfall per 1.000 olyckor uppgått till 11,5 (1 dödsfall). 18 % av olyckorna har inträffat utanför byggnad (utomhus), av vilka 12 % drabbat föraren och övriga 6 % annan person. Antalet invaliditetsfall har här uppgått till 19,4 per 1.000 olyckor (3 dödsfall).

Vid studium av olyckorna vid vilka trucken stått stilla under arbetsmoments utförande framgår följande i dessa delar. Inom byggnad (inomhus) har 20 % av olyckorna inträffat, av vilka 14 % drabbat föraren och 6 % annan person. Invaliditetsfallen utgör här 22 per 1.000 olyckor (2 dödsfall). Utanför byggnad (utomhus) har 12 % av olyckorna inträffat, av vilka 8 % drabbat föraren och resterande 4 % annan person. Antalet invaliditetsfall utgör i denna grupp 32,4 per 1.000 olyckor.

Enligt vad tidigare redovisats synes tiden mellan kl 14 och 15 vara

dygnets mest olycksfrekventa period. 249 fall eller 11 % av olyckorna inträffade mellan dessa tidpunkter. Vidare kan konstateras, att olyckans svårighetsgrad är större då olycksfallet inträffade under lyft- eller sänkingsrörelser eller då redskapet eljest varit stillastående än den är då olycksfallet inträffat under egentlig förflyttning av redskapet.

3 Gällande bestämmelser för traktorer och motorredskap

3.1 Vägtrafiklagstiftningen

3.1.1 Definitioner

De nya huvudförfattningarna på vägtrafiklagstiftningens område (VTK, KKK, FK, TTK och BRK) innehåller enhetliga definitioner av de begrepp som används i författningarna. I detta sammanhang är följande av dessa begrepp av intresse.

Med *fordon* avses varje anordning på hjul, band, medar eller liknande som är inrättad för färd på marken och inte löper på skenor.

Med *motordrivet fordon* avses ett fordon som för framdrivande är försett med motor, dock inte flygplan eller sådan eldriven rullstol som är att hänföra till cykel.

Motordrivna fordon indelas i *motorfordon*, *traktorer*, *motorredskap* och *terrängmotorfordon*. Indelningen vilar dels på fordonens ändamål och dels på den konstruktiva hastigheten.

Motorfordon är ett motordrivet fordon som inte är terrängmotorfordon och som är inrättat huvudsakligen för att självständigt nyttjas till person- eller godsbefordran. Gruppen omfattar alltså i första hand transportfordon. Men hit räknas också motordrivet fordon som är inrättat för annat ändamål än person- eller godsbefordran om det inte är att anse som traktor eller motorredskap. I sistnämnda avseende får den konstruktiva hastigheten betydelse (jfr nedan). Motorfordon indelas i tre undergrupper: *bil*, *motorcykel* och *moped*. *Terrängmotorfordon* är ett motordrivet fordon som är inrättat huvudsakligen för att självständigt användas till person- eller godsbefordran i terräng. Terrängmotorfordon indelas i *terrängvagnar* och *terrängskotrar*.

Traktor är ett motordrivet fordon som är inrättat huvudsakligen för att dra annat fordon eller arbetsredskap, under förutsättning att det är konstruerat för en hastighet av högst 30 km/tim samt endast med svårighet kan ändras till högre hastighet.

Motorredskap är 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.

Släpfordon är ett fordon som är inrättat för koppling till bil, traktor eller motorredskap och avsett för person- eller godsbefordran eller för att bära anordning för drivande av bilen, traktorn eller motorredskapet.

Släpvagn är ett släpfordon på hjul eller band, och *släppläde* är ett släpfordon på medar.

Efterfordon är ett fordon som, utan att vara släpfordon eller terrängsläp, är kopplat till bil, traktor, motorredskap eller terrängmotorfordon.

Av intresse i detta sammanhang är också *påhängsvagn* som är inrättad för att genom tapp med vändskiva eller liknande anordning förenas med bil, traktor eller motorredskap och som är så utförd att chassiet eller karosseriet vilar direkt på det dragande fordonet.

Terrängmotorfordon och *terrängsläp*, dvs fordon som är inrättat för att dragas av terrängmotorfordon och inte är släpfordon, bildar kategorin *terrängfordon*.

Motorfordonen förutsätts alltså vara inrättade huvudsakligen för transport av personer och gods, traktorer för att dra annat fordon eller arbetsredskap och motorredskapen för att tjänstgöra som arbetsredskap. Alla fordon med högre konstruktiv hastighet än 30 km/tim hänförs oavsett huvudsakligt ändamål till kategorin motorfordon. Ett motordrivet fordon med huvudsaklig redskapsfunktion är alltså att betrakta som motorfordon om dess konstruktiva hastighet överstiger 30 km/tim. Terrängmotorfordonen klassificeras med hänsyn till ändamål och användningsområde men däremot inte med hänsyn till konstruktiv hastighet.

Indelningen återspeglar bl a en bedömning av fordonens skilda trafikfarlighet. Det anses att transportfordon och fordon med viss högre konstruktiv hastighet är trafikfarligare än andra. Sådana fordon underkastas därför i olika hänseenden en strängare reglering än andra fordon. Det sagda gäller också i viss omfattning traktor som är försedd med gummihjul.

Traktorerna och motorredskapen har tidigare uppfattats som mindre farliga. De har därför endast i begränsad omfattning gjorts till föremål för reglering i vägtrafiklagstiftningen. Bakom denna bedömning ligger inte bara den låga konstruktiva hastigheten, som ansetts medföra endast mindre skaderisker, utan också det förhållandet att ifrågavarande fordon som regel är avsedda för arbetsuppgifter utan samband med trafik på väg. För stora kategorier av traktorer och motorredskap gäller, att de framförs i trafik endast under transport mellan skilda arbetsplatser utan att de samtidigt används för sitt ändamål. Andra kategorier utför emellertid drag- eller redskapsfunktion samtidigt med att de framförs i trafik.

Förhållandet mellan vägtrafiklagstiftningens nu berörda definitioner och definitionerna i BAL och TFL belyses närmare i avsnitt 3.5.11.

3.1.2 *Ändrad tillhörighet m m*

Ett motordrivet fordon som tillhör viss huvudgrupp kan genom ombyggnad förändras så att det därefter skall hänföras till annan huvudgrupp. Ett motorredskap kan t ex förändra karaktär genom att den konstruktiva hastigheten efter ombyggnad överstiger 30 km/tim. Fordonet blir då att hänföra till huvudgruppen motorfordon. Vanligare är emellertid ombygg-

nad från motorfordon till motorredskap: en lastbil kan t ex växlas ned och förses med påmonterat redskap. Definitionsfrågan vållar här i allmänhet inte några svårigheter.

Om det föreligger särskild anledning att hänföra visst fordon eller viss fordonstyp till annat slag av fordon än som med tillämpning av definitionerna i vägtrafiklagstiftningen skulle bli fallet, eller om man beträffande visst fordon eller viss fordonstyp inte kan med ledning av beskrivningarna avgöra till vilket slag av fordon som fordonet eller fordonstypen skall höra prövas frågan av TSV (3 § VTK, 5 § KKK, 4 § FK, 5 § BRK, 4 § TTK). Klassificeringsfrågan kan avgöras med avseende på endast en av de fem huvudförfattningarna. Prövningen enligt t ex BRK behöver inte vara bindande för prövningen enligt KKK.

Med stöd av de berörda stadgandena (eller motsvarande stadganden i 1936 års motorfordonsförordning eller VTF) har särskilda föreskrifter utfärdats i vissa fall.

Genom KK (1940:440) om hänförande av vissa automobiler till fordonstypen motorredskap ("epatraktorkungörelsen") har sålunda förordnats om bil som på visst sätt byggts om till dragfordon ("epa-traktor"). Har bil, för att användas som dragfordon för annat fordon eller för arbetsredskap, byggts om på sådant sätt att bakaxeln inte är försedd med fjädringsanordning som uppbär chassiet, att avståndet mellan de yttersta hjulaxlarna inte överstiger 225 cm samt att de drivande fordonshjulens varvtal inte överstiger en tiondel av motorns varvtal skall fordonet anses som motorredskap om det med hänsyn till ombyggnaden är uppenbart att fordonet inte vidare är avsett att självständigt nyttjas för transport. När kungörelsen tillkom gällde 1936 års motorfordonsförordning, i vilken huvudgruppen traktor enligt VTF:s terminologi ingick i huvudgruppen motorredskap.

En bil som byggts om helt i enlighet med 1940 års kungörelse är under alla omständigheter att anse som en traktor (enligt 1936 års motorfordonsförordning som ett motorredskap). En bil kan emellertid byggas om så att den förlorar sin egenskap av motorfordon utan att därigenom villkoren i 1940 års kungörelse uppfylls. Även i ett sådant fall kan fordonet — om det skall användas som dragfordon — klassificeras som traktor, dock endast under förutsättning att dess konstruktiva hastighet inte överstiger 30 km/tim. En avgörande skillnad mellan "fri" ombyggnad och ombyggnad enligt kungörelsen är nämligen, att kungörelsen inte innehåller föreskrift om högsta konstruktiva hastighet. (Jfr NJA 1949 s 249, där HD:s majoritet fann en till dragfordon ombyggd bil fortfarande utgöra bil när den inte uppfyllde alla villkor enligt kungörelsen och inte heller eljest byggts om på sådant sätt att den förlorat sin egenskap av bil).

Med stöd av de berörda stadgandena har utfärdats KK (1952:45) angående klassificeringen av vissa gaffeltruckar. I kungörelsen förstås med gaffeltruck sådant med höj- och sänkbar godshållare försett motordrivet fordon, som är byggt för att användas för lossning, lastning och stapling av gods ävensom för av dylikt arbete föranledda korta transporter. Enligt kungörelsen skall gaffeltruck hänföras till huvudgrup-

pen motorredskap, om fordonet är konstruerat för en hastighet av högst 30 km/tim och endast med svårighet kan ändras till högre hastighet samt fordonet med hänsyn till sin konstruktion uppenbarligen inte är lämpat för andra transporter än de angivna. Enligt NJA 1965 s 468 hindrar inte kungörelsens föreskrifter att gaffeltruck anses som automobil vid tillämpningen av BAL.

Också i fråga om *stenröjningsvagnar* har särskilda bestämmelser utfärdats genom KK (1954:617) angående klassificeringen av s k stenröjningsvagnar. Med sådan vagn förstås i kungörelsen motordrivet fordon som *dels* är försett med lyftanordning samt s k stenkorg eller annat för borttransport av sten lämpat lastunderlag vars längd, om det utgöres av flak, inte överstiger 260 cm, och *dels* är konstruerat för en hastighet av högst 30 km/tim samt endast med svårighet kan ändras till högre hastighet.

Stenröjningsvagn hänförs – utan hinder av att den inte är inrättad huvudsakligen som arbetsredskap – till motorredskap om den uteslutande används för stenröjnings- eller därmed jämförliga arbeten och endast vid färd till eller från arbetsplats eller eljest tillfälligt framförs på allmän väg, gata eller annan allmän plats, som är upplåten för allmän samfärdsel.

Genom KK (1970:500) om klassificering av *vissa fordon för handikappade* har skett en reglering, som innebär att elektriska rullstolar med viss lägre hastighet inte skall anses som motorfordon.

I övrigt har Kungl. Maj:t, statens vägverk eller TSV från fall till fall uttalat sig om uppkommande klassificeringsfrågor. Fallen brukar indelas i två kategorier. Den ena omfattar fordon som väl kan hänföras till viss huvudgrupp men vilka det ändå, med hänsyn till användning, utrustning, egenskaper etc, föreligger särskild anledning att klassificera i annan grupp (som fallet är med t ex gaffeltruckarna). Den andra upptar sådana fall där klassificering med ledning av innehållet i vägtrafiklagstiftningens definitioner inte är möjlig. Självfallet avser ansökningarna inte sällan klassificering av motorfordon som motorredskap med hänsyn till de mera begränsade krav, som vägtrafiklagstiftningen och andra författningar ställer på fordon inom gruppen motorredskap.

3.1.3 *Beskaffenhet och utrustning*

Som redan framhållits är *FK:s regler om traktorer och motorredskap* i fråga om utrustning, kontroll etc väsentligt mindre omfattande och ingående än motsvarande regler om motorfordon.

Också för motorredskap gäller den allmänna bestämmelsen i 7 § första stycket FK att fordonet får brukas i trafik endast om det är tillförlitligt från säkerhetssynpunkt och i övrigt lämpligt för trafik. Motsvarande stadgande i VTF (2 § första stycket) angav att fordon fick tas i bruk *på väg* endast om de uppfyllde de angivna kraven. Att orden "i trafik" används i den nya bestämmelsen ger denna en vidsträcktare tillämpning, motiverad bl a av intresset att kunna ingripa mot bruket av trafikfarliga motorredskap utanför väg. Ett annat motiv har angetts vara att utrustningsbestämmelserna för terrängfordon av självklara skäl måste

gälla utanför väg.

Vissa av bestämmelserna om motorfordon i FK gäller också i fråga om traktor och motorredskap.

Så är fallet med föreskrifterna i 8 § om förarplats. Denna skall vara rymlig och så anordnad att den medger bekväm körställning samt god utsikt över vägen och åt sidorna. Anordningar som är avsedda för fordonets manövrering eller annars för att användas av föraren under färd skall vara inrättade och anbringade så, att förväxling undviks och föraren lätt kan komma åt dem utan att trafiksäkerheten eftersätts. Utrymme för förare, annan driftspersonal eller passagerare skall vara inrättat och utrustat så, att personskada vid trafikolycka eller inbromsning hindras eller begränsas. Föreskrifter av TSV om sådant utrymme meddelas enligt 102 § FK efter samråd med KAS.

Särskilda bestämmelser om traktor och motorredskap finns i 20 § FK. Det sägs där att traktor och motorredskap skall ha följande utrustning:

Urustning	Närmare föreskrifter
Avgasrör	Behövs endast om förbränningsmotor användes
Backspeglar	Behövs endast på traktor som har förarhytt
Bromsutrustning färbroms	Skall kunna minska farten på fordonet och få detta att stanna säkert och snabbt
parkeringsbroms	Skall på sluttande mark kunna hålla kvar fordonet även om föraren lämnar detta
Defroster	Skall kunna hålla vindrutan fri från imma och is. Behövs endast på traktor som har förarhytt
Förarhytt	Behövs endast på traktor med en tjänstevikt, beräknad utan förarhytt, av 600 kilogram eller högre
Hjul, medar eller band	
Identifieringsmärkning	Behövs endast på traktor och registrerat motorredskap. Skall bestå av tillverkningsnummer eller motsvarande beteckning anbringad på ett tydligt och varaktigt sätt
Kopplingsanordning	Behövs endast på traktor
Körriktningsvisare bakifrån synliga	Behövs endast på traktor som har förarhytt En visare på vardera sidan som kan visa orangegult ljus bakåt
framifrån synliga	En visare på vardera sidan som kan visa orangegult ljus framåt
Lyktor	Behövs endast vid färd under mörker på väg
baktil	Två lyktor på samma höjd, en på vardera sidan av fordonet, vilka kan visa rött ljus bakåt (baklyktor). Baklyktor behövs dock ej om tillkopplat fordon har sådana
framtil	Två lyktor på samma höjd, en på vardera sidan av fordonet, vilka kan visa vitt eller gult ljus av sådan sammanlagd ljusstyrka att fordonet kan föras på betryggande sätt. Har lyktorna bländande ljus skall de snabbt kunna bländas av
Namnskylt	Behövs endast på traktor och registrerat motorredskap. Skall utvisa ägarens namn och hemort
Reflexanordningar	Behövs endast vid färd under mörker på väg
baktil	Två anordningar på samma höjd, en på vardera sidan av fordonet, som vid belysning återkastar rött ljus bakåt. Får kombineras med baklyktor. Reflexanordningar baktil behövs dock ej om tillkopplat fordon har sådana

på sidan	Anordningarna skall vid belysning återkasta orangegult ljus åt sidan
Styrinrättning	
Vindruta	Behövs endast på traktor som har förarhytt
Vindrutetorkare	Behövs endast på traktor som har vindruta

I övergångsbestämmelserna har medgivits viss lindring i utrustningskravet såvitt gäller traktorer som undergått registreringsbesiktning före den 1 juli 1970 eller för vilken utfärdats typintyg före nämnda dag (se 47 § 1 andra stycket och 8 VTLinf).

Släpfordon som drages av traktor eller motorredskap skall enligt 26 § FK ha kopplingsanordning.

Vid färd med sådant släpfordon under mörker på väg skall på fordonet eller på fordonets last föras i 22 § FK föreskrivna baklyktor och reflexanordningar baktill och på sidan. Bestämmelserna om baklyktor och reflexanordningar baktill skall vid färd med flera släpfordon gälla endast det sista av dem. I 22 § FK sägs att baklyktorna skall bestå av två lyktor på samma höjd, en på vardera sidan av släpvagnen, vilka kan visa rött ljus bakåt. Vidare sägs att reflexanordningar baktill skall bestå av två anordningar på samma höjd, en på vardera sidan av släpvagnen, vilka vid belysning återkastar rött ljus bakåt. Reflexanordningar på sidan skall vid belysning återkasta orangegult ljus åt sidan. Baklyktor och reflexanordningar skall föras vid färd under mörker på alla vägar, alltså inte bara på allmän väg, gata eller annan allmän plats. Bestämmelserna om baklyktor och reflexanordningar gäller enligt 27 § FK också i fråga om efterfordon.

Registrerad släpvagn som drages av traktor eller motorredskap skall ha identifieringsmärkning och skyltar som avses i 22 § FK. Identifieringsmärkningen skall bestå av tillverkningsnummer, identifieringsmärke eller motsvarande beteckning anbringad på ett tydligt och varaktigt sätt. Besiktningsskylt skall utvisa tjänstevikt, bredd, längd, maxmilast, axeltryck, boggitryck, största tillåtna antal passagerare och vilken typ av dragfordon som släpvagnen får kopplas till. Namnskylt skall utvisa ägarens namn och hemort.

En särskild bestämmelse gäller om släpvagn eller efterfordon vars vänstra del skjuter mer än 20 cm längre in på vägen än det dragande fordonet. Om så är fallet skall enligt 28 § FK släpvagnen eller efterfordonet vid färd under mörker framtill på vänstra sidan ha framlykta som visar vitt ljus.

3.1.4 *Kontroll*

Polisman får vid besiktning eller inspektion av fordon enligt FK undersöka fordonets beskaffenhet och utrustning. Fordonet får provköras i den utsträckning som behövs för att förrättningen skall kunna genomföras.

Traktor skall registreras om den är försedd med gummihjul eller band

(8 § 1 BRK). Motorredskap skall enligt 8 § BRK registreras om det brukas på sådant sätt som anges i vägtrafikskatteförordningen (1973:601) för att traktor skall anses som trafiktraktor. Registreringsplikten uppkommer i det ögonblick fordonet används på det angivna sättet. I övrigt får motorredskap tas i bruk utan föregående registrering.

Släpvagn skall enligt p 4 i samma § registreras om den skall dras av trafiktraktor eller motorredskap som brukas på sådant sätt som anges i vägtrafikskatteförordningen för att traktor skall anses som trafiktraktor. Här uppkommer registreringsplikten i det ögonblick då släpvagnen skall dras av motorredskapet.

Registreringskravet innebär också att traktorn, motorredskapet eller släpvagnen skall vara försedd med *registreringsskylt*. På traktor och motorredskap anbringas sådan skylt framtill eller, om detta medför avsevärd olägenhet, på annan lämplig, utifrån lätt synlig plats (19 § BRK). På släpvagn anbringas skylten baktill. Närmare bestämmelser om skyltarnas utförande ges i 18 § BRK.

Registreringsbesiktning av motordrivet fordon – även registreringspliktig traktor eller motorredskap – eller släpfordon sker för undersökning av fordonets beskaffenhet och utrustning och för fastställande av uppgifter om fordonet som enligt BRK skall föras in i bilregistret (36 § FK). *Typbesiktning* av annat motordrivet fordon än moped och av släpfordon sker för undersökning av fordonets beskaffenhet och utrustning och för fastställande av uppgifter som enligt BRK skall föras in i bilregistret vid registerföring av fordon av samma typ som det besiktigade (55 § FK). Registreringsbesiktning utförs av besiktningsman, typbesiktning av TSV. Bestämmelser om kontrollbesiktning av traktor eller motorredskap finns inte. Däremot kan *flygande inspektion* enligt 91 § FK ske även i fråga om traktor eller motorredskap. Förutsättning för sådan inspektion är att det finns anledning anta att fordonet är bristfälligt och att det i nära anslutning till anträffandet har använts på väg. Även *inspektion hos försäljare* kan ske beträffande traktor eller motorredskap.

3.1.5 Trafikregler

Särskilda föreskrifter om trafik med traktor eller motorredskap finns inte i VTK. I stället gäller de allmänna bestämmelserna 5–117 samt 139–146 §§ i den mån traktor eller motorredskap framförs på väg.

Enligt 139 § VTK får *motorväg eller motortrafikled* inte befaras med annat fordon än motorfordon, som på väg utan lutning kan och får framföras med en hastighet av minst 40 km/tim. Med hänsyn härtill får trafik med traktor eller motorredskap inte förekomma på vägar av denna karaktär. Det sägs emellertid i 146 § första stycket VTK att förbudet inte gäller väghållningsarbete eller liknande arbete, om särskild försiktighet iakttas. Denna inskränkning har självfallet betydelse för bl a motorredskap.

Angående *fordons plats på vägen* finns bestämmelser bl a i 23 § VTK. Av intresse i detta sammanhang är att fordon som förs med en hastighet

som är påtagligt lägre än den varmed trafiken i övrigt framgår skall föras i krypfält om sådant finns. Fordon som används i väghållningsarbete eller liknande arbete får enligt 35 § VTK utan hinder av bestämmelserna i 30, 32 och 34 §§ om fordons plats före och i vägkorsning föras på det sätt omständigheterna kräver om särskild försiktighet iakttats.

Bestämmelserna i 60 § VTK om anpassning av *fordons hastighet* till trafikförhållandena gäller också traktor och motorredskap. Särskilda hastighetsbestämmelser för fordonstypen finns inte vid sidan av denna allmänna bestämmelse och bestämmelsen i 67 § VTK om maximihastighet för motorredskap med band (20 km/t) eller hjulringar av järn (10 km/t). Sådana särskilda bestämmelser är överflödiga med tanke på begränsningen av den konstruktiva hastigheten enligt definitionen av motorredskap.

I 106–117 §§ VTK finns *särskilda regler för trafik med motordrivna fordon m m.* Där regleras bl a tillåten högsta vikt beträffande även traktor och motorredskap.

I 106 § VTK sägs att på väg som ej är enskild – dvs allmän väg, gata eller annan allmän plats – får motordrivet fordon eller därtill kopplat fordon ej föras

1. om något axeltryck överstiger 8,00 ton,
2. om något boggitryck överstiger 12,00 ton,
3. om fordonets bruttovikt eller den sammanlagda bruttovikten av fordonen i fordonståget överstiger de i särskild bilaga till VTK angivna värdena, eller

4. om sammanlagda bruttovikten av fordonen i ett fordonståg överstiger 12,00 ton samt avståndet mellan sista axeln på ett av fordonen och första axeln på därtill kopplat fordon är mindre än 3,0 meter eller, om ytterligare en axel är belägen mindre än 2,0 meter från någon av dessa axlar, mindre än 4,0 meter.

Är motordrivet fordon eller därtill kopplat fordon försett med band eller medar, får fordonet ej föras på väg som avses i första stycket, om fordonets bruttovikt överstiger 18,00 ton.

Här är också av intresse förbudet i 107 § VTK, enligt vilket motordrivet fordon eller därtill kopplat fordon inte får föras på väg som inte är enskild, om fordonet lastats så att lasten på någondera sidan skjuter mer än 20 centimeter utanför fordonet eller om fordonets bredd, lasten inräknad, överstiger 250 centimeter. Utan hinder härav får dock bl a föras redskap som användes i jordbruks- eller vägarbete, även om redskapets bredd överstiger 250 centimeter, fordon som är lastat med opackat hö eller liknande, även om lasten på någondera sidan skjuter mer än 20 centimeter utanför fordonet, samt traktor med påmonterat redskap eller utrustning vid kortare färd till eller från arbetsplats eller för liknande ändamål, även om fordonets bredd, redskap eller utrustning inräknad, överstiger 250 centimeter. Vidare gäller enligt 109 § VTK att motordrivet fordon eller därtill kopplat fordon inte får föras på väg som inte är enskild, om längden av fordonet eller fordonståget, lasten inräknad, överstiger 24,0 meter.

I fråga om traktor, motorredskap eller terrängmotorfordon eller fordon, som kopplats till sådant fordon, gäller enligt 110 § VTK att det inte får föras på väg som inte är enskild, om fordonet med hänsyn till

beskaffenheten av dess hjul, band eller medar kan medföra nämnvärd skada på körbanan.

Ytterligare av intresse är vissa föreskrifter om i vilken utsträckning fordon får dra annat fordon. I 111 § VTK har bestämts att motordrivet fordon inte får draga mer än två för koppling till fordonet inrättade fordon eller ett fordon av annat slag. Draget eller dragna fordons bruttovikt eller sammanlagda bruttovikt får inte uppgå till mer än två gånger det dragande fordonets bruttovikt. I andra stycket av samma paragraf föreskrivs att fordon som byggts för koppling till bil, traktor eller terrängmotorfordon dock får dragas av sådant fordon, om effektiva bromsar, som kan manövreras från färdbröms på det dragande fordonet eller av medföljande bromsare, finns i sådan omfattning att bruttovikten eller sammanlagda bruttovikten av fordon utan sådana bromsar inte uppgår till mer än två gånger det dragande fordonets bruttovikt.

Vissa allmänna bestämmelser om förhindrande av onödigt buller från motordrivna fordon gäller också traktorer och motorredskap. I 116 § VTK stadgas sålunda att förare av motordrivet fordon skall behandla fordonet så, att det inte åstadkommer onödigt buller. Han skall i görlig mån se till att fordonet inte släpper ut rök eller gas i sådan mängd, att olägenhet uppstår. Inom tätbebyggt område får särskild anordning för uppvärmning av motorn genom tomgångskörning inte användas.

Enligt 117 § VTK får körning som är onödig och störande inte äga rum med motordrivet fordon vid bostadsbebyggelse. Färdväg, hastighet och färd sätt i övrigt skall anpassas så, att andra inte störs onödigtvis.

3.1.6 Förarkompetens

Ang. körkortskrav m m för förande av traktor kan hänvisas till avsnitt 9.1 och 9.3.

3.1.7 Bestämmelser om undantag från vägtrafiklagstiftningens tillämpning

FK:s föreskrifter om fordons beskaffenhet och utrustning samt kontroll av fordon gäller inte beträffande vissa fordonskategorier som anges i 1 § andra stycket. Den första av dessa kategorier är *terrängfordon*, varom särskild reglering ges i TTK. Den andra omfattar *motordrivet fordon eller släpfordon, som tillhör staten och är tillverkat för särskilt militärt ändamål*. Vilka krigsmakten tillhöriga fordon som skall vara att anse som tillverkade för särskilda militära ändamål bestämmer Kungl Maj:t efter framställning av försvarets materielverk. Härom finns föreskrifter i MilVTK och vägtrafikkungörelsen (1954:637) för civilförsvaret.

Den tredje kategorien omfattar motordrivet fordon som är *avsett att föras av gående* (t ex gräsklippare), eller släpfordon som kopplas till sådant fordon.

Den fjärde kategorien omfattar motordrivet fordon eller släpfordon, *som används uteslutande inom inhägnat järnvägs- eller fabriksområde eller inhägnat tävlingsområde eller annat dylikt inhägnat område* ("områ-

desfordon"). Definitionen ställer som synes kravet att fordon för att falla under undantaget i FK skall *brukas uteslutande* inom område av angivet slag. Motsvarande bestämmelse i KKK är knuten till det faktum att fordonet *förs* inom inhägnat område (jfr nedan). Dispens från de föreskrifter som undantaget i FK avser erfordras om fordonet skall föras på väg utanför området. Sådana dispenser är inte ovanliga. För att undantaget skall vara tillämpligt fordras också att området är inhägnat med stängsel eller liknande. Även i detta avseende kan dispens aktualiseras om kravet inte är uppfyllt i ett visst fall.

Om undantag från FK är påkallat beträffande visst fordon eller från 33 § första stycket FK för visst ändamål prövas av TSV. Exempel på tillämpningen av motsvarande stadgande i VTF (77 § tredje stycket) utgör KBr (1962:111 och 112) med särskilda föreskrifter om vissa undantag från VTF:s bestämmelser beträffande postverket och statens järnvägar.

Bestämmelserna i 7–11 §§ KKK om körkort gäller enligt 12 § inte färd med fordon inom inhägnat område av de olika slag som anges i 1 § andra stycket 4 FK och inte heller färd med fordon som är avsett att föras av gående eller släpfordon som kopplats till sådant fordon. Avgörande är i detta sammanhang inte att visst fordon uteslutande används inom inhägnat område utan att körningen med fordonet sker inom sådant område.

Motsvarande undantag beträffande områdesfordon finns också i 9 § första stycket 1 BRK. Här är kravet att fordonet, för att registreringsplikt enligt 8 § BRK inte skall föreligga, uteslutande används inom det inhägnade området.

Även TTK innehåller en reglering som gäller fordon som förs av gående samt områdesfordon. Det sägs i 1 § andra stycket att bestämmelserna om terrängfordons beskaffenhet och utrustning, kontroll av terrängfordon och behörighet att föra terrängmotorfordon inte gäller motordrivet fordon som är avsett att föras av gående eller släpfordon som kopplas till sådant fordon, och inte heller fordon som används uteslutande inom inhägnat område av de olika slag som anges i 1 § andra stycket 4 FK. I 56 § TTK föreskrivs ytterligare undantag beträffande trafik inom sådant inhägnat område, avseende vissa av de grundläggande reglerna för trafik i terräng.

3.2 Trafikbrottslagen

TBL kan ses som en fristående del av de författningar som reglerar trafiken. TBL innehåller straffbestämmelser vid mera kvalificerade trafikförseelser. Sambandet med vägtrafiklagstiftningens övriga författningar innebär bl a att TBL utnyttjar samma fordonsdefinitioner som VTK och övriga författningar som reglerar trafiken. Detta torde vara fallet även när beträffande visst fordon eller viss fordonstyp särskild förklaring jämlikt 3 § VTK eller motsvarande bestämmelser i 5 § KKK, 4 § FK, 5 § BRK och 4 § TTK har utfärdats.

Vårdslöshet i trafik enligt 1 § första stycket TBL kan aktualiseras också vid förande av traktor eller motorredskap. Det straffbara subjektet anges nämligen som "vägtrafikanter", varmed förstås var och en som färdas eller eljest uppehåller sig på väg eller i fordon på väg (2 § VTK). Också den som för fordon på väg kan drabbas av ansvar, t ex förare av traktor på en åker eller av skogsmaskin i terräng. Brottet *grov vårdslöshet i trafik* enligt 1 § andra stycket TBL saknar motsvarande lokala bestämning. Det talas där bara om att "någon vid förande av motordrivet fordon ådagalägger grov oaktsamhet" etc. Grov vårdslöshet i trafik kan alltså ifrågakomma också vid förande av traktor eller motorredskap.

Enligt 2 § TBL straffas vägtrafikanter som onödigtvis i väsentlig mån hindrar eller stör trafiken på väg. Stadgandet kan vara tillämpligt vid förande av traktor eller motorredskap på väg.

Straffbestämmelsen för *olovlig körning* avser förande av körkortspliktigt fordon och kan alltså i viss utsträckning få tillämpning också beträffande traktor men däremot inte beträffande motorredskap.

Enligt 4 § 1 mom. första stycket straffas för *rattfylleri* den som vid förande av motordrivet fordon varit så påverkad av starka drycker, att det kan antagas, att han inte på betryggande sätt kunnat föra fordonet. Promillebevisning enligt 1 mom tredje stycket i samma paragraf är emellertid tillåten endast beträffande förare av motorfordon eller terrängmotorfordon eller av traktor med släpfordon. Inte heller kan rattonykterhet enligt 2 mom i paragrafen begås av andra än dessa förarkategorier. Dessa begränsningar (att förare av traktor utan släpfordon eller av motorredskap utesluts) sammanhänger med att sådan förlängd reaktionstid som följer av alkoholkonsumtion naturligen inte behöver ha samma konsekvenser när en påverkad person för ett långsamtgående fordon som när han för ett snabbt fordon.

Med hänsyn till det sagda torde förare av gaffeltruck enligt gaffeltruckskungörelsen inte kunna straffas för rattonykterhet.

Rattfylleribrotten saknar lokal begränsning och kan alltså begås även annorstädes än på väg.

Även förare av traktor eller motorredskap kan straffas för *obehörigt avlägsnande från olycksplats* enligt 5 § TBL. Straffbart subjekt enligt denna bestämmelse är "vägtrafikanter" eller den som annorstädes än på väg för motordrivet fordon.

3.3 Förordningen ang yrkesmässig trafik

Förordningen (1940:910) angående yrkesmässig automobiltrafik (YTF) äger inte tillämpning på motorredskap och inte heller på traktor med undantag av traktortåg, dvs traktor med tillkopplat släpfordon (1 § andra stycket).

3.4 Skatteförfattningar

Enligt vägtrafikskatteförordningen (1973:601), VSF, utgår vägtrafikskatt i form av fordonsskatt och kilometerskatt. Fordonsskatt ifrågakommer för vissa traktorer och motorredskap. Enligt 2 § första stycket VSF skall sådan skatt nämligen utgå för bl a traktor, motorredskap eller släpvagn, om fordonet är eller bör vara registrerat och inte är avställt (ang. registreringsplikten se 3.1.4 ovan). Motorredskap blir alltså i skattehänseende att jämställa med trafiktraktor (jfr nedan) om det används på samma sätt som trafiktraktor. Vid lagstiftningens 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).

Traktorer indelas enligt 11 § VSF i klass I (trafiktraktorer) och klass II. En traktor blir att anse som trafiktraktor om den används för transport av gods på sådan allmän väg, gata eller annan allmän plats som är upplåten för allmän samfärdsel. Detta gäller dock inte om transporter-na är begränsade till godsbefordran vid passage över vägen, gatan eller platsen, befordran av gods som är lastat på traktorn, befordran vid färd till eller från arbetsplats, försäljningsställe eller dylikt av redskap som skall drivas med traktorn, m m, eller befordran av produkter från eller förnödenheter för lantbruk, skogsbruk, etc. Annan traktor än trafiktraktor hänförs till klass II.

Släpvagn blir skattepliktig om den dras av trafiktraktor eller därmed jämställt motorredskap.

Uttrycken traktor och motorredskap används i VSF i samma bemärkelse som i FK och BRK.

Fordonsskatten beräknas efter fordonets skattevikt, varmed i fråga om bl a traktorer och motorredskap avses tjänstevikten samt i fråga om annan släpvagn än påhängsvagn totalvikten.

3.5 Skadeståndslagstiftningen

3.5.1 *Allmänna bestämmelser om skadestånd*

I skadeståndslagen (1972:207), SkL, finns regler om hur skadeståndsskyldighet uppkommer och hur skadeståndet skall bestämmas. Enligt den grundläggande regeln om ansvar för eget vållande i 2:1 SkL är den, som uppsåtligen eller av vårdslöshet vållar annan skada, skyldig att ersätta denna. För att den skadelidande skall kunna tillerkännas skadestånd måste han bevisa att sådant vållande föreligger. I 3:1 SkL finns bestämmelser om s k principalansvar. De innebär att en arbetsgivare är ansvarig för skada som hans arbetstagare vållar i tjänsten. Ansvaret gäller vare sig den skadelidande är en arbetskamrat eller utomstående tredje man. Dessa allmänna regler anses gälla generellt i situationer då frågan om skadestånd aktualiseras och särskild reglering av ersättningsskyldigheten inte gäller.

Vissa skadelidande har ett effektivare skydd än vad som följer av de

allmänna reglerna i SkL. Därmed gäller speciallagstiftning på en del områden, främst inom kommunikationsväsendet.

3.5.2 Bilansvarighetslagen

BAL har tillkommit med hänsyn till farligheten hos motordrivna fordon. Trafiken med bil ansågs, då lagen infördes år 1906, vara förenad med alldeles särskilda faror. Skada som härrörde från sådana specifika faror borde i vidsträcktare omfattning än som följde av culparegeln bäras av den för vars räkning trafiken ägde rum. Skärpningen av skadeståndsansvaret enligt BAL tar sig uttryck i att fordonsägaren oberoende av vållande är ansvarig för skada på grund av bristfällighet hos fordonet. Vidare är ägaren och föraren ansvariga om de inte kan bevisa att föraren körde aktsamt (omvänd bevisbörda – jfr nedan).

Tillämpningsområdet för BAL är på olika sätt begränsat. Den gäller inte alla kategorier av motordrivna fordon enligt vägtrafiklagstiftningens definitioner, utan i princip endast motorfordon och traktorer med gummihjul. Vidare avser den endast skador som uppkommer i följd av trafik med de angivna fordonen. I den mån BAL inte gäller beträffande skada som ett fordon har orsakat, måste den skadelidande stödja sina skadeståndsanspråk på de allmänna skadeståndsbestämmelserna (jfr NJA 1941 s 626, 1943 A 36). Dessa är som framgått mindre fördelaktiga för honom är BAL:s regler. Eftersom motorredskap i stor utsträckning faller utanför BAL är ofta endast de allmänna bestämmelserna i SkL tillämpliga vid skador som uppstår vid bruk av motorredskap.

3.5.3 Skadeståndets bestämmande

Själva skadeståndet bestäms på samma sätt vare sig allmänna regler eller speciallagstiftning tillämpas i fråga om ansvarets uppkomst. Innebörden av reglerna om skadeståndets bestämmande i 5:2 och 3 SkL är, att full ersättning skall utges för den skadelidandes förlust. Vid personskada skall inkomstbortfall ersättas fullt ut, dock med avdrag bl a för ersättning från socialförsäkringen (den allmänna försäkringen och yrkesskadeförsäkringen). Också ideell skada (sveda och värk samt lyte eller annat framtida men) ersätts inom skadeståndsrätten, till skillnad från vad som gäller inom socialförsäkringen.

3.5.4 Bilansvarighetslagens definitioner

BAL har sina egna bestämmelser på motordrivna fordon som faller under lagen. Fordon som lagen skall tillämpas på kallas "automobil".

Enligt 1 § första stycket BAL avses med *automobil*:

- a) motordrivet fordon, som är inrättat huvudsakligen för att självständigt nyttjas till person- eller godsbefordran;
- b) motordrivet fordon, som är inrättat huvudsakligen såsom dragfordon för annat fordon eller för arbetsredskap och är försett med gummihjul; samt

c) annat motordrivet fordon, som är konstruerat för eller utan svårighet kan ändras till en hastighet överstigande 30 km/tim.

Med *fordon* förstås varje anordning på hjul, band eller medar, som är inrättad för färd på marken och inte löper på skenor. Definitionen överensstämmer i huvudsak med vägtrafikförfattningarnas, dock att där talas om anordning "på hjul, band, medar *eller likande*" (se t ex 3 § FK). Till automobil enligt BAL hänförs inte luftfartyg eller motordrivet fordon som är avsett att föras av gående.

Hastighetskriteriet enligt punkt c) innebär, att t ex ett motorredskap blir att anse som automobil om dess hastighet kan överskrida 30 km/tim. Detta gäller även om denna hastighet endast kan överskridas vid backning (NJA 1965:562).

En jämförande översikt av fordonsdefinitionerna i olika lagar återfinns i avsnitt 3.5.11 nedan.

Definitionerna i BAL är fristående i förhållande till vägtrafikförfattningarnas. Särskild betydelse har detta när beträffande visst fordon eller viss fordonstyp har avgetts förklaring enligt 4 § FK och motsvarande stadganden i övriga vägtrafikförfattningar. Sådan förklaring hindrar inte en obunden prövning av frågan om fordonet eller fordonstypen faller under någon av BAL:s definitioner (jfr nedan ang. rättsfallen NJA 1965 s 468 och 1973 s 100). Varje lags definitioner har med andra ord i princip inte större räckvidd än lagens tillämpningsområde (jfr utredningens diskussion av dessa frågor i SOU 1970:9 s 30).

3.5.5 *Innebörden av ansvaret enligt bilansvarighetslagen*

BAL:s strängare skadeståndsansvar (det s k *trafikansvaret*) innebär enligt 2 § följande. Om automobil (enligt nyss angivna definitioner) i följd av trafik förorsakar skada på annan person än föraren eller på egendom som inte befordras med bilen är *ägaren* ansvarig även om han inte har vållat skadan. Ägaren kan emellertid gå fri från detta ansvar om det av omständigheterna framgår att skadan varken förorsakats av bristfällighet på automobilen eller vållats av föraren. Sådana friande förhållanden skall bevisas av ägaren, som alltså blir skadeståndsskyldig om han inte kan uppfylla sin bevisbörda. Praktiskt sett innebär det sagda att ägaren måste bevisa att föraren har kört aktsamt för att ägaren skall gå fri från ansvar. Vidare kan ägaren – oberoende av förarens vållande – bli ansvarig om skadan berott på bristfällighet hos fordonet.

Också *föraren* drabbas av ett strängare skadeståndsansvar enligt BAL. Han blir nämligen skadeståndsskyldig om det inte av omständigheterna framgår att han inte har varit vållande till skadan. Föraren skall styrka att han är fri från sådant vållande. Han blir med andra ord skadeståndsskyldig om han inte lyckas bevisa frånvaron av vållande på hans sida.

Brukare, dvs den som innehar fordon med nyttjanderätt, är lika med ägaren ansvarig för skada som inträffar i följd av trafik med fordonet, om i upplåtelsen ingick befogenhet att anställa förare eller brukaren utan sådan befogenhet anlitar annan förare än den av ägaren anställde (7 § BAL).

Om trafikansvar för samma skada åvilar *flera ägare eller förare* på grund av trafik med flera fordon fördelas ansvaret efter vissa regler i 5 § BAL, de s k kollisionsreglerna.

Skadelidande måste åberopa de strängare skadeståndsreglerna i BAL *inom två år från det skadan inträffade* (9 § första stycket).

3.5.6 Skada "i följd av trafik"

Skadan skall ha inträffat i följd av trafik med automobilen. Vad detta krav innebär blir av särskilt stort intresse om motorredskap i större omfattning än f n skall föras in under BAL:s tillämpning. Allmänt sett medför nämligen bruket av motorredskap i vidsträckt omfattning risker som ligger utanför de egentliga trafikriskerna. Utredningen vill något närmare beröra denna fråga.

BAL:s tillämplighet beror många gånger på tolkningen i rättspraxis av begreppet "skada i följd av trafik". Det innefattar två moment. Det första innebär att bilen vid det tillfälle då skadan uppkommer måste befinna sig i trafik. Det andra innebär ett krav på orsakssammanhang mellan trafiken och skadan. Utmärkande för rättstillämpningen är att begreppet har tolkats extensivt på båda dessa punkter. Bilansvarighetslagstiftningen har härigenom fått ett tillämpningsområde ganska långt utöver de egentliga trafikskadorna.

Trafik med automobil anses i allmänhet föreligga så snart bilen har kommit i rörelse. Skada som uppkommer genom fordonets rörelse anses som skada i följd av trafik. Det behöver inte nödvändigtvis vara fråga om att fordonets motor är i gång och att fordonet förs på avsett sätt. Även t ex ofrivilliga rörelser p g a fordonets egen tyngd brukar leda till att trafik anses vara för handen. Men också skador som uppkommer när ett fordon står helt stilla har ibland bedömts föranledda av trafik med fordonet, nämligen om skadan har inträffat i samband med bilens användning för sitt ändamål (t ex skada som uppstår i samband med att bildörr öppnas efter parkering).

Av särskilt intresse i detta sammanhang är skador i samband med *lastning och lossning av gods*. Om skada härvid åstadkoms av något som hör till fordonet (fast anbringad anordning på fordonet, såsom dörr, sidolem, kran, tippningsanordning, vinsch e l) har BAL som regel ansetts tillämplig (se FFR 1960:369). Sambandet med bilens användning som transport- eller dragredskap har därvid ansetts vara tillräckligt starkt. Men sambandet med själva bildriften behöver inte vara omedelbart. Rättspraxis har möjligen tagit intryck av ett uttalande av bilskadeutredningen, enligt vilket skador vid lastning eller lossning av motorfordon syntes böra falla under den föreslagna lagen om någon del av fordonet eller eljest en till fordonet hörande anordning har åstadkommit skadan, t ex en läm till lastflaket eller en på flaket anbragt lyftkran (SOU 1957:36 s 79). Men BAL har inte tillämpats när skadan, utan medverkan av tillbehör till fordonet, har orsakats av gods som lastats av eller på (NJA 1961 s 282).

Skada som åstadkommit under *dragnig av redskap*, t ex en skörde-tröska, har ansetts som uppkommen i följd av trafik med det dragande fordonet (Skadeförsäkringens villkorsnämnd nr 87/1951).

Om däremot redskap på fordon eller redskap draget av fordon, som i och för sig faller under BAL:s fordonsdefinitioner, orsakar skada *när fordonet står stilla* torde skadan med nuvarande praxis inte anses uppkommen i följd av trafik med fordonet. Skada under arbete med gräv- och lastmaskin, uppmonterad på ett fristående transportabelt stativ, har

inte bedömts kunna medföra trafikansvar för ägaren av gummihjulstraktor som bogserade stativet och vars motor försåg maskinen med drivkraft (Skadeförsäkrings villkorsnämnd nr 111/1953). Inte heller har skada i följd av trafik ansetts föreligga då under grävningsarbete med ett till stillastående traktor kopplat grävaggreatat grävskopan träffat och skadat en jordkabel (villkorsnämnden nr 6/1960), eller då två hydrauliska lyftarmar på traktor, drivna av traktorns motor, orsakat skada då de användes för resning och montering av takstol i ladugård (TFR 26/1970).

Däremot har sådan skada ansetts föreligga då en massavedsbit i en barkningsmaskin, kopplad till traktor och uppställd på väg, skadade förbipasserande trafikant. I detta fall hade emellertid traktorn jämte barkningsmaskinen med korta tidsintervaller flyttats fram någon eller några meter (NJA 1967 s 611). Och om en med grävskopa försedd traktor under lastning av lastbil råkar skada lastbilen torde skada i följd av trafik med traktorn anses föreligga (jfr villkorsnämnden nr 8/1959 — under lastning av jord på en lastbil medelst en med grävskopa försedd, vid tillfället stillastående traktor råkade grävskopan komma för nära lastbilen och skada denna).

Om skadan uppkommer i samband med trafik i egentlig mening (på gata eller väg) är som synes likgiltigt för tolkningen av begreppet. Skada av ensamt fordon på gårdsplan eller inne i garage, av traktor ute på åker etc har kunnat anses som trafikskada. BAL saknar med andra ord helt *lokal begränsning* i någon form.

Släpfordon kan orsaka skada under det att det dras av motordrivet fordon. Sådan skada är att anse som uppkommen i följd av trafik med dragfordonet. Även skada orsakad av fränkopplad släpvagn har ibland ansetts uppkommen i följd av sådan trafik.

3.5.7 *Trafikförsäkringslagen*

Det ekonomiska skydd som BAL ger den skadelidande görs effektivt av TFL. Försäkring skall nämligen enligt denna lag finnas för det fordon som har orsakat skadan och garantera honom skadeståndet. Trafikförsäkringen medför rätt för den som enligt lag är berättigad till skadestånd av det försäkrade fordonets ägare, brukare eller förare att få ut skadeståndet av försäkringsgivaren (försäkringens garantifunktion — se 3 § första stycket 1 TFL). Med lagenligt skadestånd syftas också på sådan ersättning som kan ha fastställts enligt allmänna skadeständsbestämmelser i SkL därför att BAL av någon anledning inte tillämpats. Om inte något förbehåll har gjorts tjänstgör trafikförsäkringen också som ansvarsförsäkring i förhållande till försäkringstagaren (3 § första stycket 2 p TFL).

Finns inte gällande försäkring på försäkringspliktigt fordon bär samtliga trafikförsäkringsanstalter solidariskt ansvar i förhållande till den skadelidande, dock inte om denne är den försäkringspliktige. Regressrätt mot den försäkringspliktige föreligger därefter för vad som har utgetts. Om vanlig ansvarsförsäkring men inte trafikförsäkring gäller beträffande trafikförsäkringspliktigt fordon träder det solidariska ansvaret in. Detta ansvar gäller också om det inte kan utrönas genom vilket fordon skadan har orsakats (21 § TFL). Denna trafikförsäkringens solidariska garanti för skada av oförsäkrade och okända fordon administreras genom Trafikförsäkringsföreningen.

Försäkringens ansvarighet är för varje händelse som medför skada begränsad till 25 milj kr i anledning av personskada och till 5 milj kr i anledning av egendomsskada.

Trafikförsäkring skall enligt 1 § TFL finnas på fordon som är registrerat här i riket eller utan registrering här brukas i trafik. Med sistnämnda uttryck avsågs ursprungligen i första hand fordon som är i trafik fastän de ännu inte hunnit registreras. Föreskriften har emellertid också betydelse i fråga om vissa fordonskategorier, som måste trafikförsäkras men inte behöver registreras (mopeder, gaffeltruckar m fl).

Trafikförsäkringsplikten åvilar fordonets ägare. Kontroll utövas i princip genom det kontrollmärke som utfärdas för registrerat fordon (28 § BRK).

3.5.8 Trafikförsäkringslagens definitioner

Fordonsdefinitionerna i TFL överensstämmer nära med BAL:s. Med *motorfordon* avses nämligen enligt 2 § första stycket samma fordon som enligt 1 § första stycket a)–c) BAL förstås med *automobil*. Liksom i BAL förstås med *fordon* varje anordning på hjul, band eller medar, som är inrättad för färd på marken och inte löper på skenor (2 § andra stycket). Luftfartyg eller motordrivet fordon som är avsett att föras av gående hänförs inte till motorfordon enligt TFL (2 § tredje stycket).

3.5.9 Undantag från försäkringsplikten

Några viktiga skillnader i förhållande till BAL finns. I 2 § fjärde stycket utesluts *områdesfordon* – motorfordon som används uteslutande inom järnvägs- eller fabriksområde eller inhägnat tävlingsområde eller annat dylikt inhägnat område – från lagens tillämpning. Trafik med sådana fordon kan föranleda trafikansvar enligt BAL, men försäkring som täcker detta ansvar behöver inte samtidigt finnas eftersom trafikförsäkringsplikt inte föreligger. Motivet torde vara att kontroll genom registrering av försäkringspliktens fullgörande beträffande fordon som används inom järnvägs- eller fabriksområde inte har varit möjlig (jfr nedan), men troligen också att fordonen ansetts erbjuda mera begränsade skaderisker. En förutsättning för undantaget är emellertid att området är så inhägnat att utomstående på ett betryggande sätt hindras från att komma in (TFR 46/1962, 13/1963 och 5/1974). Att också fordon som används inom tävlingsområde undantagits från försäkringsplikt sammanhänger med att trafikförsäkringen inte bör belastas med de särskilda risker som vid motortävlingar kan uppkomma för deltagare och åskådare.

Liknande undantag, avseende områdesfordon, finns i vägtrafikförfattningarna (jfr avsnitt 3.1.6). Undantagen innebär bl a att områdesfordon är befriat från registrerings- och körkortsplikt. Som utredningen också berört kan dispens medges från sådan plikt beträffande områdesfordon som förs utanför användningsområdet eller beträffande fordon som förs inom område som inte uppfyller kraven i 1 § andra stycket FK, t ex därför att det inte är inhägnat. Utredningen vill framhålla att dispens inte

inverkar på trafikförsäkringsplikten. Sådan föreligger så fort fordonet används utanför område av det slag som anges i TFL. Några motsvarande möjligheter till dispenser från vad som enligt BAL gäller om trafikansvar och enligt TFL om trafikförsäkringsplikt finns över huvudtaget inte.

Försäkringsplikt föreligger inte heller för *staten*. Också beträffande fordon som endast nyttjas men inte ägs av staten kan under vissa omständigheter försäkringsplikten upphöra enligt lagen (1939:776) med vissa bestämmelser rörande trafikförsäkring å motorfordon, som nyttjas av staten, m m. Genom KF (1946:175) med vissa bestämmelser rörande skadeståndsskyldigheten för förare av motordrivet fordon, som tillhör eller nyttjas av staten, försätts förare av sådant fordon i samma position som en förare av försäkringspliktigt fordon i vad gäller möjligheterna att personligt skadeståndsansvar på grund av BAL görs gällande mot honom.

3.5.10 *Annan försäkring*

Bilansvarighetsförsäkring

Ägare till sådana motorfordon (i TFL:s bemärkelse) som får brukas i trafik utan att trafikförsäkring tagits (områdesfordon eller statliga fordon) kan som skydd mot trafikansvaret enligt BAL teckna en frivillig försäkring som svarar mot den obligatoriska trafikförsäkringen. Den kallas bilansvarighetsförsäkring och ger den ansvarige och den skadelidande i stort sett men inte i alla avseenden samma skydd som trafikförsäkringen.

Bilansvarighetsförsäkringen har i huvudsak samma villkor som trafikförsäkringen. Men den medför i motsats till trafikförsäkringen ingen garanti för den skadelidande att skadeståndet utgår även i sådana situationer där trafikförsäkringen har rätt till återkrav mot försäkringstagaren (om skadan framkallats uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet, om försäkringstagaren eller hans maka fört fordonet utan körkort, om premien inte betalats m fl fall). Vidare existerar inte heller mellan försäkringsgivare som meddelar bilansvarighetsförsäkring någon motsvarighet till trafikförsäkringsbolagens solidariska ansvar för skada genom oförsäkrade eller okända fordon. Premien beräknas som regel efter samma normer som trafikförsäkringen.

Vanlig ansvarsförsäkring

Den vanliga ansvarsförsäkring, som de flesta företagare tecknar för det skadeståndsansvar som uppkommer i rörelsen (företagsansvarsförsäkring), kan också ha betydelse vid skador som åstadkoms vid trafik med fordon av olika slag. En företagsansvarsförsäkring täcker skador vållade vid trafik med fordon beträffande vilka BAL inte äger tillämpning, dvs de som inte är att anse som motorfordon enligt TFL. Hit hör bla de flesta motorredskap. Skada i följd av trafik med fordon för vilket BAL äger tillämpning undantas däremot i villkoren. Den vanliga ansvarsförsäkringen kan även tänkas täcka skador vid bruk av fordon, som i och för sig är

att anse som automobil enligt BAL, nämligen om skadan inte är att anse som skada i följd av trafik med fordonet. Det bör anmärkas att ansvarsförsäkringen förutsätter skadeståndsansvar enligt skadeståndsreglerna, dvs reglerna i SkL om ansvar för eget vållande eller om principalansvar.

Företagsansvarsförsäkringen har som regel betydligt mer begränsade försäkringssummor än trafikförsäkringen och bilansvarighetsförsäkringen. Normalt begränsas försäkringsgivarens ansvarighet vid varje skadetillfälle till 2 milj kr för personskada och 1 milj kr för egendomsskada. Skadebelopp som ligger ovanför dessa begränsningar får försäkringstagaren själv svara för, vilket kan få aktualitet inte minst vid personskador. Ibland finns det möjlighet att specialförsäkra risker som uppkommer vid arbete med vissa motorredskap. Exempel är den sk entreprenörsförsäkringen, som dock undantar motordrivet fordon för vilket TFL är tillämplig.

Förarskydd

Ett viktigt förhållande är att ansvarigheten enligt BAL inte gäller för skada som åsamkas fordonets förare. Endast om skadeståndsansvar enligt allmänna regler åvilar ägaren gentemot föraren – något som mycket sällan torde vara fallet – kan denne räkna med ersättning ur trafikförsäkringen (jfr 3 § andra stycket TFL). Denna brist i förarens skydd har i viss utsträckning avhjälpits genom ett komplement till trafikförsäkringen, nämligen förarplatsförsäkringen. Den är utformad som en olycksfallsförsäkring för föraren när denne skadas under färd med det försäkrade fordonet eller under kort stunds uppehåll i färden. Försäkringen gäller för dödsfall och invaliditet med vissa försäkringssummor. Vid förande av annat fordon än motorcykel är beloppen för den som inte har fyllt 67 år 50 000 kr vid dödsfall och 150 000 kr vid full invaliditet.

Förarplatsförsäkringen kan gälla endast i anslutning till samtidigt gällande trafikförsäkring eller bilansvarighetsförsäkring. Den kan alltså inte tecknas separat för t ex sådant motorredskap som inte är att anse som automobil enligt BAL. Om trafikförsäkringen upphör som skydd för försäkringstagaren träder förarplatsförsäkringen samtidigt ur kraft. Trafikförsäkringen kan, t ex vid underlåten premiebetalning, med andra ord fortsätta att gälla (på grund av garantifunktionen) gentemot skadelidande som kan åberopa skadeståndsreglerna, medan föraren å sin sida inte längre skyddas av förarplatsförsäkringen.

Genom KK (1969:113) om statligt förarskydd åtnjuter förare av motorfordon, som staten äger eller nyttjar, ett ekonomiskt skydd av ungefär samma beskaffenhet som förarplatsförsäkringens. Med motorfordon avses detsamma som automobil enligt BAL (se 11 §).

Trafikförsäkringsföreningen har i skrivelse i november 1973 till justitiedepartementet bl a hemställt att frågan om förares inkluderande i skyddet från det egna fordonets försäkring övervägs i samband med den lagstiftning som föranleds av skadeståndskommitténs betänkande (SOU 1973:51) "Skadestånd V. Skadestånd vid personskada". Skrivelsen har

föranlett att i mars 1974 av Kungl Maj:t tillsatts en utredning för översyn av bilansvarighets- och trafikförsäkringslagstiftningen (trafikskadeutredningen).

3.5.11 Motorredskapens ställning enligt BAL och TFL

Jämförelse mellan definitionerna

Utredningen har i det föregående visat att vägtrafikförfattningarnas definitioner å ena samt BAL:s och TFL:s definitioner å andra sidan inte helt överensstämmer med varandra. Bl a används sålunda olika benämningar på samma slags fordon.

Med utgångspunkt i FK:s och övriga vägtrafikförfattningars indelning av motordrivna fordon i huvudgrupper och med beaktande av undantaget beträffande fordon, avsett att föras av gående, torde följande gälla om trafikansvar och trafikförsäkringsplikt.

A. Motorfordon

1. *Transportfordon*

(3 § FK – definitionen av motorfordon, punkt 1): trafikansvar enligt 1 § första stycket a) BAL, trafikförsäkringsplikt enligt 2 § första stycket a) TFL. Undantag från försäkringsplikten dels beträffande alla statliga motorfordon (4 § första stycket TFL) och dels beträffande (icke statliga) motorfordon som är att anse som områdesfordon (2 § fjärde stycket TFL). Registreringsplikt föreligger beträffande alla motorfordon utom mopeder (8 § BRK) om de inte är att anse som områdesfordon (9 § första stycket 1 BRK).

2. *Dragfordon med konstruktiv hastighet över 30 km/tim*

(3 § FK – definitionen av motorfordon punkt 2): om försett med *gummihjul* trafikansvar enligt 1 § första stycket b) BAL och trafikförsäkringsplikt enligt 2 § första stycket b) TFL, i *andra fall* (försett med järnhjul, band e) trafikansvar enligt 1 § första stycket c) BAL och trafikförsäkringsplikt enligt 2 § första stycket c) TFL. Samma undantag från försäkringsplikten som betr fordon under A 1 ovan. Registreringsplikt i samtliga fall, eftersom fordonen är motorfordon enligt vägtrafikförfattningarna, dock inte beträffande områdesfordon (9 § första stycket 1 BRK).

3. *Redskapsfordon med konstruktiv hastighet över 30 km/tim*

(3 § FK - definitionen av motorfordon, punkt 2): trafikansvar enligt 1 § första stycket c) BAL och trafikförsäkringsplikt enligt 2 § första stycket c) TFL. Samma undantag från försäkringsplikten som betr fordon under A 1 ovan. Registreringsplikt föreligger eftersom fordon i denna kategori är motorfordon enligt vägtrafikförfattningarna, dock inte om fordonet är områdesfordon (9 § första stycket 1 BRK).

B. Traktor

Om försedd med *gummihjul* trafikansvar enligt 1 § första stycket b) BAL och trafikförsäkringsplikt enligt 2 § första stycket b) TFL. Samma undantag från försäkringsplikten som betr fordon under A 1 ovan. Om försedd med *järnhjul*, *band* *e l* inget trafikansvar och ingen trafikförsäkringsplikt. Registreringsplikt föreligger endast beträffande traktor som är försedd med *gummihjul* eller med *band* (8 § BRK), dock inte om sådant fordon är områdesfordon (9 § första stycket 1 BRK).

C. Motorredskap

Inget trafikansvar och ingen trafikförsäkringsplikt (jfr dock nedan betr vissa motorredskap som har karaktären av "transportmotorredskap"). Registreringsplikt föreligger beträffande motorredskap som används på sådant sätt att det enligt vägtrafikskatteförordningen skall hänföras till klass I (8 § BRK).

Specialreglerade fordon

Fordon som ombyggt enligt epatraktorkungörelsen och därefter är att anse som traktor bör klassificeras som automobil enligt BAL och motorfordon enligt TFL. De tekniska förändringar, som kungörelsen uppställer som förutsättning för att fordonet skall rubriceras som epa-traktor, har mindre betydelse i detta sammanhang. Konstruktiv hastighet över 30 km/tim (BAL 1 § första stycket c, TFL 2 § första stycket c) eller eventuellt funktionen som *gummihjuls*försett dragfordon (BAL 1 § första stycket b, TFL 2 § första stycket b) är avgörande.

Gränsfall

Inte alltid bedöms ändamål och funktion hos ett visst fordon på samma sätt enligt vägtrafikförfattningarna som enligt BAL-TFL. Man kan t ex peka på fordon som har både transport- och redskapsfunktion. I 4 § FK och motsvarande stadganden har, som utredningen berört i det föregående, öppnats en möjlighet att "omklassificera" viss fordonstyp eller placera fordonstyp som inte kan klassificeras enligt författningarnas definitioner i lämplig grupp.

Så har skett med t ex gaffeltruckar och stenröjningsvagnar. En sådan klassificering har ingen bindande verkan när det gäller att avgöra BAL:s (och därmed också TFL:s) tillämplighet på samma fordon.

Det nu sagda framgår bl a av rättsfallet *NJA 1965 s 468*, avseende en gaffeltruck av det slag som enligt gaffeltruckskungörelsen klassificerats som automobil i BAL:s bemärkelse, närmare bestämt som ett fordon inrättat huvudsakligen för att självständigt nyttjas till godsbefordran. Den aktuella trucken var av fabrikat Allt, hade en höjd av 240 cm, en bredd av 152 cm och en tjänstevikt av 4 420 kg samt var försedd med gafflar framtill. I detta rättsfall motiverades klassificeringen med gaffeltruckens transportfunktion. Även om marktransporter för vilka gaffeltrucken

används i allmänhet avser endast kortare sträckor ingår enligt HD:s uppfattning i målet dessa transporter "såsom ett väsentligt led i det arbete som utförs med fordonet". Eftersom BAL:s och TFL:s definitioner på den aktuella punkten överensstämmer innebär bedömningen också, att trafikförsäkringsplikt föreligger beträffande det fordon som var föremål för prövning – självfallet med de undantag som eljest gäller från denna plikt (statliga fordon, områdesfordon).

En likartad bedömning skedde i *NJA 1973 s 100*, som avsåg frågan om en lastmaskin (hjullastare) av BM:s fabrikat, 1967 års modell, kunde anses som automobil i BAL:s bemärkelse. HD konstaterade att arbete med hjullastare av den avsedda typen i allmänhet utfördes på det sättet att en massa som skall förflyttas – t ex sand, jord, snö eller träflis – tas upp i hjullastarens skopa, varefter hjullastaren körs en kortare sträcka och massan läggs av, exempelvis på flaket av en lastbil, som skall fortsätta transporten, eller i en hög, som eventuellt senare skall förflyttas vidare med hjälp av hjullastaren eller annorledes. Transporter ingår alltså, typiskt sett, som nödvändiga och, även i fråga om tidsåtgången, väsentliga led i arbetet. Med hänsyn härtill måste hjullastaren enligt HD anses vara ett fordon, som är inrättat huvudsakligen för att självständigt nyttjas vid godsbefordran och därmed automobil enligt BAL.

Utredningen vill beröra frågan om rättsfallen också har betydelse för klassificeringen enligt BAL-TFL av andra fordon än gaffeltruckar och hjullastare och som inte klart faller utanför dessa båda författnings fordondefinitioner. I anslutning härtill tar utredningen upp frågan om ett motorredskap kan tänkas falla under BAL därför att det har en dragfunktion, dvs är utrustat med draganordning (dragkrok o l).

Intresset koncentrerar sig då främst kring motorredskap som har en mer eller mindre utpräglad *drag- eller transportfunktion*. Det är inte helt klart vilka analogier som kan dras med de fordon som var aktuella i de båda HD-fallen. Utredningen finner för sin del, att ett motorredskap redan i dag bör hänföras under BAL om det är konstruerat för att självständigt kunna utföra transporter och dessa transporter utgör ett nödvändigt och väsentligt led i redskapets arbete. Men med transport kan då inte avses kortare lyft (grävning, lyftning av gods, transport i övrigt som huvudsakligen äger rum i vertikalled). Inte heller kan transport anses föreligga om fordonet inte samtidigt förflyttas.

Motorredskap där transporter ingår som ett väsentligt led i det arbete som utförs med fordonet finns av flera olika slag. Förutom med gaffeltruckar av likartad konstruktion som den i 1965 års rättsfall (t ex gaffeltruckar av större eller mindre typ än denna, sidolastande gaffeltruckar, gaffeltruckar med annan godshållare än gafflar såsom skopa eller lyftkran) utförs transporter t ex med gränsletruckar och bygeltruckar (där transportfunktionen dominerar), mobilkranar i vissa fall, motorschaktvagnar (som schaktar upp och transporterar bort schaktmassor), skogsmaskiner av vissa slag (t ex hjul- eller banddrivna skotare som bär sådant virke i ställning) samt eventuellt också sopmaskiner och liknande redskap. Med den hjullastare som var aktuell i 1973 års fall finns ett stort antal likartade hjul- eller banddrivna redskap, vanligen utrustade med

lastskopa.

När transporten utförs på det sättet att godset släpas (som fallet är t ex med hjul- eller banddrivna lunnare inom skogsbruket) är det tveksamt om fordonet kan kvalificeras under BAL, och om det som transporteras utgör material som redskapet kontinuerligt sprider ut under arbetet kan det diskuteras om någon tillräckligt dominerande transportfunktion utförs av fordonet. Det har sålunda satts i fråga om man i trafikförsäkringssammanhang kan dra några slutsatser av HD-fallen när det gäller asfaltutläggare, bandmålningsmaskiner, makadamutläggare eller liknande motorredskap.

Försäkringsbolagen erbjuder i viss omfattning trafikförsäkring inte bara för gaffeltruckar utan också för "transportmotorredskap" av de slag som här har exemplifierats. Bolagen rekommenderar inte sällan sina kunder att teckna trafikförsäkring om klassificeringen av visst fordon enligt BAL-TFL är oklar. Bolagen har genom Skadeförsäkringsbolagens Service Aktiebolag utarbetat förteckningar över fordon av typ traktor/motorredskap som enligt försäkringsgivarnas bedömning kan anses trafikförsäkringspliktiga, resp icke trafikförsäkringspliktiga.

Klassificeringen som transportfordon enligt BAL-TFL torde leda till klassificering enligt vägtrafikförfattningarna som motorfordon, i den mån förklaring att fordonet skall tillhöra annan huvudgrupp inte har lämnats enligt 4 § FK och motsvarande stadganden i övriga författningar. Det lär ibland också förekomma att registrering som motorfordon sker av fordon, som bedömts som trafikförsäkringspliktigt. Det är emellertid uppenbart att försäkringsbolagen inte känner sig förhindrade att trafikförsäkra också icke registrerade motorredskap, detta mot bakgrund av att TFL i 1 § talar om trafikförsäkringsplikt – förutom för registrerade motorfordon – också för motorfordon som "utan registrering här brukas i trafik". Sker inte registrering av ett trafikförsäkrat "transportmotorredskap" kan någon kontroll av trafikförsäkringspliktens fullgörande inte utövas. Detta gäller emellertid också beträffande t ex gaffeltruckarna som – i egenskap av motorredskap enligt vägtrafikförfattningarna – inte behöver registreras.

Motorredskap kan också ha en dragfunktion av inte helt underordnad omfattning. Såvitt utredningen känner till har i sådant fall inte aktualiserats frågan om trafikansvar enligt 1 § första stycket b) BAL eller trafikförsäkringsplikt enligt 2 § första stycket b) TFL.

3.5.12 Tidigare reformförslag

I sitt betänkande "Trafikförsäkring" (SOU 1957:36), avseende en ny lag om trafikförsäkring som skulle ersätta BAL och TFL, föreslog bilskadeturledningen att motorredskapen generellt skulle föras in under trafikansvar och försäkringsplikt enligt den lagstiftning som lades fram i betänkandet. Kungl Maj:t skulle dock ha möjlighet att efter särskild prövning undanta motorredskap från lagens tillämpning (betänkandet s 108).

3.6 Danska bestämmelser

Bestämmelserna i færdselsloven gäller, där inte annat är bestämt, för trafik på väg, som nyttjas för allmän trafik av ett eller flera slag av trafik.

Fordon är varje anordning, som kan köra på väg utan skenor, oavsett om den är försedd med hjul, band, valsar, medar eller annat. *Motordrivet fordon* är varje fordon, som är försett med motor som drivkraft.

Motordrivna fordon indelas i:

A. *Motorfordon*: motordrivet fordon, som huvudsakligen är inrättat för att självständigt användas till person- eller godsbefordran, eller som, om det är inrättat för annat ändamål, är konstruerat för eller utan väsentlig konstruktionsändring kan ändras till en hastighet överstigande 30 km/tim.

B. *Traktor*: motordrivet fordon, som huvudsakligen är inrättat för att draga annat fordon eller arbetsredskap, och som är konstruerat för en hastighet av högst 30 km/tim och endast med väsentlig konstruktionsändring kan ges högre hastighet.

C. *Motorredskap*: motordrivet fordon, som huvudsakligen är inrättat som arbetsredskap, och som är konstruerat för en hastighet av högst 30 km/tim och endast med väsentlig konstruktionsändring kan ges högre hastighet. Dessutom anses motordrivet fordon, som är avsett att föras av gående, som motorredskap oavsett för vilket ändamål fordonet har inrättats.

Varje *motorfordon* skall vara försett med: styr- och bromsinrättningar, lyktor för belysning framåt och bakåt samt för belysning av bakåtvänd nummerskylt, dessutom med bakåtvända reflexanordningar, ljudsignalapparat och erforderliga apparater för teckengivning, nödig utrustning för att tillförsäkra föraren erforderlig sikt, luftgummiringar eller halvmassiva gummiringar, anordning för backning, såvida egenvikten överstiger 400 kg, samt märkning för angivande av fordonets ursprung och identitet.

Varje *traktor* skall vara försedd med motsvarande anordningar och tillbehör som gäller för motorfordon samt med tillfredsställande koppelansordning. För traktorer som endast utnyttjar väg i den omfattning som nedan anges beträffande traktorer som är befriade från registreringsplikt kan dock lämpliga bestämmelser rörande utförande och utrustning utfärdas i särskild ordning.

Varje *motorredskap* skall vara försett med: styrinrättning, bakåtvända reflexanordningar, lyktor för belysning framåt och bakåt, när fordonet används under lykttändningstiden, erforderlig beklädnad på hjulen för att skydda vägbanan.

Varje motorfordon och varje traktor, med vissa undantag, skall innan fordonet tas i bruk vara *registrerat* och försett med nummerskyltar. Detsamma gäller för släpvagn, påhängsvagn eller sidvagn till ett registreringspliktigt fordon samt för redskap, som kopplas till motorfordon och som på grund av sin konstruktion kan framföras med högre hastighet än

30 km/tim. Justitieministern kan dock bestämma att fordon, som huvudsakligen begagnas utanför allmänna vägar, inte skall registreras. Vid befrielse från registrering fastställs det område inom vilket fordonet får användas liksom ev ytterligare villkor om fordonets inrättning, utrustning och användning.

Traktorer, som huvudsakligen används utanför väg som drag- eller drivkraft för arbetsredskap, skall inte registreras under förutsättning att de endast använder väg:

a. för egen färd till och från arbetsplats och reparatör,

b. som dragkraft för arbetsredskap, som vid användning drages eller drives av traktorn, till och från arbetsplats eller reparatör (med arbetsredskap likställs släpvagn, som endast används för transport av dessa redskap),

c. för provkörning eller annan liknande, bestämd och tidsbegränsad körning efter av polisen i varje enskilt fall meddelat tillstånd.

Traktorer, som på väg utöver körning som nämns ovan endast utför vägarbete inom vägområde, som genom avspärning eller utmärkning är avgränsat på betryggande sätt, eller som används för renhållning, snöröjning och liknande, skall inte heller inregistreras.

En traktor, som tillhör ägare eller brukare av en lantbruks-, trädgårds- eller skogsbruksegendom, kan dessutom utan registrering användas för följande transporter, när den är godkänd därför av polisen:

a. transport av arbetsredskap mellan delar av en lantbruksegendom, även om traktorn inte vid arbetsredskapens användning nyttjas som drag- eller drivkraft.

b. transport av produkter som härrör från eller skall användas i lantbruk, trädgårdsskötsel eller skogsbruk, till och från sådan egendom och mellan delar av den. Traktorn får dock inte användas för samtidig transport av produkter från flera verksamheter såvida inte deras ägare eller brukare samtliga är delägare i traktorn. Bensindrivna traktorer får inte användas på längre avstånd än 10 km från aktuell egendom för transport för industriellt bruk av produkter, som härrör från egendomen. Sådan transport kan dock alltid ske till närmaste järnvägsstation.

För traktorer, som ägs gemensamt av ägare eller brukare av flera egendomar, kan sådant godkännande inte meddelas, om det gemensamma innehavet omfattar mer än 2 traktorer eller om en av ägarna eller brukarna förutom de traktorer som ägs gemensamt äger en eller flera andra traktorer.

Ägaren av eller den person (brukaren), som har varaktig bestämmanderätt över ett motordrivet fordon som skall registreras eller godkännas av det allmänna, skall för täckning av krav på ersättning teckna en försäkring i ett av staten godkänt ansvarsförsäkringsbolag och hålla försäkringen i kraft. Försäkringen skall täcka personskada på intill 150 000 Dkr för varje skadad eller omkommen person och sakskada på intill 120 000 Dkr för den vid ett och samma tillfälle orsakade skadan.

Vad gäller andra motordrivna fordon, däribland cyklar med hjälpmotor, är den som brukar fordonet eller låter det brukas på väg ansvarig för att en motsvarande försäkring har tecknats.

Motorfordon får endast föras av personer, som har förvärvat *förarbevis*. Under körningen skall föraren alltid ha förarbeviset med sig och på begäran uppvisa det för polisen. Förarbevis kan endast utfärdas för personer, som har fyllt 18 år. Justitieministern kan dock medge att personer, som inte uppfyller de allmänna lämplighetsbestämmelserna, tilldelas särskilda förarbevis. Justitieministern kan vidare fastställa mera vittgående krav på utfärdande av förarbevis för motorfordon, som används yrkesmässigt för befordran av personer. Vad angår förarbevis, som används för busstrafik eller lastbefordran samt körning med personer eller gods i internationell trafik, kan vidare fastställas särskilda föreskrifter efter visst samrådsförfarande.

Förarbeviset gäller till dess innehavaren fyllt 70 år. Förarbevis för motorfordon, som används yrkesmässigt för befordran av personer, gäller dock endast under 5 år från dagen för utfärdandet. Justitieministern fastställer bestämmelser om giltighetstiden för förarbevis, som utfärdas för personer som fyllt 70 år.

Traktor får endast föras av person som har förvärvat förarbevis för motorfordon eller särskilt förarbevis för traktor. Dock kan traktor, som tillhör lantbruks-, trädgårds- eller skogsbruksegendom och som endast används inom denna rörelse, användas för sådan körning utan att föraren har förvärvat förarbevis. Föraren skall dock ha fyllt 16 år. Bestämmelserna om förarbevis för motorfordon enligt ovan äger motsvarande tillämpning med avseende på förarbevis för traktor. Dock kan förarbevis för traktor utfärdas för personer, som fyllt 16 år.

Motorredskap (och cykel med hjälpmotor) får endast föras av personer, som fyllt 16 år. Förarbevis behövs inte.

Utredningen har betr rättsläget på ifrågavarande område haft kontakter med bl a danska justitiedepartementet. Härifrån har utredningen mottagit en särskilt för ändamålet sammanställd *PM om vissa frågor ang motorredskap och traktorer enligt dansk rätt*. Av PM framgår bl a följande.

Färdsselslovens fordonsindelning har de svenska bestämmelserna som förebild. Av definitionerna på *motorredskap* framgår, att fordon som är inrättade för transport av personer eller gods icke är motorredskap även om fordonets högsta hastighet understiger 30 km/tim. Departementet har således fastställt, att olika mindre fordon, som närmast avsetts för interna transporter, skall anses som motorfordon även om det i och för sig kunde synas rimligt att tillämpa reglerna för motorredskap på dessa småfordon. Det har här varit fråga om fordon med ganska ringa hastighet (7 à 9 km/tim) och med en ofta begränsad lastkapacitet. Sådana fordon framförs naturligtvis inte normalt på allmän väg, men definitionsfrågan har uppstått vid sådana tillfällen då arbetsplatsens belägenhet medfört att småfordonen skulle komma att framföras ett kortare stycke på allmän väg.

På samma sätt anses i princip de av järnvägsföretag och postverket brukade perrongtruckarna som motorfordon. Förhandlingar pågår sedan viss tid med järnvägen och postverket om särskilda regler för dessa fordon, vilka i avvaktan på sådana regler framförs kortare sträckor på

allmän väg och plats, t ex i färjehamnar.

Justitiedepartementet har däremot fastställt, att vissa sk baby-dumprar skall räknas som motorredskap. Det är här fråga om små, långsamtgående fordon med trattformat tipplastflak som huvudsakligen används för transport av jord o dyl på byggnadsplatser. Fordonen kan närmast karakteriseras som motordrivna skottkärror. I PM anmärks emellertid, att detta beslut inte avser alla de typer av fordon, som i dagligt tal benämns "dumprar", utan endast de mindre självgående dumperfordonen. Andra typer av dumprar har ansetts vara antingen traktorsläpvagnar eller lastbilar. Att dessa "baby-dumprar" i motsats till andra mindre transportfordon har ansetts vara motorredskap kan möjligen synas något diskutabelt. Grunden härför har emellertid varit, att dessa dumprar mera naturligt ingår i den aktuella arbetsprocessen på byggnadsplatser o dyl än övriga här nämnda fordon.

Kravet på att perrongtruckar och andra småfordon skall betraktas som motorfordon och därmed vara underkastade de för sådana fordon gällande strängare reglerna om registrering och utrustning kan ofta medföra att det inte blir möjligt att använda ifrågavarande fordon på allmän väg. Departementet överväger emellertid att genom lagändring göra det möjligt att fastställa särskilda regler för motorfordon, som används inom avgränsade områden såsom fabriker och hamnområden. En sådan ordning skulle också kunna ge rimliga möjligheter att använda ifrågavarande småfordon.

Av gällande definition framgår vidare att fordon, som är konstruerade för en högre hastighet än 30 km/tim, inte kan betraktas som motorredskap oaktat de är klart inrättade för arbetssyfte. Departementet har dock i enstaka fall, där det inte varit tekniskt möjligt att begränsa hastigheten, tillåtit sådana snabbare fordon att färdas på väg i enlighet med reglerna för motorredskap under förutsättning bl a att den faktiska hastigheten inte överstiger 30 km/tim. Hittills har det varit fråga om ett fåtal sådana fall, avseende några byggkranar och i ett fall en sk bull-dozer. Därest den tekniska utvecklingen medför att ett större antal motorredskap konstrueras för hastigheter över 30 km/tim måste emellertid denna praxis anses ytterst betänkelig. Grunden för de mindre stränga regler som gäller för motorredskap är ju att dessa fordons hastighet är förhållandevis låg. Departementet överväger huruvida praxis bör ändras härvidlag.

Gaffeltruckar räknas normalt till motorredskap. I ett fall, då gaffeltruck haft ett 7 m² stort flak, har den dock hänförts till motorfordon. Sk sidlastare, dvs fordon som i vissa hänseenden liknar gaffeltruck men som bär sin last längs med fordonets sida, har däremot ansetts vara motorfordon. Skillnaden beror på, att gaffeltruckar huvudsakligen används i en arbetsprocess (lossning och stapling av gods) medan sidlastaren huvudsakligen används för transportändamål.

En gaffeltruck får inte användas som dragfordon för släpvagn som befördrar gods. Då det emellertid ofta är praktiskt att låta gaffeltruck dra en släpvagn för godsbefordran, t ex inom hamnområden, har departementet funnit sig böra ta upp frågan om en regeländring till övervägande i samband med översynen av bestämmelserna om körning inom sk

avgränsade områden.

Ett motorredskap skall vidare vara konstruerat som arbetsredskap och icke avse transportändamål. Om fordonet verkligen är ett motorredskap enligt denna definition föreligger inget hinder att transportera gods på detsamma, bara detta kan ske utan att fordonets karaktär av arbetsredskap förändras. Hinder föreligger således inte mot att t ex transportera en cykel på en vägvält. Vissa arbetsredskap är vidare försedda med behållare av olika slag, som behövs för arbetsprocessen. Inte heller detta förhållande hindrar att fordonet anses som motorredskap. Om fordonet anses som motorredskap är det således – i överensstämmelse med vad sålunda anförts – tillåtet att transportera därför avsett material i behållarna. Mot bakgrund härav har departementet ansett t ex ett sprutaggregat med tillhörande vätskebehållare som motorredskap. Likaså har ett fordon, inrättat för sandblästring, ansetts som motorredskap oaktat detta var försett med en behållare som kunde transportera 8,5 ton sand. Avgörande i båda fallen var, att endast sådant material kunde transporteras som ingick i arbetsprocessen och att fordonets funktion som arbetsredskap måste anses som det väsentliga. Transporten av material var således endast s a s ett tillbehör till arbetsfunktionen.

I PM framhålls vidare, att motorfordon inte sällan byggs om på så sätt att lastflaket tas bort och att i stället något arbetsredskap monteras. Fordonet kan då anses som motorredskap om fordonets konstruktiva hastighet nedbringas till 30 km/tim. Det avgörande är – enligt vad tidigare sagts – om fordonet efter ombyggnaden kan anses huvudsakligen inrättat som ett arbetsredskap. I praxis krävs borttagande av ev lastflak. Tillstånd av denna typ är förhållandevis vanliga. – I fråga om lastbilschassier på vilka kranar monterats har man följt praxis att fordon med större kranar, som omöjliggör montering eller återmontering av lastflak, anses som motorredskap, medan däremot fordon med en mindre kran, monterad strax bakom förarhytten, inte anses som motorredskap även om lastflaket skulle vara bortmonterat. Anledningen härtill är att ett flak alltför lätt skulle kunna påmonteras igen.

Även traktor kan byggas om till motorredskap. Avgörande är härvidlag huruvida sådana redskap monteras på traktorn att denna framstår som ett arbetsredskap och därmed inte längre är lämplig för att dra annat fordon. En traktor kan således enligt praxis inte anses som motorredskap blott av det skälet att man monterat t ex en roterande sopborste framtill på fordonet. Detsamma gäller t ex traktorer med frontmonterade grävredskap o dyl om fordonet alltjämt tillika är inrättat för att dra annat fordon.

I fråga om *gränsdragningen mellan traktor och motorfordon* har man sett till huruvida fordonet är försett med lastflak och därmed kan anses inrättat för självständig transport av gods. Fordon försett med lastflak har således inte ansetts som traktor även om det tillika användes som dragfordon för t ex lantbruksmaskiner. Däremot har man tillåtit att vissa motorfordon av typen jeep, Landrover och Unimog, som i viss omfattning används i samma syfte som en traktor, får användas till att dra släpvagn enligt de för traktor gällande lättare bestämmelserna. På

detta sätt har tillskapats ett slags mellantyp mellan motorfordon och traktor, dock att ifrågavarande fordon alltså anses som motorfordon och – bortsett från tillkopplingen av släpvagn – därmed är underkastade de för motorfordon gällande bestämmelserna.

I PM påpekas vidare, att det kan synas ologiskt att inte kräva körkort för motorredskap när man i allmänhet kräver sådant bevis då det gäller traktor. Särskilt orimligt förefaller detta förhållande i de fall då motorredskapet utgörs av en ombyggd traktor. Om ombyggnaden är så ingripande att traktorn därefter skall anses vara ett motorredskap kan man således inte längre ställa krav på körkort – även om ombyggnaden i praktiken oftast nedsätter fordonets manövrerbarhet och ökar dess trafikfarlighet. – En följd av att man inte ställer krav på körkort för motorredskap är, att rätten att föra motorredskap inte kan fränkännas vederbörande då denne fört redskapet i spritpåverkat tillstånd eller i övrigt på ett grovt oförsvarligt sätt.

Frågan om körkortskrav för motorredskap har tagits upp av departementet p g a inträffade allvarliga olyckor med sådana fordon, men förslagen i ärendet mötte ett betydande motstånd. Frågan avses emellertid tas upp till förnyade överväganden i särskild ordning. – Mot förslaget om körkort för motorredskap hävdades enligt PM, att motorredskapen är av sinsemellan så olika typer att ett bilkörkort inte skulle säkerställa att vederbörande vore lämplig att köra ett motorredskap, samt att det skulle ställa sig svårt att formulera kraven på det praktiska körprovet avseende ett särskilt körkort för motorredskap. Vidare hävdades, att entreprenörerna hade många anställda med lång körvana och full kvalifikation betr motorredskap men utan att vara i besittning av körkort. Ett krav på körkort skulle skapa förvärvssvårigheter för dessa personer. Ett sådant krav skulle vidare kunna medföra, att den ordinarie redskapsföraren, som inte har körkort, under körning på allmän väg måste överlåta körningen på annan person, som väl har körkort men som i övrigt inte är särskilt övad eller kunnig i att köra ifrågavarande motorredskap.

I PM sägs slutligen, att även frågan huruvida gällande undantag från krav på körkort för traktor bör upphävas avses bli föremål för överväganden.

3.7 Finska bestämmelser

Enligt motorfordonsförordningen är *motorfordon* varje fordon eller anordning, som går med egen motor och är avsedd för färdsel på väg. *Motordriven anordning* är fordon eller anordning, som går med egen motor och användes på väg endast för arbete på vägen eller vid överflyttning från en arbetsplats till en annan och vars konstruktion avser en körhastighet av högst 10 km/tim. *Specialbilar* är för särskilda specialuppgifter avsedda, byggda och utrustade bilar, såsom brand-, ambulans, lik-, bogser-, service- och husbilar samt med dem jämförbara bilar, vilka inte hör till andra kategorier, samt på bilunderreden byggda

arbetsmaskiner. *Traktor* är ett motorfordon, som är byggt huvudsakligen för att driva arbetsredskap eller dra andra fordon. *Motorredskap* är redskap eller anordning, som rör sig med egen motor och vars konstruktion avser en högsta körhastighet som överstiger 10 km/tim, såframt det inte enligt ovan bör anses såsom specialbil.

Till *motordrivna anordningar* hänföres vägmaskiner och med järnhjul eller band försedda traktorer, skördetröskor, även om deras konstruktion avser en högsta körhastighet som överstiger 10 km/tim, samt arbetsmaskiner och anordningar, som går med motor och är avsedda att styras av gående.

Stadgandena om lastbilar gäller i tillämpliga delar även traktorer och motorredskap, dock med nedan nämnda undantag.

Traktor och motorredskap får godkännas för trafik oberoende av styrinrättningens placering, utan parkerings- och stoppljus, när utrymmet för föraren är öppet, utan körriktningvisare och utan vindruta med tillhörande anordningar samt utan stänkskydd.

Traktor och motorredskap får framföras av den, som innehar giltigt *bil- eller motorcykelkörkort* eller *traktorkörkort*. Traktorkörkort utfärdas för person, som fyllt 16 år, som enligt intyg av besiktningsman visat sig äga tillräcklig kännedom om trafikstadgandena och vägmärkena och som enligt hans uppfattning även eljest är lämplig som förare. På särskilda skäl må på landsbygden utfärdas traktorkörkort, som gäller inom ett begränsat område, åt person, som fyllt 15 år och som annars uppfyller fordringarna härför.

På *motordrivna anordningar* tillämpas stadgandena om motorredskap. De får användas utan fjärrljus; då särskilt skäl föreligger, med kompakta ringar, järnhjul eller band; samt utan besiktning och registrering, frånsatt vissa motordrivna anordningar, beträffande vilka av besiktningsman utfärdat intyg eller typskylt anger att anordningen inte bör anses såsom motorfordon.

Anordning, avsedd att framföras av gående, får dessutom framföras utan backanordning, ljudsignalanordning och bakljus samt utan körkort.

Motorfordons *högsta tillåtna körhastighet* är: för traktor och motorredskap med eller utan släpvagn 30 km/tim, samt för fordon och fordonskombination, som drivs med band av järn eller som har andra hjul än sådana med luftfyllda ringar, 20 km/tim.

3.8 Norska bestämmelser

Vägtrafiklagen gäller för all trafik med motordrivet fordon och för annan körning på väg eller område som upplåtits för allmän trafik med motordrivet fordon. Trafik eller körning omfattar också uppehåll på väg eller på område dit allmänheten har tillträde och där det är vanligt att motordrivet fordon framförs. Konungen kan bestämma att lagen helt eller delvis skall gälla för annat område samt föreskriva inskränkningar i trafikområden.

Med väg förstås i lagen också gata och plats, inbegripet upplagsplats,

parkeringsplats, hållplats, bro, färjekaj eller annan kaj som står i omedelbar förbindelse med väg.

Med fordon förstås anordning som är avsedd att framföras på marken utan skenor. Konungen kan bestämma att även annan anordning skall anses som fordon enligt lagen. Med motordrivet fordon förstås fordon som framdrivs med motor.

Bil är ett motordrivet fordon, som huvudsakligen är inrättat för transport av personer eller gods, som har 4 eller flera hjul – eller 3 hjul och en egenvikt av 400 kg eller mera – och som är konstruerat för en hastighet av 30 km/tim eller högre eller genom obetydlig konstruktiv ändring kan köras med sådan hastighet. Som bil räknas även motordrivet fordon som huvudsakligen är inrättat för att dra annat fordon och som är konstruerat för en hastighet av 30 km/tim eller högre.

Traktor är ett motordrivet fordon, som huvudsakligen är konstruerat för att dra annat fordon och dra, skjuta, bära eller driva olika arbetsredskap och som har hjul och/eller band.

Motorredskap är ett motordrivet fordon, som huvudsakligen är inrättat för att utföra bestämda arbeten, som har fast monterade redskap eller maskiner och som har hjul och/eller band. Som motorredskap räknas också motordrivet fordon, som huvudsakligen är inrättat för transport av personer eller gods eller för att dra annat fordon och som har hjul och är konstruerat för en hastighet lägre än 30 km/tim. Som motorredskap räknas slutligen också motordrivet fordon, som är avsett att föras av gående person. Som motorredskap räknas dessutom kombinationer av ett sådant motordrivet fordon och släpfordon eller släpreddskap.

Fordon skall vara byggt, inrättat, utrustat och underhållet så att det kan brukas utan att vålla onödig fara eller olägenhet och utan att skada väg.

Departementet meddelar närmare bestämmelser om konstruktion, utförande, vikt, mått och utrustning, däribland varningsanordningar, m m för de olika grupperna av fordon, och om den last och det antal personer som kan medföras på fordonet. Departementet kan vidare fastställa, att fordon skall vara försett med apparat för registrering av kör- och vilotider m m.

Departementet meddelar närmare bestämmelser om undersökning och godkännande (därunder typgodkännande) av fordon. Departementet kan därvid bestämma, att vissa delar eller viss utrustning till fordon eller till skydd för föraren, passagerare eller andra i trafiken skall godkännas (eller typgodkännas) innan det får användas och kan förbjuda handel med delar eller utrustning som inte är godkända.

Motordrivna fordon skall *registreras*. Departementet meddelar närmare bestämmelser om sådan offentlig registrering av motordrivna fordon, om registreringsmärken (nummerskyltar) och om vagnkort. Departementet kan bestämma att släpfordon till motordrivet fordon skall registreras som motordrivet fordon. Departementet kan undanta vissa grupper av motordrivna fordon från registreringsplikt m m.

Registreringsmyndigheten kan tillåta användande av motordrivet fordon för kortare tid eller för ett enstaka tillfälle utan att fordonet är

registrerat m m. I sådant fall skall fordonet vara i tillfredsställande skick och försett med särskilda kännemärken.

Den som skall föra motordrivna fordon skall ha giltigt *körkort* för ifrågakommande grupper därav. Under körning skall föraren alltid ha körkortet med sig. Körkort kan meddelas den som fyllt 18 år. Körkortet gäller 10 år från dagen för utfärdandet, men innehavaren meddelas efter ansökan nytt körkort om han uppfyller villkoren. Om innehavaren av körkort inte längre uppfyller de krav som är fastställda för syn, hälsa och rörelseförmåga är han skyldig att anmäla detta till polisen. I fråga om särskilda körkortsbestämmelser kan departementet fastställa högre eller lägre nedre åldersgräns för vissa körkortsklasser. Departementet kan meddela bestämmelser om att det inte skall krävas körkort för framförande av vissa grupper av motordrivna fordon eller för framförande av motordrivna fordon inom vissa områden under villkor att den som skall framföra det motordrivna fordonet har uppnått viss ålder och har erforderlig kompetens. Departementet kan vidare meddela bestämmelser om kortare giltighetstid för körkort för vissa körkortsklasser, för körkort för personer som har fyllt 60 år och för personer som på grund av hälsa, rörelseförmåga eller andra förhållanden bör ges körkort med kortare giltighetstid. Departementet kan fastställa en övre åldersgräns för vissa körkortsklasser.

Körkort för motordrivna fordon utfärdas i fyra klasser:

Klass 1 gäller för förande av bil som har en tillåten totalvikt mindre än 7 500 kg och högst 8 passagerarplatser. Körkort i klass 1 gäller också för förande av lätt motorcykel, traktor, motorredskap samt bandbil och bandmotorcykel.

Klass 2 gäller för förande av bil som har en tillåten totalvikt av minst 7 500 kg eller fler än 8 passagerarplatser. Körkort i klass 2 gäller också för förande av bil som har en tillåten totalvikt mindre än 7 500 kg och högst 8 passagerarplatser, lätt motorcykel, traktor, motorredskap samt bandbil och bandmotorcykel.

Klass 3 gäller för förande av motorcykel. Körkort i klass 3 gäller också för förande av bandmotorcykel.

Klass 4 gäller för förande av traktor. Körkort i klass 4 gäller också för förande av motorredskap med en tillåten totalvikt mindre än 7 500 kg som inte kan köra fortare än 30 km/tim samt bandmotorcykel.

För att få körkort i klass 4 skall vederbörande ha fyllt 16 år. Den som fyllt 16 år och som har erforderlig färdighet behöver dock *inte ha körkort* för att föra motordrivna fordon som har en tillåten totalvikt mindre än 3 000 kg och som är konstruerat för en hastighet av högst 10 km/tim och endast med väsentlig konstruktionsändring kan köras med högre hastighet eller traktor eller motorredskap som är avsett att föras av gående eller moped.

Vid körning med traktor eller motorredskap utanför väg, på privat väg och vid korsning av allmän väg gäller vissa undantag från kravet på körkort. De innebär bl a att traktor och motorredskap kan föras av person som fyllt 18 år och har erforderlig färdighet samt att traktor och motorredskap, som inte kan köras fortare än 30 km/tim och som har en

totalvikt mindre än 7 500 kg, kan köras av person som fyllt 16 år och har erforderlig färdighet.

Körkort gäller i allmänhet under 10 år räknat från dagen för utfärdandet. Vid förnyelse av körkort räknas den nya körkortsperioden från tidpunkten för förnyelsen.

3.9 Vissa utomnordiska bestämmelser

3.9.1 Västtyskland

Som grundregel gäller att var och en har rätt att trafikera allmänna vägar såvida inte särskilda tillstånd erfordras. Den som på allmänna vägar vill framföra motorfordon (maskinellt drivna markfordon, som inte är förbundna med skenor) med en genom konstruktionen bestämd högsta hastighet av mer än 6 km/tim skall ha tillstånd av förvaltningsmyndigheten (*körtillstånd*). Undantagna är enspåriga, ensitsiga cyklar med hjälpmotor, om deras konstruktion innebär en garanti att deras högsta hastighet på vågrät vägbana inte uppgår till mer än 25 km/tim och motorns varvtal därvid inte överstiger 4 800 varv/min samt trafiktillstånd utfärdats, rullstolar för sjuka med en konstruktiv högsta hastighet inte överstigande 10 km/tim samt enaxliga drag- eller arbetsmaskiner som förs av gående.

Körtillstånd indelas för varje form av framdrivande i följande klasser:

Klass 1: Motorcyklar (tvåhjuliga, även med sidvagn) med en slagvolym över 50 cm³.

Klass 2: Motorfordon, vars tillåtna totalvikt (inklusive en tillkopplad påhängsvagn) uppgår till mer än 7,5 ton, samt fordonståg med mer än 3 axlar utan avseende på det dragande fordonets klass.

Klass 3: Alla motorfordon som inte tillhör klasserna 1, 2, 4 eller 5.

Klass 4: Motorfordon med en slagvolym inte överstigande 50 cm³, rullstolar för sjuka och motorfordon med en konstruktiv högsta hastighet inte överstigande 20 km/tim, med undantag av de till klass 5 hörande fordonen.

Klass 5: Cyklar med hjälpmotor, små motorcyklar med en konstruktiv högsta hastighet inte överstigande 40 km/tim, ävenså rullstolar för sjuka med en slagvolym inte överstigande 50 cm³ eller en konstruktiv högsta hastighet inte överstigande 20 km/tim.

Följande minimiåldrar för motorfordonsförare gäller: motorfordon av klass 1 18 år, motorfordon av klass 2 21 år, motorfordon av klass 3 18 år, motorfordon av klass 4 eller 5 16 år, och andra motorfordon 15 år.

Motorfordon med en konstruktiv högsta hastighet överstigande 6 km/tim samt deras släpfordon (efter motorfordon kopplade fordon med undantag för driftsodugliga fordon som bogseras och för bogseringsaxlar) får endast tagas i bruk på allmänna vägar om de blivit tillåtna för trafik genom utfärdande av ett *trafiktillstånd* och genom tilldelning av officiellt kännemärke för motorfordon och släpfordon (registrering).

Undantagna från föreskrifterna om tillståndsförfarandet är självgående arbetsmaskiner (fordon vilka genom sin konstruktion och särskilda, med

fordonet fast förbundna anordningar, är bestämda för och ägnade åt att utföra arbete och inte för att befordra personer eller gods) som tillhör ett av kommunikationsdepartementet bestämt slag av dylika fordon, enaxliga dragmaskiner om de endast används för lantbruks- eller skogsbruksändamål samt enaxliga drag- eller arbetsmaskiner som förs av gående.

De tillståndspliktiga självgående arbetsmaskinerna, enaxliga dragmaskinerna och maskinellt drivna rullstolarna för sjuka måste vid trafik på allmänna vägar bära offentliga kännemärken, om deras konstruktiva högsta hastighet överstiger 20 km/tim.

3.9.2 Storbritannien

Bestämmelserna i Road Traffic Act beträffande indelning av motordrivna fordon, åldersgränser för förare samt hastighetsgränser för vissa fordons typer kan sammanfattas enligt följande. I sammanställningen har för vissa fordonsgrupper använts den engelska benämningen när motsvarande fordonsgrupp inte finns i svensk lagstiftning och det varit svårt att finna en adekvat svensk benämning.

Motorfordon är ett motordrivet fordon som är avsett eller anpassat för användning på väg. Gruppen omfattar således både *motorfordon*, *traktorer* och *motorredskap* enligt svenskt språkbruk.

"Motorcar": motordrivet fordon, som inte är motorcykel eller ett invalidfordon, som är inrättat för att självt bära last eller passagerare och vars vikt i olastat tillstånd –

- a) om det är avsett att uteslutande bära passagerare och deras tillhörigheter, är inrättat för högst sju passagerare bortsett från föraren, och är försett med godkänd typ av däck – inte överstiger tre ton;
- b) om det är konstruerat eller anpassat för att användas för befordran av gods eller last av något slag – inte överstiger 3 ton, eller 3½ ton om fordonet har en eller flera behållare för bränsle för framdrivandet vilket är helt gasformigt vid 60° F och vid ett tryck av 30 tum HG eller anordning och material för framställning av sådant bränsle;
- c) inte överstiger 2½ ton i andra fall än som avses i föregående stycken.

"Heavy motor car": motordrivet fordon, som inte är att hänföra till "motor car" och som är inrättat för att självt bära last eller passagerare och vars vikt i olastat tillstånd överstiger 2½ ton.

Motorcykel: motordrivet fordon, som inte är ett invalidfordon, med mindre än 4 hjul och vars vikt utan last inte överstiger 406 kg.

Invalidfordon: motordrivet fordon vars vikt utan last inte överstiger 254 kg och som är särskilt konstruerat och byggt för att användas av person som lider av någon fysisk defekt eller svaghet och används uteslutande av sådan person.

"Motor tractor": motordrivet fordon som inte är inrättat för att självt uppbära annan last än vatten, bränsle, behållare eller annan utrustning som används för framdrivningen, lösa verktyg och lös utrustning, och vars vikt utan last inte överstiger 7¼ ton.

"Light locomotive": motordrivet fordon som inte är inrättat för att

självt uppbära annan last än vad nyss sagts och vars vikt utan last överstiger $7\frac{1}{4}$ ton men inte $11\frac{1}{2}$ ton.

"*Heavy locomotive*": motordrivet fordon som inte är inrättat för att självt uppbära annan last än vad som nyss sagts och vars vikt utan last överstiger $11\frac{1}{2}$ ton.

Om ett motorfordon är försett med kran, elgenerator, svetsaggregat eller annan speciell anordning eller apparatur, som är stadigvarande eller huvudsakligen stadigvarande fast tillbehör, skall anordningen eller apparaturen inte anses vara last eller gods av något slag utan anses utgöra del av fordonet.

Ett motordrivet fordon, som utgör ett redskap för gräsklippning vilket förs av gående och som inte kan användas eller anpassas för annat ändamål samt annat motordrivet fordon som förs av gående, skall inte anses vara motorfordon.

En person får inte på väg föra motorfordon av någon klass eller något slag såvida han inte innehar *tillstånd* som berättigar honom att föra motorfordon av ifrågakarande klass eller slag. En person får inte heller anställa annan för att föra motorfordon av någon klass eller något slag såvida inte den anställde innehar *tillstånd* som berättigar honom att föra motorfordon av ifrågakarande klass eller slag. Fordonsklasser samt åldersgränser för förare framgår av följande uppställning.

Fordonsklasser

A "Heavy locomotive", "light locomotive", "motor tractor", "heavy motor car", dock med undantag av varje fordon tillhörande klass B, F, G, H, J, K eller L.

"Motorcar", dock med undantag av varje fordon tillhörande klass B, F, G, H, J, K eller L.

B Fordon med automatisk kraftöverföring som är: "heavy locomotive", "light locomotive", "motor tractor", "heavy motor car", dock med undantag av varje fordon tillhörande klass F, G, H, J, K eller L.

"Motorcar", dock med undantag av varje fordon tillhörande klass F, G, H, J, K eller L.

C Trehjulig motorcykel som inte väger mer än 406 kg utan last, dock med undantag av varje for-

Minimiålder

21 år.

17 år, men 21 om "motorcar" är ett ledat fordon och vikten av den dragande delen utan last överstiger 2 ton.

21 år.

17 år, men 21 om "motorcar" är ett ledat fordon och vikten av den dragande delen utan last överstiger 2 ton.

16 år.

don tillhörande klass E, J, K eller L.

D Tvåhjulig motorcykel (med eller utan sidvagn) dock med undantag av varje fordon tillhörande klass E, K eller L.

E Moped (motorcykel med motor vars cylindervolym inte överstiger 50 cc och som är försedd med pedaler för framdrivning).

F Jordbrukstraktor, dock med undantag av varje fordon tillhörande klass H.

G Vägvält.

H Fordon med band, vilket styrs medelst banden.

J Invalidfordon.

K Rörlig maskin eller fordon,

16 år. (Oavsett ålder får innehavare av ett provisoriskt körkort för klass K inte köra tvåhjulig motorcykel med motor vars cylindervolym överstiger 250 cc utan sidvagn förrän han godkänts vid föreskrivet prov.)

16 år.

17 år, men en 16-åring, som inte avlagt godkänt prov på jordbrukstraktor, får köra en med hjul försedd jordbrukstraktor på väg under och till eller från sådant prov om traktorn

a) har en största bredd av 2,44 m, och

b) är speciellt registrerad som jordbrukstraktor.

Efter godkänt prov får 16-årig förare köra traktor under villkoren ovan. Endast släpvagnar av vissa slag får föras av sådan förare.

21 år, men 17 om välten

a) framdrivs på annat sätt än med ånga, har en vikt utan last inte överstigande $11\frac{1}{2}$ ton, är utrustad med metallhjul eller valsar och inte är inrättad eller anpassad för att bära annan last än vatten, bränsle, behållare, annan egen utrustning samt anordning som är särskilt anbringad på fordonet för att öka fordonets totalvikt, eller

b) är "motor car" för visst ändamål.

21 år, men 17 om fordonet är antingen "motor car" för visst ändamål eller jordbrukstraktor.

16 år.

17 år, men 16 om fordonet har

som förs av gående.

L Elektriskt drivet fordon, dock med undantag av fordon tillhörande klass J eller K.

M "Trolley"-fordon (ex trådbuss eller liknande fordon).

N Fordon som är undantaget från skatt enligt fordonsskattelagen 1962.

färre än 4 hjul och inte har en vikt över 406 kg utan last.

16 år om det är motorcykel, 17 om det är "motor car", i annat fall 21.

Enligt föreskrift av vederbörande myndighet.

Samma minimiålder som för den grupp inom vilken fordon skulle falla om inte undantaget funnes.

Följande hastighetsgränser gäller för vissa slag av fordon:

	Km/tim
<i>"Motor tractors"</i> :	
(1) i allmänhet	32
(2) om fordonet drar två eller flera släpvagnar	8
(3) om fordonet inte är försett med mjuka ringar	8
<i>"Heavy locomotives"</i> och <i>"light locomotives"</i>	
(1) i allmänhet	21
(2) om fordonet drar mer än två släpvagnar	8
(3) om fordonet inte är försett med mjuka ringar	8
<i>"Motor cars"</i> och <i>"heavy motor cars"</i>	32
<i>"Motor tractors"</i>	
(1) i allmänhet	32
(2) om fordonet drar två eller flera släpvagnar	8

3.9.3 Förenta staterna

Utredningen har försökt få en allmän bild av de i USA gällande bestämmelserna. Det vill dock synas som om reglernas innehåll varierar starkt mellan olika delstater samtidigt som vissa delstater har en rätt ingående reglering medan andra har få bestämmelser avseende just i första hand motorredskap. Utredningen har dock kommit fram till att flertalet delstater inte fordrar något slag av körkort eller förarbevis ens för körande av jordbrukstraktorer o dyl på allmän väg. Detsamma synes gälla vid förande av motorredskap. Vidare är känt, att amerikanska traktorer och motorredskap får föras med – i många fall – avsevärt högre hastigheter än den i vårt land gällande. Utredningen har också kommit till den uppfattningen, att kraven på teknisk utrustning och säkerhetsutrust-

ning hos traktorer, motorredskap och av sådana fordon dragna släpfordon dels är mycket varierande i olika delstater, dels på många håll ligger på en anmärkningsvärt låg nivå.

Nytan av en sammanställning av i delstaterna gällande regler förefaller knappast komma att motsvara den arbetsinsats en sådan skulle kräva, varför utredningen funnit sig böra överge tanken på en sådan sammanställning.

3.9.4 *Rekommendationer, utfärdade av ECE*

FN:s ekonomiska kommission för Europa har genom sin *underkommitté för vägtransporter* utfärdat vissa rekommendationer till regeringarna angående bestämmelser för jordbrukstraktorer och till sådana fordon kopplade redskap m m, som framförs på väg. Regeringarna rekommenderas att i vad avser framförandet på väg av jordbruksmaskiner, som avses i rekommendationen, inte utfärda bestämmelser som är strängare än de föreslagna. Å andra sidan bör de förordade bestämmelserna uppfyllas.

Rekommendationen omfattar endast jordbrukstraktorer och motordrivna jordbruksredskap, vars konstruktiva högsta hastighet inte överstiger 25 km/tim. Vidare avses endast traktorer med luftgummiringar. Den behandlar vikter och dimensioner, last på traktorer, bromsar, belysning och signalanordningar m m. Av intresse i förevarande sammanhang är närmast följande krav:

- 1) traktor skall ha såväl färdbröms som parkeringsbröms;
- 2) den skall ha halvljuslykter (helljuslykter ej obligatoriska), två främre positionslykter ("parkeringslykter"), två baklykter och två reflexanordningar baktill;
- 3) den skall ha körriktningvisare, som avger blinkande sken;
- 4) ljudsignalanordning av den typ som används på motorfordon skall finnas;
- 5) den skall vara försedd med ljuddämpare och gränsvärdet för buller skall överensstämma med det högsta värde som är fastställt för motorfordon.

Motsvarande bestämmelser gäller för andra motordrivna jordbruksredskap.

Inom ECE:s *expertgrupp för motorfordons konstruktion* pågår för närvarande arbete med förslag till reglementen rörande bromsar och belysningsanordningar på jordbrukstraktorer.

3.10 Sammanfattning av de utländska vägtrafikbestämmelserna

De bestämmelser som återgivits i det föregående kan i sina huvudpunkter sammanfattas i tabellform på följande sätt.

	Tillåten hastighet km/tim	Körkortsplikt	Min. förarålder, år	Registreringsplikt
<i>Traktorer</i>				
Danmark	30 ¹	ja	16	ja
Finland	30	ja	16	nej
Norge	30	ja	18	ja
Västtyskland	ej fastställd	ja	16–18	ja ²
Storbritannien	8–32	ja	16–17	ja
<i>Motorredskap</i>				
Danmark	30 ¹	nej	16	nej
Finland	30	ja	16	nej
Norge	varierar	ja	18	ja
Västtyskland	ej fastställd	ja	16–21	ja ²
Storbritannien	8–32	ja	17–21	—

Anm: ¹ Konstruktiv hastighet ² För fordon med högre hastighet än 6 km/tim.

3.11 Utländsk lagstiftning om trafikskadeansvar

Reglerna om skadeståndsansvar vid trafik med motorfordon följer olika principer i de västeuropeiska länderna. I många av dessa anses motorfordonstrafik som sådan riskfylld verksamhet, för vilken särskilt stränga skadeståndsregler gäller. Så är t ex fallet i *Österrike*, där fordonsägare bär ett specialreglerat ansvar som gäller oberoende av vårdslöshet. Motsvarande gäller i *Västtyskland*, där också föraren bär ett strängare ansvar, byggande på omkastad bevisbörd (samma regel som i Sverige gäller beträffande såväl ägarens som förarens ansvar). Riskansvar föreligger även i *Schweiz*. I *Finland* och *Norge* gäller också ett objektivt ansvar vid motorfordonstrafik. Skadestånd utgår oberoende av om skadan har vållats genom oaktsamhet eller inte.

I *Belgien* och *Frankrike* gäller enligt allmänna skadeståndsregler att man bär ansvar för skador orsakade av egen oaktsamhet men också av föremål som man har hand om. På dessa grunder åläggs motorfordonsförare och -ägare skadeståndsansvar. Också i *England* följer ansvaret i huvudsak allmänna bestämmelser, men dessa kompletteras av särskilda trafikregler och regler om fordons beskaffenhet, som sätter den skadelidande i en fördelaktigare position än eljest. I *Danmark* följer ansvaret samma grunder som gäller skadestånd i allmänhet, även om bestämmelserna återfinns i vägtrafiklagstiftningen.

I de flesta länder täcks det möjliga skadeståndsansvaret helt eller delvis av obligatorisk försäkring. Så är fallet i *Belgien*, *Danmark*, *England*, *Finland*, *Frankrike*, *Holland*, *Irland*, *Island*, *Luxemburg*, *Malta*, *Norge*,

Schweiz, Spanien, Västtyskland och Österrike. Oftast gäller begränsningar i försäkringens ansvar, vanligen på så sätt att försäkringen täcker skador upp till visst belopp.

Ibland görs undantag från den obligatoriska försäkringen beträffande fordon som anses innebära mycket begränsade skaderisker (t ex fordon som förs av gående, fordon med mycket låg hastighet). Enligt den *norska* lagstiftningen kan undantag göras i administrativ ordning beträffande fordon som med hänsyn till konstruktion eller utnyttjande erbjuder mycket små risker för trafikskador. Undantag för fordon med mycket låg hastighet görs i *Västtyskland*. I *Finland* anser man inte ett fordon trafikförsäkringspliktigt om det används utanför allmän väg för jordbruksändamål eller för annat ändamål än transport av personer eller egendom. I följande länder omfattas principiellt alla motordrivna fordon av obligatorisk försäkringsplikt, nämligen *Danmark, England, Frankrike, Irland, Luxemburg, Schweiz, Spanien och Österrike*.

4 Synpunkter på erforderliga ändringar

För att få en utgångspunkt för bedömningen av de ändringar, som erfordras beträffande motorredskap och de bestämmelser som reglerar deras användning, har utredningen vid ett antal tillfällen varit i kontakt med tillverkare, importörer och brukare av motorredskap samt med arbetstagsarsidan och med försäkringsväsendet m fl. Sålunda har sammanträden hållits med företrädare för Sveriges Grossistförbund, med EMSA och med representanter för byggnadsentreprenörer och schaktentreprenörer samt med myndigheter och organisationer representerande lantbruk och skogsbruk, ävensom med Landsorganisationen och Svenska försäkringsbolags riksförbund m fl. Därjämte har bl a överstyrelsen för ekonomiskt försvar kontaktats.

I samband med kallelserna till vissa av sammanträdena med tillverkare, importörer och brukare sände utredningen ut en PM såsom underlag för diskussionerna. I PM framhölls bl a följande.

I lagstiftningen intar motorredskap en undantagsställning i förhållande till andra motordrivna fordon. De lättnader i olika avseenden som gäller motorredskap har lett till att dessa redskap i allt större omfattning kommit att användas för andra ändamål än dem, för vilka de inrättats.

Utvecklingen innebär bl a allvarliga trafiksäkerhetsrisker, vilket aktualiserar sådana frågor som en revision av kraven på fordonens beskaffenhet, en omprövning av körkorts-, försäkrings- och skattepliktsbestämmelserna m m. Detta i sin tur innebär att frågor om kontroll över redskapen genom någon form av registrering och besiktning måste prövas. Vad som i första hand borde diskuteras var enligt utredningens mening följande åtta punkter.

A. Är den nuvarande klassificeringen av motordrivna fordon lämplig med hänsyn till den utveckling som skett i fråga om traktorernas och motorredskapens användningssätt? Gränserna mellan dessa båda fordonslag har successivt blivit allt suddigare, varför det borde övervägas om det finns anledning att bibehålla gällande uppdelning eller att sammanföra dem till en klass benämnd motorredskap. Denna klass kunde i så fall uppdelas i grupper beroende på redskapens huvudsakliga funktion och egenskaper m m. En avgörande roll vid en gruppindelning spelar omfattningen av redskapens utnyttjande tillsammans med övrig trafik. Här kommer frågor om hastighet, dimensioner och vikt, förarkompetens, registrering m m in i bilden.

B. Av betydelse för grupperingen av motorredskap och för erforderliga föreskrifter för dessa samt för deras framförande i trafik m m är att söka utröna hur utvecklingen kommer att gestalta sig. Kommer vissa

redskap att utvecklas i olika avseenden och andra att slås ut? Utan tvekan har vi att se fram emot en fortsatt snabb utveckling mot specialredskap och effektivisering av vissa typer. Härvid kan en höjning av nu gällande hastighetsgränser för vissa redskap framstå som angelägen. En ökning av hastigheten måste givetvis följas av en ökning av säkerheten hos fordonen (bromsar, styrinrättning, stabilitet m m) och ökade krav på förare. Kraven på trafiksäkerhet måste skärpas samtidigt som största möjliga frihet lämnas för tillverkarna att utveckla sina produkter.

C. Frågor som måste lösas är även antalet redskapsgrupper som skulle erfordras och var gränserna mellan dem skall dras. Här spelar utvecklingstendenserna en viss roll, men avgörande faktorer torde vara tekniska egenskaper såsom hastighet, bredd, längd och vikt. En annan faktor i sammanhanget är redskapets funktion. Motorfordon (bilar) är avsedda som lastbärare medan motorredskap framför allt är avsedda för annat arbete än transportarbete. Utvecklingen hittills har visat, att vissa såsom motorredskap klassade fordon i allt större omfattning används som lastbärare. Om traktorklassen skulle slopas synes vissa traktortyper böra föras till motorfordonsklassen.

D. Vid en indelning i redskapsgrupper bör grundläggande tekniska bestämmelser för varje grupp utfärdas i författningsform beträffande tillåten hastighet, broms- och styrsystem samt vissa väsentliga utrustningsdetaljer i övrigt. Liksom nu är fallet beträffande motorfordon och traktorer m m bör trafiksäkerhetsverket svara för och utfärda de tekniska bestämmelser, som därutöver kan anses erforderliga för motorredskapen. I samband därmed förefaller det ändamålsenligt att samma myndighet avgör till vilken grupp nya eller ändrade redskap skall hänföras.

E. Det kan bli nödvändigt med hänsyn till annan trafik att för vissa motorredskap eller grupper därav föreskriva vittgående restriktioner för deras framförande på vägar och gator. Det kan kanske till och med bli fråga om förbud att för egen maskin uppträda på trafikleder.

F. En skärpning av vad som gäller i fråga om förarkompetens för motorredskap torde vara ofrånkomlig.

G. Endast vissa typer av motorredskap är idag underkastade sk trafikan svar enligt bilansvarighetslagen och skyldighet att täcka detta ansvar med försäkring enligt trafikförsäkringslagen. Utredningen har att överväga utsträckt trafikan svar beträffande motorredskap. Huruvida samtliga eller endast vissa redskap skall underkastas skärpt ansvar måste avgöras med hänsyn till graden av farlighet, till användningsområde m m. Dessa frågor måste hållas aktuella när man prövar indelningen av redskapen i grupper.

H. Registrering av åtminstone vissa typer av motorredskap torde bli nödvändigt. Någon svårighet att inpassa denna registrering i det nya bilregistersystemet bör inte föreligga. Motorredskapen bör dessutom vara underkastade fortlöpande kvalitetskontroll och besiktning genom myndighets försorg.

Avsikten med sammanträdena med representanter för berörda LO-förbund var att ge tillfälle att lämna utredningen en orientering om aktuella problem samt därav föranledda önskemål och värderingar rörande vederbörande förbunds vitala intressen i sammanhanget.

Utredningen fann på ett tidigt stadium av arbetet, att representanter för försäkringsväsendet borde kontaktas. Vid de sammanträden som sålunda hölls framfördes från utredningens sida önskemål om synpunkter på utredningsarbetet i vad avser skadestånds- och försäkringsfrågor.

Av vad som framkom vid sammanträdena har följande bedömts vara särskilt värdefullt för utredningsarbetet.

4.1 Från tillverkare och importörer

Förslaget om i princip endast två klasser motordrivna fordon – motorfordon och motorredskap – accepterades.

I fråga om motorredskapens utveckling framhölls, att en större rörlighet hos redskapen kunde förväntas inom en snar framtid. Redskapen förutsågs även komma att motsvara högre krav på säkerhet, vilket ansågs böra kunna medföra, att ökad hastighet för många redskapsgrupper kunde medges. Den strikta hastighetsgränsen 30 km/tim för motorredskap ansågs vara den omständighet som främst hindrat utvecklingen mot en ökad effektivitet. Dessutom underströks flera exempel på klart försämrade egenskaper hos en del motorredskap på grund av att de tvingas uppfylla kravet på en hastighetsgräns vid 30 km/tim.

Vidare framhölls, att utvecklingen går mot en standardisering. Det är viktigt att samma komponenter kan användas för olika motorredskaps typer. Grundkonstruktionerna kommer att bli desamma i dumprar, processmaskiner etc. Det är därför viktigt med större frihet beträffande de tillåtna hastigheterna. Det påpekades dock, att hastigheter över 30 km/tim torde beröra relativt få redskaps typer.

Beträffande fordonsbredden för motorredskap framfördes önskemål om en ökning med 20 cm av maximibredden. Härigenom skulle stabiliteten hos vissa redskaps typer förbättras avsevärt. Det ansågs även angeläget med ett snabbt och smidigt dispensförfarande i fråga om framförande av breda fordon på väg.

Restriktioner av olika slag såsom inskränkning i rätten att framföra redskap på väg eller alltför snäva hastighetsgränser för vissa redskap (mobilkranar, väghyvlar) skulle, ansågs det, troligtvis förorsaka protester och leda till ökning av produktpriserna. Denna uppfattning delades även av brukarna. Det vore bra om tillverkaren finge bestämma en med hänsyn till säkerheten (stabiliteten) lämplig konstruktiv hastighet. Den konstruktiva hastigheten bör alltså inte på förhand låsas fast, men om man trots allt finner detta oundvikligt, bör gränserna mjukas upp till exempelvis 30 ± 2 km/tim eller något liknande. — Krav restes även på den konstruktiva hastighetens totala avskaffande.

Föreskrifter rörande kompetenskrav för förare av motorredskap bör utfärdas. Detta gäller i fråga om såväl redskapens framförande på väg, i terräng och inom byggnad som deras drift under stationärt arbete.

Slutligen framhölls angelägenheten av att hänsyn tas till internationella bestämmelser om fordonsbredder m m samt att tillräckligt långa anpassningstider tillämpas för ikraftträdande av de nya bestämmelser som kan komma att utfärdas.

4.2 Från brukare och ägare

I fråga om klassificeringen av motordrivna fordon ansågs en uppdelning i två i stället för tre klasser avgjort förmånlig om blott antalet undergrupper blev tillräckligt stort. Dock framfördes den åsikten, att en enda klass

vore det bästa för att komma ifrån gränsdragningssvårigheterna, men därvid skulle ändå motorredskapen behöva uppdelas i ett relativt stort antal undergrupper.

Vidare ansågs traktordumprar böra hänföras till lastbilsgruppen, medan t ex gummihjullastare, oaktat de till viss del är att betrakta som lastbärare, fortsättningsvis skulle klassas som motorredskap, men inte medges att föras på väg eftersom de – liksom flera typer av truckar – är osäkra då de bär last.

Representanter för lant- och skogsbruk ansåg inte lastbäraregenskaper vara avgörande för om ett fordon skall betraktas som lastbil eller ej. Detta ansåg man endast borde gälla för färd på väg. En klyvning av nuvarande traktorklass skulle medföra svårigheter eftersom det fanns traktorer som kunde fungera både som lastbärare och som arbetsredskap. Därför borde lämpligen inrättas en särskild grupp för lant- och skogsbruksmaskiner. I stort sett kunde ett skisserat klassnings- och grupperingsschema accepteras, om jordbrukstraktorerna överfördes till motorredskapsklassen med bibehållande av 30 km/tim som hastighetsgräns. Traktordumprar ansågs kunna överföras till motorfordonsklassen under förutsättning att man tar hänsyn till deras användning när fordonsskatten bestäms.

Även brukarna ansåg en höjning av hastighetsgränsen för vissa motorredskap vara angelägen. För de vanliga entreprenadmaskinerna torde dock hastigheten inte behöva ligga högre än 30 km/tim. Väghyvlar och plogar bör dock få framföras med högre hastighet. För hjullastare och dumprar ansågs en hastighetsgräns av 30 km/tim fullt tillräcklig. Däremot borde vissa mobilkranar kunna tillåtas för hastigheter upp till 70 km/tim, varvid respektive redskaps tekniska egenskaper, sedda från främst trafik-säkerhetssynpunkt, skulle vara avgörande vid bestämning av tillåten hastighet.

Från skogsbrukets sida framhölls, att säkerheten i skogen är lika viktig som på vägen, varför skogsbruksredskapen ansågs behöva indelas i grupper med olika tillåtna hastigheter.

Alltför långsamtgående redskap ansågs ej böra få framföras på väg för egen maskin. Frågan om det ur ekonomisk synpunkt kunde accepteras att redskap, som huvudsakligen arbetar utanför väg, tvingades till trailertransport på väg besvarades av brukarna på följande sätt.

Svårigheter för sådana transporter förelåg av den anledningen, att gällande bestämmelser om axel- och boggietryck skulle lägga hinder i vägen för ett flertal redskapsflyttningar. Det framhölls emellett, att bandfordon regelmässigt transporteras på trailers. Vidare ansågs att ett förbud mot viss redskapstrafik under vissa tider av dygnet inte skulle medföra några oöverstigliga svårigheter. Det blev snarare en anpassnings- och kostnadsfråga, som torde kunna lösas. Vissa lantbruksredskap – skördetröskor och potatisupptagare nämndes – som uteslutande arbetar utanför väg behöver kunna framföras kortare sträckor på väg. Dessa redskap är mycket dyra och måste därför kunna arbeta effektivt under sin korta utnyttjandetid. Det går därför inte att genom dispenser tillåta dem uppträda på väg vid på förhand bestämda tider.

Beträffande förar- och maskinistkompetens var uppfattningen, att grävmaskinistutbildningen f n är god. När det gäller mobilkranarnas drift och skötsel finns två mycket goda utbildningsanstalter. Utbildningen för drift av andra redskap är däremot bristfällig. Viss utbildning meddelas dock genom maskinleverantörens försorg. I fråga om någon form av förarbevis för redskapsförare framhölls, att flertalet har någon typ av körkort för motorfordon.

Beträffande registrering och besiktning av motorredskapen ansågs, att registreringsplikt kunde införas för den övervägande delen av redskapen, i synnerhet om högre hastigheter än den nu tillåtna skall kunna medges. På redskapet bör finnas en skylt som upplyser om tillåten hastighet. För vissa redskapsgrupper bör gälla besiktningens bestämmelser, men man bör inte vara tvingad att anlita besiktningstationer för att få kontrollbesiktningen utförd. Av ekonomiska skäl bör i vart fall beträffande de större redskapen besiktningförrättningar kunna ombesörjas på redskapets arbets- eller uppställningsplats. En del lant- och skogsbruksmaskiner ansågs inte behöva underkastas registrering och besiktning. Beträffande skogsbruksmaskinerna gäller f n, att arbetarskyddsstyrelsen företar periodiska besiktningar. Dessa avser dock inte trafiksäkerhetsegenskaper, varför komplettering med avseende härpå ansågs lämplig. I fråga om lantbruksredskapen ansågs att typbesiktningar kunde verka hindrande, men att vissa fördelar kunde vinnas med besiktning av bromsar och styrinrättning, främst beträffande traktorer. Man ansåg sig kunna acceptera enkla föreskrifter gällande bromssträckor, belysning m m.

4.3 Från vissa organisationer m fl i övrigt

För *överstyrelsen för ekonomiskt försvar* framstår som angeläget att registrering av motorredskapen kommer till stånd. Vidare är det, anser överstyrelsen, önskvärt att någon form av besiktning av motorredskapen sker bl a av den anledningen att man därigenom kan få en uppfattning om deras tekniska tillstånd.

Landsorganisationens synpunkter kan i korthet sammanfattas sålunda. Transportarbetareförbundet anser, att trafik- och förarsäkerhetsfrågorna samt av dem avhängiga försäkringsproblem är mycket betydelsefulla och i behov av snar lösning. Det ansågs vidare att läget var otillfredsställande, bl a beträffande fordonsbesiktningen såväl i vad avser typ- som periodisk besiktning. Försäkrings- och registreringsfrågorna ansågs dessutom böra lösas utan onödig tidsutdräkt.

Från vägarbetareförbundet framhölls vikten av vidgade möjligheter till bättre förarutbildning.

Representanter för av utredningsarbetet närmast berörda förbund framhöll, att skadestandsfrågorna och därmed även försäkringsfrågorna tillhörde de mycket angelägna. Såsom underlag för bedömning av bl a skadestands- och försäkringsproblemen ansågs en undersökning av inträffade olyckor erforderlig. Frågan om lämpligt sätt att inhämta uppgifter

om inträffade olyckor där motorredskap varit inblandade diskuterades ingående.

I syfte att i första hand diskutera skadestandsfrågorna hölls ytterligare ett sammanträde med de berörda LO-förbunden. Vid sammanträdet förelåg en av utredningen upprättad PM om motorredskapen och skadestandsfrågorna.

I denna PM framhölls bl a att utredningens preliminära ståndpunkt är att motorredskapen som huvudprincip skall underkastas bilansvar. I fråga om sättet för skadornas uppkomst framhölls, att en gräns måste dras mellan skador i följd av trafik med redskapet och andra skador som detta åstadkommer. Utredningen avser att understryka att tolkningen av begreppet "skada i följd av trafik" med motorredskap bör göras så vidsträckt som möjligt.

Beträffande skyddade skadelidande framhölls från utredningen att hela bilansvarighetssystemet måste göras om för att även motorredskapsföraren skall komma i åtnjutande av skyddet. En reform i sådan riktning kommer att rekommenderas av utredningen, varvid utredningen har stöd i utkastet till bilansvarighetskonvention.

Vidare redogjordes muntligen för utredningens syn på andra problem, bl a den betydelsefulla frågan om klassning och gruppering av motordrivna fordon.

I diskussionen framhölls från transportarbetareförbundets sida, att säkerhetsbestämmelser för gaffeltruckar, speciellt avseende trafik på väg, måste skärpas avsevärt.

Vid bedömning av skadestandsfrågor ansågs, att redskapets funktion skall vara vägledande och inte huruvida redskapet arbetar i rörelse (trafik) eller stillastående. Även om en gruppering av redskapen sker borde deras funktion vara med i bilden.

Från utredningen meddelades, att svårigheter vid gruppindelning uppkommer när det gäller att finna andra indelningsgrunder än hastighetsgränser.

Det framhölls, att LO kommer att ställa krav på tillfredsställande utbildning av förare genom bl a en utbyggnad av yrkesutbildningen. Det ansågs dessutom att körkort borde krävas för motorredskapsförare. – I samband med diskussioner om hastighetsgränser för motorredskap påpekades vikten av att fordonsstabiliteten blev betryggande.

Försäkringsväsendets representanter (Svenska försäkringsbolags riksförbund m fl) framhöll, att klassificering och gruppering av motordrivna fordon är av avgörande betydelse för försäkringsbolagens premieindelning och tariffsättning. En del redskapstyper ansågs ha hamnat i fordonskategorier där de rätteligen inte borde höra hemma. Med nuvarande regler hade traktorklassen blivit alltför vittomfattande ur risk- och premiesättningsynpunkter. Man ville i tid hejda den tilltagande förvirringen inom "typ- och modellområdet" för de i sammanhanget aktuella redskapen. I fråga om tex traktorer har man för närvarande en premieindelning efter användningsområde, vilket bedömdes vara skev och ibland missvisande i brist på kontrollmöjligheter.

Vidare framfördes att sammankopplingen mellan registrering och

beskattning inte är lämplig. Redskapsägarna ansågs inte ha något emot att registrera och trafikförsäkra sina redskap, men däremot motsatte de sig beskattning av dem. I fråga om trafikförsäkring framhölls, att alla motordrivna fordon som framförs på väg borde vara försäkrade. Det är, menade man, i praktiken likgiltigt för den skadade av vilket fordonsslag han blivit påkörd och det borde därför vara enahanda regler även beträffande försäkringsskyddet och bevisbördan för den skadade. "Områdesfordon" ansågs bära vara trafikförsäkrade. Den omständigheten att fordon i praktiken ändrar karaktär genom allt högre konstruktiva hastigheter och allt större lastförmåga medför, att försäkringssidan får växande problem med tariffer och klassificeringar. I kontrollfrågan anfördes, att det beträffande motorredskap finns vissa frågeställningar på vilka det idag ej givits svar i författningar eller praxis, t ex bestämmelser som klart visar för vilka redskap och på vilket sätt en eventuell försäkringsplikt är gällande. Det framhölls vidare, att försäkringsplikt för olika motorredskap inte skulle komma att medföra några försäkrings-tekniska problem.

Det ansågs, att man hittills fäst sig alltför ensidigt vid fordonens hastighet då det gällt bestämmelser av olika slag. En lika viktig fråga är sikten från förarplatsen, som ofta är mycket dålig. En differentiering av såväl maskinerna som kraven på deras förare ansågs påkallad.

Ytterligare synpunkter har i stor omfattning framförts till utredningen i anledning av den PM med utredningens principiella förslag, som under hösten 1972 tillställdes ett stort antal samrådsorgan med hemställen om utlåtande. Sedan samrådstitiden gått ut i april 1973 gjorde utredningen en omfattande remissammanställning, vilken sedermera delvis fått utgöra bakgrund till de slutliga ställningstagandena inom utredningens arbete. Då det sammanställda materialet är av avsevärd omfattning har utredningen dock av utrymmesskäl inte funnit sig böra redovisa detsamma i sitt betänkande.

III Utredningens överväganden och förslag

5 Klassificering av motorredskapen

5.1 Inledande synpunkter

Utredningen har i avsnitt 2 lämnat en – av nödvändighet kortfattad – översikt över de vanligare motorredskapstyperna och deras huvudsakliga användningsområden. Redan av denna redovisning framgår att fordonsklassen motorredskap uppvisar en rik flora av olika fordonstyper från de minsta, som i allmänhet är avsedda att föras av gående, till mycket stora, tunga och starka redskap för de mest krävande arbetena. Variationerna inom klassen, liksom variationerna även inom de olika typgrupperna, är sålunda avsevärda när det gäller fordonens dimensioner, vikter och hastigheter.

I anledning av dessa grundläggande förhållanden måste de tekniska kraven på fordonens konstruktion och egenskaper, liksom kraven på förarnas kompetens, anpassas efter de olika fordonslagen. Detsamma gäller t ex skadestånds- och försäkringsfrågorna samt spörsmålen om en korrekt beskattning. Utredningen har härvidlag ansett en huvudfråga vara huruvida möjlighet finns att dela in motorredskapen i grupper, som är avgränsade på sådant sätt att redskapen inom en grupp har så likartade egenskaper från t ex teknisk synpunkt att kraven i angivna avseenden kan göras enhetliga för gruppen i fråga.

Sålunda har t ex övervägts att helt undanta sådana motorredskap, som uteslutande används utanför väg, från föreslagna bestämmelser angående besiktning, registrering och förarkompetens m m. Utredningen har emellertid funnit en sådan ordning mindre lämplig. Från säkerhetssynpunkt, liksom med hänsyn till svårigheten att i det enskilda fallet med säkerhet avgöra att fordonet aldrig används eller i verkligheten kommer att användas på väg, synes kraven i princip böra vara likartade oavsett var fordonet används. Eftersom vissa motorfordon har hänförs till TTK bör dock, för att önskvärd parallellitet skall uppnås, motorredskap som används uteslutande i terräng bilda en särskild kategori inom TTK. I övrigt har utredningen ansett det praktiskt omöjligt att göra en bedömning efter resp fordons avsedda användning, t ex på sådant sätt att de motorredskap skulle undantas vilka är avsedda att användas utanför väg. Ett dylikt tillvägagångssätt skulle nämligen i många fall medföra osäkerhet om viss fordonstyp skall anses falla inom eller utanför ifrågavarande bestämmelsers tillämpningsområde.

När det gäller klassificeringen av tre speciella typer av fordonskombinationer eller fordon inom utredningens arbetsområde vill utredningen återkomma senare i avsnitt 5.3. Det gäller dels sk traktordumprar, dels nedväxlade och ombyggda lastbilar jämte påhängsvagn och dels sk epa-traktorer, för vilka en redovisning lämnats i avsnitt 2.

I 1 § andra stycket FK stadgas att kungörelsens bestämmelser om fordons beskaffenhet och utrustning samt om kontroll av fordon inte skall äga tillämpning bl a på sådana motordrivna fordon som är avsedda att föras av gående person, eller på släpfordon som kopplas till dessa fordon. Inte heller skall angivna bestämmelser äga tillämpning på motordrivet fordon eller släpfordon, som används uteslutande inom inhägnat järnvägs- eller fabriksområde eller inhägnat tävlingsområde eller annat dylikt inhägnat område ("områdesfordon"). I huvudsak överensstämmande undantag finns i 12 § KKK beträffande bestämmelserna i 7-11 §§ om körkort samt i 9 § första stycket 1 BRK beträffande kravet på registrering. Det kan anmärkas att också TFL har ett undantag som avser områdesfordon (2 § fjärde stycket).

Utredningen har inte funnit anledning att för *fordon som avses att föras av gående* föreslå andra bestämmelser än de som nu gäller, dock med det undantag angående kontroll av redskapets beskaffenhet som utvecklas och förordas i senare sammanhang.

Däremot vill utredningen föreslå att de undantag som avser *områdesfordon* i huvudsak slopas. Från de synpunkter som utredningen har att beakta finns ingen anledning att särbehandla denna kategori av fordon. Lika höga krav på t ex fordonskontroll och förarkompetens bör enligt utredningens mening gälla vare sig ett fordon används inom eller utanför ett område. Det sagda har avseende på alla motordrivna fordon, således inte bara på motorredskap. Det synes dock fortfarande finnas skäl att behålla undantag för fordon som används uteslutande inom inhägnat tävlingsområde. Vidare kan redan nu förutskickas att utredningen i avsnitt 9 föreslår ett undantag från bestämmelserna om förarkompetens som berör fordon som används inom fabriksbyggnad, lagerbyggnad eller annan därmed jämförlig byggnad.

5.2 Grunder för fordonsindelningen

Den lämpligaste grunden för klassificering av motordrivna fordon är enligt utredningens mening fordonets användning. Det är den primära grund som används i dagens trafikförfattningar. Där har emellertid också den sk konstruktiva hastigheten tillerkänts stor betydelse som skiljelinje mellan olika fordonskategorier. Är den konstruktiva hastigheten högre än 30 km/tim hos ett fordon hänförs detta till kategorien motorfordon alldeles oavsett dess huvudsakliga ändamål.

Dessa principer för fordonsklassificeringen har visat sig medföra avsevärda nackdelar och problem i den praktiska tillämpningen. Inte minst har fastläsningen vid hastigheten 30 km/tim skapat olägenheter när det gällt utvecklingen av fordonsparken. Utredningen har därför funnit

det angeläget att från grunden ompröva gällande klassificeringssystem.

En avgörande fråga har då varit om en indelning med hänsyn till fordonens hastighet fortfarande är befogad och lämplig. Utredningen har diskuterat ett system i vilket man i viss utsträckning eliminerat den nuvarande hårda anknytningen till en gräns vid 30 km/tim genom att inom kategorierna motorredskap och traktorer tillskapa flera undergrupper indelade efter hastigheten. Därigenom skulle öppnas möjlighet att gradvis skärpa kraven ju högre fordonets hastighet är.

Utredningen har övervägt om en sådan indelning bör vila på fordonens konstruktiva hastighet eller på den högsta hastighet som fordonsägaren väljer med hänsyn till kraven inom de olika tänkta hastighetsklasserna. En definition av sistnämnda slag skulle förutsätta, att fordonsägaren eller -brukaren frivilligt avstod från eller förband sig att inte framföra fordonet med högre hastighet än den som var medgiven för den klass till vilken han önskade att fordonet skulle hänföras.

Det senare alternativet skulle onekligen innebära avsevärda fördelar för både tillverkare och brukare. Tillverkarna finge större frihet att anpassa sina produkter till olika marknader. Ändringar skulle i en del fall inte behöva vidtagas på maskiner importerade från länder med andra hastighetsbestämmelser, vilket skulle bidra till att hålla priset nere. Brukaren skulle kunna välja maskintyp helt efter sina behov utan att fordonets maximihastighet skulle behöva komplicera valet. Man kan också peka på att motsvarande system gäller i fråga om motorfordon eftersom de flesta personbilar, bussar, lastbilar och motorcyklar som i dag godtas har hastighetsresurser utöver dem som är medgivna enligt VTK.

Ett system med "valfri" maximihastighet bygger dock helt på den förutsättningen att fordonets brukare känner till och också iakttar de hastighetsbestämmelser som skulle gälla för de olika klasserna av motorredskap. Detta kan på goda grunder anses vara mindre realistiskt. Frestelsen att öka motorredskapens effektivitet genom att utnyttja deras maximala fartresurser när så är lämpligt liksom den med hänsyn till de begränsade övervakningsresurserna ringa risken för upptäckt skulle utan tvivel kunna leda till åsidosättande i större eller mindre omfattning av hastighetsbestämmelserna. Därigenom skulle också de högre kraven på bl a förarens kompetens och försäkringsskyddet nonchaleras, vilket i sin tur kan få till följd att de fördelar, som skulle kunna vara förbundna med användandet av redskap med lägre hastighet, inte kan uppnås. Den eftersträlvade friheten kan sålunda befaras leda till ett resultat motsatt det man åsyftat.

På här anförda skäl har utredningen funnit, att det hittills tillämpade systemet med konstruktiv hastighet bör gälla även framdeles, i den mån indelning skall ske med hänsyn till fordonens hastighet (vilket enligt vad som framgår av det följande föreslås bli aktuellt bl a beträffande kraven på fordon ur teknisk synpunkt och vidare i fråga om förarkompetens). Utredningen vill erinra om att system med konstruktiv hastighet mer eller mindre konsekvent tillämpas även i andra länder, t ex Danmark, Norge och Västtyskland, samt att ECE:s rekommendationer är grundade på samma princip.

Att den konstruktiva hastigheten används som indelningsgrund beträffande viss typ eller grupp av motorredskap medför, som nyss antydde, i och för sig inte att man bara behöver ha en hastighetsgräns i systemet. Resultatet av en ordning med olika höga konstruktiva hastigheter medförande olika krav beträffande fordonet skulle bli ett mellanting mellan tillåten och konstruktiv hastighet i det avseendet att konstruktören skulle få avgöra om det är ekonomiskt och i övrigt marknadsanpassat att tillverka ett redskap som kan gå med en viss högre hastighet, vilken hastighet medför att kraven på redskapets tekniska standard blir högre och redskapet därigenom dyrare att framställa. Utredningen har försökt få frågan belyst vid sina kontakter med tillverkare och brukare. Svenska tillverkare har framhållit att svårigheter föreligger när det gäller att konkurrera med utländska tillverkare på grund av nuvarande snäva svenska bestämmelser om konstruktiv hastighet, vidare att föreskrifterna om sådan hastighet hindrar utvecklingen. Vederbörande brukare har dock förklarat sig acceptera 30 km/tim som gräns för jordbrukstraktorer och de "vanliga" entreprenadmaskinerna, men framhåller som önskvärt att högre hastighet medges för exempelvis mobilkranar och väghyvlar. Från Landsorganisationen har påpekats, att stabiliteten hos ett flertal motorredskap inte medger högre hastighet än 30 km/tim.

Utredningen är för sin del på det klara med att åtskilliga av de nuvarande bestämmelserna avseende motorredskap och traktorer – inte minst de som gäller tekniska krav – måste ändras. Högre hastigheter måste med hänsyn till bl a utvecklingskrav medges för flera grupper motorredskap. Bakom utvecklingstendenserna ligger behovet av bättre effektivitet och ekonomi. Ett bibehållande av konstruktiva hastigheten 30 km/tim för alla motorredskap kan inte accepteras. En gruppering av motorredskapen i undergrupper beroende på deras konstruktiva hastighet skulle kunna tänkas följa gränserna 6, 30, 50 och 70 km/tim. Av det material utredningen tagit fram eller på annat sätt disponerat framgår, att motorredskap med en högsta hastighet icke överstigande 6 km/tim skulle komma att omfatta samtliga bandgående grävmaskiner, vissa maskiner för vägarbete såsom asfaltutläggare och vägvältar, samt gräsklippare och fällare jämte några typer av mobilkranar. Det finns dock flera fabrikat även bland dessa maskintyper, som har hastigheter över 6 km/tim. Om gränsen i stället läggs vid 10 km/tim skulle gruppen lågfartsredskap komma att omfatta – förutom ovan nämnda maskiner – även last- och schaktmaskiner på band samt snöslungor och bearbetningsmaskiner för skogsbruk. I hastighetsgruppen 10–15 km/tim skulle tillkomma en del småtraktorer (mini- eller trädgårdstraktorer). Det skall noteras att bandlastare och bandschaktare förekommer även i denna hastighetsgrupp.

Utredningen har vid sina överväganden av den skisserade grupperingen funnit, att någon uppdelning av motorredskapen efter maximihastigheten svårligen kan göras när det gäller att avgränsa de fordonstyper, som inte skulle omfattas av huvuddelen av föreskrifterna beträffande motorredskap. De olika maskintyperna överlappar nämligen, som framgått av det anförda, i stor omfattning varandra i fråga om hastigheten. Inte heller

kan utredningen finna någon uttalad tendens till fördelning på naturliga hastighetsklasser ens om kraven på "typmajoriteten" för en sådan gruppindelning sätts mycket lågt. Härtill kommer att det enligt utredningens erfarenhet är att förvänta, att åtskilliga av motorredskapen kommer att konstrueras för högre och i vissa fall lämpligare hastighet om utredningens förslag att slopa den "absoluta" 30-kmgränsen genomförs. Det finns enligt utredningens sätt att se starka skäl att främja en sådan tekniskt och ekonomiskt försvarbar utveckling.

Vidare har utredningen beaktat en annan viktig omständighet. Från tillverkare och importörer har framhållits, att om gruppering skulle ske med utgångspunkt från den tekniska eller konstruktiva hastigheten måste en tolerans av minst ± 2 km/tim vid gränshastigheten medges. Betydande tröskelproblem skulle kunna tänkas uppkomma vid en indelning av motorredskapen med hastigheten som grund, även med den tänkta uppdelningen på flera undergrupper.

Utredningen har på grund av det nu anförda funnit mest ändamålsenligt att samtliga motorredskap, inkl. traktorer, hänförs till en enda klass oavsett konstruktiv hastighet.

Denna ståndpunkt hindrar inte att hastigheten kan vara ett lämpligt kriterium när det gäller att i lagstiftningen differentiera de krav som uppställs i olika avseenden, t ex beträffande motorredskaps utrustning eller i fråga om förarkompetens. Den konstruktiva hastigheten bör därvid, med hänsyn till de ovan redovisade skälen, vara avgörande. Utredningen återkommer i det följande till frågan i vilka avseenden sådana till hastigheten relaterade krav bör uppställas.

5.3 Gränsdragning i vissa fall mot motorfordon och terrängmotorfordon

De tre speciella typer av fordonskombinationer eller fordon, som i korthet berördes i närmast föregående avsnitt och som utgörs av traktordumper, ombyggd lastbil jämte påhängsvagn samt epa-traktor, skall här avhandlas mera ingående med utgångspunkt från spörsmålet huruvida de lämpligen skall hänföras till motorfordon eller motorredskap. Övervägandena angående traktordumpern har också avseende på den med dumpern konstruktivt likartade skotaren, som används i skogsbruket (avsnitt 2).

5.3.1 Traktordumpern och skotaren

Tidigare har konstaterats, att traktordumpern är en fordonskombination bestående av en framdel med motor, drivordningar och kontroller samt en bakdel (släpvagn) för forsling av gods. Det är emellertid inte nödvändigt att bakdelen är en egentlig släpvagn, dvs. inte har drivande hjul, utan många exempel finns på dumpejekipage med allhjulsdraft eller drift som är variabel mellan framhjul/bakhjul/totaldraft. Fordonen är hopkopplade medelst en, således i många fall drivande eller kraftöverförande,

anordning som balanserar dem och medger att de vrider sig i förhållande till varandra. Styrningen är hydraulisk och av midje- eller ramtyp. Om kombinationen har en konstruktiv hastighet av högst 30 km/tim och om dess fram- och bakdel kan isärkopplas på kortare tid utan användande av speciella, för just detta ändamål avsedda verktyg, är kombinationen alltså enligt gällande regler att anse som traktor med släpvagn.

I jämförelse med användning av lastbilar har utnyttjandet av traktordumper i vissa fall visat sig medföra avsevärda fördelar. Innan traktorbeskattningen genomfördes år 1970 belastades sålunda sistnämnda fordon inte med någon fordonsskatt, och skatt på drivmedlet – dieselolja – förekom inte. Någon besiktning eller registrering av släpvagnar till traktorer krävdes inte, och för framförande av fordonskombinationen traktordumper erfordras alltså endast traktorkörkort. Ur transportekonomisk synpunkt förtjänar framhållas att traktordumpern, liksom skotaren, har stor lastkapacitet, är oöm och stark samt har mycket god framkomlighet i terräng och på dåliga vägar.

Traktordumpern har alltså kunnat utveckla sig i skydd av alltså gällande, klart föråldrade bestämmelser, till den i många fall – särskilt i samband med större anläggningsarbeten – gigantiska transportanordning den är i dag. Enligt utredningens mening är det emellertid en uppenbar anomali att klassificera en fordonskombination av denna typ som traktor med släpvagn. Utredningen vill peka på vissa avgörande punkter. Sålunda kan inte motordelen framföras utan släpvagn. Vid isärkoppling måste såväl motordelen som släpvagnen förses med stöd för att inte stjälpas över ända. "Släpvagnens" hjul är ofta drivande i samma mån som motordelens eller möjliga att inkoppla i drivningen. I praktiken är fordonen inte fordon utan fordonsdelar, dvs de är inte avsedda att kopplas isär utan fastmer att användas som en enhet, ett fordon. Åtgärder för en någorlunda snabb isärkoppling – där "snabb" är en fråga om ordets valör eftersom isärkopplingen torde ta någon eller några timmar i anspråk – har vidtagits uteslutande för att det formella kravet på kopplingsanordning skall uppfyllas. Detta ofta stora, tunga och med avsevärd last försedda fordon får framföras på vägar med allmän trafik av en sextonåring med traktorkörkort, dvs i princip utan praktisk körutbildning i t ex trafikskola.

Av de klassificeringstekniska skäl som sålunda anförts och med hänsyn till att för framförande av traktordumper, resp. skotare, bör krävas avsevärt högre kompetens än traktorkörkort har utredningen funnit nödvändigt att ta dessa fordons klassificering under omprövning. Utredningen har därvid kommit fram till att de lämpligen bör klassificeras som lastbil eller – om fordonet enbart avses att utnyttjas i enlighet med TTK – som terrängmotorfordon.

5.3.2 *Ombyggd lastbil med påhängsvagn*

Även när det gäller den andra typen av fordonskombination, nämligen ombyggd och nedväxlad lastbil jämte påhängsvagn, kan i stort sett samma synpunkter redovisas. Det gäller här alltså lastbilar – även nya – vars

flak monterats bort och som i stället försetts med vändskiva för påhängsvagn samt vars växellåda åtgärdats till uppfyllande av kravet på en högsta hastighet av 30 km/tim. Kombinationen har härigenom blivit att anse som traktor med släpvagn. Här bör noteras, att sådan påhängsvagn genom sina egenskaper ofta kommer till användning för transport av mycket tunga detaljer, ex maskiner eller motorredskap.

Utredningen anser inte heller denna ordning vara tillfredsställande och då bl a med hänsyn till de krav på förarens kompetens, som numera skall ställas för framförande bland övrig trafik av en sådan ofta tung och skrymmande fordonskombination. Denna bör följaktligen anses bestå av lastbil med tillkopplad släpvagn. Omklassificeringen blir vidare ofrånkomlig om utredningens förslag att slopa begränsningen av motorredskapens maximihastighet genomförs. Den nu föreslagna åtgärden föranleder visst tillägg i definitionen av motorfordon (se avsnitt 5.4).

5.3.3 Epa-traktorn

Den tredje typen av fordon, som aktualiseras vid frågan om gränsdragning mellan motorredskap och motorfordon, är epa-traktorn. Antalet sådana fordon har på senaste tid visat en ökning, som inte kan antas motsvara sådana behov som lagstiftaren avsåg att tillgodose vid förordningens tillkomst år 1940, utan som fastmer torde ha sin grund i ungdomars önskan att så tidigt som möjligt skaffa ett billigt fordon för nöjeskörning. Riktigheten av det anförda har utredningen fått konfirmerad vid flerfaldiga kontakter i saken, bl a med TSV och polisväsendet.

Epa-traktorernas beskaffenhet och det faktum att de i dag kan framföras med betydligt högre hastighet än den avsedda, 30 km/tim, gör dem enligt utredningens mening klart olämpliga för användning på väg. En epa-traktor tillverkas i absolut övervägande antalet fall av en äldre och oftast uttjänt last- eller personbil, som vederbörande köper för en ringa penning eller får överta på annat sätt, och som därefter med enkla medel byggs om på sätt som tidigare har beskrivits. Endast två förhållanden kan sägas f n förhindra eller i allt fall försvåra en mera långtgående vildvuxenhet på detta speciella fordonsområde, nämligen dels kravet på förarkompetens – traktorkörkort – och dels kravet på registreringsbesiktning efter ombyggnaden. Så länge 1940 års bestämmelser gäller kan inte ens en viss restriktivitet vid besiktningen sägas få någon egentlig betydelse för att förebygga nuvarande olägenheter.

Mot bakgrund av vad sålunda anförts och då ombyggnadsmöjligheten inte längre kan anses ha något därmed ursprungligen avsett syfte föreslår utredningen att kungörelsen om hänförande av vissa automobiler till fordonstypen motorredskap upphävs, med påföljd att viss fordonstyp även efter en ombyggnad av här ifrågakarande slag skall anses vara att hänföra till samma kategori som före ombyggnaden. Någon ändring i fråga om klassificering av vid de nya bestämmelsernas ikraftträdande redan befintliga epa-traktorer synes däremot knappast erforderlig. Det senast anförda bör ses mot bakgrund av främst på några håll föreliggande behov av ett fortsatt seriöst brukande av befintliga fordon.

5.4 Ny indelning och nya definitioner

Som tidigare nämnts har utredningen funnit det angeläget att från grunden ompröva fordonsindelningen i vägtrafiklagstiftningen som i framtiden bör bygga på funktionella kriterier.

En ordning som bygger indelningen på fordonens huvudsakliga ändamål gör det tveksamt om man bör bibehålla traktorklassen. Gränsen i dag mellan traktorer och motorredskap är många gånger svår att akta. I åtskilliga fall förses motorredskap med draganordning och fullgör – ofta som ett betydelsefullt element i användningsområdet – en dragfunktion av samma art som en traktor. Å andra sidan förses, som utredningen berört i avsnitt 2, traktorer i allt större omfattning med permanenta redskap av olika slag (grävskopor, schaktblad etc.). Dragfunktionen kanske helt ställs tillbaka för redskapsfunktionen. Med hänsyn till det sagda anser utredningen, att traktorer inte längre bör utgöra en självständig fordonskategori utan bör ingå i kategorien motorredskap.

Också i övrigt bör fordonsindelningen följa funktionella kriterier. Särskilt när det gäller motorredskap har nackdelarna med den nuvarande ordningen med blandade funktions- och hastighetskriterier som ovan berörts varit påfallande. Förändringar beträffande motorredskapens och traktorernas klassificering är självfallet svåra att genomföra utan följer också för motorfordonen.

En indelning som mera utpräglat än den nuvarande bygger på funktionella kriterier gör det bli möjligt att föra vissa fordon, som i dag är traktorer eller motorredskap, till klassen motorfordon (t ex traktordumper och skotare). Å andra sidan kommer vissa fordon, i dag klassade som motorfordon, att föras till den nya motorredskapsklassen (bärningsbil, mobilkran, motorschaktvagn m fl).

De skäl som motiverat införandet genom TTK av kategorien terrängmotorfordon talar i hög grad för en motsvarande uppdelning av motorredskapen. Utredningen föreslår alltså att en ny grupp, *terrängmotorredskap*, införs i vägtrafiklagstiftningen.

Med hänsyn till det anförda finner utredningen att motordrivna fordon bör indelas i fyra grupper, nämligen A *Motorfordon*, B *Motoredskap*, C *Terrängmotorfordon* och D *Terrängmotorredskap*. Motorfordonen indelas i sin tur i *bil* (dvs personbil, buss och lastbil) och *motorcykel* (lätt och tung mc).

Motorfordon skulle definieras på följande sätt: Motordrivet fordon som ej är terrängmotorfordon och som är inrättat huvudsakligen för att självständigt användas till person- eller godsbefordran även om det har försetts med anordning för att dra påhängsvagn. *Motoredskap* skulle definieras sålunda: Motordrivet fordon som är inrättat huvudsakligen för att dra annat fordon eller redskap eller för att med hjälp av årskilda anordningar på fordonet självständigt utföra visst arbete. Definitionen på *terrängmotorfordon* skulle anpassas till den något förändrade definitionen av motorfordon. *Terrängmotorredskap* skulle ha samma definition som motorredskap, med angivande av att fordonet används "i terräng".

De motiv som bär upp gaffeltruckskungörelsen och kungörelsen an-

gående stenröjningsvagnar är även med utredningens förslag bärande, och kungörelserna bör därför fortfarande gälla.

5.5 Redskap för vilka reglering inte erfordras

I vägtrafiklagstiftningen har från en stor mängd bestämmelser undantagits sådant motordrivet fordon, som är avsett att föras av gående, liksom släpfordon som kopplas till sådant fordon. De motordrivna fordon varom här är fråga utgörs så gott som undantagslöst av motorredskap i vid bemärkelse, t ex gräsklippningsmaskin, snöplog och jordfräs. Rådande undantag från bestämmelser om bl a fordons utrustning, registrering, besiktning, förarkompetens osv för dessa redskap är enligt utredningens mening välgrundade av inte minst praktiska skäl, varför de föreslås böra gälla även framdeles.

De släpfordon, som kopplas till sådant fordon, utgörs oftast av antingen en kärra med en sitt- eller ståplats för redskapsföraren (sulky) eller en släpvagn för befordran av sådant gods som kommer till användning vid de olika arbetsmoment som utförs med hjälp av redskapet. Exempel på sådant gods är sand, handredskap, olika tillsatsaggregat till redskapet, drivmedel osv. Släpvagnen är vidare i allmänhet försedd med sittbräde e d för redskapsföraren och ev en medarbetare. Utredningen har övervägt om inte i allt fall den sistnämnda fordonskombinationen är så kvalificerad från bl a trafiksäkerhetssynpunkt att den kunde tänkas böra bli föremål för viss reglering. Kombinationen har nämligen konstaterats vara mycket vanligt förekommande vid skötsel av parker, kyrkogårdar, bostadsområden, trottoarer och liknande platser.

Kungl Maj:t har emellertid i ett in casu-beslut år 1957 ansett registreringsplikt icke föreligga för en motordriven jordfräs, inrättad huvudsakligen som arbetsredskap och avsedd att föras av gående, oaktat den haft tillkopplad släpvagn för godsbefordran, därest jordfräsen vid nyttjandet såsom dragfordon haft en konstruktiv hastighet av högst 17 km/tim. Det redskap som prövades i ärendet var alltså avsett att föras av gående person, därvid körhastigheten inte kunde överstiga förarens gånghastighet. Då redskapet frigjordes från förarens s a s bromsande inverkan – dvs då släpvagn tillkopplades på vilken föraren i och för sig kunde åka – kunde ekipaget köras med en avsevärt högre hastighet, vilken dock alltså låg en god bit under den för motorredskap gällande 30 km-gränsen. Förhållandena har emellertid numera förändrats, och det kan enligt utredningen ifrågasättas om inte reglering bör införas beträffande sådana motorredskap med en konstruktiv hastighet överskridande vanlig gånghastighet.

På senaste tid har emellertid en helt ny fordonstyp kommit till användning i en snabbt accelererande takt, nämligen sk *minitraktorer*. Denna fordonstyp kan betraktas antingen som en traktor/redskapsbäare i starkt förminskat format eller – kanske snarare – som en utveckling av sådant motordrivet fordon som avses att föras av gående. Till den sistnämnda jämförelsen kan sägas, att minitraktorn utgör ett ”kraft-

paket" till vilket de mest skiftande tillsatsredskap kan monteras. Detta är också förhållandet med de "kraftpaket" som avses föras av gående och till vilka kan monteras ex jordfräsaggregat, gräsklippare, snöplog, sandspredare osv. Skillnaden är egentligen endast den att föraren sitter på själva fordonet i fallet minitraktor. Denna skillnad är emellertid enligt utredningens uppfattning av stor principiell betydelse av flera skäl, varav det mest framträdande är den ökning av konstruktiva hastigheten liksom av motorstyrkan, som erfarenhetsmässigt kan förutsättas komma till stånd i den fortsatta utvecklingen av minitraktorer. Då minitraktorn dessutom i avsevärt mycket större utsträckning än fordon som förs av gående körs på gator och vägar vid förflyttning mellan arbetsplatser i stället för att lastas upp på lastbil eller släpvagn, är den redan nu – och kommer framdeles i än större omfattning att vara – ett ganska frekvent inslag i åtminstone tätorternas trafikbild.

Utredningen har mot bl a den nu angivna bakgrunden inte funnit sig böra göra några undantag från föreslagen reglering av trafiken med motorredskap för redskapstypen minitraktor utom vad gäller den årliga obligatoriska kontrollbesiktningen så länge minitraktorns konstruktiva hastighet understiger 30 km/tim. Dessa fordons hastighet ligger f n omkring 10 km/tim.

Slutligen skall i detta avsnitt behandlas vissa mycket speciella motorredskap, som sällan eller aldrig kommer i kontakt med annan fordons trafik eller med trafikmiljö över huvud taget. Som exempel på sådana redskap kan nämnas *självgående bergborrmaskiner och borrhagnar*. Fler-talet sådana redskap har en speciell och helt funktionsanpassad konstruktion, vilket medför att de inte används för annat arbete. Då redskapen därtill ofta är specialkonstruerade för arbetet på den aktuella användningsplatsen (ex viss typ av brytning i särskild gruva) har utredningen inte funnit erforderligt eller ens möjligt att närmare specificera dessa specialtyper. Sådana redskap synes dock enligt utredningens mening böra bli föremål för ett dispensförfarande avseende vissa av de krav utredningen föreslår skola gälla för motorredskap i allmänhet. Dispenser skulle kunna avse registrering och ev förarkompetens i vad beträffar körkort osv. Utredningen föreslår att TSV som besitter erforderlig sakkunskap vad gäller redskapets klassificering såsom "speciellt" eller icke, anförtros att behandla och meddela ifrågakvarande dispenser med stöd av 136 § KKK.

Andra motorredskap än de här behandlade bör alltså enligt utredningens uppfattning bli föremål för en betydligt mera ingående reglering och kontroll än vad som f n är fallet. Utredningen redogör mera detaljerat härför i de följande avsnitten.

6 Registrering och besiktning

6.1 Gällande ordning

Registreringsplikten enligt BRK omfattar i princip alla motordrivna fordon samt släpfordon (8 §). För andra motordrivna fordon än bilar och motorcyklar samt terrängmotorfordon gäller dock vissa inskränkningar. Sålunda är traktorer inte registreringspliktiga om de inte är försedda med gummihjul eller med band. Motorredskap behöver vara registrerat endast om det används på sådant sätt som anges i VSF för att traktor skall anses som trafiktraktor. Användning som konstituerar registreringsplikt för motorredskap utgörs följaktligen i princip av transport på väg, varmed förstås befördan på sådan väg av gods, som inte är lastat på motorredskapet utan vanligtvis på släpfordon som kopplats till redskapet (jfr 11 § VSF och avsnitt 3.1.4).

Registreringsplikt gäller inte beträffande fordon avsedda att föras av gående, liksom släpfordon som kopplats till sådant fordon. Dessa undantag träffar huvudsakligen olika typer av smärre motorredskap. Enligt vad som tidigare sagts (avsnitt 3.1.6) gäller bestämmelserna i 8 § BRK om registrering inte s k områdesfordon. Vidare kan TSV enligt 86 § första stycket BRK meddela undantag från BRK för visst terrängfordon.

I det nya registreringssystem, som nu införts i vårt land, har registreringen inte längre samma rättsverkan som tidigare. Registreringen enligt det nya systemet står skild från samhällets kontroll i olika avseenden över fordonsbeståndet. Registrering skall sålunda ske även om kraven på godkännande, försäkring och erläggande av skatt osv inte är uppfyllda. Själva registreringen av ett fordon innebär i princip endast att fordonet tilldelas ett för hela dess livslängd gällande igenkänningstecken bestående av tre bokstäver och tre siffror (ABC 123), vilken beteckning också återfinns tillsammans med erforderliga uppgifter i övrigt beträffande fordonet m m i ett centralt databaserat fordonsregister. Kontrollen via registreringsskylden över att föreskrivna förpliktelser fullgjorts utövas i stället medelst kontrollmärke på den bakre skylden, medan den mera effektiva kontrollen – som inte är direkt anknuten till arbetet på fältet – sker via dator i det centrala fordonsregistret, i kombination med ett i samma system ingående körkortsregister.

Det nya systemet innebär således, att registreringen blir en engångs-åtgärd som inte i och för sig medför rätt att använda fordonet ifråga.

Registreringen utgör i stället, vid sidan av villkoren om besiktning, försäkring, skatt osv, endast en av förutsättningarna för användandet.

6.2 Registrering av motorredskapen

Utredningens uppfattning är att i princip alla motorredskap och terrängmotorredskap enligt utredningens terminologi (avsnitt 5.4) skall registreras. Denna inställning har mött positiv reaktion vid utredningens kontakter med brukar- och tillverkarsidorna m fl grupper på användarnas område. Några bärande skäl att bibehålla gällande undantag från registreringsplikten har däremot inte visats. En registrering enligt det nya systemet, där registreringen egentligen endast innebär en inventering och numrering av befintliga och nytillkommande fordon, svarar i än högre grad mot utredningens intentioner härvidlag.

Utredningen föreslår således att i princip alla motorredskap och terrängmotorredskap inlemmas i det nya registreringssystemet. Utredningen har från BRN under hand inhämtat, att några hinder mot ett sådant förfarande inte föreligger. BRN har dock framhållit att några systemförändringar eller avvikande rutiner inte torde kunna accepteras när det gäller registreringen av motorredskap jämfört med övriga motor drivna fordon. Utredningen anser sig ha tagit hänsyn till denna förutsättning.

Som utredningen närmare utvecklar i avsnitt 12 föreslås samma princip för kostnadstäckning böra gälla för uttag av uppgifter om motorredskap som för uppgifter om motorfordon ur centrala bilregistret. Detsamma föreslås gälla för i registreringsverksamheten utgående avgifter.

Den information, som föreslås ingå i dataregistret och som utredningen funnit väsentlig däri från olika synpunkter, omfattar förutom registreringsnummer och ägaruppgifter bl a även preciserad fordonstyp(kodad), tillverkare, chassinummer, krav på förarkompetens jämte ev tilläggskompetens, ev skatteplikt, försäkringsplikt och -betalning, kontrollbesiktningssuppgifter, vissa kapacitetsdata samt uppgifter om vikt, mått, hastighet och drivmedel jämte tankvolym. Möjligheterna att i systemet mata in och lagra dessa data har undersökts tillsammans med företrädare för BRN. Vissa uppgifter, främst vad avser krav på förarkompetens etc, bör i systemet skrivas ut i klartext på registreringsbevis/fordonskort till ledning för kontrollfunktionär vid ex flygande besiktning och annan trafik kontroll. En stor del av här behandlad information finns redan idag i klartext på registreringsbevisen.

Informationens innehåll har av utredningen bedömts utifrån vilka myndigheter m fl som kan ha de mest uttalade intressena av data om motorredskap i olika sammanhang. Exempel på sådana myndigheter är polisen, TSV, arbetarskyddstyrelsen, statistiska centralbyrån, överstyrelsen för ekonomiskt försvar, transportnämnden samt militära myndigheter. Vidare bör informationen komma till användning för försäkringsgivare, AB Svensk Bilprovning samt brukare, tillverkare och försäljningsföretag inom motorredskapsbranschen.

En konsekvens av utredningens ståndpunkt är bl a att det undantag från registreringsplikten som nu gäller beträffande områdesfordon i huvudsak bör upphävas. Förslaget i denna del tar sikte inte bara på motorredskap och terrängmotorredskap utan också på motorfordon. Fordon som används uteslutande inom inhägnat tävlingsområde skall dock även i fortsättningen kunna brukas även om det inte är registrerat. De undantag från registreringsplikten som anges i 1 § andra stycket BRK och som avser militära fordon och fordon avsett att föras av gående och släpfordon som kopplats till sådant fordon, bör också bibehållas.

Det bör understrykas att registreringen inte utan vidare innebär att det registrerade motorredskapet får framföras på väg. Användningen på väg följer i stället de regler som gäller enligt VTK och TTK.

6.3 Frågor som uppkommer vid en allmän registreringsplikt

Inom utredningen har vissa delfrågor med anknytning till registreringsspörsmålet övervägts särskilt. Bland dessa kan några förtjäna en redovisning i detta sammanhang. Ansvarsfördelningen mellan BRN/TSV och länsstyrelserna, där själva handläggningen av registrerings- och anmälningsärendena förblir decentraliserad till länsstyrelserna, har befunnits lämplig att tillämpa till alla delar även beträffande motorredskapen. Vidare har diskuterats om registreringsskylten – men alltså inte beteckningen – borde ges en från motorfordonens avvikande utformning eller färgsättning. Syftet därmed skulle vara, att det omedelbart och för var och en skulle stå klart att det vore fråga om ett motorredskap för vilket kan gälla särskilda föreskrifter och skyldigheter. Ett sådant ingrepp i systemet kunde närmast ses som en produktionsfråga, i och för sig säkerligen möjlig att lösa från teknisk synpunkt. Vid ytterligare prövning av de fördelar som kunde vinnas med ett sådant delsystem jämförda med dess nackdelar och efter studium av den automatiserade produktionskedjan för registreringsskyltar till motorfordonen har emellertid utredningen dragit den slutsatsen att den gängse typen av en- eller tvåradig skylt bör användas även för motorredskapen och terrängmotorredskapen.

De regler som f n gäller för traktor bör utvidgas att gälla även för övriga motorredskap vad gäller antal skyltar, deras placering och utformning m m. I fråga om kontrollen över fordonet innebär det nya systemet bl a att kontrollmärke, som visar att gällande skatte-, försäkrings- och kontrollbesiktningsskyldigheter fullgjorts, skall finnas anbringat på registreringsskylten. För motorredskapens del kan dessa skyldigheter komma att få olika omfattning för olika typer eller grupper av redskap.

Utredningen har övervägt möjligheten att införa ett särskilt kontrollmärke (avvikande form, färg eller beteckning) att användas på motorredskap för att visa dels att fråga är om ett motorredskap, dels att den eller de skyldigheter fullgjorts, som avser just den typ av motorredskap som bär ifrågavarande märke. Även detta system i systemet skulle dock i praktiken medföra en hel del svårigheter vad gäller myndighetens utfärdande och kontroll av rätt märke till rätt fordon, vilka svårigheter

knappast kan tänkas uppvägas av en ev högre effektivitet hos övervakningen på fältet, dvs genom polisens trafikkontroller m m. Utredningen har mot denna bakgrund och med tanke på de med ett sådant delsystem förenade merkostnaderna valt att föreslå, att det för motorfordonen fungerande kontrollmärkesystemet bringas att gälla även för motorredskapen. Undantag härifrån kommer dock, liksom för övriga terrängfordon, att gälla beträffande terrängmotorredskapen (jfr 28 § första stycket BRK).

Ingenting synes hindra att gängse kontrollmärke utfärdas för fordon, betr vilket föreskrivna skyldigheter fullgjorts, även om föreskrifterna inte innefattar alla de tidigare nämnda skyldigheterna som konstituerar rätt att bruka ett visst fordon. Med andra ord: gängse kontrollmärke utfärdas för visst motorredskap sedan för detta redskap föreskrivna skyldigheter fullgjorts. Vilka dessa skyldigheter i det enskilda fallet är får framgå i särskild ordning. Därmed anser sig utredningen ha iakttagit vad departementschefen framhöll i prop 1969:30, s 67, om införande av nytt system för fordonsregistrering, nämligen att speciallösningar avpassade för vissa fordonskategorier och särskilda situationer om möjligt bör undvikas.

Registrering av motorredskap och terrängmotorredskap torde således i princip kunna ske i enlighet med det nya systemet för motorfordon. Alla motorredskap kan emellertid inte behöva underkastas registreringsplikt. Som tidigare framhållits anser utredningen sålunda, att motorredskap avsedda att föras av gående, liksom släpfordon som kopplas till sådant redskap, inte skall registreras. Vidare kan tänkas sådana speciella motorredskap, där en registrering av särskilda skäl inte fyller något behov. För dessa enstaka redskap föreslås enligt vad tidigare anförts att TSV får möjlighet att dispensera från registreringsplikten. Detta kan ske genom viss utvidgning av 86 § BRK. Något skäl att undantaga minitraktorerna från en föreslagen registreringsplikt anser utredningen däremot inte föreligga.

Som nämndes ovan föreslår utredningen att gällande undantag från registreringsplikten beträffande områdesfordon i huvudsak slopas. En särskild fråga är hur övervakning av registrering och kontrollmärke skall ske i fråga om fordon som används på fabriksområden och liknande. Man kan rimligen förutse att övervakningen genom polis och andra inte kan få samma betydelse inom områden av detta slag som den har beträffande fordon i övrigt. Utredningen räknar emellertid med att behovet av kontroll av områdesfordonen i de nu aktuella avseendena är betydligt mindre framträdande än när det gäller fordon i allmänhet, särskilt med tanke på att områdesfordonen ofta innehas av företag m fl.

6.4 Typ- eller registreringsbesiktning

Enligt gällande rätt är ett villkor för fordons upptagande i bilregister, att fordonet antingen godkänts vid registreringsbesiktning eller upptagits i typintyg (typbesiktning) och därefter inte underkastats ändring av betydelse. Reglerna om typ- eller registreringsbesiktning bör enligt

utredningens mening kunna utan svårigheter bringas att omfatta även de motorredskap och terrängmotorredskap som föreslås bli registreringspliktiga. Det bör ankomma på TSV att närmare precisera de krav som bör gälla vid sådan besiktning av motorredskap. Utredningen går översiktligt in på dessa frågor i avsnitt 7.

En översyn av typ- och registreringsbesiktningen har företagits av en arbetsgrupp inom kommunikationsdepartementet. I allt väsentligt synes de förslag som framlagts i (DsK 1972:2) "Typ- och registreringsbesiktning" kunna tillämpas på de motorredskap, för vilka registreringsplikt föreslås av utredningen. Beträffande fordonskrav och fordonskontroll gäller för motorredskap i samma omfattning som för motorfordon, att kontrollinstansernas arbete inriktas på hela existens-tiden, dvs "från idé till skrotning". Motorredskapen utnyttjas nämligen effektivt under en viss ofta begränsad tidsperiod – den s k ekonomiska livslängden – men används därefter inte sällan för andra och enklare arbetsuppgifter än dem som de ursprungligen var avsedda för.

Arbetsgruppen anför i sitt betänkande att "av myndigheterna fastställda bestämmelser om fordon bör i princip vara prestandaorienterade och inte så utformade, att de framtvingar en viss konstruktiv lösning. I annat fall kan bestämmelserna låsa utvecklingen och förhindra mer radikalt nytänkande". Genom bl a bestämmelsen om att 30 km/tim skall vara maximal konstruktiv hastighet för att ett fordon skall hänföras till kategorien motorredskap har enligt utredningens mening ineffektiva och olämpliga redskap tillverkats. Framför allt av denna anledning föreslår utredningen ett slopande av hastighetsgränsen för motorredskap. Härigenom kommer sannolikt att ske en mängd nykonstruktioner av motorredskap, som avser att svara mot ekonomiska och praktiska brukningskrav sedan lösningen till en viss hastighet har eliminerats.

En påtaglig utvecklingstendens är ökade möjligheter till gång i svår terräng. Utredningen anser att köregenskaperna för sådana terränggående motorredskap bör prövas i terräng, därvid vid besiktningen skall kontrolleras att såväl den statiska som den dynamiska stabiliteten vid arbete under gång eller stillastående är tillfredsställande.

De av arbetsgruppen föreslagna formerna för fordonsbesiktning, innebärande viss skärpning mot vad som f n gäller, bör tillämpas även för registreringspliktiga motorredskap och terrängmotorredskap. När det gäller vissa tyngre och svårflyttade motorredskap kan det emellertid bli nödvändigt med någon form av besiktning på arbetsplatsen eller i förråd/garage för att undvika bl a kostsamma driftstopp och transportkostnader. Ett påpekande härav synes särskilt angeläget som arbetsgruppen anser att antalet besiktningstationer bör minskas.

Arbetsgruppen anför vidare, att det förekommer att typfordon ändras vid besiktning men att ändringarna inte genomförs på övriga fordon i typen. För motorredskap eller i allt fall vissa sådana typer skulle en avvikelse från typfordonet kunna tänkas få ännu allvarligare konsekvenser än vad beträffar motorfordon. Trots detta anser utredningen att typbesiktningsförfarandet bör accepteras för många redskapsgrupper. Det synes emellertid lämpligt att TSV enligt 56 § FK avgör vilka redskap som

får typbesiktigas och vilka som måste bli föremål för registreringsbesiktning.

6.5 Övergångsbestämmelser

De ändringar i BRK som blir en följd av utredningens förslag bör träda i tillämpning samtidigt med huvuddelen av övrig lagstiftning som förslaget föranleder, eller vid den beräknade tidpunkten den 1 januari 1976 (jfr avsnitt 7). Detta har särskild vikt beträffande bestämmelserna i 8 § BRK om registrering av motorredskap. Registreringen är en förutsättning bl a för effektiv kontroll av att den utvidgade trafikförsäkringsplikten (avsnitt 11) iakttas.

Registrerings- eller typbesiktning bör emellertid inte vara en förutsättning för registrering av sådana enligt gällande lagstiftning ej registreringspliktiga motorredskap, traktorer eller släpfordon som redan är i bruk när lagstiftningen genomförs. Det bör räcka med att fordonsägaren anmäler fordonet för registrering och därvid lämnar de uppgifter som kan anses erforderliga för fordonets identifiering och klassificering (jfr p 5 och 7 i övergångsbestämmelserna till VTF-SFS 1951:648).

7 Tekniska krav från säkerhets- och miljösynpunkter

7.1 Allmänna synpunkter på reformbehovet

Föreskrifter om traktorers och motorredskaps beskaffenhet och utrustning finns främst i 20 § FK. I anslutning till dessa föreskrifter har TSV meddelat vissa närmare bestämmelser (jfr 102 § FK). I jämförelse med vad som enligt 11 § FK gäller för bilar är de i författning fastställda kraven på traktorers och motorredskaps beskaffenhet och utrustning mycket begränsade.

En viktig del av utredningens arbete har varit att pröva om dessa krav bör skärpas. Utredningen har gjort denna prövning framför allt med hänsyn till säkerhets- och miljösynpunkter. I det följande redovisas de principiella slutsatserna. Vad utredningen anför får inte betraktas som uttömmande. Det får förutsättas att TSV som hittills utfärdar detaljföreskrifter i ämnet. Antalet fordonstyper inom den nya gruppen motorredskap är så stort och den tekniska utvecklingen går så snabbt att det inte är tänkbart att i författning ange mera detaljerade föreskrifter om fordonens beskaffenhet och utrustning. I vilken omfattning TSV i sitt arbete bör samråda med andra myndigheter, t ex när det gäller arbetarskyddsfrågor, skall utredningen också behandla i det följande. En följd av det nu sagda är att TSV:s befogenheter enligt 102 och 104 §§ FK bör utvidgas (avsnitt 13.4).

7.2 Ökade krav på motorredskaps utrustning m m

En allmän slutsats från utredningens sida är att de krav i fråga om motorredskaps utrustning och egenskaper som för närvarande ställs i åtskilliga avseenden framstår som helt otillräckliga. Utredningen har sålunda på flera punkter funnit behov att för motorredskapen föreslå i stort sett samma utrustningsstandard som för motorfordon. På andra punkter har det visat sig befogat att följa målsättningen att motorredskapen får i vart fall samma utrustningsstandard som för närvarande föreskrivits för traktorer.

I avsnitt 5 har utredningen avvisat tanken på att redan i den grundläggande definitionen av motorredskapsbegreppet göra en indelning av redskapen (inkl traktorerna enligt nuvarande definitioner) på grundval av fordonens konstruktiva eller på annat sätt definierad

hastighet. Det avgörande motivet för utredningen har varit de tröskelproblem som skulle uppkomma med en sådan indelning, tillämpad i de olika sammanhang där reglering av motorredskapens användning äger rum. Lösningen att inte ha någon indelning i hastighetsgrupper i de grundläggande definitionerna hindrar inte att det undantagsvis kan ske en anpassning av de tekniska kraven till olika redskaps hastighet. Att därvid den konstruktiva hastigheten skall vara utslagsgivande har utredningen utförligt motiverat i avsnitt 5.

Inom den av utredningen föreslagna framtida fordonsggruppen motorredskap föreligger en registreringsskyldighet endast för traktorer med gummihjul eller band samt för sådana övriga motorredskap som används på sådant sätt, som anges i VSF för att traktor skall anses som trafiktraktor. En stor del av motorredskapen blir därför aldrig föremål för granskning av besiktningsman vid typ- eller registreringsbesiktning. Köparen av sådana redskap får alltså ingen bekräftelse av myndighet att redskapet överensstämmer med givna föreskrifter. Utredningen anser detta vara otillfredsställande. Genomförs emellertid utredningens förslag att registreringsskyldighet skall gälla även sådana fordon undanröjs denna olägenhet.

Utredningen anmäler i det följande vissa tekniska frågor rörande komponenter på motorredskap (terrängmotorredskap) vilka komponenter skall motsvara kraven oberoende av var (dvs i terräng eller på väg) redskapen framförs.

7.2.1 Styrinrättning

Den på många typer av motorredskap allt vanligare sk ramstyrningen eller midjestyningen är i vissa fall behäftad med olägenheter som bör elimineras genom skärpta krav. Ramstyrningen karakteriseras därav att fordonets främre och bakre delar vrids i förhållande till varandra kring en vertikal axel. Erforderliga styrkrafter erhålls genom vätska som under tryck påverkar kolvar i cylindrar. Vätskepumpen drivs av fordonets motor. Vid motorstopp faller vätsketrycket bort och hydraulstyrningen upphör att fungera. Visserligen finns i de flesta fall möjlighet till manuell styrning, men på grund av maskinernas storlek och tyngd blir den manuella styrningen i många fall så kraftkrävande att den inte kan anses vara något acceptabelt alternativ i en sådan situation. För att förebygga bortfall av servostyrningen har olika åtgärder vidtagits, t ex montering av anordning som förhindrar att växelföraren ställs i friläge utan att föraren vidtar särskilda åtgärder. En annan olägenhet är att styrhastigheten är beroende av vätskepumpens och därmed även motors varvtal. Styrningen är inte alltid balanserad och kräver i sådana fall ständiga korrigeringar. Särskilt mot bakgrund av att enligt utredningens förslag någon begränsning av motorredskapens maximala konstruktiva hastighet ej skall tillämpas framdeles framstår det som angeläget, att skärpta och preciserade krav på styrinrättningar av denna typ meddelas av TSV.

På vissa typer av motorredskap sker styrningen genom vridning av bakhjulen. TSV har intagit den ståndpunkten att sådana fordon av flera

anledningar inte är lämpliga som dragfordon för släpvagn. Utredningen delar denna uppfattning. Bakhjulsstyrt motorredskap bör därför inte tillåtas vara utrustat med draganordningar för släpfordon. Ytterligare ett problem som bör prövas av TSV är de förändringar av styregenskaperna, som förorsakas av att något specialaggregat monterats på ett motorredskap, i vilket aggregat, t ex lastskopa, även viss last kan tänkas befordras.

7.2.2 Hjulupphängningar

Genom att motorredskapens konstruktiva hastighet hittills varit begränsad till 30 km/tim har något framträdande behov av föreskrifter om fjädrar och stötdämpare inte förelegat. Med ökad hastighet får emellertid sådana krav ökad aktualitet. Den fjädring som kan erhållas genom däckens är i stort sett odämpad, vilket gör att fordonet lätt råkar i svängningar och får en vaggande eller studsande rörelse varav följer varierande väggrepp. Någon bestämmelse rörande fjädrar och stötdämpare på motorfordon finns inte i FK och utredningen anser sig inte böra förorda sådana bestämmelser för motorredskap. Utredningen förutsätter dock att TSV har befogenhet att kräva sådan utrustning om den för visst fordon skulle vara påkallad av säkerhetsskäl.

7.2.3 Bromsar

Nuvarande bestämmelser angående bromsar på motorredskap ställer väsentligt lägre krav än i fråga om motorfordon. Anledningen därtill är givetvis motorredskapens låga maximihastighet. Om framdeles hastighetsbegränsningen slopas måste bromskraven anpassas efter motorredskapets hastighetsresurser. Utredningen anser det sålunda lämpligt att för motorredskap, som kan uppnå en hastighet av 30 km/tim och däröver, skall krävas bromsutrustning av samma standard som på lastbilar, dvs bromsutrustning bestående av antingen två av varandra oberoende system för bromsning eller ett system, som kan påverkas av två av varandra oberoende anordningar. Åtminstone ett system skall kunna på sluttande mark kvarhålla motorredskapet, även om föraren lämnat detta.

För släpvagn som dras av traktor eller motorredskap krävs enligt gällande bestämmelser ingen bromsutrustning. Utredningen anser det uppenbart att bromsar framdeles måste krävas på släpvagn som dras av motorredskap med en konstruktiv hastighet överstigande 30 km/tim. I sådant fall bör gälla samma bestämmelser som för släpvagn som kopplas till bil. Utredningen vill dock framhålla att nuvarande bestämmelser måste anses otillfredsställande även när det gäller släpvagn som dras av motorredskap med konstruktiv hastighet upp till 30 km/tim. Detta gäller främst när två släpvagnar kopplas till dragfordon och när släpfordonets bruttovikt (alt släpfordonens sammanlagda bruttovikt) väsentligt överstiger dragfordonets. Utredningen anser att det bör ankomma på TSV att närmare utreda detta och komma med de krav som kan anses erforderliga med hänsyn till rimliga krav på trafiksäkerhet.

Enligt 111 § VTK är det tillåtet att efter traktor och motorredskap koppla två släpvagnar, vars sammanlagda bruttovikt är dubbelt så hög som dragfordonets bruttovikt. Även om hastigheten i sådant fall är begränsad till 20 km/tim enligt 66 § VTK blir fordonstågets bronsförmåga om släpvagnarna saknar bromsar, helt otillräcklig, särskilt i halt väglag. Enligt utredningens åsikt bör därför framdeles kraven på bromsar på släpvagn gälla även för släpvagnar som dras av registreringspliktiga motorredskap med konstruktiv hastighet under 30 km/tim.

7.2.4 Belysningsanordningar

Enligt gällande bestämmelser skall traktor och motorredskap vid färd under mörker på väg vara försedda med vissa belysnings- och reflexanordningar. Traktor kan därför, till skillnad mot vad som gäller för bilar, godkännas vid besiktning utan att vara försedd med belysningsanordningar. Kontroll av att belysningsanordningarna fyller gällande bestämmelser sker därför endast i vissa fall. Detta anser utredningen otillfredsställande. Den stora roll som belysnings- och signalanordningar spelar för trafiksäkerheten gör att en sådan kontroll är i högsta grad önskvärd. Då därjämte motorredskap inkl traktorer numera som regel torde kunna utrustas med belysningsanordningar som standard föreslår utredningen, att för nya sådana fordon skall i princip gälla samma krav på strålkastare, baklyktor, stopplykta och reflexanordningar som för bilar.

Ang särskilt utmärkning av långsamtgående motorredskap och släpfordon se avsnitt 10.

7.2.5 Viss ytterligare utrustning

Motorredskap, som är försett med vindruta, bör vara utrustat med *vindrutesorkare*, *vindrutespolare* och *defroster*. Har redskapet förarhytt bör körriktningssvisare liksom även backspegel vara obligatorisk utrustning.

Utredningen förordar att motorredskap, vars konstruktiva hastighet överstiger 30 km/tim, skall vara försett med *hastighetsmätare*.

FK innehåller för närvarande inget krav att motorredskap skall vara försett med ljuddämpare. Utredningen anser det uppenbart att man av omsorg om miljön bör kräva effektiva *anordningar för ljuddämpning* även på motorredskap. Utredningen föreslår alltså att motorredskap framdeles skall vara försedda med ljuddämpare. Det bör ankomma på TSV att fastställa gränsvärden för högsta tillåtet buller, anpassade efter teknikens utveckling.

Utredningen anser vidare att *luftföroreningsproblemet* bör beaktas även när det gäller motorredskap. De flesta större redskap har numera dieselmotorer, och för dessa bör gälla samma krav på begränsning av rökutsläppet och plombering av bränsleinsprutningspumpen som nu gäller för bilar.

En fråga, som kanske mer tangerar arbetarskyddsområde än det egentliga trafiksäkerhetsområdet, avser användningen av *bilbälte*. Åtskilliga

motorredskap används i sådana arbeten där redskapet utsätts för plötsliga och kraftiga stötar. Föraren riskerar i sådana fall att kastas ur förarsitsen och komma till skada. Exempel har getts i redogörelsen för olycksfallsriskerna (avsnitt 2).

För att i görligaste mån förebygga olycksfall av denna typ bör enligt utredningens mening tyngre motorredskap, som används i sådant arbete och där så av körtekniska skäl kan ske, ha förarsäte med bilbälte av typen höftbälte.

Ljudsignalanordning bör enligt utredningens mening finnas som obligatorisk utrustning på registreringspliktiga motorredskap.

7.2.6 Sikten från förarplatsen

Mot bakgrund av alla exempel utredningen sett eller fått sig förelagda på den ofta ytterst begränsade sikten från förarplatsen på många redskaps typer bör kraven på sådan sikt anges i detalj i TSV:s föreskrifter. I dessa krav bör också beaktas inverkan av att ytterligare eller annat aggregat monteras eller kan monteras på ett redskap.

7.2.7 Motorbuller m m

När det gäller regleringen av motorbuller samt avgas- och rökutsläpp från motorredskap kan det visserligen hävdas, att dessa frågor knappast faller inom utredningsuppdragets ram utan att de bör behandlas i ett större sammanhang och därvid avse alla motordrivna fordon jämte motordrivna anordningar, t ex kompressorer, som alstrar sådana störningar. Utredningen är väl medveten härom men vill inte desto mindre framhålla angelägenheten av att de bestämmelser, som torde komma att meddelas med anledning av förslag från pågående utredningar inom resp områden, även bör avse motorredskapen och därvid omfatta såväl uppträdandet i trafik på väg och på arbetsplats som under stillastående arbete med redskapet.

7.3 Periodisk kontrollbesiktning av motorredskap

De fordonstekniska krav, som utredningen sålunda föreslår skola ställas på motorredskap (terrängmotorredskap) och som bör närmare utformas av TSV, avses alltså till sin omfattning och stränghet differentieras efter främst den hastighet i vilken fordonet kan framföras, men också efter andra faktorer såsom tyngd, stabilitet osv. Även denna differentiering som underlag för vad som i det enskilda fallet skall krävas vid typ- eller registreringsbesiktningen synes utan tvivel bäst kunna utföras inom TSV. Dessa krav kommer således att träffa nya eller nyregistrerade motorredskap, vilket bör medföra en inom viss överskådlig tid avsevärd förbättring av motorredskapsparkens totala trafiksäkerhet vad gäller fordonssidan.

Utrustningsfrågorna har emellertid föranlett utredningen att även överväga om i vad mån en periodisk kontrollbesiktning bör aktualiseras för motorredskapens del. De trafiksäkerhetsmässiga skäl som ligger till

grund för den periodiska kontrollbesiktningen synes nämligen enligt utredningens mening knappast medge något logiskt undantag för flertalet motorredskap.

Enligt 75–77 §§ FK omfattar kontrollbesiktningssplikten endast registrerade motorfordon, dvs bil och motorcykel, samt bildragen registrerad släpvagn. Att tex traktorer och motorredskap inte är föremål för periodisk kontrollbesiktning lär delvis bero på svårigheten att inställa sådana fordon till besiktningstation men framför allt torde den till 30 km/tim maximerade hastigheten ha ansetts garantera en redan i sig ringa trafikfarlighet. Utredningen kan efter de kunskaper som inhämtats inte helt biträda den sistnämnda ståndpunkten. Av det skälet, att motorredskapen föreslås kunna tillåtas för högre hastigheter, anser sig emellertid utredningen böra föreslå en utvidgning av den periodiska kontrollbesiktningen till att tills vidare omfatta även sådana motorredskap (inkl traktorer) som har en konstruktiv hastighet överstigande 30 km/tim.

En bestämmelse av nu angivet slag medför att merparten av dagens motorredskap faller utanför plikten, medan däremot de framtida redskapen, som avses gå fortare än 30 km/tim och således utrustas i enlighet därmed, också blir föremål för denna omvitnat effektiva fordonskontroll. Men kontrollbesiktningssplikten bör, allteftersom kontrollresurserna medger detta, framdeles byggas ut till att omfatta även mera långsamtgående motorredskap. Även i fråga om skyldigheten att underkasta fordon periodisk kontrollbesiktning bör TSV få möjlighet att dispensera vissa mycket speciella motorredskap i enlighet med vad tidigare anförts om registrering och därmed sammanhängande besiktning.

Det förutsätts ankomma på TSV att föreskriva de närmare bestämmelser, besiktningsspunkter och krav, som erfordras för en sådan kontrollverksamhet betr motorredskapen. Härvid synes även böra beaktas att vissa redskapstyper, som erfarenhetsmässigt utnyttjas i ringa utsträckning eller som vanligen körs endast korta sträckor på väg för år räknat, av dessa eller andra skäl kan tillgodoses med en längre godkännandeperiod, så att kontrollbesiktningen behöver ske endast vartannat år.

Det kan vara möjligt att besiktningssresurserna behöver byggas ut och då troligen med mobila besiktningstrustningar, med vilka besiktning kan ske i förråd, garage eller på arbetsplatser till undvikande av kostsamma transporter eller driftsstopp. Besiktningssavgifterna bör kunna anpassas på motsvarande sätt som skett för motorfordon och släpvagnar.

7.4 Samråd mellan TSV och andra myndigheter m fl

FK och TTK innehåller endast huvudföreskrifter, avseende exempelvis den utrustning som skall finnas på fordon av olika slag. De ytterligare föreskrifter som kan erfordras för tillämpning av kungörelserna meddelas som nämnts av TSV (102 § FK och 65 § TTK). TSV har med stöd av dessa stadganden utfärdat ett stort antal föreskrifter, samlade i "Bestämmelser om fordon", "Typbesiktningssföreskrifter" m fl.

Vid meddelande av bestämmelser om fordons beskaffenhet och utrust-

ning måste TSV beakta de intressen som andra myndigheter har på detta område. I FK är direkt utsagt att samråd skall ske exempelvis med arbetarskyddsstyrelsen när det gäller föreskrifter om förarutrymmet i lastbilar, traktorer eller motorredskap och i fråga om färdskrivare, med försvarets materielverk angående kopplingsanordningar etc. TSV har överhuvud taget ett omfattande samrådsförfarande med myndigheter, organisationer och tillverkare vid utarbetande av föreskrifter för fordon.

Enligt utredningens förslag skall framdeles motorredskapen i princip vara registrerade. Registrering förutsätter att redskapet dessförinnan har godkänts vid typ- eller registreringsbesiktning. I båda fallen skall förrättningsmannen kontrollera att redskapet uppfyller de bestämmelser som meddelats i författning eller av myndighet. Utredningen har, som redan framgått, inte funnit skäl att förorda någon ändring av hittills gällande princip, nämligen att ansvaret för de tillämpningsföreskrifter som behövs utöver författningsbestämmelserna skall vila på TSV. För motorredskapen kommer emellertid arbetarskyddsfrågorna att få väsentligt större betydelse än när det gäller andra typer av fordon. Det finns därför anledning att något beröra arbetarskyddsstyrelsens uppgifter i detta sammanhang samt det framtida samarbetet mellan styrelsen och TSV i frågor som berör de tekniska kraven på motorredskap.

Enligt 45 § arbetarskyddslagen (1949:1) skall tillverkare eller försäljare av maskin, redskap eller annan teknisk anordning tillse att anordningen, då den avlämnas för att tagas i bruk inom riket, är försedd med nödiga skyddsanordningar och även i övrigt erbjuder betryggande säkerhet mot ohälsa och olycksfall. Arbetarskyddsstyrelsen må föreskriva, att sådan anordning skall vara godkänd av styrelsen innan den avlämnas för att tagas i bruk. Dessa särskilda skyldigheter skall enligt 6 § nämnda lag gälla även för verksamhet som inte omfattas av lagen. Tillsyn å efterlevnaden av lagen och med stöd av densamma meddelade föreskrifter utövas av arbetarskyddsstyrelsen samt, under dess överinseende och ledning, av yrkesinspektionens befattningshavare och kommunala tillsynsmän (47 §). I 36 § arbetarskyddskungörelsen (1949:208) stadgas att transportanordningar, såsom lin-, häng-, rull- och spårbanor, transportörer, truckar, fordon och vagnar av olika slag skall med hänsyn till material, konstruktion och utrustning erbjuda betryggande säkerhet samt vara lämpligt anordnade och försedda med nödiga skydd.

Med stöd av ovannämnda föreskrifter har arbetarskyddsstyrelsen meddelat anvisningar avseende bl a motorgräsklippare, traktormonterade skogskranar, skördetröskor, traktorer och trädgårdsfordon. Styrelsens meddelanden avser exempelvis förarskydd på traktorer, skydd vid mekanisk kraftöverföring mellan motordrivet fordon och maskin, redskap och vagn, skotare och lunnare i skogsbruket, skyddshytt på hjullastare och hjulschaktare, buller på skördetröska.

Arbetarskyddsstyrelsens föreskrifter och anvisningar avser i första hand åtgärder som krävs för att arbetarskyddet skall vara tillgodosett. TSV:s bestämmelser angående fordon syftar främst till att trygga den allmänna trafiksäkerheten vid fordons framförande på väg. Båda dessa intresseområden måste vara tillgodosedda i de framtida föreskrifterna

angående motorredskap. Eftersom utredningen inte har funnit anledning att föreslå någon omfördelning av arbetsuppgifterna för arbetarskyddsstyrelsen och TSV blir ett intimt samarbete mellan de båda myndigheterna nödvändigt vid bestämmelsernas utarbetande. Ett sådant samarbete förekommer redan nu, exempelvis beträffande förarskydd på traktorer och motorredskap, färdskrivare, förankring av last m m.

Utredningen anser det angeläget att en tillverkare eller försäljare av motorredskap inte skall behöva inhämta upplysningar beträffande de tekniska krav som gäller för motorredskapet från mer än en myndighet. Eftersom utredningen förutsatt att de föreskrifter som skall tillämpas vid besiktning av redskapet skall liksom hittills meddelas av TSV, medför nämnda önskemål att även de av arbetarskyddsstyrelsen meddelade bestämmelserna i någon form återfinns i TSV:s föreskrifter. Detta kan ske genom att de ingår som en del av verkets föreskrifter eller genom en hänvisning till arbetarskyddsstyrelsens bestämmelser, vilka kan återges i en bilaga. Utredningen har inte ansett det påkallat att närmare gå in på frågan hur detta samarbete skall organiseras. Det bör ankomma på de båda myndigheterna att söka den lämpligaste formen för det praktiska samarbetet.

7.5 Övergångsbestämmelser

De skärpta krav i fråga om motorredskaps och släpvagnars beskaffenhet och utrustning som utredningen föreslår enligt vad som tidigare sagts i detta avsnitt bör i princip inte ges tillbakaverkande kraft. De bör med andra ord tillämpas endast på motorredskap och släpvagnar som undergår registreringsbesiktning eller typbesiktning efter ikraftträdandet av de nya bestämmelserna. Eftersom typ- eller registreringsbesiktning inte behöver ske beträffande enligt gällande lagstiftning ej registreringspliktiga sådana fordon, som endast behöver anmälas för registrering (jfr avsnitt 6), bör anges att de nya utrustningsbestämmelserna inte heller skall tillämpas beträffande fordon som har tagits i bruk före ikraftträdandet av huvuddelen av lagstiftningen (jfr nedan). Ett undantag från nu angivna grundsats bör dock gälla beträffande LGF-skylt, som enligt utredningens mening bör finnas även på äldre motorredskap.

Utredningen har funnit det nödvändigt att fabrikanter och importörer av motorredskap får en viss övergångstid för att anpassa sina produkter efter de nya kraven. En sådan övergångstid bör enligt utredningen lämpligen åstadkommas genom att de nya bestämmelserna i FK och utrustningsbestämmelserna i TTK inte träder i tillämpning förrän avsevärd tid – minst två år – förflutit efter det att ändringarna har beslutats. Om sådant beslut sker under senare delen av år 1974 och huvuddelen av den nya lagstiftningen efter lämplig övergångstid för erforderliga förberedelser kan träda i kraft den 1 januari 1976, bör FK:s nya bestämmelser få giltighet tidigast från den 1 januari 1977. LGF-skylt bör emellertid kunna föreskrivas redan från den 1 januari 1976.

Som berörts i avsnitt 5 bör kungörelsen (1940:440) om hänförande av vissa automobiler till fordonstypen motorredskap ("epatraktorkungörelsen") upphävas. Däremot bör kungörelsen (1952:45) angående klassificeringen av vissa gaffeltruckar, liksom kungörelsen (1954:617) angående klassificeringen av sk stenröjningsvagnar, äga fortsatt giltighet.

8 Beskattning

Enligt 2 § VSF skall fordonsskatt utgå för motorfordon, traktor, motorredskap eller släpvagn, om fordonet är eller bör vara registrerat och ej är avställt. Skatteplikten omfattar alltså bl a traktor som är försedd med gummihjul eller band samt motorredskap som används för transport av gods på sådan allmän väg, gata eller annan allmän plats som är upplåten för allmän samfärdsl (jfr 8 § BRK p 1 och 2). Släpvagn som dras av traktor eller motorredskap som används för transport på allmän väg är också skattepliktig (8 § BRK p 4).

Före den numera upphävda traktorskatteförordningens ikraftträdande fr o m år 1970 förekom ingen annan skatteplikt beträffande traktorer, traktorekipage eller motorredskap än den som avsåg drivmedel i vissa fall. Dessa förhållanden har enligt utredningens uppfattning starkt bidragit till en snedvridning av utvecklingen, såväl tekniskt som användningsmässigt, av främst vissa typer av motorredskap. Hithörande problem har också under lång tid övervägts i olika sammanhang och senast inom den år 1965 tillkallade bilskatteutredningen. Den fr o m år 1970 gällande beskattningsprincipen beträffande traktorer och motorredskap grundar sig huvudsakligen på förslag från sagda utredning. Principen innebär att ett motorredskap, som utför ett med traktor klass I (trafiktraktor) jämförbart transportarbete, beskattas på samma sätt som en trafiktraktor.

Införandet av traktorbeskattningen har förmodligen medfört en minskad användning av traktorer och motorredskap i transportarbete på allmän väg, vilket förhållande bör betyda en något bättre balansering av transportbilden i förhållandet verkliga transportfordon contra trafiktraktorer och trafikmotorredskap. Något statistiskt eller annat klar belägg för denna förmodan har utredningen emellertid inte kunnat få fram.

I motorredskapsutredningens direktiv framhålls, att skattefrågorna behandlas av bilskatteutredningen och att översynen av hithörande frågor bör ske i nära samråd med denna utredning. Sådant samråd har förevarit, varjämte möjligheter beretts motorredskapsutredningen att underhand ta del av bilskatteutredningens överväganden i avseende på beskattningsprinciper och beskattningens konstruktion m m. Motorredskapsutredningen, som inte anser sig besitta erforderliga fackkunskaper på skatteområdet för att kunna tillföra övervägandena härutinnan något av värde, röjer sig med att konstatera att de överväganden och förslag som utredningen fått ta del av inte synes hindra eller försvåra genomförandet av utredningens

egna förslag till reglering av motorredskapstrafiken.

Mot bakgrund av det anförda skall för klarhetens skull framhållas, att utredningen sålunda inte funnit sig böra taga ställning till frågan om motorredskapens beskattning. Utredningen vill dock – som tidigare påpekats – lägga vikt vid det förhållandet att nuvarande beskattningsregler för motordrivna fordon och av dem dragna fordon förorsakat en klar snedvridning av främst vissa motorredskaps användning och utveckling i praktiken. Ett typiskt exempel på sådan "skatteberoende" teknik är traktordumpern. Det är enligt utredningens mening angeläget att beskattningen av motordrivna fordon i stort blir så utformad, att de möjligheter till ökad redskapseffektivitet, som utredningen eftersträvat, verkligen kommer till stånd, samt att hänsyn tas till vägkostnadsansvar eller därmed jämförlig rättvisepincip. Hur en sådan pålaga skulle närmare utformas har utredningen ansett sig böra lämna därhän.

Utredningens överväganden och förslag om registrering av flertalet motorredskap kan möjligen ses som en konstruktion i syfte att möjliggöra eller i allt fall underlätta en beskattning av ifrågavarande fordon, men har de facto uteslutande tillkommit för att möjliggöra kontroll av att de av utredningen föreslagna skyldigheterna beträffande trafikförsäkring, fordons beskaffenhet samt förarkompetens etc är fullgjorda. I och med förslaget om registrering har utredningen således inte tagit ställning till huruvida även andra motorredskap skall beskattas än sådana som utför transportarbete på allmän väg och ej heller till vilka beskattningsmässiga konsekvenser som bör följa av att tidigare som motorredskap klassificerade fordon (t ex traktordumpern med sin ändock ganska begränsade användning på väg) nu föreslås hänföra till kategorin motorfordon.

9 Förarkompetens och förarålder

9.1 Gällande system samt motiv för ändringar

Enligt 7 § KKK föreligger krav på körkort endast för förande av motorfordon och traktor med gummihjul. Kravet beträffande traktor gäller därvid bara vid färd på väg. Kungörelsen medger att person utan körkort tillfälligt framför traktor kortare sträcka på väg till eller från arbetsplats eller mellan en gårds ägor eller för liknande ändamål.

Minimiåldern för bilkörkort är 18 år och för traktorkörkort 16 år. Om särskilda skäl föreligger kan traktorkort utfärdas för den som fyllt 15 år.

Den nuvarande lagstiftningen ställer sålunda för fordon som hänförs till gruppen motorredskap – oberoende av fordonens storlek (vikt, bredd och längd), köregenskaper och komplicitet i vad avser handhavande – inga krav beträffande vare sig förarkompetens eller förarålder.

Dessa förhållanden har uppmärksammats i olika sammanhang, t ex i tidigare genomförda utredningsarbeten och i samband med avgivande av remissyttranden m m. Utredningen, som kommer att lämna en redogörelse därför senare i detta avsnitt, vill emellertid först klargöra sira egna huvudmotiv för övervägandena om erforderliga ändringar på grund av såväl dagens trafikmiljö som den tekniska utvecklingen av motorredskapen.

Sett från förarsynpunkt har utvecklingen enligt utredningens mening sålunda bl a inneburit att ett stort antal sinsemellan mycket olika typer av motorredskap (motsv) har utvecklats, att motorredskapen rent körtekniskt varierar i vissa fall i väsentlig omfattning. Sålunda är det körtekniskt en betydande skillnad mellan ett motorredskap av vanlig hjultraktortyp och ett ramstyrt fordon, liksom skillnaden är stormellan t ex gaffeltruck och grensletruck. Det bör även observeras att det krävs olika körteknik för att köra en vanlig hjultraktor och en hjulastare, särskilt då den senare körs med lastad skopa, att varierande typer av manöverorgan utvecklats, såsom t ex styrning med ratt, med spakar eller med hjälp av servoutrustning; samt att fordonen försetts med olika typer av redskap, som dels inverkar på förarens sikt dels genom sin placering ställer speciella krav på förarens kunskap, uppmärksamhet och omlörne i trafiken eller på arbetsplatsen.

Utvecklingen har vidare – som tidigare anförts – inneburit en visentlig förändring av den trafik- och arbetsmiljö, i vilken motorredskapen numera uppträder. Dessa fordon har i relation till övrig trafik i de flesta

fall en låg hastighet, som i väsentlig utsträckning stör trafikrytmen och därigenom ställer speciella krav på föraren. Detta gäller såväl vid färd rakt fram på väg som i särskilt hög grad vid vänstersväng, uppfart på eller korsande av väg. Motorredskapen uppträder såväl i den trafikmiljö, som omfattas av VTK, som i den trafikmiljö, som i nuvarande lagstiftning i vissa avseenden ej innefattas i VTK:s bestämmelser, dvs inom fabriks-, gruv-, hamn- eller andra likartade inhägnade områden. Även inom sådana områden har utvecklingen som regel inneburit en intensivare trafik, vari olika kategorier av trafikanter uppträder samtidigt. De regler och anordningar, som är till för att skapa skydd i trafiken på väg, tillämpas som regel inte inom sådana inhägnade områden.

Enligt utredningens uppfattning synes det mot bakgrund av vad ovan redovisats angeläget att tillvarata de rimliga möjligheter som finns för att skapa skydd för de människor, som vistas i, på och i närheten av motorredskap i här beskrivna trafik- och arbetsmiljöer.

De mänskliga lidanden, som blir en följd av olyckor, liksom de stora kostnader som uppstår för samhälle, företag och enskilda, accentuerar ytterligare behovet av skydd i trafik- och arbetsmiljön.

De möjligheter som härvidlag står till buds är uppställande av – utöver krav på motorredskapens utformning och utrustning samt regler för deras framförande och användning – krav på bl a förarålder och förarkompetens.

I detta sammanhang aktualiseras frågan om gränsdragningen mellan vad som ligger inom arbetarskyddets ansvarsområde och de frågor som utredningen har att behandla. I vissa fall är en sådan gränsdragning inte möjlig att göra. Detta gäller speciellt när motorredskap används inom inhägnade områden och inne i byggnader, t ex fabrikslokaler, lagerhallar och fryshus.

Efter att ingående ha prövat denna gränsdragningsfråga i syfte att finna en metod, som kunde ges allmängiltighet samtidigt som den motsvarade rättmätiga krav på begriplighet och praktisk genomförbarhet, har utredningen slutligen konstaterat att någon sådan enkel tumregel för en gränsdragning inte kan föreslås. Vid de fortsatta övervägandena har utredningen vidare blivit alltmer övertygad om, att en sådan fixerad gränsdragning egentligen inte tjänar den allmänna målsättningen, som syftar – inte till en formell och bekväm teoretisk indelningsgrund – utan fastmer till en i görligaste mån ökad säkerhet för människor och materiel i motorredskapshanteringen. Mot bakgrund av vad härutinnan anförts beträffande även redskapstrafiken inom inhägnade områden (jfr 12 § KKK) har utredningen således kommit till den slutsatsen, att också frågorna om förarkompetensen bör behandlas oberoende av var motorredskapen uppträder.

9.2 Tidigare utredningar m m

Utvecklingsförhållandena har redan i tidigare sammanhang uppmärksamats och i vissa fall påtalats. En översiktlig redogörelse härför skall här

* lämnas som en bakgrund till utredningens fortsatta överväganden.

Sålunda föreslog 1945 års trafiksäkerhetskommitté i betänkandet SOU 1948:20 bl a ändrad klassindelning av körkortet. Differentieringen borde ske i fyra grupper, av vilka den här aktuella gruppen 2 skulle avse förande av privat personbil, tyngre motorcykel, lastbil med lägre totalvikt än 4 ton samt traktortåg. I betänkandet SOU 1948:34 anmälde 1944 års trafikförfattningssakkunniga kritik mot förslaget om klassindelning av körkort, under förmenande att den då gällande indelningen i körkort och trafikort borde bibehållas. De olika körkortet borde emellertid gälla dels bil, dels motorcykel och dels motorredskap (till sistnämnda grupp hänfördes även traktorer). Körkort för bil borde berättiga till förande även av motorcykel och motorredskap, och körkort för motorcykel till förande även av motorredskap. Om emellertid till motorredskapet kopp-lats släpfordon borde fordonskombinationen på väg få föras endast av den som hade körkort för bil.

I prop 1951:30 beträffande VTF upptogs inte förslaget om krav på bilkörkort för rätt att föra traktortåg på väg. Ej heller upptogs det av 1944 års trafikförfattningssakkunniga föreslagna kravet på särskilt körkort för traktor och motorredskap. Endast två slag av körkort förekom sålunda i propositionen, avseende bil och motorcykel, därvid bilkörkort skulle gälla även för motorcykel. Härjämte skulle liksom dittills finnas särskilt trafikort för körning i yrkesmässig trafik. *Andra lagutskottet vid 1951 års riksdag* framförde emellertid krav på körkort även för gummihjulsförsedd traktor mot bakgrund av dessa fordons allmer talrika förekomst, allt större trafikomfattning och allt högre konstruktiva hastighet (2LU 1951:30). Ytterligare ett motiv var den av statistiken påvisade successiva stegringen av antalet traktortrafikolyckor. Sedan riksdagen i likhet med utskottet förordat införandet av körkort även beträffande gummihjulsförsedd traktor men i övrigt lämnat i propositionen framlagda förslag på det här aktuella området utan erinran, utfärdades VTF. Däri upptagna bestämmelser om olika slag av förarbevis har intill nyligen haft oförändrat innehåll.

Den sedermera tillkallade *bilförarutredningen* avgav år 1965 betänkandet (SOU 1965:42) "Körkortet och trafikutbildningen". Utredningen hade till uppgift att se över förarutbildningen och därmed sammanhängande spörsmål i syfte att höja trafiksäkerheten m m. Förslagen gick bl a ut på en differentiering av körkortet i relation till fyra fordonsklasser, nämligen A: personbil och lätt lastbil, B: tung lastbil och buss, C: motorcykel samt D: traktor. Betr C- och D-bevisen föreslogs ingen ändring i avseende på minimiåldern för erhållande av körkort. I direktiven aktualiserades inte frågan om någon form av förarbevis eller kompetensprov för motorredskapsförare. Bilförarutredningen lade följaktligen inget förslag på detta område.

Ur bilförarutredningens betänkande förtjänar vissa överväganden betr traktorkompetensen att återges i förevarande sammanhang. Utredningen anförde sålunda ungefär följande.

Det nuvarande traktorkörkortet och kraven för dess erhållande har byggts på den konventionella traktortypen, dvs ett motordrivet fordon

som är inrättat huvudsakligen som dragfordon för annat fordon eller för arbetsredskap och som är konstruerat för högst 30 km/tim, etc. Under årens lopp har emellertid en icke avsedd utvidgning av traktorbegreppet kommit till stånd, vilken utveckling alltmer accentuerats. Det har sålunda blivit allt vanligare att man genom åtgärder med fordon av olika slag fått dessa rubricerade som traktorer (bla Epa-traktorer). — Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har här till påpekat, att det blivit vanligt förekommande att även helt fabriksnya bilar byggs om till traktorer på angivet sätt. Det är ur trafiksäkerhetssynpunkt givetvis otillfredsställande att dessa fordon och fordonskombinationer får köras på väg utan andra kvalifikationer hos föraren än de som innefattas i ett traktorkörkort. Även om utredningen inte haft att gå in på frågan om klassificering av dessa fordon har man funnit det nödvändigt att fordonen från körkortsynpunkt hänförs till den kategori där de rätteligen hör hemma. Utredningen föreslog därför, att för rätt att köra sådan bil, som ombyggs till traktor, skulle fordras A- resp B-körkort, beroende på den totalvikt fordonet hade före ombyggnaden. — För behörighet att köra konventionell traktor (D-körkort) föreslogs kravet, att sökanden vid såväl muntligt som skriftligt teoretiskt prov visade sig i stort sett äga de insikter och kunskaper, som föreslogs fordras för A-körkort, vilket innebar en väsentlig skärpning av dåvarande krav för erhållande av traktorkörkort. Något praktiskt prov föreslogs däremot inte på det konventionella traktorområdet. För den andra kategorien traktorer (ombyggda bilar) föreslogs dock, som framgår ovan, att samma körkorts krav skulle gälla som för A- resp. B-körkort.

I bilförarutredningens arbete ingick således inte frågorna om förarbevis eller kompetenskrav beträffande motorredskapsförare. Det oaktat redovisades vid betänkandets remissbehandling flera synpunkter på detta speciella område. Motorredskapsutredningen skall här återge huvuddragen av vad härvidlag anfördes från arbetarskyddsstyrelsen, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, överståthållareämbetet, länsstyrelserna i Göteborgs och Bohus, Jämtlands, Kristianstads och Stockholms län samt Trafikassistenternas förening.

Arbetarskyddsstyrelsen menade att traktorerna, trots den relativt låga tillåtna maximihastigheten, måste anses medföra så stora risker för den snabba trafiken att det synes motiverat att traktorförare skall ha en kunnighet som är likvärdig med bilförarens. Arbetarskyddsstyrelsen ansåg därför, att utredningens förslag var lämpligt men att samma krav, dvs bilkörkort, som föreslogs gälla för förande av till traktor ombyggd bil, borde gälla för all traktorkörning där körkort överhuvud fordras. Beträffande gränsdragningen mellan A- och B-körkort hade styrelsen inget förslag. Styrelsen framhöll även de risker som finns vid körning på väg med motorredskap, vars utformning ofta innebär stor risk för övriga trafikanter. Här anfördes som exempel gaffeltruckar, som i vissa fall klassificeras som motorredskap. Gällande bestämmelser fordrade inte körkort för dylika motordrivna fordon. Arbetarskyddsstyrelsen ansåg det böra övervägas om inte bilkörkort borde krävas även för framförande av motorredskap på väg. Även i detta fall torde dock få förutsättas motsvarande undantag som de som nu anges för traktorer i VTF och som bibehållits i utredningens förslag. Styrelsen delade utredningens tveksamhet huruvida inte nuvarande syn- och hörselkrav på traktorförare borde skärpas. Att en traktor framförs med låg hastighet motiverar inte den skillnad i krav, som gäller mellan en bilförare och en traktorförare i icke yrkesmässig trafik. Arbetarskyddsstyrelsen ansåg, att om särskilt traktor-

körkort bibehålls, syn- och hörselkraven för detta bör skärpas till minst vad som fordrades för bilkörkort klass A. Om bilkörkort kommer att fordras för traktor- och motorredskapskörning kommer automatiskt syn- och hörselkraven att bli desamma som föreskrivs för bilkörkort.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen tillstyrkte den föreslagna socialbestämmelsen att för rätt att föra till traktor ombyggd bil skall fordras körkort för den fordonsklass fordonet tillhörde före ombyggnaden. Styrelsen ansåg dessutom, att samma villkor borde gälla för sk Epa-traktorer, vars hastighet i praktiken överskred angivna 30 km/tim. Styrelsen noterade vidare, att utredningen inte behandlat frågan om någon form av förarbevis för motorredskap. Sådana fordon tenderade att bli allt större och tyngre. För dylika fordon fordrades inget körkort, men samma motiv för körkort torde föreligga för dessa fordon som för till traktor ombyggd bil. Styrelsen föreslog därför, att för förande på väg av motorredskap med en fordonsvikt av högst 3 500 kg skulle fordras D-körkort (traktor) och för tyngre motorredskap B-körkort (bil).

Överståthållareämbetet anförde att det vid förande av vissa motorredskap inte krävdes körkort, och att utredningen inte föreslagit någon ändring därvidlag. Med hänsyn till den allt intensivare trafikenville ÖA dock ifrågasätta huruvida inte B-körkort borde krävas för förande av dylika fordon på väg. *Statens bilinspektion i Stockholm* hade i underremiss anförut, att man med hänsyn till de stora risker som förändret av vissa motorredskap såsom kranvagnar o dyl medförde ansåg krav på traktorkörkort böra uppställas för sådana motorredskap. Kravet borde gälla även för konventionella traktorer och för till traktor ombyggd bil därest dragen totalvikt ej översteg 6 000 kg. Översteg dragen totalvikt 6 000 kg borde A-körkort krävas.

Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län framhöll bl a följande. Vad beträffade fordonens indelning i fordonsklasser borde traktortågen uppmärksammas. Traktortåg användes i ökande omfattning för egentlig vägtrafik. För detta ändamål särskilt anordnade traktortåg hade på senare år kommit i bruk. Länsstyrelsen syftade här på traktordumpern. Denna var byggd för transport av sten och schaktmassor och användes vid anläggningsarbeten lika som en lastbil. Traktordumpern borde därför hänföras till fordonsklass A. Den av utredningen åsyftade, till traktor ombyggda bilen borde också kunna hänföras dit. Länsstyrelsen förordade vidare, att körkortstvång infördes för vissa motorredskap för färd på väg. En del sådana fordon var påfallande olustiga och farliga i trafiken, t ex gaffeltruckar, hjulburna mobilkranar och lastmaskiner. För förande av dessa motorredskap erfordrades betydande mått av gott omdöme, varsamhet och trafik-kunnande. Motorredskapen kunde lämpligen föras till fordonsklass D. Den icke fartbegränsade gaffeltrucken räknades däremot som lastbil och var av denna anledning ett körkortspliktigt fordon.

Länsstyrelsen i Jämtlands län ansåg med hänsyn till det ansvar och den trafikrisk, som var förenad med de ofta stora och tunga motorredskapens förflyttning på väg, att för dessa borde krävas körkort av lägst klass D (traktor). Beträffande vissa motorredskap, t ex tankfordon med pumpaggregat för brunnstömning, ifrågasatte länsstyrelsen A- eller I-körkort. För vanlig traktor med tillkopplat släp borde likaledes krävas körkort för fordonsklass A eller B.

Länsstyrelsen i Kristianstads län framhöll, att motorredskapens antal ökas för varje år. Särskilt inom lantbruket och väghållningen var denna ökning påfallande. Åtskilliga sådana redskap kunde vara verkliga giganter i trafiken. Flertalet förare av motorredskap på väg torde inneha vanligt körkort. I åtskilliga fall framfördes emellertid motorredskap på väg av personer, som saknade all trafikutbildning. Skäl kunde därför anses

föreligga att införa skyldighet att för förande av motorredskap på väg inneha särskilt tillstånd. För dylikt tillstånd skulle enligt länsstyrelsens mening inte krävas mer än vad som fordrades för traktorkörkort, nämligen kunskap om gällande trafikföreskrifter samt kännedom om trötthets och alkoholförtäringens verkan ur trafiksäkerhetssynpunkt.

Länsstyrelsen i Stockholms län ansåg vissa slag av fordon och motorredskap böra särskilt uppmärksammas i sammanhanget. Den på våra vägar allt vanligare traktordumpen för transport av sten och schaktmassor syntes böra hänföras till fordonsklass A, liksom de till traktorer ombyggda bilarna av olika slag. Vidare borde vissa i trafiken farliga motorredskap underkastas körkortstvång vid färd på väg, t ex gaffeltruckar, hjulburna mobilkranar och lastmaskiner, och därvid placeras i fordonsklass D.

Trafikassistenternas Förening anförde, att motorredskap ur trafiksynpunkt torde kunna i stort sett jämföras med traktor. Det fick därför anses motiverat att förare av motorredskap underkastades samma prövning som traktorförare.

I prop 1967:55 redovisades Kungl Maj:ts ställningstaganden till bl a bilförarutredningens förslag. Sålunda föreslog departementschefen följande körkortsindelning, nämligen 1. Personbil och lätt lastbil, 2. Tung lastbil, 3. Buss, 4. Motorcykel och 5. Traktor. Alla körkort avsågs berättiga till förande av traktor. Något särskilt förarbevis för motorredskap behandlades inte, och någon ändring betr traktorkörkortet togs inte upp till prövning. Detta betydde att även förslaget om en strängare behandling i körkorthänseende av till traktor ombyggda motorfordon bortföll. I propositionen anmäldes vidare tillsättandet av den utredning, som sedermera antog benämningen *körkortsutredningen*. Denna utredning hade inte att överväga traktorkörkortet eller ev förarbevis för motorredskap i här aktuella avseenden. För bl a nämnda utredningsuppdrag tillkallades nämligen samma dag motorredskapsutredningen. Körkortsutredningens principbetänkande (SOU 1970:26) "Körkort och körkortsregistrering" behandlade sålunda endast traktorkörkortens materiella utformning m m mot bakgrunden av statsmakternas principiella ställningstagande på grundval av prop 1967:55 och gällande internationella vägtrafikkonventioner. Vid remissbehandlingen av detta betänkande i vad avsåg förslaget om bibehållande av ett särskilt traktorkörkort, som dock skulle framställas och utformas på ett avsevärt enklare sätt än övriga körkort, kan det stora flertalet remissinstanser sägas ha rent allmänt tillstyrkt utredningens förslag. Det kan här vara av intresse att se vad remissyttrandena innehöll på denna speciella punkt.

TSV och *Näringslivets trafikdelegation* anmälde sålunda ett klart tillstyrkande, medan *Motororganisationernas samarbetsdelegation* visserligen inte hade några invändningar men väl förutsatte dels skärpta kunskapsprov och dels en anpassning till de beslut, som kunde väntas framdeles på förslag från motorredskapsutredningen. *Motorbranschens riksförbund* ställde sig däremot kritiskt till förslaget och ifrågasatte om inte traktorkörkortet borde behandlas på samma sätt som övriga körkort, och *länsstyrelsen i Östergötlands län* ansåg rationella skäl tala för likformiga rutiner. Vidare anfördes, att inte bara de teoretiska kunskaperna utan även den praktiska färdigheten att föra fordonet borde kontrolleras vid förarprov för traktor. *Motorredskapsutredningen* förut-

skickade i sitt remissvar, att krav på traktorkörkort kunde komma att föreslås för stora grupper av redskap som inte krävde högre förarkompetens. Traktorer, ofta med släpfordon och inte sällan ombyggda till något slag av motorredskap, blir ett allt vanligare element på vägar med allmän trafik. Körkortsutredningens antagande om sjunkande antal traktorkörkort finge därigenom minskad sannolikhet, och förslaget om traktorkörkortets särbehandling borde beaktas mot denna bakgrund.

Kungl Maj:ts ställningstagande till körkortsutredningens förslag redovisades i *prop 1971:65* ang körkort och körkortsregistrering. I propositionen angavs riktlinjerna för utformning av ny körkortsregisterorganisation. Enligt propositionen skulle vidare de dåvarande körkorten ersättas med nya differentierade körkort, utformade på grundval av 1967 års beslut av statsmakterna och 1968 års vägtrafikkonvention. Differentieringen av körkorten innebär, att behörigheten anpassas efter de kunskaper och den färdighet som krävs för framförande av olika fordonstyper, t ex tyngre lastbils ekipage, buss och personbil. Utbildningskraven och förarproven utformas med hänsyn till behörigheten för varje körkortsklass. Den 1 januari 1973 angavs som riktpunkt för inledningen av reformen, som avsågs genomföras etappvis. I propositionen anförde departementschefen bl a följande: "I fråga om det särskilda traktorkörkortet finns t v inte någon anledning att avvika från utredningens förslag. Givetvis kan det bli aktuellt med en omprövning i detta avseende, när motorredskapsutredningens kommande förslag beträffande behörigheten att föra traktor och motorredskap tas upp till bedömning." I avslutning härtill anförde departementschefen vidare: "Behörigheten att föra traktor berörs inte av 1968 års konvention. De nyss angivna körkortsklasserna skall, i enlighet med vad statsmakterna beslöt år 1967, även omfatta rätt att föra traktor, men en särskild traktorbehörighet och ett särskilt traktorkörkort bör, som jag tidigare anført, finnas kvar."

Frågan om särskilt förarbevis för motorredskap m m togs således inte upp i förevarande sammanhang liksom ej heller framförda synpunkter på en erforderlig höjning av kunskapsnivån för erhållande av traktorkörkort.

9.3 Indelningen i KKK

Enligt 7 § KKK indelas körkort i följande klasser

- A****: motorcykel
- AB***: motorcykel, personbil, lätt lastbil och ett till sådan bil kopplat lätt släpfordon
- AB**E: motorcykel, personbil, lätt lastbil och ett eller flera till sådan bil kopplade släpfordon oavsett vikten
- ABC*E: motorcykel, personbil, lätt och tung lastbil och ett eller flera till sådan bil kopplade släpfordon oavsett vikten
- AB*DE: motorcykel, personbil, lätt lastbil, buss och ett eller flera till sådan bil kopplade släpfordon oavsett vikten
- ABCDE: samtliga fordonsslag

Enligt 34 § TTK gäller, att terrängvagn får föras endast av den som har körkort lägst klass AB***. I yrkesmässig trafik för personbefordran erfordras trafik kort. Terrängskoter får enligt 35 § föras endast av den som fyllt sexton år.

9.4 Krav på kompetens för förande av motorredskap

Enligt utredningens uppfattning bör som grundläggande princip gälla, att kompetenskraven på förare av motorredskap skall omfatta *dels* kunskap om trafikregler, *dels* färdighet i att framföra motorredskapet i trafik där andra typer av motordrivna fordon förekommer, *dels* färdighet i motorredskapets arbetsanvändning sett från såväl trafiksäkerhets- som arbetarskyddssynpunkt, och *dels* förmåga att genom enkla kontroller, avseende t ex bromsar, belysning, varningsutrustning m m, avgöra om vederbörande fordon från säkerhetssynpunkt är kördugligt.

Utredningen har kommit fram till den grundregeln, att krav på förarkompetens och förarålder skall finnas för framförande av motorredskap såväl på väg som i övrigt på platser, där annan trafik med motordrivna fordon förekommer. Detta ställningstagande innebär en ändring av nu gällande gränsdragning i KKK avseende krav på förarkompetens när det gäller trafik med motordrivna fordon inom inhägnat område (12 §).

Eftersom motorredskapsbegreppet emellertid innefattar ett mycket stort antal olika typer, från den enkla motordrivna gräsklipparen till de stora och komplicerade maskinerna, kan några generella krav på förarkompetens och förarålder inte ställas. En avvägning måste ske mellan å ena sidan kraven på säkerhet i trafik på väg och på arbetsplatser och å andra sidan att dessa krav blir rimliga med hänsyn till redskapens hastighet, storlek, användningsplatser, möjlighet till kontroll av efterlevnad av bestämmelser och till kostnader.

Från den nyss angivna grundregeln anser utredningen sålunda att undantag bör göras för följande två kategorier, nämligen *dels* motorredskap av typ gräsklippare, jordfräs m fl små redskap som förs av gående och som endast undantagsvis framförs på områden som i övrigt trafikeras med motordrivna fordon, *och* *dels* motorredskap som framförs uteslutande inne i fabriksbyggnad, lager-, arbets- eller därmed jämförlig lokal.

Utredningen är väl medveten om de svårigheter, som i praktiken kan uppstå när det gäller att hänföra ett motorredskap till någon bestämd kategori med avseende på krav på förarkompetens. Utredningen anser därför att det bör uppdras åt TSV att efter vissa i KKK angivna grundregler avgöra kravet på förarkompetens beträffande viss typ av motorredskap. Detta avgörande bör därvid lämpligen ske i samband med typ- eller registreringsbesiktning och i förekommande fall i samråd med arbetarskyddsstyrelsen.

Motorredskapens användning såsom arbetsmaskiner och -redskap medför svårigheter att dra klara gränser mellan vad som bör hänföras till trafik i trafiklagstiftningens mening och vad som utgör arbetarskydd i

arbetarskyddslagstiftningens mening. Frågan är aktuell då det gäller om krav på förarkompetens bör finnas när fordon endast framförs t ex inom industriområden eller arbetsplatser. Enligt utredningens uppfattning bör trafiklagstiftningens tillämpning inte utvidgas därhän att den gäller generellt, utan gränsen bör dras på sätt som redovisats ovan.

Utredningen vill därvid beträffande motorredskap, som uteslutande framförs inne i fabriksbyggnad m fl lokaler, föreslå att erforderliga krav på förarkompetens och förarålder tillgodoses inom arbetarskyddslagstiftningens tillämpningsområde.

Genom ett sådant förfarande synes grundtanken att skapa skydd för de människor som vistas i, på och i närheten av motorredskap bli tillgodosedd.

När det gäller *principerna för att ange kompetenskrav* har utredningen i syfte att beskriva graden av kompetens, dvs kunskap och färdighet, använt sig av vissa av de begrepp som återges i uppställningen nedan. De är hämtade ur TSV:s kursplan för förarutbildning avseende personbil och lätt lastbil.

Grad av kunskap (färdighet)	Begreppets innebörd	Betecknas
Orienterad	Eleven skall i stora drag kunna redogöra för aktuella frågeställningar inom ämnet	O
Grundläggande kunskap färdighet	Grundläggande kunskap (färdighet) utan krav på att eleven självständigt skall kunna lösa uppgift på ett fullt riktigt sätt	GrK GrF
Kunskap	Eleven skall självständigt med god tid till förfogande kunna (äga färdighet) lösa uppgift på ett i huvudsak riktigt sätt	K F
God kunskap färdighet	Eleven skall självständigt under realistiska tidsförhållanden kunna (äga färdighet) lösa uppgift på ett riktigt sätt	GK GF

9.5 Kompetenskrav och förarålder

9.5.1 *Körkort*

Den stora floran av motorredskapstyper och deras inbördes olikhet, såväl från körteknisk synpunkt som beträffande deras användning i trafiken, skulle i och för sig kunna motivera vitt differentierade krav på förarkompetens. Utredningen har dock funnit det angeläget att begränsa antalet typer av förarkompetens, som bör vara dokumenterad genom körkort eller likartad handling. Mot denna bakgrund anser utredningen att de kompetenskrav, som gäller eller avses gälla för förare av personbil respektive tung lastbil, även bör gälla för förare av vissa typer av motorredskap. Den förarkompetens, som enligt nuvarande bestämmelser erfordras för att erhålla traktorkörkort, är enligt utredningens uppfattning ej tillfredsställande från trafiksäkerhetssynpunkt. Att helt slopa

traktorkörkortet för att i stället kräva körkort för personbil för framförande av motorredskap av typ jordbrukstraktor anser utredningen emellertid ej lämpligt med hänsyn till de konsekvenser detta skulle få för bl a förare i åldern 16–17 år.

Med hänsyn till vad sålunda anförts bör det nuvarande traktorkörkortet ersättas av ett särskilt körkort för motorredskap, lämpligen betecknat klass M. Kompetenskraven bör anpassas till framför allt den trafikmiljö i vilken ifrågakvarande redskap kan förväntas uppträda. Här avses i första hand sådana motorredskap som har en relativt låg konstruktiv hastighet, förslagsvis högst 30 km/tim (klass B 2 enl klassificeringen i följande tabell).

För att få sådant körkort för motorredskap anser utredningen att föraren skall inneha bl a följande kunskaper och färdigheter:

Teoriundervisning i princip i tillämpliga delar lika med kursplan för utbildning av personbilsförare.

Körundervisning (motorredskap klass B 1 och B 2 med lastat släpfordon). Grundläggande färdighet i vård och kontroll av motorredskap från trafiksäkerhetssynpunkt i avsikt att därigenom förebygga resp genom enkla kontroller upptäcka eventuella fel och förslitningar.

God färdighet i användning av manöver-, kontroll- och hjälpporgan.

God färdighet i landsvägskörning, uppkörning på, korsande av samt vänstersväng på landsväg, körning på ojämnt underlag, manövrering i mot-, med- och sidlut.

Färdighet i körning inom tätbebyggt område.

God färdighet i körning i mörker och på halt underlag. I de fall årstiden ej medger praktisk övning skall utökad teoretisk kunskap meddelas.

Åtgärder vid trafikolycka. God kunskap om åligganden och åtgärder vid trafikolycka samt sådan kunskap att skadad person på rätt sätt kan ges första hjälpen på trafikolycksplats.

Kompetens för förande av motorredskap med högre hastighet – över 30 km/tim (klass B 3 och B 4 nedan) – synes böra krävas i form av körkort för bil (klass AB***), som självfallet också skall kunna gälla som kompetensbevis för förande av motorredskap med lägre konstruktiv hastighet. Utredningen föreslår för de relativt fåtaliga motorredskapstyperna med konstruktiv hastighet över 30 km/tim körkort klass AB*** om motorredskapets konstruktiva hastighet inte överstiger 50 km/tim. Samma kompetenskrav bör gälla beträffande terrängmotorredskap. Om hastigheten överstiger 50 km/tim föreslås att en indelning sker med hänsyn till fordonets vikt. Understiger vikten 3,5 ton bör enligt utredningen körkort klass AB*** vara tillräckligt, medan man när det gäller tyngre motorredskap i denna hastighetsklass bör kräva samma kompetens som för tung lastbil, dvs körkort klass ABC*E. Dispens bör dock med stöd av 136 § KKK kunna meddelas av TSV, innebärande att körkort klass AB*** skall vara tillräckligt även här, t ex när det gäller motorredskap med konstruktiv hastighet endast obetydligt överstigande gränsvärdet 50 km/tim (se vidare avsnitt 13.3).

Beträffande föraråldrarna har utredningen funnit att det inte erfordras någon ändring av de principer, som nu gäller eller kommer att gälla för olika typer av körkort.

9.5.2 Tilläggskompetens

Vissa motorredskap har en konstruktion som gör att de körtekniskt sett skiljer sig från bilen eller det motorredskap, som enligt ovan bör vara normgivande för körkort för dessa fordon. För att få framföra sådana "avvikande" motorredskap bör enligt utredningens uppfattning krävas en speciell tilläggskompetens utöver den kompetens, som erfordras för körkort för vederbörlig fordonskategori. Denna tilläggskompetens skall enbart avse den färdighet eller kunskap som erfordras för att från säkerhetssynpunkt framföra fordonet där trafik med andra motordrivna fordon förekommer. Den kompetens däremot, som krävs för att få ut arbetseffekt ur motorredskapet, har utredningen knappast anledning att behandla, när detta närmast är en lönsamhetsfråga för ägaren eller brukaren och en avtalsfråga mellan berörda parter.

Frågan om utbildning m m för tilläggskompetensen berörs närmare i avsnitt 9.8.

9.5.3 Sammanfattning av kompetenskraven

Här beskrivna principer avseende kompetenskrav och förarålder synes enklast kunna sammanfattas i tabellform på följande sätt.

Dokumentation genom	Kompetenskrav, enligt trafiksäkerhetsverkets närmare bestämmelser, för tillstånd att framföra motorredskap på väg eller utanför väg där trafik med motordrivna fordon i övrigt normalt förekommer			
	B1 ≤ 6 km/tim	B2 ≤ 30 km/tim	B3 ≤ 50 km/tim	B4 > 50 km/tim vikt ≤ 3,5 ton vikt > 3,5 ton
<i>Körkort klass:</i>				
M	x	x		
AB***			x	x
ABC*E				x ¹
<i>Intyg om tilläggskompetens för att framföra vissa motorredskap:</i>				
Färdighet	GrF	GF	GF	GF
Kontroll-kunskap	GrF	F	GF	GF
Arbetsanvändning	GF	GF	GF	GF
<i>Förarålder:</i>	16	16	18(19)	18(19)

¹ TSV skall med stöd av 136 § KKK kunna medge undantag i vissa fall.

9.6 Principerna för dokumentation av förarkompetensen

I enlighet med vad ovan angetts bör för framförande av motorredskap i princip krävas, att föraren innehar körkort för motorredskap eller personbil alternativt tung lastbil. Därutöver erfordras tilläggskompetens för att få framföra vissa speciella typer av motorredskap. Förare, som framför sådant speciellt redskap, bör vid kontroll kunna styrka att han innehar erforderlig kompetens. Enligt utredningens uppfattning bör bevis om tilläggskompetens visserligen vara utfärdat genom myndighets försorg men ej därmed nödvändigtvis vara föremål för alla de administrativa åtgärder som krävs beträffande körkort. Det föreslås att beviset utfärdas av därtill behörig person på blankett som tillhandahålls av TSV. Någon registrering i centralt register anser utredningen inte vara erforderlig. Kopia av utfärdat bevis bör dock tillsvidare, intill dess erforderlig erfarenhet erhållits av systemet, förvaras hos TSV.

Från kontrollsynpunkt bör på handling (besiktningssinstrument/mot-svarande) som skall medföras i fordonet finnas angivet, att föraren skall inneha körkort, alternativt körkort jämte bevis om tilläggskompetens för ifrågavarande fordonstyp.

På instrument eller fordonskort bör gällande körkortsklass anges med bokstaven M för motorredskapsbehörighet, AB för bilbehörighet, och ABCE för behörighet avseende tung lastbil. Om bevis om tilläggskompe-tens erfordras härjämte kan detta lämpligen anges på enahanda sätt i tillämpliga delar.

9.7 Fastställandet av kompetenskrav

I likhet med vad som skett beträffande kraven för körkort för personbil/lätt lastbil¹ bör TSV utarbeta och fastställa de krav, som skall uppfyllas för att erhålla dels körkort för motorredskap och dels bevis om tilläggskompetens. Det bör därvid även uppdras åt TSV att fastställa för vilka motorredskapstyper sådant bevis erfordras. Då entydiga gränser gentemot arbetarskyddsstyrelsens ansvarsområde ej går att dra i dessa frågor synes här angivna krav böra utarbetas och fastställas i samråd med arbetarskyddsstyrelsen.

Prov för körkort för motorredskap bör ske enligt de principer som gäller beträffande prov för bilkörkort, dvs dels teoretiska prov dels praktiska prov inför särskilt förordnad person. Prov för att erhålla särskilt kompetensbevis bör ske inför lämplig av trafiksäkerhetsverket därtill behörighetsförklarad person. Sådana särskilt behöriga synes lämpligen kunna utgöras av befattningshavare vid yrkes-, skogs- och lantbruksskolor samt vid större företag inklusive större maskinleverantörer.

Som tidigare sagts föreslås regler som innebär att kraven på förarkompetens i fråga om motorredskap skärps avsevärt. Därav följer givetvis också motsvarande ökning av kraven på förarprövarnas kompetens. TSV:s personal måste enligt utredningens uppfattning anses fylla dessa krav.

¹ Jfr TSV:s kursplan för förutbildning för personbil/lätt lastbil samt bestämmelser beträffande förarprovning.

9.8 Utbildning för erhållande av tilläggskompetens

Den utbildning för erhållande av tilläggskompetens, som enligt det tidigare sagda bör krävas för vissa motorredskap, synes i huvudsak böra meddelas genom gymnasieskolan. Dessutom bör lantbruks- och skogsskolorna förmedla sådan undervisning till förare av motorredskap inom lant- och skogsbruket. Förare av maskiner för byggnads- och anläggningsarbeten bör kunna ges utbildning i befintliga yrkesskolor under arbetsmarknadsverket och i gymnasieskolan. Förare av grensletruckar, gaffeltruckar, mobilkranar m m kan lämpligen erhålla sådan utbildning genom lastbilsförarskolorna inom gymnasieskolans ram. Möjlighet för utbildning genom t ex körskolor men främst större företag – såväl brukare som tillverkare eller säljare av motorredskap – bör dock alltjämt föreligga.

Utredningen har inhämtat att tillräcklig utbildningskapacitet torde finnas inom landet för tilläggskompetensen. Skolöverstyrelsen föreslås vara sammanhållande instans för denna utbildningsverksamhet.

9.9 Övergångsbestämmelser

En grundläggande fråga för utredningen har varit kraven på förarkompetens. Förslaget innefattar enligt vad ovan anförts krav på såväl kunskap om trafikregler och färdighet i att framföra och använda motorredskap som förmåga att från säkerhetssynpunkt kontrollera fordonet. Det leder till förhållandevis omfattande ändringar i gällande system, varför särskild uppmärksamhet måste ägnas övergångsbestämmelserna. Från säkerhetssynpunkt är det enligt utredningens uppfattning väsentligt att dessa ges en sådan utformning, att angivna krav så snabbt som möjligt blir tillgodosedda.

Vid den tidpunkt då nya bestämmelser för motorredskap träder i kraft kommer att i landet finnas förare med olika grad av kompetens, t ex förare som innehar traktorkörkort, körkort för personbil eller tung lastbil, förare som aldrig innehaft körkort samt förare som av olika skäl fått sitt körkort återkallat.

De förare av motorredskap som, när de nya bestämmelserna träder i kraft, inte innehar i dessa föreskriven(na) kompetenshandling(ar) (körkort jämte i förekommande fall bevis om tilläggskompetens) men som på ett tillfredsställande sätt kan styrka såväl sin lämplighet som förare som att de innehar en med föreskrivna krav likvärdig kompetens, bör medges rätt att framföra vederbörlig typ av motorredskap.

Färdighet i att framföra och använda motorredskap samt förmåga att genom enkla kontroller avgöra om vederbörligt fordon från säkerhetssynpunkt är kördugligt bör kunna styrkas antingen genom uppkörning för trafikinspektör eller bilinspektör eller för av myndighet förordnad förarprövare, eller genom intyg att vederbörande under minst ett år i betydande omfattning (minst 200 timmars körvana) på ett tillfredsställande sätt framfört och använt aktuell typ av motorredskap. Kunskap om trafikregler kan styrkas antingen genom innehav av körkort för bil eller

genom intyg om att godkänt teoriprov för erhållande av körkort för personbil har avlagts.

Dispensförfarandet kan utformas efter två olika huvudprinciper – icke tidsbegränsad eller tidsbegränsad dispens.

Principen med den icke tidsbegränsade dispensen innebär, att det kan dröja en mansålder innan det nya regelsystemet får generell giltighet och att särbestämmelser, som bl a kan bli besvärliga från kontrollsynpunkt, kommer att ges lång giltighetstid. De särbestämmelser som härvid avses, berör frågor om dispensintygen med avseende på *dels* utformning för identifikation av innehavaren, *dels* registrering i myndighetsregister, *dels* krav på möjlighet att återkalla intyg eller utfärda dublettintyg, *dels* utformning som skydd mot förfalskning och *dels* möjligheten att anpassa bestämmelser om dessa intyg till eventuella framtida ändringar beträffande körkortssystemet.

Tidsbegränsad dispens innebär krav på huvuddelen av de motorredskapsförare, som saknar föreskrivet körkort, att inom viss angiven tid avlägga prov för dylikt körkort. Utredningen har inte undersökt hur stort detta antal kan vara, men bedömer denna kategori av förare vara relativt liten mot bakgrund av biltätheten i landet. Körkort klass AB*** skall enligt förslaget ge kompetens för förande av motorredskap i den mån undantagsvis inte körkort klass ABC*E krävs (jfr 10 § KKK i lagförslaget).

Med hänsyn till vad sålunda redovisats förordar utredningen tidsbegränsad dispens.

Prövningen av frågan om dispens från körkortkrav och krav på tilläggskompetens bör ske enligt följande grunder. De förare av motorredskap, som inte innehar föreskrivet körkort men som på ett tillfredsställande sätt kan styrka att de innehar *dels* god färdighet att framföra och använda motorredskap, *dels* förmåga att kontrollera fordonets körduglighet, bör efter godkänt prov i trafikregelkunskap medges rätt att framföra den typ av motorredskap för vilken de styrkt sitt kunnande.

Dispensen bör beträffande motorredskap för vars framförande krävs *körkort klass ABC*E* gälla högst 3 år för personer yngre än 50 år. För personer som är 50 år eller äldre bör dispensen gälla utan tidsbegränsning. Förare som beviljats dispens av angiven typ skall, om de önskar direkt avlägga prov för körkort för tung lastbil, i stället för körvana med personbil få räkna körvana med motorredskap eller terrängmotorredskap, varvid körvanan räknas från den tidpunkt då prov i trafikregelkunskap har avlagts.

Dispensen när det gäller övriga motorredskap, dvs de för vars framförande krävs *körkort klass M eller AB****, bör kunna begränsas till kortare tid, förslagsvis högst två år, bl a med hänsyn till förare som är 16 år när bestämmelserna träder i kraft. För personer som är 50 år eller äldre bör dispensen gälla utan tidsbegränsning.

De dispensintyg, som erfordras för att styrka förares rätt att framföra vederbörligt fordon, bör ges en utformning i princip överensstämmande med körkort och med angivelse av den typ eller de typer av

motorredskap intyget avser. Intygen bör därvid, främst från kontrollsynpunkt och med hänsyn till möjligheten att återkalla intyg, med utnyttjande av ägarens personnummer som referensdata registreras i det centrala körkortregistret.

10 Särskild utmärkning på motorredskap

10.1 Motorredskapen i dagens trafik

Motorredskapen utgör ofta ett särpräglad inslag i trafikbilden på vägar och gator. Redskapens särprägel beror på många, sinsemellan olika faktorer såsom körsätt, storlek, bredd, lastens eller olika aggregats placering osv. En sådan viktig faktor är vidare redskapets hastighet i förhållande till övrig trafik. Så länge motorredskapet används eller framförs på platser där annan trafik inte förekommer eller i allt fall där övrig trafik inte är snabbare än motorredskapet ifråga, är redskapets låga egenhastighet vid förflyttningen av underordnad betydelse ur denna särskilda säkerhetsaspekt.

Långsamtgående fordon som framförs på allmänna vägar utgör däremot en fara för andra fordon p g a de stora hastighetsskillnaderna. För en förare i ett snabbgående fordon är det svårt att på något avstånd uppskatta hastigheten på ett fordon framför honom. Felbedömningar är vanliga, och de resulterar ofta i kraftig inbromsning samt inte sällan i kollisioner front mot bakparti. Statistik över frekvensen på sådana olyckor finns inte tillgänglig i erforderlig omfattning. I Sverige uppskattas kollisioner bakifrån med långsamtgående fordon till ca 10 % av alla olyckor med sådana fordon inblandade. Utredningen har också betraktat två andra typer av olycksförlopp eller olyckstillbud som aktuella i denna upphinnandesituation, nämligen dels kraftig inbromsning följt av undanmanöver till vänster (påbörjad ofrivillig omkörning av det långsammare redskapet) med risk för kollision med mötande trafik, dels kraftig inbromsning följt av undanmanöver till höger med risk för vägavkörning och voltning e dyl.

10.2 Utländska erfarenheter

Utredningen har tagit del av visst utländskt material på detta område och då främst några amerikanska undersökningar.

Några omständigheter vid olyckor, där långsamtgående fordon varit inblandade, har publicerats av *Ohio State University*, USA, som fann att:

1. 9 av 10 olyckor inträffade under dagtid,
2. kollisioner bakifrån med långsamtgående fordon svarade för 2/3 av

dödsolyckorna och skadorna vid sådana olyckor,

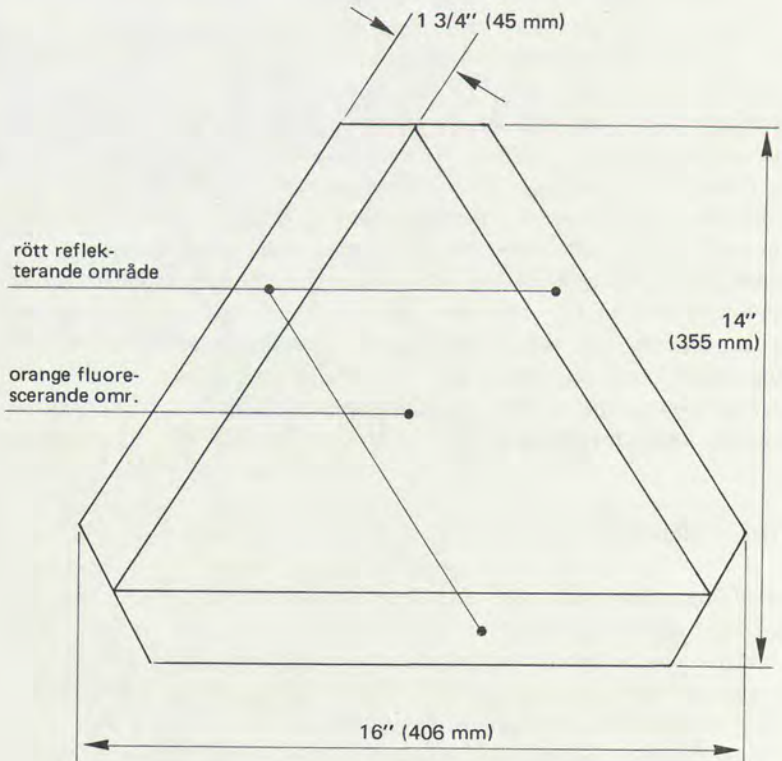
3. mer än 20 % av olyckorna avsåg fordon/redskap för gatu- och väghållning.

I syfte att söka minska antalet olyckor av denna typ genom att göra det långsamtgående redskapet mera signifikant i trafikbilden konstruerades en särskild skylt (Slow Moving Vehicle Emblem, SMV-symbolen) för montering baktill på fordonet eller dess släpvagn. Som långsamtgående ansågs fordon vars högsta hastighet är ca 40 km/tim.

Skylden, som på svenska bör kunna kallas LGF-skylt (Långsamtgående Fordon) är en liksidig triangel med avskurna hörn och med mått enligt figuren nedan. Utredningen har anskaffat ett exemplar av en sådan LGF-skylt, som är utförd i aluminiumplåt och belagd med reflekterande resp fluorescerande tapmaterial.

I början av år 1971 var skylden obligatorisk i 23 stater i USA. I 4 stater var användningen av skylden frivillig. Ett studium av skyltens användning och dess effekt på olycksfrekvensen i Michigan har gjorts av *Michigan State University*.

Resultaten framgår i huvuddrag av det följande. Michigans "Lag ang symbol för långsamtgående fordon" trädde i kraft 10.3.1967. LGF-skylden krävs på traktorer, vägunderhållsredskap och andra fordon



som är konstruerade för en hastighet av 40 km/tim eller lägre vid framförande på allmänna vägar.

Användandet av symbolen

I september 1967 utvaldes slumpvis 2 222 jordbrukare från 10 Michigan-distrikt. Till dessa jordbrukare ställdes tre frågor betr. användandet av LGF-skylten.

1. Hur ofta framför Ni traktor, skördetröska eller annat självgående redskap på allmänna vägar?

Antal	Svar
801	Ofta (mer än en gång i veckan)
1 102	Ibland (mindre än en gång i veckan)
319	Aldrig

2. Hur ofta använder ni LGF-skylt när Ni framför en traktor eller annat självgående redskap på allmänna vägar?

Antal	Svar
1 746	Alltid
62	3/4 av antalet tillfällen
25	1/2 av antalet tillfällen
32	1/4 av antalet tillfällen
347	Aldrig (kör inte på väg eller använder inte skylt)

3. Hur många LGF-skyltar äger Ni?

Varierande från 0 till 25 skyltar per jordbruk. Genomsnittet var 3,28 per jordbruk. (Baserat på 82 842 jordbruk beräknas att lantbrukare i Michigan i september 1967 innehade 271 722 LGF-skyltar.)

Olycksfarenheter

Följande förteckning, utarbetad av Michigans statspolis, visar data över olyckor med jordbruksredskap.

Frekvensen av olyckor med jordbruksredskap på allmänna vägar

År	Kollisioner bakifrån i icke-gatukorsningar				Alla andra slags olyckor				Totalt
	Ungefärligt antal	Döda	Skadade	Egendoms-skada	Ungefärligt antal	Döda	Skadade	Egendoms-skada	
1966	95	4	50	41	253	10	99	144	348
1967	65	1	35	29	235	13	95	127	300
1968	50	0	35	15	262	12	97	153	312
Förändring i %*	-47	**	-30	-73	+4	**	-2	+6	-10

* Jämförelse mellan 1966 och 1968 års statistik. 1966 års statistik utgör bas av olycksfarenheterna året innan lagen om LGF-skylt trädde i kraft.

** Antalet för litet för att realistiskt jämföras genom att ange förändringen i procent.

Sammanfattning

Användandet av LGF-skylt:

1. Nästan 40 % av jordbrukarna kör långsamtgående fordon på allmänna vägar mer än en gång i veckan.
2. Mindre än 15 % av jordbrukarna har ingen anledning att köra traktorer eller självgående redskap på allmänna vägar.
3. Mer än 90 % av jordbrukarna påstod sig använda LGF-symbol var gång de kör långsamtgående fordon på allmänna vägar.
4. Ett genomsnitt av 3,28 LGF-skyltar per jordbruk inrapporterades inom sex månader från ikraftträdandet av lagen.
5. Ett avsevärt antal jordbrukare innehade fler än 10 symboler.

Olyckserfarenheter:

1. Det har blivit en betydande reduktion (47 %) av kollisioner bakifrån i icke-gatukorsningar med långsamtgående fordon efter det att lagen trätt i kraft.
2. Reduktionen av kollisioner bakifrån har varit betydande vid alla svårighetsgrader av olyckor. Dödsolyckorna har minskat från 4 döda till 0, person- och egendomsolyckorna har minskat från 50 till 35 resp 41 till 15.
3. Det har varit föga förändring av olycksfrekvensen vid andra olyckor än påkörning bakifrån på jordbruksredskap på allmänna vägar. Kollisionerna bakifrån minskade med 47 % medan alla andra typer av olyckor med jordbruksredskap på landsvägar ökade med 4 %. Detta resultat innebar en nettoreduktion av 10 % av totala olycksfrekvensen för samtliga jordbruksredskap på allmänna vägar.

Resultaten av denna studie leder till följande *slutsatser* baserade på erfarenheterna från Michigan:

1. Jordbrukare köpte in, monterade och brukade LGF-skylten i enlighet med användningsbestämmelserna.
2. Användandet av LGF-skylten resulterade i en markant nedgång vad gäller både frekvensen och svårighetsgraden av kollisioner bakifrån med jordbruksredskap på allmänna vägar.

Dessa och vissa andra undersökningsresultat har i januari 1971 redovisats till kongressen av den amerikanske kommunikationsministern i en särskild rapport, "Agricultural Tractor Safety on Public Roads and Farms". Från vad i rapporten anförs finner utredningen skäl återge följande om utmärkning av långsamtgående fordon.

Experter på jordbrukets säkerhetsområde synes ense om att en adekvat metod måste utvecklas att ge bilförare möjlighet att upptäcka ett långsamtgående fordon (LGF) på tillräckligt avstånd, så att bilföraren hinner anpassa sin egen färdhastighet. Från forskningsrapporten (Stuckey and Harkness, Ohio St Univ) inhämtas, att LGF-problemet är stort och lika allvarligt året runt. Olyckorna inträffar mestadels på bra vägar under dagsljus och goda väderleksförhållanden samt utan att bilförarens sikt varit skynd e dyl. Kollisioner bakifrån mot LGF är den övervägande olyckstypen, och denna förorsakar flertalet dödsfall, personskador och egendomsskador. — Som ett resultat av arbetet togs fram en särskild, triangelformad symbol, avsedd att hjälpa bilförare att känna igen ett LGF i så god tid att han hinner vidtaga erforderliga åtgärder och därigenom undvika kollision bakifrån. När denna skylt kommer till allmän

användning (dvs i samtliga delstater) kommer den att effektivt varna bilföraren för faran genom symbolens speciella färg och form, precis så som en förare f n varnas för järnvägs korsning genom det speciella kryssmärket. — Undersökningar har visat att en triangel, stående på sin bas och med orangeröd fluorescerande mitt omgiven av ett rött reflekterande fält, är en av de effektivaste och lättast igenkännliga kombinationerna av färg och form. Denna symbol är möjlig att upptäcka och känna igen på stort avstånd bakom fordonet, ca 275 m. Ingen av de flaggor, reflexanordningar eller lampor, som används för att utmärka långsamtgående fordon, representerar en sådan särprägel som erfordras för att väcka bilförarens uppmärksamhet under såväl dagsljus- som nattkörning. Här berörda övriga typerna av utmärkningar meddelar av olika skäl inte fullt klart att fråga är om särskild typ av trafikfara. — För körning med LGF under mörker erfordras tillsammans med LGF-skylten minst ett rött bakljus, helst två. Det röda ljuset syns på långt håll i mörker, och då bilföraren hinner ifatt redskapet varvid hans strålkastare lyser upp LGF-skylten (dess reflekterande parti), har han redan under viss tid sett fordonets röda bakljus. LGF-skylten talar i detta läge om för bilföraren på vilken typ av fordon det röda ljuset sitter. Det röda ljuset väcker förarens *uppmärksamhet* och LGF-skylten *meddelar* den närmare, nödvändiga *upplysningen* till undvikande av trafikolycka. — LGF-skylten har prövats praktiskt i hela Amerika. Sålunda har åtskilliga av de största redskapstillverkarna under lång tid testat symbolens effektivitet. Fältförsök har vidare genomförts vid jordbruksmedicinska institutet vid universitet i Iowa samt vid Purdueuniversitetet. Alla utförda försök understryker resultaten som här återgivits från Ohio-universitetet.

Utredningen vill slutligen påpeka, att flera betydelsefulla institutioner och organisationer i Amerika understöder och rekommenderar användningen av eller införandet av regler om LGF-symbolen. Bland dessa märks särskilt Farm Conference of the National Safety Council, American Farm Bureau Federation och American Society of Agricultural Engineers.

10.3 Alternativ till LGF-skylten

Utredningen har undersökt utmärkningsfrågan ytterligare med särskild hänsyn till svenska förhållanden och här rådande bestämmelser om varningsljus, skyltning etc. Andra medel för att utmärka långsamtgående fordon är sålunda tänkbara, t ex en ljussignal, företrädesvis med det roterande gula sken som används för att utmärka väghållningsfordon och liknande redskap.

Vid en jämförelse mellan den beskrivna skylten och den roterande gula ljussignalen kan emellertid följande slutsatser dras. Fastän röda reflekterande triangelskyltar används för att utmärka bakdelen på släpvagnar liksom närvaron av ett fordon som stannat på körbanan, kan symbolen för långsamtgående fordon anses karakteristisk p g a dess storlek och användningssätt, dess dubbla färgsättning och fyllda mittedel. Det roterande gula ljusskenet används även för andra ändamål, t ex på vägunderhållsfordon, på bärgningsbilar (fordon som bogserar annat fordon), på fordon med särskilt bred last osv. Härtill kommer, att skylten är avsevärt billigare än ljussignalen och lätt att anbringa baktill på hopkopplade fordon och redskap eftersom inga elektriska förbindelser

behövs. LGF-skylden är framför allt enastående såtillvida som den har endast en betydelse: den meddelar och varnar för att ifrågavarande fordon går betydligt långsammare än huvuddelen av övrig trafik i varje givet läge.

Speciell skyltning med text och/eller symbol förekommer redan idag för många fordon i trafiken, ex BRED LAST, SKOLSKJUTS, SLÄP, BOGSERING, TOLKANDE TRUPP, INVALIDFORDON, ÖVNINGSBIL osv. Fördelen med LGF-symbolen är i förhållande till här anförda skyltar, att LGF-symbolen saknar text, som måste läsas och förstås för vidtagande av korrekta åtgärder, samt att den betyder en enda sak, dvs förmedlar ett enda budskap till övrig trafik som närmar sig bakifrån.

10.4 Slutsatser beträffande LGF-skylden

Utredningen, som inte funnit några bärande skäl att icke införa detta instrument för en högre grad av säkerhet i den alltmer tätande trafiken, föreslår med stöd av det anförda att LGF-skylden föreskrivs för sådana motorredskap med en konstruktiv hastighet av högst 40 km/tim, som uppträder på plats där annan motordriven trafik förekommer.

10.5 Andra vägar att nå ökad trafiksäkerhet

Långsamtgående fordon får idag inte framföras på vissa typer av vägar med snabb trafik. Orsaken härtill är främst den uppenbara olycksrisken hos en blandning av extremt snabb och extremt långsam trafik. Ett annat förhållande, som emanerar från ungefär samma synsätt, är det förbud mot tyngre lastbilstrafik som sedan några år råder vid vissa särskilt känsliga tidpunkter. Det kan ifrågasättas om inte bestämmelserna i 147 § VTK borde utnyttjas för att meddela förbud mot framförande av långsamtgående motorredskap under vissa högtrafiktider på kraftigt trafikerade vägar eller vägavsnitt. Med långsamtgående redskap bör då förstås sådana med en högsta hastighet av 40 km/tim. Övervägandena bör vidare ske efter samma linjer som ifråga om besluten om trafikförbud med vissa tyngre lastbilar etc.

Utredningen vill för sin del se en sådan ordning som ett – åtminstone försöksvis genomfört – sätt att i någon mån eliminera rådande olägenheter med redskapstrafiken på vägarna.

11 Skadeståndsansvar och försäkring

11.1 Allmänna synpunkter

Om en skada skall ersättas enligt reglerna om skadestånd innebär detta i princip att den skadelidande skall uppbära full ersättning för såväl ekonomisk som ideell skada. Våra allmänna skadeståndsregler i SkL förutsätter att skadan har vållats genom uppsåt eller vårdslöshet för att skadestånd skall utgå (jfr avsnitt 3.5.1).

Vissa speciallagar innebär i olika avseenden en fördelaktigare position för den skadelidande. Så är t ex fallet med BAL. Den omvända bevisbördan enligt denna lag har till följd att full skadeersättning i de flesta fall utgår till den skadelidande. BAL gäller endast begränsade kategorier av motordrivna fordon. Lagen är inriktad på fordon som har till ändamål att befordra personer eller gods. Dragfordon faller under BAL om det är försett med gummihjul. Oavsett ändamål är fordon som har högre konstruktiv hastighet än 30 km/tim underkastat regleringen i BAL. I den mån nämnda lag är tillämplig gäller i princip också trafikförsäkringsplikt enligt TFL.

Som utredningen närmare har belyst i avsnitt 3.5.11 är endast vissa typer av motorredskap med hänsyn till de nu angivna kriterierna underkastade det stränga skadeståndsansvar som följer av BAL:s regler. Utredning har enligt sina direktiv att överväga en skärpning av skadeståndsansvaret vid bruk av motorredskap. Speciallagstiftning skall inte komma i fråga. I stället skall lösningen av frågan om strängare skadeståndsansvar sökas inom ramen för redan existerande lagstiftning. Direktiven uttalar att reformbehovet torde kunna tillgodoses genom att motorredskapen blir underkastade BAL:s särskilda skadeståndsansvar. Försäkringsfrågan bör lösas inom ramen för reglerna om allmän trafikförsäkring och inte med sikte på ett separat från denna försäkringsform skilt system.

Utredningen konstaterar till en början att BAL ger uttryck för tanken att bilisterna själva skall bära de risker som är förenade med motorfordonstrafiken. De som utnyttjar bilarna bör i första hand svara för kostnaderna när personer och egendom skadas på grund av biltrafiken. Att trafik med motorfordon är en sådan "farlig verksamhet", som antogs då den första bilansvarighetslagen tillkom år 1906, har den senare utvecklingen bekräftat. Trafikansvaret och den därmed

förknippade trafikförsäkringen spelar en betydelsefull roll när det gäller att ekonomiskt återupprätta trafikoffren och att ge ersättning vid egendomsskada. Samma tanke — att viss verksamhet skall bära kostnaderna för skador i verksamheten — har trängt igenom också på flera andra fält. Just inom samfärdseln finns flera speciallagar om skärpt skadeståndsansvar. Som exempel vid sidan av BAL kan pekas på järnvägsansvarighetslagen och luftfartsansvarighetslagen.

Frågan om motorredskapens inlemmande i bilansvarighetssystemet har främst setts som en fråga om förbättrat skydd mot olycksfall i arbetet. Bakgrunden till utredningsarbetet i denna del är en skrivelse från Svenska transportarbetareförbundet, omnämnd i utredningens direktiv. Utredningen delar till fullo den uppfattning som kommer till uttryck i skrivelsen, nämligen att den som drabbas av olycksfall i arbetet måste beredas bästa tänkbara ersättningsmöjligheter. Alla åtgärder som syftar till att stärka skyddet vid skador på arbetsplatserna måste noga övervägas. Kraven på förbättrat ersättningskydd vid arbetsolycksfall kan inte avvisas med en hänvisning till det grundskydd som förmånerna enligt lagen om allmän försäkring, yrkesskadeförsäkringslagen och trygghetsförsäkringen utgör. Socialförsäkringen täcker i allmänhet inte hela den ekonomiska förlusten vid en personskada och ännu inte den ideella skadan (sveda och värk, lyte eller annat men) ens till någon del. Trygghetsförsäkringen ger visserligen i princip full kompensation för ekonomisk och ideell skada men skyddar endast arbetstagare, inte utomstående som skadas. De förluster som den skadelidande själv får bära blir ofta betydande.

Transportarbetareförbundet har bedömt det som angeläget att en viss kategori — de som skadas genom olycksfall med motorredskap — får ett fördelaktigare skadeståndsskydd än som eljest skulle gälla. Motivet för en särbehandling av dessa olycksoffer skulle vara motorredskapens farlighet, och ett fullständigt eller partiellt inlemmande av motorredskapen i någon form av speciallagstiftning skulle stämma väl med det "farlighetskriterium" som bär upp BAL. Det ligger nära till hands att hävda att trafik med motorredskap bör omgärdas med skydd enligt den ordning som gäller för trafik med de fordon som i dag faller under BAL. Det blir allt svårare att motivera varför skador som orsakas vid trafik med motorredskap inte behandlas enligt samma regler som skador vid trafik med andra motordrivna fordon.

Frågan om lagstiftning i enlighet med det sagda har hört till de viktigaste punkterna på utredningens program. Med hänsyn främst till motorredskapens mångskiftande och vidsträckt användningsområde i dag inrymmer uppdraget i denna del vissa svårigheter. Gruppen motorredskap är inte någon relativt enhetlig grupp som tex motorfordonen, vilka lätt låter sig infogas i ett ersättningsystem som bygger på farligheten i trafiksammanhang. Det finns motorredskap som till utformning och användning ligger motorfordonen mycket nära, tex mobilkranarna, men också motorredskap som nästan helt saknar vad man kan kalla fordonsegenskaper, tex mobila avverkningsmaskiner inom skogsbruket och självgående bergbormaskiner inom gruvhanteringen.

Det är alltså inte utan vidare givet att alla motorredskap passar in i det ansvarssystem som BAL utgör. Skaderiskerna vid användningen av motorredskap är ofta inte alls av den karaktär som BAL tar sikte på. Och även om vissa risker, t ex vid förflyttning av redskapet, har sådan karaktär kanske det under sin egentliga användning som redskap inte alls medför vad man kan kalla trafikrisker. Många gånger har man i själva verket att göra med risker som inte är specifika för redskapen som fordon utan som har allmän giltighet inom de delar av yrkeslivet där människor och maskiner förekommer i samma miljö. Åtskilliga av de olycksfall som inträffar med motorredskap skiljer sig principiellt inte från olycksfall vid bruket av stationär maskin eller maskin som förflyttas på annat sätt än med hjälp av egen motor.

Det uppkommer följaktligen vissa gränsdragningsfrågor när det gäller att avgöra om alla motorredskap eller endast vissa kategorier skall föras in under BAL liksom när det gäller att avgöra vilka skador vid bruk av motorredskap som skall hänföras till "trafikansvarsskador", dvs anses uppkomma i följd av trafik med redskapet. Det torde vara omöjligt att lösa dessa frågor på ett sådant sätt att man undviker paralleller in på andra delar av yrkeslivet än den som utredningen närmast har att befatta sig med. Tolkningen av begreppet "skada i följd av trafik med motorredskap" bör emellertid kunna ske på sådant sätt att parallellerna inte blir alltför anmärkningsvärda (jfr nedan och avsnitt 13.9).

11.2 Bilansvarighetslagen och motorredskapen

Med en viss överdrift kan man säga att motorredskapen tidigare varit en tämligen enhetlig kategori av fordon, karakteriserad av att fordonet i sig självt har fungerat som redskap (t ex en vägvält) eller burit upp ett redskap (t ex en grävmaskin), men i allmänhet också av att det har kunnat förflytta sig för egen maskin från en arbetsplats till en annan. Med den tekniska och ekonomiska utveckling, som rådde ännu bara för något decennium sedan, uppfattades motorredskapen uppenbarligen inte som något större problem när det gällde person- och egendomsskador vid driften.

Det framstår med hänsyn härtill som förklarligt att man hittills inte i någon mer påfallande grad har skärpt vägtrafiklagstiftningen när det gäller motorredskapen, och inte heller har ansett det nödvändigt att den som använder motorredskap får bära ett strängare skadeståndsansvar än som i allmänhet gäller. Tvärtom har ibland uttryckligen uttalats, att motorredskapen kunde betraktas som mindre farliga och att de inte borde omges med samma restriktioner som motorfordonen. I 1923 års motorfordonsförordning, som gällde vid den tid då TFL tillkom, föreskrevs att motorredskapen – som då inkluderade traktorer – inte fick annorstädes än å arbetsplatsen framföras med högre hastighet än 10 km/tim. Dessa restriktioner i förening med det förhållandet att registreringsplikt inte förelåg beträffande motorredskap synes ha föranlett att trafikansvar och trafikförsäkringsplikt inte ansågs böra

införas beträffande dessa fordon (se NJA 1929 II s 299 f). Vid överväganden år 1951 om ändringar i BAL fann man motorredskapen vara speciella, med ringa skaderisker i trafiken och knappast ägnade att förekomma där (se NJA II 1951 s 545).

De senaste årens tekniska utveckling har emellertid enligt utredningens mening helt förändrat bilden. Motorredskapen har blivit en numerärt mycket stor kategori. Inom denna förekommer en omfattande variation i fråga om konstruktion och funktion. Nya tekniska landvinningar, främst inom motor- och hydraulteknik, har gjort det möjligt att i det ena avseendet efter det andra låta mänsklig arbetskraft ersättas av maskinkraft. Det har därför uppstått en rik flora av fordon som faller in under definitionen av motorredskap. De är anpassade efter de mångskiftande behoven inom industrin, skogsbruket, lantbruket, kommunikationsväsendet och andra verksamhetsområden. Möjligheterna att variera användningen av ett och samma redskap för olika ändamål har, inte minst genom möjligheterna att överföra drivkraft på hydraulisk väg, i mycket hög grad vidgats.

Ett drag som är gemensamt för nästan alla olika typer av motorredskap är de skaderisker de för med sig, såväl när de – stationärt eller i rörelse – utför arbete som när de förflyttas från en arbetsplats till en annan. Som utredningen redan har berört kan man ganska snart konstatera, att dessa risker i många fall föga eller inte alls skiljer sig från de risker som trafik med motorfordon innefattar. Det framstår som godtyckligt och svårförklarligt att trafik med lastbil men inte med mobilkran kan ådra ägare och förare skadeståndsansvar enligt regler som är förmånligare för den skadelidande än vad som i allmänhet gäller. Man kan enligt utredningens mening knappast sakligt försvara att vissa kategorier av motordrivna fordon i dagens komplicerade trafik på detta sätt har hamnat i en särställning när det gäller skadeståndsansvaret. Det kan t o m hävdas att skaderiskerna vid bruket av motorredskap många gånger måste bedömas som mera kvalificerade än motsvarande risker med motorfordon. Åtskilliga typer av motorredskap är på grund av konstruktion eller utrustning typiskt sett farligare än motordrivna fordon i allmänhet. Som exempel kan nämnas gaffeltruckar och lastmaskiner som i vanlig stadstrafik förs från en arbetsplats till en annan med lastskopor och andra anordningar i sådana lägen, att skador lätt uppkommer på person och egendom.

Den omständigheten att många motorredskap har låg konstruktiv hastighet är i dagens trafikmiljö inte detsamma som att också skaderisken är låg. En motsatt uppfattning har tidigare ofta hävdats, och den återspeglas fö i fordonsklassificeringarna. Fordon, som genom låg hastighet avviker från den normala trafikrytmen, blir i själva verket inte sällan liktydiga med betydande trafikfaror.

En nackdel med nuvarande ordning är vidare de många besvärliga gränsdragningsfrågor som i dag uppkommer när man skall avgöra om ett fordon är förenat med bilansvar eller inte. Utredningen har i det föregående belyst dessa frågor (avsnitt 3.5.11). Som framgår av den redovisningen har försäkringsbolagen ansett sig tvungna att – i avsaknad

av klar lagstiftning i frågan — själva göra uppdelningar mellan trafikförsäkringspliktiga och inte trafikförsäkringspliktiga motorredskap till vägledning för försäkringstagarna.

Att motorredskapen bör föras in under BAL och TFL anser utredningen mot bakgrund av de nu angivna omständigheterna helt klart. Ståndpunkten gäller alla de motordrivna fordon som utredningen vill föra in under begreppet motorredskap (avsnitt 5), således t ex även traktorer, samt de fordon som enligt utredningens förslag skall klassificeras som terrängmotorredskap.

11.3 Frågan om undantag beträffande vissa motorredskap

En fråga som utredningen ytterligare måste ta ställning till är om trafikansvar skall gälla generellt beträffande alla motorredskap eller om man bör undanta vissa fordon som på grund av ringa skaderisker och liknande inte bör förknippas med det skärpta skadeståndsansvaret.

Till en början kan då konstateras att som hittills fordon avsedda att föras av gående lämpligen bör hållas utanför regleringen. Utredningen anser det i övrigt vara i det närmaste ogörligt att åstadkomma en gradering av skaderiskerna med olika motorredskap som underlag för undantag av det tänkta slaget. De undantagsbestämmelser som finns i utländsk bilansvarighetslagstiftning, t ex den norska, återspeglar inte alltid en realistisk uppfattning om de risker som är förknippade med bruket av de undantagna fordonen. Låg konstruktiv hastighet är, som utredningen berört i det föregående, inte något lämpligt kriterium för begränsad skaderisk (jfr t ex tabell 5 b i bilagan). Enligt utredningens uppfattning kan man inte heller åstadkomma en godtagbar uppdelning på grundval av motorredskapens olika användningsområden. Som exempel kan pekas på motorredskap som används i skogsbruk eller lantbruk. Även om man här inte alltid kan tala om att fordonen används i egentlig trafik kan riskerna vid bruket av dem vara av sådan natur att skärpt skadeståndsansvar förefaller fullt motiverat.

I sammanhanget bör framhållas ytterligare en omständighet. Det nuvarande rättsläget kännetecknas av stor osäkerhet om vad som verkligen gäller beträffande den ena eller andra typen av motorredskap. I viss utsträckning skulle man även i fortsättningen behöva räkna med osäkerhet i rättstillämpningen om man inför ett system där mera vidsträckta undantag från en huvudregel om trafikansvar är möjliga. Utvecklingen av nya redskapstyper går fort, och utredningen tror inte att man kan åstadkomma en ordning som tillräckligt snabbt och med tillfredsställande garantier för rättssäkerheten följer utvecklingen på motorredskapsområdet.

De anförda omständigheterna har lett utredningen till slutsatsen att samtliga motorredskap och terrängmotorredskap enligt utredningens terminologi bör inordnas under BAL:s ansvarssystem. Motordrivna fordon i vägtrafiklagstiftningens bemärkelse — med ovan angivet undantag beträffande fordon fört av gående — skulle därmed vara underkastat

trafikansvar. I BAL skulle de fordon som medför trafikansvar i princip kunna bestämmas genom hänvisning till FK:s begrepp motordrivet fordon.

Man skulle på den nu angivna vägen också nå syftet att få enhetliga definitioner i BAL och i den administrativa lagstiftningen på trafikområdet, något som länge varit ett önskemål. Det förhållandet att BAL är av lags natur synes inte hindra den föreslagna hänvisningen till FK. Utredningen vill på denna punkt erinra om lagrådets uttalanden vid granskningen av prop 1972:137 med förslag till lag om ändring i TBL (s 29). De uttalanden som där gjordes om möjligheterna att viss lag beträffande uttryck och begrepp hänvisar till i administrativ ordning tillkomna regler som redan föreligger vid antagandet av lagen bör kunna gälla även förhållandet mellan BAL och FK. Att utredningen också föreslår vissa ändringar i FK, framför allt bestående i att en ny fordonskategori – terrängmotorredskap – införs, förändrar inte bedömningen, under förutsättning att ändringarna beslutas innan eller samtidigt med att lagförslaget slutligt prövas. Det kan också hänvisas till bilskadeutredningens uppfattning att det knappast inger större betänkligheter om i administrativ ordning kan åstadkommas förskjutning av området för tillämpning av allmän skadeståndsrätt i förhållande till den specialreglering som bilskadeutredningens förslag innebar (SOU 1957:36 s 108).

Som redan framgått anser utredningen att BAL:s begrepp "skada i följd av trafik" med motorredskap bör ges en vidsträckt tolkning. Skaderiskerna vid bruket av motorredskap bör så långt det är möjligt täckas enligt BAL:s ansvarsregler. Jämförelser med skador vid bruket av tex stationära redskap får inte hindra att man med hjälp av bilansvarighetssystemet ger de skadelidande bästa möjliga skydd. Frågan om omfattningen av begreppet "skada i följd av trafik" på det nu aktuella området berörs ytterligare i specialmotiveringen (avsnitt 13.9).

11.4 Trafikförsäkringsplikten

TFL bör så nära som möjligt följa trafikansvaret eftersom den har tillskapats för att garantera att den skadelidande verkligen får ut det skadestånd som tillkommer honom enligt BAL och övriga skadeståndsregler. I den omfattning nya fordonskategorier enligt vad som nyss angavs bör förenas med trafikansvar bör de därför också föras in under TFL. Även den lagen bör kunna ange vilka fordon den omfattar genom hänvisning till FK:s begrepp motordrivet fordon.

Det bör anmärkas att utredningen inte tänker sig några ändringar i vad som nu gäller om befrielse från trafikförsäkringsplikt för vissa subjekt (4 § TFL). I ett annat avseende vill utredningen emellertid föreslå en utvidgning av trafikförsäkringsplikten. En förhållandevis mycket stor andel av motorredskapen skulle, om de förs in under TFL, komma att utgöra områdesfordon enligt 2 § fjärde stycket TFL, på vilka lagen inte äger tillämpning. Undantaget lär – såvitt gäller andra områden än

tävlingsområden — sammanhånga med att ”motorfordon, som användes uteslutande inom järnvägs- eller fabriksområde eller annat dylikt inhägnat område” enligt vid tiden för tillkomsten av TFL gällande motorfordonsförordning (KF 1923 om motorfordon) inte var registreringspliktiga och att någon kontroll av försäkringspliktens behöriga fullgörande inte kunde utövas (se NJA II 1929 s 299 och avsnitt 3.5.9).

Utredningen anser att den reform som nu föreslås skulle mista en betydande del av sin verkan om undantaget beträffande områdesfordon bibehålls såvitt gäller andra områden än tävlingsområden. Trafik med motorredskap inom t ex ett inhägnat fabriksområde — ett praktiskt mycket vanligt fall — skulle visserligen medföra ansvar enligt BAL, men någon skadeståndsgaranti skulle inte finnas för den skadelidande om inte frivillig bilansvarighetsförsäkring tecknats för fordonet.

Man bör undvika ett sådant rättsläge. Det kan ifråga om de fordon som i dag berörs av undantaget inte anses som någon mera ingripande reform att trafikförsäkringsplikt införs, detta så mycket mindre som ett förberedande steg redan tagits i och med bilansvarighetsförsäkringen. Registreringsfrågan kan inte gärna — som vid tillkomsten av TFL — tillåtas spela någon avgörande roll. Det kan fö påpekas att utredningen i avsnitt 6 föreslagit generell registreringsplikt beträffande motorredskap.

En stor del av dagens områdesfordon är statliga, t ex motorfordon och dragfordon inom järnvägs- och flygplatsområden, och dessa kommer även i fortsättningen att falla utanför trafikförsäkringsplikten på grund av undantaget i 4 § första stycket TFL.

Den nu föreslagna ordningen innebär att även motorredskap med förhållandevis begränsade skaderisker underkastas trafikansvar och trafikförsäkringsplikt. Utredningen vill livligt understryka betydelsen av att de varierande skaderiskerna hos olika motorredskap återspeglas i en differentierad premiesättning. Försäkringens riskgradering måste så långt det är möjligt ske med hänsyn till storlek, utrustning, användningsområde, hastighet och andra faktorer, som påverkar farligheten hos olika typer av motorredskap.

Trafikförsäkringsföreningen har i sitt yttrande över utredningens principförslag framhållit vissa konsekvenser av att motorredskapen förenas med trafikansvar. När fordonet förs av anställd kommer skador på fordonsägarens egen egendom, som inte befordras med fordonet, på grund av BAL:s konstruktion att täckas — helt eller delvis — av det egna fordonets trafikförsäkring. Skador av detta slag är enligt föreningen inte vanliga med de fordon som fn är underkastade trafikansvar men kan beräknas bli det med den av utredningen föreslagna ordningen. Föreningen framhåller att det vid trafik med motorredskap — särskilt inom fabriks- och lagerlokaler, på byggplatser osv — torde vara vanligt att fordonet, som oftast förs av anställd, åstadkommer skada på egendom som tillhör fordonsägaren. Sådana skador ersätts inte av den vanliga ansvarsförsäkringen. Inte heller skador på omhändertagen egendom täcks av företagsansvarsförsäkringen. Föreningen anser det inte vara rimligt att trafikförsäkringen skall svara för skador av detta slag, och den föreslår därför att fordonsägaren i de påtalade situationerna inte jämfställs med

skadelidande tredje man, liksom att även skada på omhändertagen egendom undantas.

Utredningen bedömer för sin del den väckta frågan på följande sätt. Att frekvensen av trafikansvarsskador avseende fordonsägarens egen egendom eller omhändertagen egendom kan antas öka på grund av utredningens förslag bör inte ensamt utgöra skäl för det ifrågasatta ingreppet, som har verkningar inom trafikansvarssystemet i sin helhet. Några andra sådana skäl har utredningen inte kunnat finna. För ett bibehållande av nuvarande ordning talar däremot intresset att skydda det andra ansvarsubjektet enligt BAL, nämligen föraren, från risken att drabbas av personligt skadeståndsansvar. Utredningen tillmäter detta intresse större betydelse i sammanhanget än de omständigheter som Trafikförsäkringsföreningen har anfört. Härtill kommer den synpunkten att fordonsägaren, mot den högre premie som eventuellt måste tas ut för de aktuella skadorna, för en antagligen rimlig kostnad får ett försäkringsskydd för dessa. Utredningen anser sig med hänsyn till det sagda inte kunna ansluta sig till föreningens förslag, som dock kan komma att prövas i samband med en allsidigare översyn av trafikansvarslagstiftningen (jfr avsnitt 11.5).

11.5 Synpunkter på reformens betydelse

Den praktiska betydelsen av förslaget att inlemma motorredskapen i trafikansvarssystemet blir kanske inte så stor som på olika håll har förutsatts. Dels kan pekats på trygghetsförsäkringen, som ger en stor kategori presumtiva skadelidande, nämligen de anställda, samma ekonomiska skydd vid olycksfall i arbete som om skadeståndsrätt förelegat. Dels bör framhållas att trafikansvarssystemet ännu inte har fått en tillfredsställande utformning. Särskilt gäller detta i fråga om skada som drabbar föraren av ett fordon. Sådan skada omfattas, som utredningen berört i det föregående, inte av trafikansvaret. Utredningen anser sig emellertid ha anledning räkna med att förarskyddet, liksom vissa andra frågor i anslutning till BAL, kommer att få en lämplig lösning genom den lagstiftning som kan väntas bli resultatet av trafikskadeutredningens arbete (avsnitt 3.5.10).

12 Ekonomiska konsekvenser

Enligt direktiven bör utredningen söka bedöma de samhällsekonomiska effekterna av sina förslag med särskilt beaktande av kostnaderna för berörda företag samt lägga fram beräkningar över de kostnader statsverket kan åsamkas med anledning av föreslagna åtgärder. Några bedömningar rörande eventuella nettovinster, som kan bli följden av visst eller vissa förslag, har sålunda inte ingått i utredningsuppdraget.

Utredningen ger mot bakgrund härav en sammanfattning av de förslag, som bedöms kunna medföra kostnadsändringar i förhållande till dagsläget. Utredningen föreslår således ändringar i klassificeringen av motordrivna fordon, innebärande bl a att vissa fordon som hittills klassats som traktor med släpvagn skulle överföras till motorfordonsklassen (gruppen lastbilar). De kostnadsökningar, som eventuellt kan bli följden av att detta förslag genomförs, torde till största delen sammanhånga med huruvida och i vad mån vägtrafikbeskattning eller ökning av redan förekommande sådan för dessa fordon kommer att tillämpas. Någon bedömning av dessa kostnader kan utredningen därför knappast göra. Beskattning av vissa motordrivna fordon, vilka i utredningens förslag klassificeras som motorfordon, torde nämligen vara en fråga som är mera beroende av vägkostnadsprincipernas utformning än av utredningens förslag om en ändrad klassificering i vägtrafiklagstiftningens mening. Såsom utredningen påpekat i avsnitt 8 är det emellertid angeläget att en eventuell beskattning inte får sådan utformning att den ökade redskapseffektivitet, som utredningen eftersträvat, ej kommer till stånd.

Vidare föreslår utredningen införande av nya eller skärpning i gällande bestämmelser för motorredskap (inkl traktorer) i vad avser registrering, besiktning, teknisk utrustning, förarkompetens och förarålder samt skadeståndsansvar och försäkringsplikt. Samtliga dessa åtgärder medför kostnader för redskapsägaren och i viss mån för samhället. Vinster genom föreslagna åtgärder å andra sidan torde i första hand uppkomma genom ökad trafiksäkerhet och högre fordonseffektivitet, ökad ekonomisk livslängd hos fordonen samt förstärkt försäkringsskydd. Att söka göra en samhällsekonomisk total kalkyl på basis av de föreslagna åtgärderna med någon form av fullständig kostnads- och intäktsanalys har utredningen bedömt vara ett orealistiskt företag. På både kostnads- och intäktsidorna finns alltför många faktorer som inte låter sig förutberäknas, varför en

sådan samlad kalkyl skulle vara ytterst osäker och därmed av ringa värde.

Utredningen har i stället valt att redogöra för de olika kostnads- och intäktselementen, som skulle ingå i en sådan samlad kalkyl, och att därvid mera resonemangsvis diskutera de effekter, som kan tänkas följa av förslagen. Endast på vissa punkter och i begränsad omfattning har kvantitativa bedömningar utförts.

De fördelar som skulle bli en följd av det framlagda förslaget, och som således skulle kunna tas upp som intäkter i en totalkalkyl, är i första hand följande:

Ökad trafiksäkerhet och ökat arbetarskydd
Förbättrat ersättningskydd vid skador med motorredskap
Effektivare utnyttjande av fordonen
Rationellare tillverkning (standardisering)

De följder av det framlagda förslaget, som skulle kunna bokföras på kalkylens kostnadssida, är bl a följande:

Ökat vägslitage genom högre hastigheter
Ökade kostnader för utbildning
Större tekniska krav på fordonen
Besiktningsskostnader
Registreringskostnader
Utmärkning av långsamtgående fordon
Ökade kostnader för skador genom motorredskap
Statsverkets administrativa merkostnader

12.1 Vinster

12.1.1 *Ökad trafiksäkerhet och ökat arbetarskydd*

Även om föreslagna högre tillåtna hastigheter för motorredskapen till synes i första hand skulle kunna medföra ökade trafiksäkerhetsrisker, torde övriga föreslagna åtgärder motverka en sådan tendens. I och med att kraven på förarna och deras utbildning skärps, kommer man i fortsättningen att ha bättre garanti för att de som framför motorredskap har erforderliga kvalifikationer härför. Genom den fortlöpande besiktningen av redskapen kommer dessas tekniska standard från såväl trafiksäkerhets- som arbetarskyddssynpunkter att bli bättre, bl a kommer en hel del dåliga maskiner som för närvarande uppträder i trafiksammanhang att elimineras.

Långsamtgående fordon är alltid en fara i trafiken, inte enbart med tanke på påkörningsriskerna bakifrån utan även därigenom att de ökar trafikolycksrisken genom att förorsaka köer med mer eller mindre vådliga omkörningar som följd. Genom en utmärkning av långsamtgående fordon elimineras påkörningsriskerna i viss utsträckning. Genom de högre tillåtna hastigheterna för åtminstone vissa av redskapen bör vidare köbildningar kunna minskas. Ytterligare en positiv effekt på trafiksäkerhetssidan skulle kunna uppnås om motorredskap under vissa tider av extremt hög trafikintensitet förbjuds att trafikera vissa vägar eller vägavsnitt, där trafikavvecklingen erfarenhetsmässigt sett är svårbemästrad.

12.1.2 *Förbättrat ersättningsskydd vid skador med motorredskap*

Genom att det tidigare inte förelegat någon generell och obligatorisk trafikförsäkringsplikt avseende motorredskap har olyckor i samband med motorredskapens användning stundom kunnat få mycket svåra ekonomiska konsekvenser för den skadelidande. De ekonomiska skadeföljderna kommer med utredningens förslag att bäras av trafikförsäkringen och ersättning att bestämmas enligt de allmänna skadestandsreglerna. Denna förbättring av den enskildes ekonomiska trygghet vid ett eventuellt skadefall anser utredningen böra tas upp i kalkylen oaktat en beloppsmässig utvärdering knappast låter sig göras på ett enkelt sätt.

12.1.3 *Effektivare utnyttjande av fordonen*

Möjligheten till ökning av den konstruktiva hastigheten torde i många fall kunna medföra betydande vinster för brukare, tillverkare och importörer av motorredskap. Detta har framhållits vid de samråd utredningen haft med nämnda intressegrupper. Man har därifrån påpekat att bestämmelsen om hastighetsgränsen 30 km/tim hindrat en utveckling till effektivare redskap. Slopandet av gränsen 30 km/tim har därför ansetts nödvändig och av utredningen bedömts som lönsam även om kostnaden för redskapet och dess utrustning stiger som följd av hastighetsökningen. Den svenske tillverkaren borde, genom friheten att välja en för redskapet lämplig hastighet, även kunna räkna med en större marknad för en och samma maskintyp. Svenska hastighetsbestämmelser skulle ej heller hindra byggande och användande i Sverige av maskiner, utförda enligt utländska hastighetsbestämmelser vilka medgivit högre hastigheter än de svenska hittills gjort. Även importen bör kunna ske under rimlig prisutveckling därigenom att kostnader för nedväxlingar m fl ingrepp i maskinerna till följd av olikheter i bestämmelserna kan undvikas. En uppskattning i siffror av nämnda fördelar kan knappast göras, i vart fall inte med anspråk på ett något så när rättvisande resultat. Möjligen kan man bedöma den vinst som erhålls enbart genom ökad hastighet för ett redskap. Denna vinst beror till övervägande del på längden av redskapets transportsträcka, i första hand på väg, där hastighetsökningen kan utnyttjas. Den torde vinsten bli störst för vissa väghållningsmaskiner, t ex väghyvlar, samt för trafiktraktorer, mobilkranar och möjligen traktorgrävmaskiner. Den utveckling av motorredskapen, som med säkerhet blir en följd av möjligheterna till val av lämplig hastighet, kan ej förutses nu. Vinsten genom hastighetsökning blir givetvis mycket varierande för olika redskap beroende på redskapstyp och utnyttjandetid m m. Att siffermässigt räkna fram ifrågakvarande vinstpost på alla eller de flesta motorredskap skulle ge ett synnerligen osäkert resultat.

Ett försök att beräkna den ungefärliga vinsten per år för en redskapstyp har emellertid gjorts, nämligen för statens vägverks väghyvlar. Vägverket har f n mer än 800 väghyvlar i storlek 12 till 16 ton. Dessa används huvudsakligen för drift av landets vägnät, och de

huvudsakliga arbetsuppgifterna är snöröjning samt rivning av grusvägar. För vägverkets vidkommande skulle den högre hastigheten kunna tillämpas framför allt vid förflyttning av dessa maskiner mellan olika arbetsplatser. Beräkningen är gjord med den utgångspunkten, att vägverket skulle kunna klara samma arbetsuppgifter med ett mindre antal maskiner, och detta skulle alltså medföra en ej obetydlig vinst, som kan uppskattas till i runt tal 40 000 à 50 000 kr per väghyvel under dess ekonomiska livslängd 10 år.

Enligt statens vägverks driftavdelning uppgår antalet väghyvlar i driftverksamheten f n till 810 och totala antalet hyvlings- och förflyttningstimmar (maskintimmar) för dessa till 880 000 eller ca 1 100 tim/hyvel. Genom hastighetsökningen minskas antalet erforderliga maskintimmar med 5,4 procent. Kostnaden per timme utgör 84 kr och vinsten per hyvel blir alltså $0,054 \times 84 \times 1\ 00 = 5\ 000$ kr/år. Vinsten på tio år blir således 50 000 kr och kostnaden på samma tidsperiod ca 3 000 kr, allt räknat per väghyvel. Försäkringskostnader, i den mån sådana förekommer, har inte medräknats.

Analoga beräkningar torde kunna göras för andra motorredskap, men utredningen har begränsat sig till ovanstående exempel, bl a med hänsyn till de osäkerhetsfaktorer i beräkningsunderlaget som föreligger för de flesta övriga motorredskap enligt vad tidigare anförts.

12.1.4 *Rationellare tillverkning av maskiner*

Svenska tillverkare av motorredskap bör kunna räkna med såväl rationellare och mera ekonomisk tillverkning av maskinerna som – enligt vad tidigare sagts – en bättre marknadsföring. Anledningen härtill skulle vara att i fortsättningen specifika svenska hastighetsbestämmelser inte skulle behöva lägga hinder i vägen för att tillverka maskiner i större serier, varvid samma maskin även skulle kunna säljas på exportmarknader, där hastighetsbestämmelserna är mer liberala än vad som hittills varit fallet i Sverige. Denna mera rationella tillverkning och marknadsföring borde då i form av lägre priser kunna komma även de svenska avnämarna tillgodo.

12.2 Ökade kostnader

De ökade kostnader, som skulle kunna bli en följd av utredningens förslag, synes kunna beräknas i följande termer.

12.2.1 *Vägslitage*

Även om en uppskattning av motorredskapens vägslitage i dagsläget skulle kunna göras, måste resultatet bedömas som mycket osäkert. Detta förhållande torde dock spela en mindre roll ur kostnadssynpunkt, enär det här endast är fråga om den ringa ändring i vägslitagets omfattning, som utredningens förslag medför. Antalet motorredskap torde uppgå till ca 225 000, varav 160 000 är jordbrukstraktorer. Redskapen utgör en

ytterst heterogen samling som uppträder på väg i mycket olika omfattning och som uppvisar stora skiljaktigheter i fråga om väglitage, såväl inbördes som från år till år.

Antas – i enlighet med vad som framgått av samråd med tillverkare och brukare – anläggningsmaskinerna i medeltal trafikera 100 mil väg per år, jordbrukstraktorerna 200 mil per år, skogsmaskinerna 50 mil per år och mobilkranarna 900 mil väg per år, får man fram följande sammanlagda trafikerade väglängd per år räknat:

<i>Typ av motorredskap</i>	<i>Väglängd, milj mil</i>
Anläggningsmaskiner	3
Jordbrukstraktorer	32
Skogsmaskiner	0,3
Mobilkranar	0,9

Totalt skulle det alltså röra sig om mellan 35 och 40 milj mil per år. Jämför man denna siffra med lastbilarnas väganvändning, som kan uppskattas till sammanlagt 450 milj mil per år (150 000 fordon med en årlig körsträcka av 3 000 mil), finner man att motorredskapens – inkl jordbrukstraktorernas – väganvändning endast skulle bli ca 10 % av lastbilarnas. Frånräknas jordbrukstraktorerna blir väganvändningen för övriga motorredskap mindre än 1 % av lastbilarnas.

Vidare blir lastbilarnas väglitage betydligt större än motorredskapens per mil räknat på grund av den högre hastigheten och i allmänhet större tyngden hos lastbilarna jämfört med huvudparten av motorredskapen. Det ökade väglitage, som sålunda kan förorsakas genom utredningens förslag, är därför helt försumbart i jämförelse med det slitage som orsakas av andra fordonstyper.

Tilläggs kan att Statens väg- och trafikinstitut på uppdrag av Forskningsstiftelsen skogsarbeten nyligen undersökt om det finns möjlighet att sänka väglitaget trots större laster och tyngre maskiner. Därvid har institutet gjort jämförelser mellan ett skogsfordon med lågt marktryck och ett konventionellt lastbilsekipage. Det visade sig att skogsfordonet ger mindre påkänningar än lastbilsekipaget på överbyggnaden i grusvägar och vägar med tunna eller måttligt tjocka beläggningar. Speciellt är detta fallet i vägens övre lager. Undergrunden påverkas i stort sett lika mycket av båda fordonstyperna. På högklassiga vägar med tjocka beläggningar däremot ger ingen av fordonstyperna någon nämnvärd förslitning, allt givetvis räknat per trafikerad längdenhet. För flertalet motorredskap torde marktrycket vara längre än för lastbilar med motsvarande tyngder.

12.2.2 Utbildning

Försök har gjorts att uppskatta kostnadskonsekvenserna av utredningens krav på att körkort skall finnas hos förare av så gott som samtliga motorredskap.

Med ökad storlek hos och kostnad för de motorredskap, som används i produktionen, måste man räkna med att det från maskinägarnas synpunkt är angeläget att förarna av dessa mycket dyra maskiner har en

gedigen utbildning. Denna utbildning kommer i första hand att vara inriktad på användningen av motorredskapet. Härav följer dock även mer eller mindre automatiskt att man samtidigt får en utbildning av maskinskötaren i att föra redskapen i trafik. Det torde vara en mycket liten del av den totala kostnaden som man härvid kan hänföra till trafiksidan av maskinens användning.

Utbildning av motorredskapsförare sker f n på olika sätt och av skilda institutioner beträffande redskapens arbetsfunktion och förflyttning på arbetsplatserna. Sålunda sker utbildning av grävmaskinister och förare av diverse maskiner och redskap genom arbetsmarknadsstyrelsens försorg. Väghyvelförare utbildas i stor omfattning av vägväsendet. Undervisning i drift av maskiner och redskap sker inom gymnasieskolornas ram och vissa kunskaper meddelas av maskinleverantörer m fl. Den kompetens som ovannämnda utbildning avser att bibringa motorredskapsförare torde vara nödvändig under alla förhållanden och oberoende av utredningsförslagen.

Beträffande de grundläggande kunskaperna för redskapens framförande i trafik ligger saken annorlunda till. Här föreslår utredningen körkort av olika valörer för framförande av motorredskap. Härigenom kan kostnader komma att förorsakas enskilda och företag. Med den tillväxt av antalet körkortsinnehavare, som skett under senare år och som av allt att döma kommer att fortsätta, torde antalet körkortslösa förare framdeles att vara relativt litet och successivt minska. Vad som föreslås krävas av motorredskapsförarna synes i realiteten endast vara kompletteringar av redan befintliga förarkompetenser. Mot bakgrund av trafikökningen, utvecklingen av vissa motorredskap mot högre hastigheter och kraven på ökad säkerhet för såväl förare som omgivning m m har utredningen ansett det nödvändigt att de föreslagna kompetensfordringarna blir uppfyllda. Av samma skäl synes angeläget att minimiålder för förande av motorredskap fastslås för färd på väg och inom områden där trafik med motordrivna fordon förekommer. Att föreslagna krav kommer att innebära vissa kostnader för samhället, företag och enskilda är klart, men rimliga krav på säkerhet gör dessa kostnader ofrånkomliga. Med en stegvis uppbyggnad av utbildningsorganisationerna och med realistiskt tilltagna övergångstider från nuvarande förhållanden tills det föreslagna målet uppnåtts torde någon betydande rubbning ej behöva befaras beträffande motorredskapens ekonomiska situation eller pågående planering av utbildningen på detta område. Den föreslagna höjningen av kompetensnivån kan för övrigt tänkas medföra så stor förbättring av driftresultaten och så väsentlig minskning av olyckorna, att en täckning av kostnaderna – kanske t o m en ekonomisk vinst – kan påräknas på viss sikt.

12.2.3 *Teknisk utrustning*

Enligt utredningens mening är det nödvändigt att man för motorredskapens del ställer motsvarande krav beträffande den tekniska utrustningen som för motorfordonen i vad avser fordonens uppträdande i trafik. Någon skillnad i säkerhetskraven för olika typer av motordrivna fordon anser utredningen ej bör förekomma. I fråga om såväl motorredskap som

vissa motorfordon gäller redan likartade regler i arbetarskyddslagstiftningen.

De ökade utrustningskrav, som utredningen anser bör införas för motorredskapen, kommer att i vissa fall medföra kostnadsökningar för konsumenterna. Detta är ofrånkomligt, särskilt om man accepterar det av tillverkare, importörer och brukare så starkt betonade önskemålet att slopa gällande konstruktiva hastighetsgräns 30 km/tim. Förslagen om höjd utrustningsstandard gäller i första hand nykonstruktioner. I den mån utrustningsförbättringar kommer att krävas vid nytillverkning av befintliga redskapstyper måste givetvis en ekonomiskt välavpassad övergångsperiod tillämpas för bestämmelsernas ikraftträdande. Så kan bli fallet beträffande exempelvis bromsutrustning på släpvagnar. Någon retroaktiv verkan av bestämmelserna på befintligt fordonsbestånd har inte ifrågasatts av utredningen (avsnitt 7.5).

De utrustningsbestämmelser som utredningen föreslår medför kostnader men samtidigt, som tidigare framhållits, även ökad trafiksäkerhet. Den ökade trafiksäkerheten innebär på sikt minskade kostnader för såväl individen som samhället, men även i här ifrågavarande avseende låter sig varken intäkter eller kostnader beräknas. Enligt utredningens uppfattning torde dock de positiva effekterna överväga: enbart de icke direkt i ekonomiska termer redovisningsbara fördelarna genom minskat antal personskador bedöms underbygga denna uppfattning.

12.2.4 Besiktningsekostnader

Kostnaderna för typ- eller registreringsbesiktning enligt utredningens förslag blir beroende av i vilken omfattning trafiksäkerhetsverket meddelar dispens från registreringsplikten eller föreskriver krav på registreringsbesiktning. En någotsånär säker bedömning av ifrågavarande kostnader torde ej vara möjlig. De torde dessutom sakna betydelse. Den största gruppen, traktorerna, besiktigas redan nu. I fråga om periodisk kontrollbesiktning blir kostnadsfrågan både mera svårbedömd och mera betydelsefull beroende på den omfattning denna besiktningensform får. Enligt utredningens mening bör till en början endast motorredskap, som konstruerats för högre hastighet än 30 km/tim, underkastas denna form av besiktning (avsnitt 6). Av samtal med AB Svensk Bilprovning har framgått, att där sker en kontinuerlig anpassning av resurserna till de rådande förhållandena. När det gäller kontrollbesiktningen kan kostnaderna uppdelas i två kategorier, nämligen dels besiktningssavgifter dels inställesekostnader. Båda dessa kostnadstyper drabbar redskapets ägare. Intäkterna genom avgifterna används till att helt finansiera bolagets verksamhet, även erforderliga investeringar i byggnader, utrustning m m. Beträffande inställesekostnaderna kan sägas, att denna ordning för motorfordonens vidkommande medför avsevärda besparingar jämfört med det enda möjliga alternativet, nämligen uppsökande besiktning. När det blir fråga om motorredskapen, speciellt tunga och svårflyttade sådana, kan dock uppsökande besiktning bli ekonomisk och i vissa fall nödvändig.

Kontrollbesiktningstillstämningen har emellertid totalt sett visat sig vara en lönsam ordning, även med hänsyn tagen till de därmed förenade kostnaderna. Genom besiktningstillstämningen upptäckts ofta felaktigheter, som kan rättas till i tid. Kontrollbesiktningen har beträffande motorfordonen generellt sett medfört ökad livslängd och minskade reparations- och underhållskostnader. Inget talar för att något annat skulle gälla för motorredskapen. För båda fordonskategorierna måste även vinsten genom den ökade säkerheten och den utsträckt funktionstiden tas med i bilden.

Utredningen anser att kontrollbesiktning av motorredskap bör byggas ut successivt och i den omfattning, som arbetarskyddsstyrelsen och TSV i samråd med AB Svensk Bilprovning finner lämplig bli med hänsyn till den hastighetsökning för motorredskap, som kan bli en följd av utredningens förslag i detta avseende. Värdet av och den ekonomiska vinsten genom kontrollbesiktningen torde stiga med effektivitetsökningen för motorredskapen. Även om samtliga motorredskap skulle åläggas kontrollbesiktningsskyldighet skulle besiktningssyftet hos AB Svensk Bilprovning endast öka med ca 7 procent. I dag kontrollbesiktigas nämligen drygt 3,3 miljoner fordon. Några kostnader för statsverket på sikt uppkommer ej genom kontrollbesiktningen, då denna som anförts är självbärande.

12.2.5 Registreringskostnader

Registrering är enligt utredningens mening det smidigaste sättet att åstadkomma erforderlig kontroll avseende besiktningsskyldigheter och försäkringsmässiga skyldigheter. Viss ändring, som dock är av engångskaraktär, måste göras i det centrala bilregistret. Denna ändring kan inte rimligen medföra nämnvärda kostnader, då det endast är fråga om en ökning av antalet registreringspliktiga fordon med knappt 2 procent (jordbruksstrukturer därvid frånräknade). Utgående avgifter i registreringsverksamheten torde i enlighet med gällande principer få täcka aktuell merkostnad.

12.2.6 Utmärkning av långsamgående fordon

Utredningen föreslår införandet av den särpräglade LGF-skylden avsedd att fästas baktill på motorredskap eller släpvagn som färdas på väg med en hastighet av högst 40 km/tim.

LGF-skylden, som finns i produktion på andra håll i världen, har i samråd med utredningen tagits fram här i landet av det företag som tillverkar fordonsregistreringsskylderna.

Fråga är om olika prototyper, som huvudsakligen skiljer sig i fråga om färgsättning och material hos tape-beläggningen. Typ 1 har röd reflexfolie i bården och gulorange fluorescerande folie i symbolens kropp. Typ 2 har likaledes röd reflexfolie i bården med rödorange fluorescerande folie i symbolens kropp. Sistnämnda fluorescerande folie har väsentligt högre motståndskraft mot yttre förslitning vad gäller effekten än den gulorange folien — upp till dubbla livslängden anges av tillverkaren. Kostnaden per symbol utan fästordningar o dyl anges till ca 22 kr för typerna 1 och 2

fritt fabrik inkl welleballage. Typ 3 har s k high intensity röd reflexfolie i bården, vilket material har dubbelt så hög reflexförmåga som reflexfolien hos typerna 1 och 2. Typen 3 har vidare rödorange fluorescerande folie i symbolens kropp liksom typ 2. Kostnaden för typ 3 anges till 26 kr. Denna prisskillnad får anses ringa jämförd med de säkerhetsmässiga fördelarna hos typen 3.

Utredningen har strävat efter att få fram en LGF-skylt som förenar fördelarna med god synbarhet, bästa möjliga hållbarhet mot yttre åverkan och ett acceptabelt inköpspris. Ett sätt att undvika att folieskikten släpper från underlaget, som i samtliga prototyper utgörs av 1,25 mm kromaterad och lackerad aluminiumplåt, är att använda endast ett, heltäckande folieskikt över hela skylten. Därigenom undgås risken för att fukt och smuts tränger in i skarven mellan två folieskikt, vilken risk synes föreligga för ovannämnda prototyper. För att öka skyltens hållbarhet kan en förstävning tänkas, bestående i dels rampprägling dels svag invikning av styckenas kanter. En god synbarhet synes uppnås med den föreslagna folien, som i sig förenar reflekterande och fluorescerande egenskaper över hela skyltytan, varigenom skylten i sin helhet fungerar som signalgivare under såväl ljus som mörker i trafiken. En skylt som kombinerar dessa fördelar har av tillverkaren prisansetts till ca 20 kr fritt fabrik inkl welleballage i 1974 års prisnivå.

Då utredningen funnit sistnämnda typ bäst svara mot de rimliga krav som kan ställas på en LGF-skylt, och då dess fabrikspris får anses ligga på en acceptabel nivå, vill utredningen föreslå att denna typ av skylt tas till utgångspunkt för vidare överväganden samt ställningstagande.

Hur många av landets väggående motorredskap/ekipage som i en framtid kommer att ha en högsta hastighet av 40 km/tim kan inte beräknas. Vidare skall beaktas, att LGF-skylten inte torde behöva fast anbringas på ett redskap eller en vagn i alla situationer. Endast den bakre änden av det sista fordonet i ett ekipage avses utmärkas och endast vid färd på väg. Antalet behövliga LGF-skyltar kan därför inte beräknas med någon säkerhet med ledning av befintligt antal redskap och släpvagnar. Den totala kostnaden per skylt, färdig för montering, beräknas av utredningen i dagens prisläge till högst 30 kr i allmänna handeln och är således av sådan storleksordning, att mera ingående kalkyler i detta sammanhang knappast synes motiverade.

12.2.7 *Ökade kostnader för skador genom motorredskap*

Tidigare har inte förelegat försäkringsplikt för alla motorredskap. Om motorredskapen generellt förs in under BAL med ty åtföljande försäkringsplikt kommer kostnader för försäkringspremier att belasta redskapsägarna. Försäkringsskyddet för skador, orsakade av motorredskap, har hittills enligt utredningens mening inte varit tillfyllest. Utredningens förslag ger såvitt kan bedömas en enkel och effektiv lösning på frågan om försäkringsskyddet. Premierna bör, som utredningen förordat i avsnitt 11.4, differentieras med utgångspunkt från fordonens olika farlighetsgrad.

Redan nu tecknas trafikförsäkring för många motorredskap, och beträffande dessa innebär förslaget inte någon kostnadsökning om inte sådan föranleds av andra premiegrunder med det nya systemet. Det kan å

andra sidan inte uteslutas att nya grunder i vissa fall kan leda till sänkta kostnader. Skador med sådana motorredskap som i dag inte anses trafikförsäkringspliktiga täcks i många fall av vanlig ansvarsförsäkring. Denna får alltså med förslaget en minskad belastning på premien, något som måste vägas mot den kostnadsökning som trafikförsäkringspremierna innebär. Beträffande den kategori av motorredskap som i dag är helt oförsäkrad uppstår en kostnadsökning som inte motsvaras av minskad belastning på annan utgiftspost.

Det är möjligt att försäkringsbolagen redan nu skulle kunna ge ett visst underlag för beräkningen av de berörda kostnadseffekterna, men någon säker bedömning av dem låter sig inte göra enligt vad utredningen under hand har inhämtat.

12.2.8 *Statsverkets administrativa merkostnader*

För statsverket kan uppkomma vissa kostnader för personalförstärkning. Sålunda torde en ökad besiktnings- och inspektionsverksamhet bli en följd av utredningens förslag. Ökningen i ifrågavarande verksamhet kan emellertid knappast beräknas i dag. En del av verksamheten är avsedd att bära sina egna kostnader. En viss förstärkning av personalen hos TSV och arbetarskyddsstyrelsen kan förutses. Storleken härav blir även beroende av på vilket sätt samarbetet i dessa avseenden kommer att läggas upp i praktiken de båda verken emellan.

Vad avser TSV har utredningen gjort följande överväganden. Det föreslås ankomma på detta verk att meddela närmare föreskrifter angående motorredskapens beskaffenhet och utrustning samt att meddela anvisningar för utförandet av typ- och registreringsbesiktningar. Motorredskapen är emellertid en omfattande och mycket variationsrik fordonsgrupp som hittills endast i begränsad omfattning behandlats inom TSV. Föreskrifter om beskaffenhet och utrustning måste framdeles avse detaljer och egenskaper som är gemensamma för fordon i allmänhet, såsom styrinrättning, bromsar, belysning, men även delar av betydelse för redskapets arbetsuppgifter, exempelvis gräv- och hissanordningar m m. Ett särskilt viktigt avsnitt i detta sammanhang är – som tidigare anförts – arbetarskyddet, vilket kräver intimt samarbete med bl a arbetarskyddsstyrelsen. Den som inom verket skall vara närmast ansvarig för bestämmelsernas och anvisningarnas utformning måste därför vara en kvalificerad kraft med djupgående kunskaper på detta vidsträckt område. Utredningen anser att befattningen bör ligga på byrådirektörsnivån.

Ifrågavarande arbetsuppgifter blir emellertid så omfattande att ytterligare arbetskraft erfordras för att förbereda ärenden, verkställa utredningar samt handlägga dispensärenden. Särskilt de sistnämnda kan förväntas förekomma i stor utsträckning. En befattning bör därför beräknas i nivå förste byråingenjör. Besiktning av motorredskap torde till helt övervägande del komma att ske i form av typbesiktningar. Även i detta fall krävs specialkunskaper hos dem som skall utföra besiktningarna. Typbesiktningssektionen på verkets fordonsbyrå torde för detta ändamål böra

förstärkas med två bilinspektörer, varav en bör vara särskilt utbildad för att tillgodose arbetarskyddet. Även i detta fall krävs självfallet ett intimt samarbete med arbetarskyddsstyrelsen.

De årliga kostnaderna för den beräknade personalförstärkningen hos TSV uppskattas mot denna bakgrund till ca 270 000 kr inkl lönekostnadspålägg, vartill skall läggas dels andel i gemensamma kostnader på expenssidan, ca 8 000 kr, dels årliga resekostnader om ca 10 000 kr, eller tillhoppa ca 290 000 kr i avrundat tal. Verksamhet på detta område torde hänföras till verkets uppdragssida.

Vad avser arbetarskyddsstyrelsen bedömer utredningen dess arbetsinriktning och kunskapsområde redan i dag omfatta de verksamheter, för vilka TSV erfordrar förstärkning. Det kan därför antas, att behovet av lika stort tillskott av handläggande personal inte är detsamma hos arbetarskyddsstyrelsen. Styrelsen har f n en icke ringa grupp besiktningsmän med behörighet att företa första besiktning resp revisionsbesiktning av bl a vissa typer av motorredskap. Fördelningen framgår av nedanstående tabell.

<i>Besiktningsmän för</i>	<i>Antal</i>
Lyftdon totalt	565
Mobilkranar, första besiktning	ca 100
Mobilkranar, revisionsbesiktning	ca 200
Grävmaskiner, första besiktning	ca 100
Grävmaskiner, revisionsbesiktning	ca 200
Truckar	ca 400

En del besiktningsmän, som har behörighet, utövar f n ingen eller ringa besiktningsverksamhet, vilket bl a kan bero på att de har besiktningsverksamheten som bisyssla. Tabellen visar sålunda inte verklig "besiktningskapacitet" för motorredskap. En stor del av de verksamma besiktningsmännen är anställda i företag som har både projekterings- och besiktningsverksamhet, t ex Ångpanneföreningen och Elektriska Prövningsanstalten. Behörigheten är dock personlig för besiktningsmännen.

Genom utredningens förslag till skärpta krav beträffande förarkompetensen kan vidare vissa utbildningskostnader uppkomma. Statsverkets medverkan i fråga om berörd utbildning borde i huvudsak kunna ske genom en anpassning av utbildningsresurserna inom gymnasieskolans ram. Sedan viss tid tillbaka pågår en accelererande utbildningsverksamhet rörande olika kategorier maskinförare. Man har nämligen helt naturligt funnit att effektivitet och säkerhet växer med ökande kvalifikationer hos förarna.

Från skolöverstyrelsen har beträffande kraven på förarkompetens och därav förorsakade utbildningsbehov påpekats, att det inte är möjligt att göra några säkra bedömningar vad gäller kostnaderna. Utredningen har erfarit, att det f n undersöks att inom gymnasieskolans ram utbilda motorredskapsförare. Man har därvid bedömt kostnaden för utbildning av truckförare till drygt 500 kr per elevvecka, varav 180 kr avser lärarlön, som skulle belasta statsverket. Den sålunda skisserade utbildningen torde dock vara erforderlig även utan de av utredningen föreslagna kompetens-

kraven, som i huvudsak avser körkortskompetens, i enstaka fall förenad med viss specialkompetens avseende trafikmomentet, samtliga ekonomiska bedömningar baserade på 1973 års kostnadsnivå.

Av det sålunda anförda framgår att möjligheter saknas till en något så när tillförlitlig bedömning av de kostnadseffekter, som utredningens förslag totalt innebär. Att i siffror söka redovisa kostnader, intäkter och vinster skulle med säkerhet lämna vilseledande resultat även om ett mycket tidsödande arbete nedlades på detta. Enligt utredningens mening borde en sådan redovisning – om den kunde genomföras med anspråk på tillförlitlighet – vara av visst intresse, men eftersom utredningen bedömt de framlagda förslagen nödvändiga för åstadkommande av en sådan säkerhet och ett sådant skydd som i dag minst måste krävas i trafik med motordrivna fordon, måste därav förorsakade kostnadskonsekvenser bäras.

13 Specialmotivering

13.1 Definitioner

Vägtrafikförfattningarna innehåller gemensamma definitioner av de begrepp som används i författningarna (2 § VTK, 4 § KKK, 3 § FK, 3 § TTK och 4 § BRK). Utredningens förslag innebär bl a att dessa begrepp och definitioner förändras på vissa punkter men också att vissa nya begrepp införs. Vidare utsträcks vägtrafikförfattningarnas fordonsbegrepp att gälla också inom bilansvarighets- och trafikförsäkringslagstiftningen.

De nya eller förändrade begreppen och definitionerna föranleder följande kommentarer från utredningens sida.

Motordrivet fordon indelas enligt förslaget i avsnitt 5 i grupperna *motorfordon*, *motorredskap*, *terrängmotorfordon* och *terrängmotorredskap*. Gruppen *traktor* i nuvarande lagstiftning försvinner i och med att gruppen *motorredskap* utvidgas till att omfatta också motordrivna fordon med dragfunktion. Terrängmotorredskap är en ny grupp. De nu berörda förändringarna medför talrika ändringar på olika håll i andra definitioner och i den egentliga författningstexten.

Begreppet *motorredskap* bygger i förslaget enbart på funktionella kriterier, antingen dragfunktion eller redskapsfunktion. Oberoende av konstruktiv hastighet skall fordon med någon eller några av nu angivna huvudsakliga funktioner anses som motorredskap. Ändringen medför att vissa fordon som nu anses som motorfordon blir att hänföra till kategorien motorredskap, t ex bärgningsbilar och mobilkranar med högre konstruktiv hastighet än 30 km/tim. Å andra sidan blir vissa fordon som nu klassificeras som motorredskap att anse som motorfordon (terrängmotorfordon). Som exempel kan nämnas traktordumprar, skotare och andra liknande fordon där transportfunktionen dominerar.

En med motorredskap sidoställd ny undergrupp till motordrivet fordon är *terrängmotorredskap*, också den byggande på att fordonet har en drag- eller redskapsfunktion. Gränsen mellan terrängmotorredskap och motorredskap dras efter samma princip som mellan terrängmotorfordon och motorfordon, dvs med hänsyn till om fordonet är inrättat huvudsakligen för att användas i terräng eller inte. Fordon som inte har detta huvudsakliga användningsområde är att anse som vanligt motorredskap. Exempel på fordon som bör hänföras till kategorien terrängmotorredskap

är lunnare och bearbetningsmaskiner i skogsbruket.

Att indelningen av de motordrivna fordonen föreslås följa funktionella kriterier hindrar inte att hastigheten ibland kan få betydelse när det gäller krav som i olika avseenden ställs på ett fordon. Utredningen har funnit att indelningen därvid bör grunda sig på den konstruktiva hastigheten (avsnitt 5). Vad som skall förstås med *konstruktiv hastighet* bör anges i särskild definition, sakligt överensstämmande med den innebörd som hittills i lagstiftning och tillämpning har getts detta begrepp. Genom en sådan definition vinner man en förenkling av författningstexten på många ställen. Det bör anmärkas att den konstruktiva hastigheten i förslaget har valts som gräns i alla de sammanhang där en bestämmelse är anknuten till viss hastighet, t ex i fråga om krav på förarkompetens.

LGF-skylt är ett ytterligare begrepp som föreslås infört och definierat (avsnitt 10).

13.2 Vägtrafikkungörelsen (lagförslag 1)

VTK:s bestämmelser berörs endast i mindre utsträckning av utredningens förslag. Ang ändringarna i begrepp och definitioner hänvisas till vad ovan har sagts.

66 § första stycket innehåller en regel om hastighetsbegränsning till 70 km/tim (90 km/tim på motorväg eller motortrafikled) för buss eller lastbil vars totalvikt överstiger 3,5 ton. Bestämmelsen bör gälla också kategorien motorredskap, som med utredningens förslag innefattar alla drag- och redskapsfordon oberoende av konstruktiv hastighet.

Reglerna i *66 § andra stycket* om högsta hastighet för bil med tillkopplat fordon bör tillämpas också när motorredskap drar släpvagn, släpsläde eller annat fordon. Eftersom motordrivna fordon som är försett med anordning för att dra påhängsvagn alltid skall vara att anse som motorfordon (jfr den föreslagna nya definitionen) bör pl i tabellen i andra stycket emellertid kvarstå oförändrad.

Ändringarna i *107, 110 och 111 §§* är föranledda av att traktor föreslås upphöra som självständig fordonskategori.

Ändringen i *120 §* sammanhänger med tillskapandet av den nya fordonskategorien terrängmotorredskap.

13.3 Körkortskungörelsen (lagförslag 2)

Utredningen föreslår en betydande utvidgning av kompetenskraven för förande av motorredskap. Det föreslås att traktorkortet slopas. Ett nytt körkort klass M införs, samtidigt som krav på tilläggskompetens kan uppställas beträffande vissa typer av motorredskap. Nyheterna föranleder åtskilliga ändringar i KKK.

I *7 §* har vidtagits de ändringar som föranleds av förslaget om särskilt körkort klass M som kompetenskrav för förande av motorredskap. *10 §* innehåller den gradering av kompetenskraven beträffande motorredskap

som utredningen föreslår. Samtidigt upphävs den nuvarande regeln om behörighetskrav när det gäller förande av gummihjulstraktor på väg. Graderingen innebär att motorredskap med högre konstruktiv hastighet än 30 km/tim endast får föras av den som har körkort klass AB***.

En ytterligare kvalificering föreslås beträffande motorredskap, som är snabba (konstruktiv hastighet överstigande 50 km/tim) och tunga (totalvikt över 3,5 ton), där kravet skall vara körkort klass ABC*E, alltså samma som gäller för tung lastbil med släpfordon. Det skall emellertid vara möjligt för TSV att enligt 136 § dispensera från detta krav, som beträffande vissa typer av motorredskap skulle kunna framstå som onödigt hårt. Dispensfrågan bör prövas med hänsyn till motorredskapets konstruktiva hastighet, dess manövrerbarhet, användningsområde och liknande omständigheter. Det bör t ex vara möjligt att meddela dispens beträffande en väghyvel som har en konstruktiv hastighet mellan 50 och 60 km/tim. Däremot bör det uppställda körkortskravet tillämpas beträffande t ex en mobilkran som har samma hastighetsresurser som en lastbil.

Det undantag från kompetenskraven som meddelats i 7 § tredje stycket skall vara tillämpligt också vid förande av motorredskap. Någon särskild hänvisning härom torde inte vara nödvändig.

I 10 a § ges behörighet för TSV att fastställa krav på tilläggskompetens för vissa motorredskap. Bakgrunden till bestämmelsen har redovisats i den allmänna motiveringen (avsnitt 9.5.2). I 84–87 §§ föreslår utredningen vissa föreskrifter om tilläggskompetensen (jfr nedan).

10 b § motsvarar 10 § andra stycket. Gällande kompetenskrav för förande av traktor tar sikte på fordonets förande på väg. Förande i terräng kräver inte någon dokumenterad kompetens. I förslaget sker en skärpning av kraven bl a i det avseendet att även förande av motorredskap i terräng kräver körkort, eventuellt också tilläggskompetens enligt 10 a §. Undantaget från kompetenskraven har formulerats från denna utgångspunkt. I praktiken torde den nya bestämmelsen ge ungefär samma möjligheter som hittills att t ex i jordbruksarbete utan körkort föra traktor i terräng eller kortare sträcka på väg. Däremot medger bestämmelsen inte undantag från kompetenskraven om det normalt förekommer trafik i den terräng där motorredskapet förs. Körkort (plus eventuell tilläggskompetens) bör krävas t ex på större skogsavverkningsplatser, byggnadsplatser och liknande där flera fordon utför uppgifter. Begreppet "trafik" avser alltså i detta sammanhang inte bara fordonstrafik på väg. Rätten att utan körkort föra motorredskap kortare sträcka på väg överensstämmer med vad som nu gäller enligt 10 § andra stycket beträffande förande av traktor.

Ändringen i 11 § har samband med att traktor enligt förslaget inte längre utgör egen fordonskategori. Även om begreppet "traktortåg" byts ut mot "motorredskap med ett eller flera tillkopplade släpfordon" torde någon saklig utvidgning av bestämmelsen inte ske. Att andra motorredskap än traktorer används som dragfordon i yrkesmässig trafik är antagligen inte vanligt.

12 § p 1 innebär en väsentlig inskränkning i det undantag för

områdesfordon som hittills har gällt. Utredningen har motiverat inskränkningen i avsnitt 5. P 2 i samma paragraf innebär att behörighetskraven i 7–11 §§ inte gäller inom byggnad. Som exempel har i bestämmelsen angetts fabriksbyggnad och lagerbyggnad. Jämförlig med sådan byggnad är t ex hamnmagasin, stationsmagasin och stormarknad. Undantagsregeln avser endast förande av fordon inom byggnad av angivet slag, inte färder t ex mellan byggnaden och plats utanför denna, t ex utomhusupplag. Frågan om förarkompetens för fordon som faller under undantaget i p 2 avgörs inom arbetarskyddslagstiftningens ram och regleras alltså inte av trafikförfattningarna. Utredningen räknar med att den nya regleringen endast undantagsvis kommer att medföra övergångsproblem, i det avseendet att den som hittills framfört t ex motorfordon inom inhägnat fabriksområde, inte har den körkortskompetens som i fortsättningen skall gälla till följd av inskränkningen av undantaget i förevarande paragraf. P 3 överensstämmer med motsvarande undantag i nuvarande 12 §.

I 13 § sker bl a en utvidgning av skyldigheten att under färd medföra bevis om förarbehörighet. Skyldigheten bör omfatta också bevis om tilläggskompetens.

19 och 21 §§ justeras med hänsyn till förslaget om en ny körkortsklass, M.

31 § innehåller den föreslagna åldersgränsen 16 år för körkort klass M.

Bestämmelserna om förarprov i nu gällande 35 § bör enligt utredningen differentieras. För körkort klass M anser utredningen att särskild vikt bör läggas vid sökandens kunskaper om motorredskaps konstruktion och arbetsanvändning inte bara från trafiksäkerhetssynpunkter utan även från arbetarskyddssynpunkter. Vidare bör bl a särskild vikt läggas vid kunskaper om de särskilda trafiksäkerhetsrisker som föreligger när fordon förs med tillkopplat släpfordon. Differentieringen av kunskapskraven och övriga krav motiverar en uppdelning av paragrafen på två nya paragrafer, en som avser körkort klass M (35 b §) och en som avser övriga körkortsklasser (35 a §). En justering av 36 § i enlighet härmed har också gjorts.

Bestämmelsen i 38 § (andra stycket) har begränsats att avse körkort av de klasser som existerar f n, detta för att förhindra missförstånd föranledda av att en ny körkortsklass införs.

67 § andra stycket föreslås få ett något utvidgat tillämpningsområde, detta som följd av den ändring som föreslås i 4 § TBL.

Vissa föreskrifter om tilläggskompetens föreslås i 84–87 §§, samtidigt som nuvarande 84–95 §§ om traktorkort upphävs. De allmänna grunderna för prövningen anges i 84 §. Prövningen skall ske med beaktande av den trafikmiljö i vilken den aktuella motorredskapstypen avses bli använd. Kan det inte anses att genom det vanliga körkortskravet tillräcklig kompetens uppnås för förande av t ex viss typ av hjullastare i viss verksamhet, där också trafik med andra fordon förekommer, bör krav på särskild tilläggskompetens uppställas. Som framgår av paragrafens lydelse behöver det inte vara fråga om en trafikmiljö med enbart andra motorredskap. Huvudansvaret för vilka utbildningskrav som skall ställas

ävilar enligt 85 § TSV. I den paragrafen anges också vissa myndigheter med vilka TSV bör samråda. Utbildningen skall ske genom gymnasieskolan eller på annat lämpligt sätt. Härmed avses t ex särskilt ordnade kurser.

Kravet på viss ålder för övningskörning med motorredskap synes böra överensstämma med körkortsåldern, i enlighet med vad som nu gäller beträffande lätt motorcykel. Ett tillägg bör därför ske i 109 §.

I 118, 119, 121, 122, 123, 128, 142 och 144 §§ föreslås vissa justeringar med hänsyn till sloandet av det särskilda traktorkortet.

De dispenser från föreskriven förarkompetens som blir aktuella med utredningens förslag (se bl a avsnitt 5.5 och 9.5) kan meddelas med stöd av 136 § KKK utan att dess nuvarande lydelse behöver ändras.

Övergångsbestämmelserna har utformats enligt riktlinjerna i avsnitt 9, som också innehåller vissa rekommendationer angående genomförandet av dispensprövningen enligt andra stycket i bestämmelserna. Prövningen innefattar självfallet också sökandens kunskaper om trafikreglerna, även om detta inte direkt har utsagts i p 2.

Utredningen förutsätter att dess förslag inte kommer att träda i kraft förrän det nya körkortssystemet har genomförts. Utredningen föreslår därför inga ändringar i kungörelsen (1972:605) om införande av ny vägtrafiklagstiftning.

13.4 Fordonskungörelsen (lagförslag 3)

Tämligen omfattande ändringar blir enligt förslaget nödvändiga i FK, främst sammanhängande med att utredningen vill skärpa kraven på motorredskapens beskaffenhet och utrustning.

I 1 § föreslås den ändring i undantaget för områdesfordon som tidigare har berörts. Andra områdesfordon (med nuvarande terminologi) än tävlingsfordon kommer enligt förslaget att underkastas samma krav i fråga om utrustning, kontroll etc som gäller för andra motordrivna fordon.

Ang. ändringarna i 3 § hänvisas till vad ovan sagts under "Definitioner". Närmare föreskrifter om utformningen av LGF-skylden bör enligt utredningen lämnas av TSV med stöd av 102 § FK.

Ändringen i 19 § föranleds av att traktorer och motorredskap sammanförs till en kategori. Någon ändring i de krav på förarplatsens beskaffenhet m m som angetts i 8-10 §§ har utredningen inte funnit påkallad för motorredskapens del.

20 § innehåller vidgade utrustningskrav beträffande motorredskap. Förslaget i denna del har närmare berörts i den allmänna motiveringen (avsnitt 7.2). Detsamma gäller 22 §, enligt vilken paragraf släpvagn som dras av motorredskap skall ha utrustning överensstämmande med vad som gäller för släpvagn som dras av bil.

24 § utvidgas enligt förslaget till att gälla även beträffande släpvagn som dras av motorredskap. Föreskrifterna i 25 § om släpsläde som dras av bil föreslås gälla även släpsläde som dras av motorredskap.

Ändringarna i 22 § föranleder att nuvarande 26 § kan upphävas.

Utredningen föreslår att den paragrafen i stället får innehålla föreskrifter om i vilka fall motorredskap skall vara utrustat med LGF-skylt.

27 § bör i fortsättningen hänvisa till 22 § i stället för till 26 § andra stycket, vars nu gällande föreskrifter upphävs (jfr ovan).

I 28 § föreslås en justering föranledd av att traktorkategorien upphör.

I 29 § bör man för enkelhetens skull upprepa vilka fordon som avses med kravet på framlyktor eller reflexanordningar i angivna situationer.

Föreskrifterna i 66–68 §§ om kopplingsbesiktning föreslås gälla också kopplingsanordning mellan motorredskap och släpvagn. 66 och 67 §§ bör ändras i enlighet härmed.

70 § föreslås ändrad i första stycket 3 med hänsyn till att också motorredskap skall kunna få användas vid övningskörning i trafikskola. Bestämmelsen i andra stycket bör justeras med hänsyn till att traktorkategorien upphör.

Ändringarna i 76–78 §§ föranleds av förslaget att vissa motorredskap skall underkastas kontrollbesiktningsskyldighet.

Utredningens målsättning har varit att den närmare detaljregleringen av motorredskaps utrustning bör överlåtas på TSV (se särskilt avsnitt 7). 102 § föreslås därför kompletterad med ett bemyndigande för TSV att bestämma om utrustning utöver vad som följer av 19, 20 och 33 §§.

Utredningens förslag innebär en avsevärd skärpning av kraven på motorredskapens utrustning. För viss typ av motorredskap kan kraven på någon eller några punkter framstå som alltför stränga, t ex när det gäller belysning på motorredskap med lägre konstruktiv hastighet. I stället för undantagsbestämmelser i själva författningstexten har utredningen valt att föreslå utvidgad dispensmöjlighet för TSV. Verket bör kunna beträffande en hel kategori av motorredskap bestämma att viss utrustningsföreskrift inte skall tillämpas. 104 § föreslås ändrad i enlighet härmed.

Som följd av att reglerna om motorredskaps beskaffenhet och utrustning tas upp i 19–25 och 27–33 §§ bör hänvisningen i straffbestämmelsen i 106 § ändras.

Ang *övergångsbestämmelserna* hänvisas till avsnitt 7. Den nya lydelsen av 104 § bör enligt utredningen kunna tillämpas redan från den 1 januari 1976 (p 7).

13.5 Bilregisterkungörelsen (lagförslag 4)

Begreppet flytande trafikförsäkring i 4 § får med den utvidgade trafikförsäkringsplikt som föreslås (avsnitt 11) ändrad innebörd.

8 § ändras med hänsyn till att registreringsplikt föreslås generellt för alla motorredskap och terrängmotorredskap och med hänsyn till att traktorer och motorredskap sammanförs till en fordonskategori. Ang den föreslagna benämningen "trafikmotorredskap" se nedan under "Vägtrafikskatteförordningen". Det bör observeras att registreringsplikten utvidgas också såvitt gäller terrängsläp, i de fall registreringsplikt inte förelegat redan enligt hittills gällande p 4 eller 5 av 8 § BRK.

I 9 § inskränks undantaget för områdesfordon (jfr ovan under "Definitioner"). Ang ändringen under p 2 se nedan under "Vägtrafikskatteförordningen".

Utvidgningen av registreringsplikten föranleder också några ändringar i 11, 12 och 41 §§, 46 § andra stycket och 55 §. I 17, 19, 42 och 63 §§ utgår traktorkategorien.

I 57 § första stycket ändras registrerad traktor till registrerat motorredskap. Utredningens förslag föranleder också vissa justeringar i 57 § andra och tredje styckena.

86 § föreslås ändrad för att ge TSV befogenhet att dispensera från registreringsplikten beträffande viss typ av fordon och inte enbart beträffande visst fordon (jfr avsnitt 6.3).

Övergångsbestämmelserna har berörts i avsnitt 6.

13.6 Terrängtrafikkungörelsen (lagförslag 5)

På olika ställen i författningen har texten kompletterats med den föreslagna nya fordonskategorien terrängmotorredskap.

I den nya 11 a § anges utrustningskraven för terrängmotorredskap, i huvudsak överensstämmande med motsvarande krav för motorredskap. Utrustningskraven beträffande terrängsläp som dras av terrängmotorredskap bör vara desamma som gäller för terrängsläp draget av terrängvagn, vilket föranleder vissa ändringar i 12 §.

I 34 § har körkortskraven för terrängmotorredskap angetts, i nära överensstämmelse med motsvarande krav beträffande vanliga motorredskap.

Ändringen i 56 § är en följd av inskränkningen av begreppet områdesfordon.

Angående ändringarna i 65 och 67 §§ hänvisas till vad som sagts ovan om ändringarna i 102 och 104 §§ FK.

Övergångsbestämmelserna har berörts i avsnitt 7.

13.7 Trafikbrottslagen (lagförslag 6)

Ändringen i 3 § sammanhänger med utredningens förslag att traktorkortet skall ersättas av körkort. Paragrafens bestämmelser om olovlig körning blir därigenom direkt tillämpliga även vid förande av motorredskap.

I 4 § 2 mom har skett en anpassning till förslaget att kategorien motorredskap också skall omfatta traktorer. En saklig utvidgning av paragrafens tillämpningsområde ligger i att den kommer att omfatta förande av andra motorredskap (terrängmotorredskap) än de med huvudsaklig dragfunktion, under förutsättning att släpfordon är kopplat till motorredskapet.

13.8 Vägtrafikskatteförordningen

Utredningen förutsätter att förordningen ändras i 2, 11 och 39 §§ med hänsyn till förslaget att begreppet motorredskap i fortsättningen även skall omfatta traktorer (jfr bl a 8 och 9 §§ BRK i utredningens förslag).

13.9 Bilansvarighetslagen (lagförslag 7)

Enligt utredningens förslag skall alla motordrivna fordon, utom de som är avsedda att föras av gående, underkastas trafikansvar (avsnitt 11). Begreppet "motordrivna fordon" i 1 § rättas efter vad därmed förstås i FK. Den fristående definitionen i BAL av begreppet "automobil" upphävs. Den valda lösningen innebär bl a att även begreppet "fordon" rättas efter FK. Följden härav blir en viss utvidgning i förhållande till fordonsbegreppet i 1 § andra stycket BAL, i det att "anordning på hjul, band, medar *eller liknande*" som är inrättad för färd på marken och ej löper på skenor kommer att anses som fordon i BAL:s bemärkelse.

Enligt 4 § FK (och motsvarande stadganden i 5 § KKK, 5 § BRK och 4 § TTK) skall TSV i vissa fall pröva visst fordons eller viss fordonstyps klassificering. Resultatet av en sådan prövning kommer endast undantagsvis att ha betydelse för BAL:s tillämplighet, eftersom lagen i princip kommer att gälla alla motordrivna fordon. Om t ex ett motorredskap med stöd av 3 § FK omklassificeras till terrängmotorredskap torde detta beträffande trafikansvaret bara ha den eventuella följden att försäkringspremierna ändras.

Förändringen av fordonsbegreppet i BAL för med sig ändring av *lagens rubrik* och – förutom 1 § – av 2, 5, 6, 7 och 9 §§.

I avsnitt 3 har tillämpningen i praxis av begreppet "skada i följd av trafik med automobil" i BAL analyserats. Utredningen redovisar i avsnitt 11 vissa allmänna synpunkter på tillämpningen av begreppet i det nya läge som uppkommer om motorredskapen generellt förenas med trafikansvar. Frågan skall ytterligare beröras något, även om den i huvudsak måste överlämnas åt rättstillämpningen.

Rättstillämpningen hittills visar åtskilliga exempel på en extensiv tolkning av trafikskadebegreppet. Även vad som kan anses utgöra skada i följd av trafik med motorredskap bör kunna tolkas i en för den skadelidande fördelaktig riktning. Det skall givetvis inte ställas något krav att skadan har uppkommit under det att motorredskapet varit i trafik i egentlig mening, dvs att det vid skadetillfället funnits på en plats där också andra motordrivna fordon funnits eller kunnat väntas. Skada t ex ute på en arbetsplats i skogen där endast det skadeorsakande redskapet och inga andra fordon varit i närheten bör i enlighet med hittillsvarande principer kunna bedömas som trafikskada.

En tveksam fråga är om fordonet behöver ha varit i rörelse eller inte vid skadetillfället. Klart är till en början att skada i följd av trafik med motorredskap bör anses föreligga om redskapet har varit i rörelse då skadan uppkommer, dvs så snart redskapets hjul (eller motsvarande) rört

sig i någon riktning, oavsett om rörelsen föranletts av redskapets egen motor eller genom lutningsförhållanden eller liknande och oavsett om den utgjort led i redskapsfunktionen eller inte. Den typiska skadan är här t ex att en gaffeltruck backas under ett lyft och kör på en person som skadas. Men trafikskada bör också anses föreligga om t ex en grävmaskin på grund av terrängens lutning kommer i rullning och välter och därvid skadar personer eller egendom.

De situationer där motorredskap orsakar skador utan att de är i rörelse med hjul, band eller liknande måste antas vara betydligt vanligare än de situationer där stillastående motorfordon orsakar skador. Detta sammanhänger självfallet med att motorredskapen ofta fullgör sin huvudsakliga funktion stillastående, i många fall helt eller delvis upphissade på stödplattor o d (mobilkranar, pålkranar, traktorer med påmonterade grävagregat, m fl redskap). Vid remissbehandlingen av utredningens principförslag framfördes önskemålet att trafikskadebegreppet utvidgas så att det täcker även skada i följd av arbete med motordrivet fordon. Innebörden skulle vara att — när det t ex gäller en mobilkran — alla skador som kranen orsakar i samband med att den utför lyft skulle ersättas enligt BAL.

Man bör emellertid enligt utredningen inte gå så långt att man formulerar om trafikskadebegreppet i enlighet med dessa tankegångar. Uppenbarligen måste åtskilliga skador som motorredskapet orsakar som stationärt arbetsredskap uteslutas vid tillämpningen av BAL. Om en på en skogsarbetsplats uppställd processmaskin under sitt arbete orsakar personskada bör skadan alltså inte anses som trafikskada. Och om en stillastående grävmaskin under grävning råkar stöta till en person och skada denne bör inte heller trafikskada anses föreligga. Kriteriet för en trafikskada bör i sammanhanget vara att det finns ett *rimligt samband mellan skadan och redskapets egenskap att kunna på egna hjul (band, medar etc) förflytta sig från en plats till en annan*. Härigenom kan man uppnå en av principiella skäl motiverad begränsning av trafikskadeområdet, samtidigt som gränsen blir så vid att ett stort antal praktiskt viktiga skadefall kan betraktas som trafikskador och ersättas enligt BAL.

13.10 Trafikförsäkringslagen (lagförslag 8)

Också i TFL föranleder utvidgningen av trafikansvaret och övergången till ett enhetligt fordonsbegrepp vissa ändringar. *Rubriken* ändras, liksom 1–5, 10, 18, 21, 22 och 24 §§.

1 § *första stycket* tar sikte på såväl registrerade som andra motordrivna fordon. Till den sistnämnda kategorien hör — om utredningens förslag genomförs — endast mopeder. Samtliga andra motordrivna fordon kommer nämligen att vara registreringspliktiga enligt 8 § BRK. Någon tillämplighet på registreringspliktigt fordon som brukas i trafik innan det registrerats kan bestämmelsen i denna del inte få, eftersom registrering enligt 8 § BRK är förutsättning för brukande. Motordrivna fordon avsedda att föras av gående undantas såväl från BRK:s som TFL:s

tillämpning.

I 2 § första stycket hänvisas betr innebörden av begreppet motordrivet fordon till FK, på samma sätt som föreslås i 1 § BAL. I andra stycket anges undantagen från lagens tillämpning. Områdesfordon får den mera begränsade innebörd som utredningen föreslår genomgående i trafiklagstiftningen. Det finns inte någon anledning att nu ändra principen att skador under tävling på inhägnat tävlingsområde inte skall ersättas via trafikförsäkringen.

13.11 Lagen med vissa bestämmelser rörande trafikförsäkring å motorfordon, som nyttjas av staten, m m (lagförslag 9)

Ändringarna i denna lag föranleds också av det nya fordonsbegreppet i bilansvarighetslagstiftningen.

Förkortningar

BAL	Lagen (1916:312) angående ansvarighet för skada i följd av automobiltrafik
BM	Bolinder-Munktell
BRK	Bilregisterkungörelsen (1972:599)
BRN	Bilregisternämnden
ECE	FN:s ekonomiska kommission för Europa
EMSA	Entreprenadmaskinhandlarnas samarbetskommitté
FFR	Försäkringsjuridiska föreningens rättsfallssamling
FK	Fordonskungörelsen (1972:595)
KAS	Kungl. arbetarskyddsstyrelsen
KKK	Körkortskungörelsen (1972:592)
LGF	Längsamtgående fordon
MilVTK	Militära vägtrafikkungörelsen (1954:636)
NJA	Nytt juridiskt arkiv
RFV	Riksförsäkringsverket
SCB	Statistiska centralbyrån
SkL	Skadeståndslagen (1972:207)
SOU	Statens offentliga utredningar
TBL	Lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott
TFL	Lagen (1929:77) om trafikförsäkring å motorfordon
TFR	Trafikförsäkringsföreningens rättsfallssamling
TRAG	Statens trafiksäkerhetsråds (numera statens väg- och trafikinstitut) arbetsgrupp
TSV	Statens trafiksäkerhetsverk
TTK	Terrängtrafikkungörelsen (1972:594)
VSF	Vägtrafikskatteförordningen (1973:601)
VTF	Vägtrafikförordningen (1951:648)
VTK	Vägtrafikkungörelsen (1972:603)
VTLin	Kungörelsen (1972:605) om införande av ny vägtrafiklagstiftning
YTF	Förordningen (1940:910) ang yrkesmässig automobiltrafik m m
YI och AIB	Asfaltbeläggningar

Bilaga Vägtrafikolyckor med traktorer eller motorredskap åren 1966–1969

Av S Widén, L-B Kritz, H Mohlin

Inledning

På uppdrag av motorredskapsutredningen har Statens trafiksäkerhetsråds arbetsgrupp TRAG, som numer ingår i det nyinrättade Statens väg- och trafikinstitut, genomfört en undersökning rörande vägtrafikolyckor, i vilka motorredskap eller traktor varit delaktigt trafikelement.

Syftet med undersökningen har varit att belysa frekvensen olyckor av nu nämnt slag, att söka följa olycksutvecklingen under senare år samt att kartlägga vissa omständigheter, under vilka olyckorna inträffat, bl a med hänsyn till i olyckorna delaktiga slag av traktorer och motorredskap.

Som olyckspopulation har valts de olyckor – såväl olyckor med personskada som olyckor med endast egendomsskada – som inträffat under åren 1966–1969. Genom detta val har man erhållit ett olycks-material som dels varit så aktuellt som möjligt, dels bedömts vara tillräckligt stort för en mer detaljerad kartläggning.

Det olycksmaterial, som tjänat som underlag för undersökningen, har utgjorts av de blanketter rörande inträffade trafikolyckor, polismyndigheterna insänder till vederbörande väg- och gatumyndigheter samt av polismyndigheterna upprättade förundersökningsprotokoll eller andra handlingar.

Från ovan nämnda blanketter kan vissa basdata rörande olyckorna erhållas. Då är att märka, att blanketterna rörande olyckor med enbart egendomsskada till sin utformning avviker från blanketterna för olyckor med personskada och även innehåller färre olycksuppgifter än dessa.

Åtskilliga uppgifter, som bedömts önskvärda för undersökningen kan emellertid inte hämtas från blanketterna, utan måste erhållas på annat sätt. Då dessa kompletterande uppgifter till stor del kunnat återfinnas i förundersökningsprotokoll och minnesanteckningar har man valt att låta nämnda handlingar ligga till grund för olycksbearbetningen.

Det bör i detta sammanhang anmärkas, att minnesanteckningarna icke innehåller samma mängd information som förundersökningsprotokollen. För de olyckor, där endast minnesanteckningar upprättats – något som främst varit fallet vid olyckor med enbart egendomsskada – har man alltså fått nöja sig med en något mindre informationsmängd. Nu nämnda förhållande har dock inte nämnvärt påverkat bearbetningen av olycksmaterialet.

I vissa fall har kompletterande uppgifter — rörande fordonsslag etc — fått inhämtas från andra källor bl a olika publikationer.

Olycksblanketterna har främst tjänat som utgångspunkt för undersökningen — de utgör det olycksmaterial, som varit lättast tillgängligt och med hjälp av vilket förundersökningsprotokoll och minnesanteckningar kunnat införskaffas för största möjliga antal av de berörda olyckorna.

Olycksmaterialet har framtagits på så sätt att de olycksblanketter avseende olyckor — såväl personskadeolyckor som egendomsskadeolyckor — under åren 1966-69, som lagrats hos Statens vägverk, genomgått manuellt, varvid blanketter för olyckor med traktorer resp motorredskap sorterats ut. Med ledning av dessa har därefter från polismyndigheterna införskaffats förundersökningsprotokoll alt minnesanteckningar för berörda olyckor.

Det sålunda erhållna materialet har därefter bearbetats enligt ett speciellt uppgjort schema, varvid de uppgifter, som erfordrats för undersökningen förts över till en särskild blankett. Med ledning av denna har uppgifterna bearbetats maskinellt.

Enligt de uppgifter, som var tillgängliga då undersökningen påbörjades, ingick i olycksmaterialet för åren 1966 och 1967 ej sådana olyckor, som inträffat på vägar med annan väghållare än kronan.

För att kunna ge en så långt möjligt rättvisande bild av olycksutvecklingen under den berörda 4-årsperioden var det alltså nödvändigt att först göra olycksmaterialen för de olika åren jämförbara sinsemellan.

En möjlighet var därvid att utnyttja det material, som fanns tillgängligt hos Statistiska centralbyrån och som även innefattade olyckor på vägar med annan väghållare än kronan. Då egendomsskadeolyckor inte redovisas till centralbyrån, hade uppföljningen i så fall måst begränsas till olyckor med personskada.

Såvitt man kunde finna, skulle det emellertid vara möjligt att ur det särskilt framtagna olycksmaterialet för åren 1968 och 1969 kunna skilja ut de olyckor, som inträffat på vägar med kronan som väghållare och på så sätt kunna göra en rättvisande jämförelse mellan åren. Detta alternativ ansågs därför att föredra.

Det visade sig emellertid senare omöjligt att särskilja olyckorna på det sätt som ovan beskrivits. Man beslöt därför, att för uppföljningen av olycksutvecklingen — och enbart för denna — ur olycksmaterialet skilja ut de olyckor, som inträffat på det allmänna vägnätet utanför tätbebyggelse och att söka jämföra deras frekvens för de fyra berörda åren.

Inte heller denna jämförelse skulle emellertid bli helt rättvisande, då en mindre del av det allmänna vägnätet utanför tätbebyggelse har annan väghållare än kronan och då de olyckor, som inträffat på berörda del åren 1966 och 1967, inte ingick i olycksmaterialet för nämnda år. Nu nämnda bortfall bedömdes emellertid vara ganska ringa.

Före en jämförelse av nu nämnt slag ansågs det emellertid önskvärt att på något sätt söka kontrollera berörda bortfall. Då uppgifter rörande fördelningen på olika vägtyper av de olyckor med traktor resp motorredskap, som redovisats till Statistiska centralbyrån, inte kunde erhållas utan särskilda körningar, har istället det antal personskadeolyckor utan

för tätbebyggelse, på dels hela vägnätet (såväl allmänna som enskilda vägar), dels allmänna vägar, som ingått i det framtagna materialet, jämförts med det antal, som redovisats av centralbyrån och som omfattar olyckor på hela vägnätet. Jämförelsen redovisas i följande sammanställning. I denna har olycksmaterialet även fördelats på olyckor med traktor och olyckor med motorredskap.

Antal polisrapporterade personskadeolyckor utanför tätbebyggelse, i vilka traktor eller motorredskap varit delaktigt trafikelement enligt Statistiska centralbyråns statistik resp undersökningsmaterialet.

	SCB:s statistik	Undersökningsmaterialet	
		Alla vägar	Allmänna vägar
1966			
Olyckor med traktor	101	76	71
Olyckor med motorredskap	32	36	36
Summa	133	112	107
1967			
Olyckor med traktor	103	66	58
Olyckor med motorredskap	31	20	15
Summa	134	86	73
1968			
Olyckor med traktor	125	64	53
Olyckor med motorredskap	38	22	20
Summa	163	86	73
1969			
Olyckor med traktor	119	93	89
Olyckor med motorredskap	31	31	27
Summa	150	124	116

Av sammanställningen framgår, att den största delen av de personskadeolyckor, som ingår i undersökningsmaterialet, skett på det allmänna vägnätet. Andelen har varierat något mellan åren.

Man kan av sammanställningen även utläsa, att det totala antalet olyckor i undersökningsmaterialet (på alla vägar) varit betydligt mindre än det av centralbyrån redovisade. För åren 1966 och 1969 var skillnaden 16 resp 17 % och för åren 1967 och 1968 var den 36 resp 47 %.

Olycksbortfallet (i förhållande till centralbyråns material) i undersökningsmaterialet uppvisar m a o betydande variationer. Det har inte varit möjligt att klarlägga på vad sätt dessa variationer uppkommit.

Det är alltså uppenbart, att undersökningsmaterialet inte är så beskaffat, att det tillåter jämförelser av olyckstalen åren emellan.

För kartläggningen av bl a de omständigheter, under vilka olyckorna inträffat, har hela det redovisade olycksmaterialet utnyttjats.

Det stora bortfall av personskadeolyckor utanför tätbebyggelse – i förhållande till de av Statistiska centralbyrån redovisade olyckorna – som ovan beskrivits kan härvid inge vissa farhågor med tanke på en eventuell inverkan på undersökningsresultaten.

En jämförelse mellan åren med avseende på olyckornas fördelning efter fordonsslag har emellertid visat, att denna fördelning i stort varit densamma oberoende av bortfallets storlek. Detta tyder på att bortfallet inte är av sådan karaktär, att det skiljer sig från olycksmaterialet i övrigt.

Det kan i detta sammanhang vidare nämnas, att ett visst bortfall av egendomsskadeolyckor kan ha skett p g a att uppgifter rörande fordonsslag saknats på de blanketter, på vilka dessa olyckor redovisas. Enligt vad som erfarits, saknas nu nämnda uppgifter för ungefär en tredjedel av samtliga rapporterade egendomsskadeolyckor. För olyckor med traktor och motorredskap har dock motsvarande andel inte bedömts vara lika stor.

Allmänt kan även erinras om att en inom Statens väginstitut utförd skattning av bl a totalantalet trafikolyckor och de polisrapporterade olyckornas representativitet visat, att den andel olyckor, som över huvudtaget aldrig rapporteras till centralbyrån och till väg- och polismyndigheter, är betydande. Nu nämnda konstaterande gäller inte bara egendomsskadeolyckorna, även om bortfallet är speciellt stort för dessa utan även personskadeolyckorna.

Av den tidigare redovisade sammanställningen kan slutligen konstateras, att differenserna mellan undersökningsmaterialet och centralbyråns olycksmaterial är större för traktorer än för motorredskap. Detta förhållande torde till största delen bero på skillnader i klassifikation av de båda materialen emellan. Vid en närmare granskning av förundersökningsprotokollen har det nämligen visat sig, att åtskilliga fordon, som på de olycksblanketter polismyndigheterna insänt till centralbyrån, uppgetts som traktorer och som av byrån redovisats som sådana, i själva verket varit motorredskap och därför klassats så vid undersökningen.

Resultat

Undersökningen omfattar sammanlagt 2 424 olyckor.

Vid 6 av dessa har mer än ett fordon av här berörda slag varit primärt delaktiga — i 2 fall två traktorer, i 1 fall två motorredskap (truckar) och i 3 fall en traktor och ett motorredskap (schaktmaskin, lastmaskin resp grävmaskin). De sistnämnda 3 olyckorna har i följande tabeller redovisats under traktorer.

I tabell 1 redovisas de 2 424 olyckorna fördelade efter dels fordonsslag (traktor resp motorredskap) dels bebyggelseslag (tätbebyggelseslag resp ej tätbebyggelse) och tidpunkt (år).

Av tabellen framgår bl a, att olyckor med traktorer varit mer frekventa än olyckor med motorredskap. Vidare framgår, att olyckorna med traktor varit tämligen jämnt fördelade mellan tätbebyggda och ej tätbebyggda områden med någon övervikt för de senare. Olyckorna med motorredskap har däremot varit betydligt mer frekventa inom tätbebyggelse än utanför. Särskilt gäller detta lastmaskiner.

De skillnader, av nu nämnt slag, som kan utläsas av tabellen, torde till största delen bero på skillnader i förekomsten av de olika fordonstyperna

Tabell 1 Trafikolyckor med traktorer eller motorredskap åren 1966–69 fördelade efter fordonsslag, bebyggelseslag och år.

Fordonsslag	Tättbebyggelse				Ej tättbebyggelse			
	1966	1967	1968	1969	1966	1967	1968	1969
Traktor u släp	44	55	51	53	49	40	44	67
Traktor m släp	79	127	147	124	126	115	117	128
Traktor m jordbruksmaskin	0	1	2	2	13	8	12	13
Övriga	2	0	0	1	2	3	2	2
Summa traktorer	125	183	200	180	190	166	175	210
Grävmaskin av traktortyp	6	8	8	12	5	6	3	9
Övriga	6	11	6	12	11	10	7	3
Summa grävmaskiner	12	19	14	24	16	16	10	12
Lastmaskin m skopa	32	53	48	53	20	16	12	20
Lastmaskin m gaffel	1	2	4	6	0	0	1	1
Gaffeltruck	20	41	34	30	3	5	4	3
Dragtruck	1	4	7	4	0	0	0	2
Övriga	6	3	7	5	2	1	3	3
Summa lastmaskiner	60	103	100	98	25	22	20	29
Schaktmaskiner	0	2	1	1	2	1	1	0
Mobilkran u släp	5	14	15	7	2	0	0	2
Mobilkran m släp	2	1	3	3	1	1	0	1
Summa mobilkranar	7	15	18	10	3	1	0	3
Väghyvel	21	26	18	17	30	21	14	27
Sopmaskin	4	11	6	7	1	1	4	1
Snöplog	2	5	6	10	4	2	4	5
Vält	2	1	7	3	3	2	2	1
Övriga	5	3	4	4	4	3	2	4
Summa vägunderhållsmaskiner	34	46	41	41	42	29	26	38
Jordbruksmaskiner	2	1	2	3	3	1	3	1
Skogsbruksmaskiner	0	0	0	0	2	0	1	2
Övriga motorredskap	6	4	4	7	2	5	2	2
Summa motorredskap	121	190	180	184	95	75	63	87
Totalsumma	246	373	380	364	285	241	238	297

dels totalt, dels i olika trafiksammanhang.

Det är av tabellen inte möjligt att utläsa ev skillnader i olycksrisk olika fordonstyper emellan eller mellan tättbebyggda och ej tättbebyggda områden. För att kunna göra sådan jämförelser hade det varit erforderligt att sätta antalet olyckor för varje fordonstyp i relation till dess förekomst i trafiken. Detta har emellertid inte varit möjligt, då nämnda förekomst inte varit känd.

Det bör också erinras om att olycksmaterialet som inledningsvis nämnts, kännetecknas av ett visst bortfall av olyckor – sådana som inträffat på vägar, där kronan ej är väghållare – och att detta bortfall inte är likvärdigt för de olika åren. Tabellen ger därför ingen rättvisande bild

av olycksutvecklingen över den studerade tidsperioden vare sig för det totala antalet olyckor eller för olyckor avseende viss fordonstyp. För en jämförelse av nu nämnt slag hänvisas till den inledningsvis presenterade sammanställningen.

Det bör även nämnas, att nu berörda 2 424 olyckor utgörs av såväl sådana, där traktor resp motorredskap varit primärt (direkt) delaktigt i den konfliktsituation, ur vilken olyckan uppkommit, som sådana, där ifrågavarande fordon endast förekommit sekundärt t ex som mötande fordon vid omkörning mellan två andra trafikanter. De olyckor, vid vilka

Tabell 2 Trafikolyckor med traktorer eller motorredskap åren 1966-69 fördelade efter fordonsslag och svårhetsgrad.

Fordonsslag	Tätbebyggelse				Ej tätbebyggelse			
	Od	Op	Oe	Summa	Od	Op	Oe	Summa
Traktor u släp	4	53	146	203	11	82	107	200
Traktor m släp	12	160	313	485	30	217	294	541
Summa traktorer	16	213	459	688	41	299	401	741
Grävmaskin av traktor- typ	1	9	24	34	2	5	16	23
Övriga	0	6	29	35	2	6	23	31
Summa grävmaskiner	1	15	53	69	4	11	39	54
Lastmaskin m skopa	4	47	135	186	7	28	33	68
Lastmaskin m gaffel	0	4	9	13	0	1	1	2
Gaffeltruck	4	39	82	125	1	4	10	15
Dragtruck	0	5	11	16	0	0	2	2
Övriga	0	7	14	21	0	9	0	9
Summa lastmaskiner	8	102	251	361	8	42	46	96
Schaktmaskiner	0	1	3	4	1	1	2	4
Mobilkran u släp	1	11	29	41	0	2	2	4
Mobilkran m släp	2	1	6	9	0	3	0	3
Summa mobilkranar	3	12	35	50	0	5	2	7
Väghyvel	4	18	60	82	2	31	59	92
Sopmaskin	0	7	21	28	0	3	4	7
Snöplog	0	2	21	23	1	1	13	15
Vält	0	2	11	13	0	4	4	8
Övriga	0	1	15	16	0	2	11	13
Summa vägunderhålls- maskiner	4	30	128	162	3	41	91	135
Jordbruksmaskiner	0	2	6	8	0	1	7	8
Skogsbruksmaskiner	0	0	0	0	0	3	2	5
Övriga motorredskap	0	7	14	21	1	5	5	11
Summa motorredskap	16	169	490	675	17	109	194	320
Totalsumma	32	382	949	1 363	58	408	595	1 061

Teckenförklaring:

Od = dödsolyckor

Op = olyckor med annan personskada

Oe = olyckor med enbart egendomsskada

traktorer resp motorredskap endast varit sekundärt delaktiga, har utgjort ungefär 2 % av den totala olyckspopulationen.

I tabell 2 redovisas olyckorna fördelade efter bebyggelslag, fordonsslag och svårhetsgrad.

Totalt sett har 30 % av olyckorna inom och 44 % av olyckorna utanför tätbebyggelse resulterat i personskada (dödlig eller annan). Vid jämförelse med trafikolyckor i allmänhet förefaller denna andel ganska hög. Att andelen personskadeolyckor varit större utanför tätbebyggelse än inom beror främst på att trafikanterna där färdas med högre hastigheter.

En jämförelse mellan de olika fordonsslagen visar att andelen olyckor med personskada varit något större för traktorer än för motorredskap såväl inom (33 resp 27 %) som utanför tätbebyggelse (46 resp 39 %).

Särskilt låg har nu nämnda andel varit för grävmasiner (23 % inom och 28 % utanför tätbebyggelse) och vägunderhållsmaskiner (21 resp 33 %).

I det följande ges en tabellarisk redovisning av olyckorna fördelade efter dels fordonsslag dels olycksplats (vägtyp), ljusförhållanden, olyckstyp, konfliktföljd, typ av verksamhet för traktor resp motorredskap etc.

Fördelningen på fordonsslag har därvid inte gjorts lika långt gående som i tabell 1, utan fordonen redovisas endast sammanförda i huvudgrupper.

Främsta skälet härtill har varit, att totala antalet olyckor för fordon av vissa slag varit så litet, att en vidare uppdelning på olyckstyper etc inte ansetts meningsfull.

Till varje tabell har fogats kommentarer rörande de iakttagelser, som kan göras med ledning av denna.

I tabellerna ingår emellertid inte 270 olyckor, vid vilka nedsatt kapacitet hos någon delaktig trafikant eller defekt på något delaktigt fordon bedömts medverka till olycksuppkomsten.

Dessa olyckor har ansetts vara av så specifik karaktär, att de bearbetats separat. De redovisas i ett särskilt avsnitt.

Tabell 3a Trafikolyckor med traktorer eller motorredskap inom tätbebyggelse åren 1966–69 fördelade efter fordonsslag och gatutyp.

Fordonsslag	Gatutyp		Uppgift saknas	Summa
	Gata med hast.gr < 50 km/tim	Gata med hast.gr > 50 km/tim		
Traktor u släp	108	7	72	187
Traktor m släp	247	32	141	420
Summa traktorer	355	39	213	607
Grävmaskin	35	5	24	64
Lastmaskin	168	15	140	323
Mobilkran	25	5	18	48
Vägunderhållsmaskin	83	6	67	156
Övriga	15	2	15	32
Summa motorredskap	326	33	264	623
Totalsumma	681	72	477	1 230

Tabell 3b Trafikolyckor med traktorer eller motorredskap utanför tätbebyggelse åren 1966–69 fördelade efter fordonsslag och vägtyp.

Fordonsslag	Vägtyp			Summa
	vägnr < 500	vägnr > 500	övriga vägar	
Traktor u släp	78	79	17	174
Traktor m släp	200	206	46	452
Summa traktorer	278	285	63	626
Grävmaskin	21	21	7	49
Lastmaskin	35	31	18	84
Mobilkran	5	1	0	6
Vägunderhållsmaskin	71	47	10	128
Övriga	8	13	6	27
Summa motorredskap	140	113	41	294
Totalsumma	418	398	104	920

Anm. Bland olyckor på övriga vägar ingår sådana, som inträffat på enskilda vägar och sådana för vilka uppgift om vägnummer saknats.

Det kan slutligen även nämnas, att totalantalet olyckor i följande redovisning inte helt överensstämmer mellan de olika tabellerna. En tänkbar orsak härtill är, att fel kan ha uppkommit vid kodsättningen, som lett till att enstaka olyckor sorterats bort vid sammanställandet av de olika tabellerna. Skillnaderna är emellertid obetydliga och påverkar inte resultaten av bearbetningen, varför det omfattande merarbete, som skulle följt med en korrigering, inte ansetts meningsfullt.

För drygt en tredjedel av olyckorna saknas uppgift om rådande hastighetsgräns vid olycksplatsen. Av övriga olyckor har ungefär var tionde inträffat på gata, på vilken högsta tillåtna hastighet varit högre än 50 km/tim. Några större skillnader mellan de olika fordonsslagen i nu nämnda avseende föreligger ej.

Totalt sett har det inträffat ungefär lika många olyckor på huvudvägnätet (vägar med vägnr < 500) som på det sekundära vägnätet (vägar med vägnr > 500).

Denna iakttagelse gäller även för de flesta berörda fordonsslag. För vägunderhållsmaskiner har dock olycksfrekvensen varit betydligt större på huvudvägnätet än på det sekundära. Samma är förhållandet för mobilkrantar. Antalet olyckor, i vilka sådana fordon varit delaktiga, är dock mycket litet.

Den andel av olyckorna med traktor eller motorredskap, som skett under mörker, har såväl inom som utanför tätbebyggelse varit betydligt mindre (20 resp 18 %) än motsvarande andel för trafikolyckor i allmänhet (omkring 30 %).

Jämför man olycksfrekvenserna för de olika fordonsslagen finner man, att andelen mörkertrafikolyckor för såväl traktorer som motorredskap varit ungefär lika stor inom som utanför tätbebyggelse. För traktorer med släp och vägunderhållsmaskiner har dock andelen olyckor under

Tabell 4 Trafikolyckor med traktor eller motorredskap åren 1966–69 fördelade efter bebyggelslag och ljusförhållanden.

Fordonsslag	Tätbebyggelse			Ej tätbebyggelse		
	Dagsljus	Mörker	Summa	Dagsljus	Mörker	Summa
Traktor u släp	147	42	189	147	27	174
Traktor m släp	364	57	421	388	64	452
Summa traktorer	511	99	610	535	91	626
Grävmaskin	48	16	64	32	17	49
Lastmaskin	247	77	324	56	28	84
Mobilkran	30	18	48	4	2	6
Vägunderhållsmaskin	123	33	156	109	19	128
Övriga	24	8	32	19	8	27
Summa motorredskap	472	152	624	220	74	294
Totalsumma	983	251	1 234	755	165	920

mörker varit större inom tätbebyggelse (22 resp 21 %) än utanför (16 resp 15 %) medan för grävmaskiner och lastmaskiner motsatt förhållande gällt – 25 resp 24 % inom tätbebyggelse jämfört med 35 resp 33 % utanför.

Det kan vidare nämnas, att andelen mörkertrafikolyckor inom tätbebyggelse varit större för mobilkrantar (38 %) än för övriga fordon. Lägst har den varit för traktorer med släp (14 %). Utanför tätbebyggelse har nu berörda andel varit högst för grävmaskiner, lastmaskiner och mobilkrantar (33, 33 resp 35 %) och lägst för traktorer och vägunderhållsmaskiner (15 %).

Det förefaller troligt, att nu nämnda skillnader är en avspiegling av liknande skillnader i de olika fordonsslagen förekomst i trafiken. Då denna som tidigare nämnts inte är känd, är det emellertid inte möjligt att fastslå huruvida detta antagande är riktigt eller ej.

Tabell 5a Trafikolyckor med traktorer eller motorredskap inom tätbebyggelse åren 1966–69 fördelade efter fordonsslag och olyckstyp.

Fordonsslag	Olyckstyp										
	S	O	U	M	A	K	B	F	Ö	US	SUM
Traktor u släp	18	29	14	14	24	56	15	4	5	10	189
Traktor m släp	51	70	20	32	68	116	16	11	30	7	421
Summa traktorer	69	99	34	46	92	172	31	15	35	17	610
Grävmaskin	10	15	1	5	4	14	4	1	10	0	64
Lastmaskin	39	30	19	16	39	93	47	18	17	6	324
Mobilkran	7	8	2	0	4	15	2	6	4	0	48
Vägunderhållsmaskin	16	22	15	25	15	23	25	8	5	2	156
Övriga	4	3	1	4	8	8	2	1	0	1	32
Summa motorredskap	76	78	38	50	70	153	80	34	36	9	624
Totalsumma	145	177	72	96	162	325	111	49	71	26	1 234

Olyckstypsbeteckningar

- S = singelolycka
 O = omkörningsolycka
 U = upphinnandeolycka
 M = mötesolycka
 A = avsvängsolycka
 K = korsningsolycka
 B = backningsolycka
 F = fotgängarolycka
 Ö = övrig olycka
 US = uppgift saknas

Den klart dominerande olyckstypen inom tätbebyggelse för såväl traktor- som motorredskapsolyckor, är korsningsolyckor, d v s olyckor där de delaktiga trafikanterna färdats på skilda vägar före olycksuppkomsten. Totalt har 26 % av samtliga olyckor varit av denna typ. Därnäst i storleksordning kommer omkörningsolyckor (14 %), avsvängsolyckor d v s olyckor där de delaktiga trafikanterna färdats på samma väg före olycksuppkomsten och där den ene eller båda avsett att svänga eller svängt in på en anslutande väg etc (13 %) och singelolyckor (12 %). Anmärkningsvärt är den stora andelen omkörningsolyckor, som betydligt överskrider motsvarande andel (ca 2 %) för olyckor i allmänhet.

Anmärkningsvärt är även det stora antalet backningsolyckor, speciellt för motorredskapen, där de utgör 13 % av det totala antalet olyckor, i vilka sådana fordon varit delaktiga.

En jämförelse emellan de olika fordonsslagen visar, att omkörningsolyckorna varit särskilt frekventa för grävmaskiner (23 % av de olyckor, i vilka nämnda maskiner varit delaktiga) samt upphinnandeolyckor och mötesolyckor för vägunderhållsmaskiner (10 resp 16 % av alla olyckor med dessa maskiner jämfört med 6 resp 8 % i det totala olycksmaterialet). Å andra sidan har andelen korsningsolyckor varit betydligt mindre (15 %) för underhållsmaskinerna än för övriga fordon.

Tabell 5b Trafikolyckor med traktorer eller motorredskap utanför tätbebyggelse åren 1966-69 fördelade efter fordonsslag och olyckstyp.

Fordonsslag	Olyckstyp										SUM
	S	O	U	M	A	K	B	F	Ö	US	
Traktor u släp	12	39	21	20	38	31	4	3	5	1	174
Traktor m släp	38	85	39	73	119	44	6	7	34	8	453
Summa traktorer	50	124	60	93	157	75	10	10	39	9	627
Grävmaskin	4	11	3	18	2	3	4	0	4	0	49
Lastmaskin	11	11	11	17	9	11	9	3	1	1	84
Mobilkran	0	1	1	2	1	1	0	0	0	0	6
Vägunderhållsmaskin	9	28	13	37	5	10	14	0	5	7	128
Övriga	3	4	3	8	2	2	3	1	0	1	27
Summa motorredskap	27	55	31	82	19	27	30	4	10	9	294
Totalsumma	77	179	91	175	176	102	40	14	49	18	921

Anm. Beträffande olyckstypsbeteckningar se tabell 5a.

Bland tänkbara förklaringar till nu nämnda skillnader kan nämnas olikheter i fordonens arbetssätt. I övrigt hänvisas till vad som tidigare sagts i kommentaren till tabell 4.

De vanligaste olyckstyperna utanför tätbebyggelse har varit omkörningsolyckor, avsvängsolyckor och mötesolyckor, som var och en omfattar 19 % av det totala antalet olyckor. Andelen korsningsolyckor (11 %) har däremot inte varit lika stor som inom tätbebyggelse (26 %).

Även utanför tätbebyggelse har andelen omkörningsolyckor varit betydligt större än motsvarande andel för olyckor i allmänhet (8 %), medan det motsatta förhållandet rått för singelolyckor – 8 % av de undersökta olyckorna jämfört med c:a 30 % för olyckor i allmänhet.

Vidare har, liksom inom tätbebyggelse, andelen backningsolyckor varit anmärkningsvärt stor för motorredskapen.

Vid en jämförelse mellan de olika fordonsslagen kan bl a konstateras, att singelolyckorna varit mest frekventa för lastmaskiner (13 % av alla olyckor med dessa maskiner). Vidare har mötesolyckor varit vanligare för motorredskap (28 %) än för traktorer (15 %), medan det motsatta förhållandet gällt ifråga om avsvängsolyckor (7 resp 25 %).

Andelen omkörningsolyckor, slutligen, har varit ungefär lika stor för båda de nu nämnda fordonskategorierna.

Beträffande tänkbara orsaker till nu berörda skillnader kan vad beträffar den stora andelen omkörningsolyckor nämnas, att denna torde bero på de låga hastigheter, med vilka traktorer och motorredskap framförs och som leder till att omkörningssituationer blir mycket frekventa för dessa fordon. Dessa låga hastigheter torde även vara en av de främsta orsakerna till den låga andelen singelolyckor. I övrigt hänvisas till kommentarerna i de närmast föregående två tabellerna.

De flesta olyckorna – 72,6 % – har inträffat i samband med att traktor/motorredskap varit under förflyttning (transport eller förflyttning mellan arbetsuppgifter). Detta förhållande gäller för samtliga berörda fordonsslag med undantag av vägunderhållsmaskiner. För dessa, som

Tabell 6 Trafikolyckor med traktorer eller motorredskap åren 1966–69 fördelade efter fordonsslag och typ av verksamhet.

Fordonsslag	Typ av verksamhet				
	Arbete inom begr.område	Arbete under förflyttning	Förflyttning	Uppgift saknas	Summa
Traktor u släp	10	28	276	49	363
Traktor m släp	11	8	800	54	873
Summa traktorer	21	36	1 076	103	1 236
Grävmaskin	30	1	63	19	113
Lastmaskin	76	35	260	37	408
Mobilkran	2	0	47	5	54
Vägunderhållsmaskin	14	141	80	49	284
Övriga	6	2	38	13	59
Summa motorredskap	128	179	488	123	918
Totalsumma	149	215	1 564	226	2 154

Tabell 7 Trafikolyckor med traktorer eller motorredskap under arbete åren 1966-69 fördelade efter fordonsslag och typ av rörelse före olyckans inträffande.

Fordonsslag	Typ av rörelse						
	Stilla- stående	Framåt	Bakåt	Fel sida	Onormal	Uppg saknas	Summa
Traktor u släp	1	24	9	0	0	4	38
Traktor m släp	2	14	1	1	0	1	19
Summa traktorer	3	38	10	1	0	5	57
Grävmaskin	25	4	1	0	1	0	31
Lastmaskin	9	66	30	1	2	3	111
Mobilkran	2	0	0	0	0	0	2
Vägunderhållsmaskin	6	118	15	9	0	7	155
Övriga	1	2	2	0	0	3	8
Summa motorredskap	43	190	48	10	3	13	307
Totalsumma	46	228	58	11	3	18	364

Anm. I tabellen ingår endast olyckor med fordon, som varit i arbete inom ett begränsat område, eller arbete under förflyttning.

huvudsakligen utgörs av väghyvlar, sopmaskiner och snöplogar, har de flesta olyckorna skett, då motorredskapet varit i arbete under förflyttning.

Olyckor, som skett i samband med arbete inom begränsat område, har framförallt varit sådana, i vilka gräv- resp lastmaskiner deltagit.

Någon uppdelning av materialet i olyckor inom resp utanför tätbebyggelse har ej gjorts, då det inte förelegat någon nämnvärd skillnad mellan dessa områden med avseende på olyckornas fördelning på typ av verksamhet.

De flesta olyckorna har skett då traktor resp motorredskap varit i rörelse framåt. Vid ungefär var sjätte olycka har traktorn eller motorredskapet backats.

Andelen olyckor, vid vilka det i arbete varande fordonet stått stilla, har vidare av naturliga skäl, varit större för motorredskapen (14 % av alla olyckor under arbete med sådana redskap), än för traktorerna (5 %) och därvid störst för grävmaskinerna (80 %).

Backningsolyckorna har varit mest frekventa för lastmaskiner (27 % av alla olyckor under arbete), traktorer utan släp (24 %) och vägunderhållsmaskiner (10 %).

I de olyckor, som inträffat, då fordon under arbete förts på fel sida av vägen, har vägunderhållsmaskiner till övervägande delen - 9 olyckor av 11 - varit delaktiga.

Vid 1 636 eller 76 % av olyckorna har traktorn/motorredskapet stött samman med ett annat fordon och vid 120 eller 6 % av olyckorna har traktorn/motorredskapet vält eller kört av vägen.

Återstående olyckor är sådana för vilka uppgift om konfliktföljd saknats, eller där andra i olyckorna inblandade fordon kolliderat, vält eller kört av vägen.

De partier (stötområden) av traktor/motorredskap eller tillkopplad

Tabell 8 Trafikolyckor med traktorer eller motorredskap åren 1966–69 fördelade efter konfliktföljd och stötområde på fordonen.

Stötområde	Trakt/mot.redsk stött samman m annat fordon	Trakt/mot.redsk vält el kört av vägen	Annat	Summa
<i>Traktor/mot.redsk</i>				
fram	322	2	6	330
sida	400	4	6	410
bak	200	0	3	203
Redskap frontmont	291	1	7	299
Redskap mittmont	46	2	14	62
<i>Släp</i>				
fram	15	0	4	19
sida	181	2	10	193
bak	93	0	3	96
utrustn.last	14	7	9	30
Uppgift saknas	74	102	337	513
Totalt	1 636	120	399	2 155

släpvagn, som träffats av den huvudsakliga stöten vid olyckorna, fördelar sig på ett med hänsyn till fordonens vanligaste rörelseriktning och olyckornas vanligaste förlopp väntat sätt.

Vid sammanstötning mellan traktor eller motorredskap och annat fordon har det således varit vanligast att stöten träffat traktorns/motorredskapets front (322 olyckor) eller ett frontmonterat redskap (291 olyckor). Därefter vanligast har varit att stöten träffat sidan (400 olyckor).

I de fall traktor/motorredskap haft släpvagn tillkopplad och denna stött samman med annat fordon, är det oftast sidan på släpvagnen, som träffats (181 olyckor). Vid 93 olyckor har släpet träffats baktill.

Olyckor till vilkas uppkomst särskilda omständigheter bidragit

Som inledningsvis nämnts, har 270 olyckor ansetts vara av så specifik karaktär – nedsatt kapacitet hos någon delaktig förare eller defekter på något delaktigt fordon har bedömts medverka till olycksuppkomsten – att de bearbetats separat.

Vid 229 av dessa olyckor har sådana brister återfunnits hos de i olyckorna delaktiga traktorerna resp motorredskapen eller deras förare. I några fall har därvid flera olika brister av berörd art förekommit samtidigt.

Nedsatt kapacitet hos förare av traktor eller motorredskap har förekommit vid 51 olyckor.

Vanligaste orsaken härtill har varit alkoholpåverkan, vilket varit fallet vid 33 olyckor.

Vid 5 olyckor har förarens kapacitet varit nedsatt av andra orsaker t ex

sjukdom och vid 13 olyckor har vederbörande saknat körkort – traktor-körkort eller annat.

Bristfälliga eller bristfälligt utrustade traktorer resp motorredskap har förekommit vid 181 olyckor.

Vanligast har därvid varit att körriktningsvisare saknats eller varit ur funktion (41 olyckor).

Därnäst vanligast har varit brister i fråga om belysningen (39 olyckor). Vid 12 olyckor har traktorn eller motorredskapet framförts utan eller med släckt framlyse och vid 7 olyckor har baklyse saknats. Vid 17 olyckor har tillkopplat släp antingen helt saknat baklyse eller också har detta icke varit av föreskriven art. Vid ytterligare 3 olyckor har lyset på traktor eller motorredskap på något sätt varit defekt.

Bristfälliga bromsar hos traktor eller motorredskap har förekommit vid 38 olyckor.

Vid 12 olyckor har sikten från förarplatsen varit nedsatt. Orsaken till detta har varit smutsiga eller nedisade rutor, upplyft lastskopa, siktskymmande last samt felaktigt inställda backspeglar eller avsaknad av sådana.

Vid 12 olyckor har draganordningen varit så bristfällig, att släpet lossnat och vid 9 olyckor har lasten på något sätt bedömts bidra till olyckans uppkomst.

Defekt styranordning har förekommit vid 10 olyckor och defekt motor vid 8.

Vid 12 olyckor slutligen har defekter av annat slag såsom exempelvis punktering, kopplingsfel, fel i växellådan förekommit.

Nedsatt kapacitet hos annan trafikant än förare av traktor eller motorredskap har förekommit vid 25 olyckor.

Även här har den vanligaste orsaken varit alkoholpåverkan (18 olyckor). Vid 4 olyckor har förarens kapacitet varit nedsatt av andra orsaker och vid 3 olyckor har vederbörande saknat körkort.

Defekter på andra fordon än traktor eller motorredskap har förekommit vid 17 olyckor.

De vanligaste defekterna har varit bristfälliga bromsar och nedsatt sikt p g a nedisade rutor – 7 resp 6 olyckor.

Vid 4 olyckor har fordonen varit behäftade med brister av annat slag.

Dödsolyckor med traktor/motorredskap åren 1966–1969

Olyckor mellan traktor/motorredskap och motorfordon

Upphinnandeolyckor

1. Olycka mellan lastmaskin och lätt motorcykel 11.9.1968 kl 20.10 väg 225 Grödinge B-län.
En motorcykel kördes under mörker bakifrån på en lastmaskin (hjulastare), vars högra baklyse var ur funktion. Mc-föraren avled senare av sina skador.
2. Olycka mellan grävmaskin och personbil 2.7.1969 kl 21.50 väg 21 Perstorp L-län.

En personbil kördes under mörker bakifrån på en grävmaskin av traktortyp, som fördes i samma riktning som personbilen. Samtidigt kom en annan personbil från motsatt håll. Det kunde ej klarläggas om föraren av den påkörande personbilen hade förberett omkörning av grävmaskinen och sökte avbryta denna eller om han ej observerade maskinen, då denna saknade baklysen. 2 passagerare i personbilen dödades.

3. Olycka mellan traktor med släp och personbil 5.12.1969 kl 7.15 E6 Torpa N-län.

En traktor med dumpervagn påkördes under färd bakifrån av en personbil, varvid föraren av denna erhöll dödliga skador. Olyckan skedde under mörker. Troligen var dumpervagnens högra baklyse ur funktion.

Omkörningsolyckor

1. Olycka mellan traktortåg, personbil och lastbil 29.1.1966 kl 9.45 väg 11 Vemmenhög M-län.

Föraren av en personbil påbörjade omkörning av ett traktortåg. Samtidigt fick han emellertid möte med en lastbil, varför han bromsade in bilen. Denna råkade då i sladdning och stötte med höger sida samman med lastbilens front. 2 passagerare i personbilen fick dödliga skador.

2. Olycka mellan traktor med släp samt personbil och lastbil 11.8.1966 kl 16.45 E4 Hornsberg G-län.

Vid ett försök att köra om en traktor med släp fick den omkörande lastbilen möte med en personbil. Lastbilen, som därvid bromsade in, råkade i sladdning, välte och kanade mot personbilen. De två personerna i lastbilen avled omedelbart.

3. Olycka mellan väghyvel, lastbil med släp och personbil 12.10.1966 kl 14.15 väg 226 Visätra Huddinge B-län.

En lastmaskin, en lastbil och en väghyvel var i arbete med rengöring av vänster vägdike. En lastbil med tillkopplat släp kördes om de båda förstnämnda fordonen och stannades in bakom väghyveln till dess mötande trafik passerat. Då omkörning av väghyveln påbörjades kom en personbil med hög fart från motsatt håll och stötte samman med lastbilen. Föraren av personbilen dödades. Olyckan skedde i en kurva.

4. Olycka mellan traktortåg, personbil och lastbil 30.11.1966 kl 8.45 väg 143 Romakloster I-län.

En personbil, som skulle köra om ett traktortåg – traktor med 2 släpfordon – fick, då den var jämsides med traktortåget, möte med en lastbil. Personbilen bromsades därvid in och sammanstötte först med traktorn och sedan med den mötande lastbilen. Föraren i personbilen och en passagerare i lastbilen omkom.

5. Olycka mellan traktor och två personbilar 30.7.1968 kl 13.50 väg 530 Norra Össjö N-län.

En traktor kördes om av en personbil, som efter omkörningen fortsatte på vägens vänstra sida och stötte samman med en mötande

personbil. Föraren av den omkörande personbilen väntade, att den mötande skulle väja (återfall i vänsterbeteende). En passagerare i den omkörande bilen dödades.

Mötesolyckor

1. Olycka mellan väghyvel och personbil 1.1.1966 kl 17.15 väg 15 Hammar L-län.
Strax före möte med en väghyvel inbromsades en personbil, eventuellt på grund av ett framförande fordon. Bilen råkade därvid i sladdning och kanade med sidan före in i den mötande väghyvelns front. En av baksätesspassagerarna erhöll så svåra skador att han avled.
2. Olycka med traktor 12.9.1967 kl 19.10 väg 897 Åbyn AC-län.
Vid möte mellan en traktor och en personbil brast vägkanten under traktorn som gick av vägen. Föraren kom därvid under traktorn och dödades. Traktorn hade varken skyddsåge eller hytt.
3. Olycka mellan väghyvel och personbil 8.7.1968 kl 15.15 väg 186 Flakeberg R-län.
En väghyvel, kom under transport efter slutat arbete något för långt ut på sin högersida av vägen. När föraren korrigerat detta med hjälp av hjullutningsspaken återgick ej denna, som normalt, till neutralläget, utan hyveln kom över på vänstra väghalvan, där den sammanstötte med en personbil, som kom från motsatt håll. I personbilen färdades två personer, vilka båda dödades.
4. Olycka mellan traktor med släp och personbil 5.12.1968 kl 18.10 väg 1014 Skepparslöv L-län.
Vid möte mellan en traktor med släp och en personbil kolliderade personbilen med släpets front som sköt långt utanför traktorns sida och som trots detta saknade belysning (mörker rådde). En av baksätesspassagerarna i personbilen skadades så svårt att hon avled.
5. Olycka mellan grävmaskin och personbil 8.11.1969 kl 7.20 väg 655 Slutarp R-län.
Vid möte mellan en personbil och en grävmaskin av traktortyp stötte personbilen samman först med maskinens vänstra bakhjul och därefter med det uppfällda vänstra stödbenet till grävaggreatet, som rev upp personbilens sida. Föraren av personbilen omkom. Olyckan skedde under mörker. Grävmaskinen var inte försedd med föreskrivna markeringslyktor.

Avsvängsolyckor

1. Olycka mellan traktor med släp och motorcykel 12.4.1966 kl 16.50 väg 104 Flyinge M-län.
En tung motorcykel skulle i en vägkorsning köras om en traktor med släpvagn, då denna kombination svängdes åt höger över vägen för att köras in på en anslutande väg. Motorcykeln fördes då mot vägens vänstra sida, varvid den stötte samman med släpvagnens bakre del. Efter sammanstötningen kördes motorcykeln mot en jordvall och välte, varvid föraren dödades.

2. Olycka mellan traktor och personbil 29.6.1969 kl 19.10 E4 Gumboda AC-län.
I en vägkorsning svängdes en traktor åt vänster över den ena vägen (E4) in på den anslutande. Traktorn stötte därvid samman med en på den förstnämnda vägen, från motsatt håll kommande personbil. Denna hamnade efter ytterligare en sammanstötning – med en på den anslutande vägen kommande personbil – på en åker, där den fattade eld varvid föraren dödades.
3. Olycka mellan lastmaskin och personbil 26.11.1969 kl 7.10 Strängnäs D-län.
En lastmaskin, som skulle svängas in på en anslutande väg, hade stannats för att låta en mötande personbil passera. Denna råkade vid omkörning av en annan personbil, som stannats i korsningen på grund av motorstopp i sladdning och stötte samman med lastmaskinen, varvid föraren av personbilen dödades.

Korsningsolyckor

1. Olycka mellan lastmaskin och personbil 6.10.1966 kl 6.20 väg 15 Mommehål H-län.
I en trevägskorsning sammanstötte en personbil med en lastmaskin (hjulastare) som kom på en från vänster (i bilens färdriktning sett) anslutande enskild väg. Lastmaskinen skulle svängas in på den väg, bilen fördes, på sådant sätt att fordonens färdriktningar korsades. Föraren jämte två passagerare i personbilen dödades. Sikten var nedsatt av tät dimma.
2. Olycka mellan traktor och personbil 29.10.1966 kl 9.30 väg 746 Haraldsro N-län.
En traktor, som från en åker skulle föras tvärs över en närliggande väg påkördes, då den kommit upp på denna, av en i traktorns färdriktning sett från vänster kommande personbil, vars förare dödades.
3. Olycka mellan traktor med släp och personbil 14.7.1967 kl 22.25 väg 160 Almön O-län.
En personbil kördes under mörker bakifrån på släpet (släpkärra) till en traktor som, från en från höger anslutande väg (i personbilens riktning sett) fördes in på samma väg som personbilen och fortsatte i samma riktning som denna. Släpet saknade föreskrivet baklyse och reflexer och var endast utrustat med ett par på lasten löst liggande handlampor som visade vitt ljus bakåt. Personbilföraren dog av de skador, han ådrog sig vid sammanstötningen.
4. Olycka mellan traktor med släp och personbil 28.3.1968 kl 15.40 Tensta Spånga A-län.
I en korsning fördes en traktor med släp från en mindre väg in på en huvudled (E4). En till traktorn kopplad släpvagn påkördes därvid av en på huvudleden kommande personbil, vars körfält korsades av traktorn. Personbilföraren dödades. Enligt traktorföraren fungerade ej bromsarna på traktorn när han skulle stanna i korsningen.

Övrigt

1. Olycka mellan traktortåg, lastbil och skåpbil 14.6.1966 kl 16.25 väg 10 Gislöv M-län.
Bakom ett traktortåg, som stod uppställt på vägen, stannades en lastbil för att släppa fram en mötande personbil. Lastbilen blev därvid påkörd bakifrån av en skåpbil. I denna dödades föraren och en passagerare.
2. Olycka mellan till dragtraktor ombyggd lastbil med semitrailer och personbil 5.12.1966 kl 7.00 väg 45 Bjäkebol, Tössbo P-län.
En dragtraktor med semitrailer backade in på en till riksväg 45 anslutande väg. Då släpet hunnit in på sidovägen påkördes dragtraktorn bakifrån av en personbil, varvid föraren av denna omkom.
3. Olycka mellan förare av grävmaskin och lastbil 3.4.1967 kl 13.30 grusgrop Högby C-län.
En lastbil backade ner i ett 2 m djupt grusschackt, där en grävmaskin var placerad. Grävmaskinisten, som av okänd anledning lämnat maskinen, kom i kläm mellan denna och lastbilen och dödades.
4. Olycka mellan traktor med släp och personbil 30.9.1968 kl 16.45 väg 587 Rödbo Kungälv O-län.
En personbil sladdade vid omkörning av en annan personbil i en kurva, över mittskiljeremsan, till motsatt körbana. På denna körbana som var avstängd, stod en traktor med dumpervagn uppställd, med vilken personbilen sammanstötte. Personbilens förare erhöi så svåra skador att han avled.
5. Olycka mellan lastmaskin och personbil 15.11.1968 kl 16.40 Pålstorpsvägen Hälsingborg M-län.
Efter omkörning av en mopedist fortsatte en personbil att föras på vägens vänstra sida, varvid den kolliderade med skopan på en mötande lastmaskin (hjullastare). Föraren av personbilen omkom. Olyckan skedde under mörker.

Olyckor mellan traktor/motorredskap och moped/cykel

Moped

1. Olycka mellan traktor med släp och mopedist 4.10.1966 kl 8.45 Brogatan Oskarström N-län.
En mopedist – en 52-årig man – som observerade en traktor med släpvagn, som backades ut från en sidogata, bromsade in sitt fordon så häftigt, att detta i rådande hala väglag slirade omkull och mopedisten kastades i gatan. Han fick därvid så svåra skador, att han avled.
2. Olycka mellan traktor och moped 9.10.1966 kl 16.30 enskild väg Söderby huvudgård B-län.
En traktor, som fördes på en till en något större väg anslutande ägoväg, saktades in i korsningen mellan vägarna innan den skulle svängas åt höger in på den större vägen. Omedelbart innan traktorn fördes ut på den större vägen passerade en mopedist korsningen från vänster i traktorns färdriktning sett. När traktorn därefter kördes ut i korsning-

en påkördes den av en annan mopedist, som färdades i samma riktning som den första. Mopedisten omkom.

3. Olycka mellan traktor med släp och moped 27.4.1967 kl 8.35 Viksjövägen Jakobsberg B-län.

I en kurva fördes en moped från en plan in på en närliggande väg omedelbart framför en traktor, som ej kunde stannas utan stötte samman med mopedisten, varvid mopedföraren blev så svårt skadad, att han senare avled.

4. Olycka mellan traktor med släp och moped 6.10.1967 kl 18.35 Örebrovägen (E18) Karlskoga T-län.

En traktor med släp och en mopedist kom på skilda vägar i en trevägskorsning. Mopedisten – en 76-årig man – som kom från vänster i traktorns körriktning sett körde på släpvagnens vänstra bakhjul, varvid han ramlade i gatan och fick så svåra skullskador att han avled. Traktorn fördes på huvudled och olyckan skedde under mörker.

5. Olycka mellan traktor med släp och moped 6.11.1967 kl 15.40 Emausgatan Västerås U-län.

I en gatukorsning svängdes en traktor med släp åt vänster över körbanan in på en anslutande gata. Den sammanstötte därvid med en mopedist, som kom på den gata, från vilken avsvängen gjordes och i motsatt riktning mot traktorn. Mopedisten skadades så svårt, att han senare avled.

6. Olycka mellan mobilkran med släp och moped 15.5.1968 kl 7.30 väg 950 Täby B-län.

En mobilkran med ett 6 m långt tillkopplat släp kördes om en mopedist – en 61-årig kvinna. Denna observerade troligen inte släpet utan vinglade till när själva kranen passerat och körde in i släpet, varvid hon slungades i gatan och fick så svåra skador, att hon senare avled.

7. Olycka mellan traktor med släp och moped 1.8.1968 kl 18.45 väg 715 Marbäck P-län.

Vid möte mellan en moped och en traktor med släp stötte mopedens trampa lätt samman med traktorns framhjul. Efter den lätta sammanstötningen talade förarna med varandra, varvid föraren av mopeden – en 63-årig kvinna – klagade över smärtor i foten. Kort efteråt svimmade hon, ramlade baklänges och slog bakhuvudet i asfalten, varvid hon erhöll så svåra skador att hon senare avled.

8. Olycka mellan traktor och moped 18.6.1969 kl 8.35 Hjalmar Brantingsgatan Göteborg O-län.

En traktor, som i en gatukorsning passerade en till den korsade gatan hörande cykelbana blev vid passagen av denna från sidan påkörd av en mopedist. Denne – en 15-årig pojke – fick så svåra skador, att han avled.

Cykel

1. Olycka mellan traktor med släp och cyklist 1.8.1966 kl 11.15 väg 76 Märsta B-län.

En traktor med släpvagn, som körde om en cyklist – en 81-årig man

- i en kurva, fick samtidigt möte med en lastbil. Släpvagnens bakre hörn stötte därvid emot cykelns styrhandtag, så att cyklisten körde omkull och slog huvudet mot asfaltsbeläggningen. Han erhöll så svåra skullskador, att han senare avled.
2. Olycka mellan traktortåg och cyklist 31.10.1966 kl 7.34 väg 569 Arrie M-län.
Vid omkörning av en cyklist stötte den sista släpvagnen i ett traktortåg och cyklisten emot varandra, varvid styret på cykeln fastnade i en krok på släpet. Cyklisten, en 11-årig flicka, föll därvid in under släpet och blev överkörd och dödad.
3. Olycka mellan väghyvel och cyklist 24.1.1968 kl 12.20 väg 721 Götene R-län.
En 7-årig pojke cyklade på en barncykel efter en väghyvel under arbete. Plötsligt stannade väghyveln och började backa. Pojken föll därvid av cykeln och kom under hyvelns vänstra bakhjul, varvid han fick så svåra skador att han avled.
4. Olycka mellan traktortåg och cyklist 8.4.1968 kl 14.15 Kungsgatan Kristinehamn S-län.
I en gatukorsning svängde ett traktortåg och en cyklist samtidigt åt höger, varvid cyklisten kom i kläm mellan traktortågets andra släpvagn och ett skyddsräcke, föll omkull och blev överkörd och dödad av ett av släpets hjul.

Olyckor mellan traktor/motorredskap och gående

Gående

1. Olycka mellan väghyvel och gående 4.5.1966 kl 16.30 Magasinsgatan Bollnäs X-län.
En 8-årig pojke, som sprang ut i gatan framför en väghyvel, som vid tillfället var under transport, träffades av hyvelns schaktblad och dödades.
2. Olycka mellan mobilkran och gående 16.6.1966 kl 14.40 väg 67 Hökåsen U-län.
En tung lastbil bogserades av en mobilkran. Fordonen stannades på den öppna platsen framför en affär för att släppa fram bakomvarande trafik. Framför dem hade en personbil stannats. Då bogseringen av lastbilen på nytt påbörjades, körde denna på och dödade föraren av personbilen, som gått ur denna. Vid påkörningen saknade lastbilen förare. Denne hade nämligen lämnat sitt fordon utan mobilkranförarens vetskap.
3. Olycka mellan traktortåg och gående 20.7.1966 kl 12.10 Elvagården Kvänum R-län.
Då ett traktortåg, som på en loge lastats med spannmål, skulle föras ut på en anslutande gårdsplan kom en knappt 2-årig pojke under den första släpvagnens vänstra framhjul och dödades. Pojken hade troligen lekt under traktorn eller intill denna.
4. Olycka mellan lastmaskin med släp och gående 29.9.1966 kl 11.45

skogsbilväg Öhn Haverö Y-län.

En lastmaskin – bandtraktor med skopa – jämte tillkopplad släpvagn hade av föraren ställts upp på sidan av vägen vinkelrätt mot denna. Släpvagnen kom därvid att stå i ett mindre utförslut. När föraren stannade fordonet sänkte han ned skopan mot marken och lade i ettans växel. När föraren lämnat fordonet, kom detta i rullning, varvid en 3-årig pojke kom under ena bandet och dödades.

5. Olycka mellan grävmaskin och gående 8.5.1967 kl 7.45 Nybroplan Eskilstuna D-län.

På ett övergångsställe för gående kördes en grävmaskin av traktortyp på en dam, som enligt vittnesuppgifter gått ut i körbanan utan att först kontrollera, att denna var fri från fordon. Hon träffades därvid av maskinens lastskopa, så att hon föll under vänstra bakhjulet och dödades.

6. Olycka mellan schaktmaskin och gående 30.5.1967 kl 13.35 Johan-nelundstippen Vinsta A-län.

En äldre man – 60 år – skulle efter ha öppnat vänstra flakluckan på en lastbil passera mellan denna och en schaktmaskin (bandtraktor med schaktblad), då sistnämnda maskin började backas. Samtidigt slant mannen och fastnade med ena foten under maskinens band varefter han blev överkörd och dödad.

7. Olycka mellan gaffeltruck och gående 21.7.1967 kl 11.45 Hornsgatan Stockholm A-län.

En gångtrafikanter – en 78-årig man – som skulle korsa gatan, steg ut i körbanan framför en gaffeltruck, som körde på och dödade den gående.

8. Olycka mellan traktor med släp och gående 28.8.1967 kl 10.00 väg 867 Ö. Ny Vikbolandet E-län.

En traktor skulle föras från en åker in på närliggande väg. Därvid fastnade släpvagnen i en grindstolpe. Då traktorföraren steg av traktorn och försökte att avhjälpa felet kom traktorn i rullning, varvid en medhjälpare till föraren kom under släpvagnen och klämdes till döds.

9. Olycka mellan lastmaskin och gående 6.10.1967 kl 16.35 Långrörs-gatan Sandarne X-län.

Då en lastmaskin (hullastare) skulle passera en vägkorsning sprang en 7-årig flicka ut i gatan framför maskinen. Hon kom därvid under högerhjulen och dödades.

10. Olycka mellan väghyvel och gående 24.10.1967 kl 15.00 Grangatan Gimo C-län.

En man, som gick bredvid en väghyvel för att kratta bort den sten, som kom upp vid hyvlingen, kom av någon anledning under väg-hyveln (troligen det främre vänstra hjulet). Han erhöll därvid så svåra skador, att han senare avled.

11. Olycka mellan traktor med släp och gående 13.11.1967 kl 13.20 Växnäs-gatan Karlstad S-län.

I en gatukorsning stannade en äldre kvinnlig gångtrafikanter framför ett övergångsställe. Föraren på en traktor, som nalkades övergångsstället

- trodde att kvinnan stannade för att släppa fram traktorn. Då denne kom fram till övergångsstället steg emellertid kvinnan ut i körbanan framför traktorn och överkördes och dödades. Traktorföraren saknade körkort.
12. Olycka mellan mobilkran och gående 21.11.1967 kl 15.01 Råsundavägen Solna B-län.
På ett övergångsställe för gående gick en 70-årig kvinna mot sidan på en mobilkran, som just passerade övergångsstället. Hon föll därvid i gatan och fick så svåra skador, att hon avled.
13. Olycka mellan lastmaskin och gående 11.9.1968 kl 15.15 Viktoriagatan Halmstad N-län.
I en gatukorsning hade en buss stannats framför en trafiksignal, som visade rött ljus. Då en lastmaskin (hullastare) skulle bromsas in bakom bussen fungerade inte bromsarna. För att undvika sammanstötning med bussen svängde föraren av lastmaskinen denna åt höger upp på gångbanan och körde därvid på en manlig gångtrafikanter, som skadades så svårt, att han senare avled.
14. Olycka mellan gaffeltruck och gående 27.11.1968 kl 9.11 Älvtomt-gatan Örebro T-län.
På ett övergångsställe för gående blev en äldre man, som steg ut i körbanan omedelbart framför en gaffeltruck, påkörd av denna och dödad. Gaffeltruckens styrinrättning visade sig vid kontrollbesiktning vara behäftad med vissa brister.
15. Olycka mellan traktor och gående 2.1.1969 kl 11.45 Kungsgatan Uppsala C-län.
En manlig gångtrafikanter, som steg ut i gatan framför en traktor, träffades av traktorns främre högra del så att han föll i gatan. Han fick därvid så svåra skador, att han avled.
16. Olycka mellan traktor med släp och gående 29.8.1969 kl 16.27 väg 785 Grundsund O-län.
En 13-årig flicka sprang plötsligt över vägen framför en traktor. Hon träffades därvid av traktorns front och erhöill så svåra skador, att hon senare avled.

Sparkåkare

1. Olycka mellan lastmaskin och sparkåkare 7.2.1967 kl 17.40 väg 633 Kvarnfors AC-län.
En till lastmaskin ombyggd lastbil påkörde bakifrån en sparkåkare. Den påkörda ramlade baklänges och slog bakhuvudet i övre kanten av den skopa, som var monterad framtill på lastmaskinen, varvid han omkom.
2. Olycka mellan lastmaskin och sparkåkare 2.3.1967 kl 18.30 väg 936 Jävrebyn BD-län.
Under snöröjningsarbete backades en lastmaskin (hullastare) tvärs över den väg, vid vars kant snön stjälpes av. Därvid sammanstötte maskinen med en sparkstötting, vars passagerare – en 4-årig flicka – dödades. Olyckan skedde under mörker.

3. Olycka mellan grävmaskin och sparkåkare 7.1.1969 kl 15.50 väg 390 Kalix BD-län.
I samband med möte med ett annat fordon under mörker upptäckte föraren av en grävmaskin ej en framförvarande sparkåkare utan körde på och dödade denne. Sikten från maskinens hytt var skyddad framåt av grävaggregatet.

Olyckor mellan traktor/motorredskap och tåg

1. Olycka mellan väghyvel och tåg 6.6.1966 kl 6.40 enskild väg Stigtomta D-län.
En väghyvel fördes under arbete på en enskild väg över en obehövad plankorsning mellan denna och en järnväg. I korsningen sammanstötte hyveln med ett godståg varvid föraren av hyveln fick så svåra skador, att han avled.
2. Olycka mellan traktor med släpvagn och tåg 30.8.1967 kl 7.11 väg 563 Härkeberga C-län.
I en plankorsning mellan järnvägen Uppsala–Enköping och väg 563 sammanstötte ett motorvagnståg med en traktor med släp, som förts in över spårområdet, trots att vid järnvägsövergången befintliga ljus- och ljudsignaler fungerade. Traktorföraren – en 16-årig yngling – skadades så svårt, att han senare avled.
3. Olycka mellan traktor med släp och tåg 27.12.1967 kl 10.15 enskild väg Diö G-län.
En traktor med släp skulle passera södra stambanan i en plankorsning mellan denna och en enskild väg, då ett tåg närmade sig och gav varningssignal före korsningen. Föraren av traktorn hann ej stanna denna, förrän den kommit upp över spåren. Han försökte därefter förgäves backa traktorn, som påkördes av tåget varvid traktorföraren dödades.
4. Olycka mellan traktor med släp och tåg 11.3.1968 kl 10.50 enskild väg Boagård F-län.
Föraren av en traktor med släp, som nalkades en plankorsning mellan järnvägssträckan Göteborg–Karlskrona och en enskild väg uppmärksammade ej att ljussignalerna i korsningen visade rött sken utan förde ut fordonen på järnvägsspåren där de påkördes av en rälsbuss. Vid sammanstötningen dödades traktorföraren.
5. Olycka mellan traktor och tåg 16.4.1968 kl 14.53 enskild väg Hovsta T-län.
I en plankorsning mellan järnvägen Örebro–Frövi och en enskild väg sammanstötte en traktor med ett el.lok, varvid traktorföraren dödades. Korsningen var försedd med ljus- och ljudsignaler.

Singelolyckor med traktor/motorredskap

1. Olycka med gaffeltruck 8.4.1966 kl 11.05 Lagergård Mariehäll A-län.
En olastad gaffeltruck, som framfördes med hög fart, välte i samband med en snäv högersväng. Föraren av trucken försökte hoppa av

denna, då den välte, men kom under fordonet och klämdes till döds av skyddsågen.

2. Olycka med traktor 17.5.1966 kl 19.00 väg 551 Sjötorp Forsheda F-län.

En traktor lättade i samband med nerväxling med framhjulen från vägbanan, varigenom föraren förlorade herraväldet över fordonet. Detta hade till följd att traktorn gick av vägen. I samband därmed föll föraren av traktorn och kom i kläm mellan högra bakhjulet och en stubbe samt dödades. Baktill på traktorn var påmonterad en c:a 175 kg tung harv. Traktorn hade varken skyddsåge eller hytt.

3. Olycka med traktor med tillkopplat dikningsaggregat 28.10.1966 kl 15.00 väg 679 Tvärålund AC-län.

I en kraftig utförsbacke förlorade föraren av en traktor med tillkopplat dikningsaggregat kontrollen över fordonet, varvid detta gick av vägen och välte. Föraren klämdes till döds inne i hytten, som inte var försedd med skyddsåge.

4. Olycka med traktor 29.10.1966 kl 17.06 gårdsplan Dala-Floda W-län.

På asfaltsplanen framför en fabriksbyggnad fördes en traktor i en så snäv sväng att den välte och slog runt. Föraren kom därvid under traktorn, som varken hade hytt eller skyddsåge över förarplatsen, och dödades.

5. Olycka med lastmaskin 31.10.1966 kl 7.30 enskild väg Klevane Årjäng S-län.

En lastmaskin (hullastare) fördes baklänges från en grusgrop ut på en enskild väg. Maskinen råkade därvid komma utanför vägrenen med högra hjulparet och välte i sidled. Föraren kom under maskinen och dödades.

6. Olycka med traktor med släp 18.9.1967 kl 8.10 väg 771 Dynäs Y-län.

I en kurva i en utförsbacke förlorade föraren av en traktor med dumpervagn kontrollen över fordonet, som kom i svajning och gick av vägen. Traktorn framfördes sannolikt med växeln i friläge. Vid avkörningen kom dumpervagnen över traktorns hytt och tryckte in denna, trots att den var försedd med skyddsåge. Föraren, som blev fastklämd fick så svåra skador, att han avled.

7. Olycka med traktor 7.10.1967 kl 4.00–8.00 enskild väg Höje Omberg E-län.

Av outredd anledning fördes en traktor av vägen ned i ett dike. Härvid välte traktorn och föraren klämdes fast mellan skyddsågen och marken och dödades.

8. Olycka med lastmaskin 11.10.1967 kl 16.00 väg 242 Vansbro W-län.

Av outredd anledning fördes en lastmaskin mot ett skyddsräcke, som gav vika, varvid maskinen rullade utför en brant vägslänt. Föraren dödades.

9. Olycka med gaffeltruck 25.11.1967 kl 9.30 väg 125 Nye F-län.

En gaffeltruck kördes av vägen och välte, varvid föraren kom under trucken och dödades. Spåren visade, att trucken svängt från den ena sidan vägen till den andra innan den gick av denna.

10. Olycka med traktor med släp 2.5.1968 kl 19.00 väg 980 Hassle R-län.
En traktor hade som dragfordon kopplats till en grävmaskin av traktortyp, i vars skopa hade placerats en så stor sten, att den inte kunde lyftas med skopan. Stenen skulle flyttas. I en uppförbacke blev motståndet så stort, att traktorn stegrade sig och välte runt baklänges. Föraren blev därvid klämd till döds mellan traktorsitsen och en sten. Traktorn hade varken skyddsåge eller hytt.
11. Olycka med traktor 8.5.1968 kl 14.00 enskild väg Vilske Kleva R-län.
En traktor kördes av okänd anledning av vägen och välte, varvid föraren klämdes fast i traktorhytten, som trycktes ihop. På traktorns hydrauliska lyftanordning baktill hade en fjäderharv funnits upphängd. Föraren dog till följd av kvävning (aspiration av uppkräkt maginnehåll).
12. Olycka med traktor med släp 5.10.1968 kl 16.15 väg 929 Fjärås N-län.
En traktor med släpvagn fördes av vägen och välte, varvid föraren kom under traktorn, som varken hade skyddsåge eller hytt och dödades. Föraren var alkoholpåverkad.
13. Olycka med traktor 30.11.1968 kl 20.00 enskild väg Harsnäs F-län.
Det främre vänstra hjulet på en traktor törnade mot en låg mur av sten, vilket sannolikt medförde att föraren förlorade kontrollen över fordonet. Traktorn gick därvid av körbanan, nedför ett mindre stup och voltade $1 \frac{3}{4}$ varv. Föraren klämdes till döds i hytten, som trycktes ihop. Han var alkoholpåverkad.
14. Olycka med traktor 26.2.1969 kl 18.40 enskild väg Frändefors P-län.
En traktor kördes, då den skulle passera en bro över ett vattendrag, ned i detta, varvid föraren drunknade. Något fel på traktorn kunde ej konstateras. Sikten var kraftigt nedsatt p g a snöyra och mörker.
15. Olycka med gaffeltruck 28.3.1969 kl 16.45 Marieholmsgatan Göteborg O-län.
En gaffeltruck körde plötsligt av asfaltsbeläggningen på den gata, den framfördes, och ut på ett med jord och grus utplanat parkeringsområde, där den gjorde en snäv sväng och välte. Föraren kom därvid under fordonet och fick så svåra skador, att han senare avled.
16. Olycka med lastmaskin 7.8.1969 kl 16.00 enskild väg Hörröd L-län.
En lastmaskin (hullastare) fördes av okänd anledning av vägen och välte, varvid föraren klämdes fast i förarhytten som trycktes ihop, och dödades.
17. Olycka med traktor 24.8.1969 kl 9.15 väg 738 V. Bjäre L-län.
En traktor fördes av okänd anledning för långt ut i vägkanten, som var mycket lös, varvid den gick av vägen och välte. Föraren kom under traktorn, som varken hade skyddsåge eller hytt, och dödades.

Olyckor med passagerare på traktor/motorredskap

1. Olycka med väghyvel 14.2.1966 kl 16.00 enskild väg Ryssby H-län.
En hjultraktor som var försedd med hyvelblad fördes framåt under snöröjning. Plötsligt träffade bladet en sten och traktorn stannades,

- varvid en 73-årig man, som stod baktill på traktorn ramlade av. När traktorn sedan backades blev vederbörande överkörd av ena bakhjulet och så svårt skadad, att han senare avled.
2. Olycka med traktor 20.5.1966 kl 17.30 väg 57 Björnlunda D-län.
En 4-årig flicka, som medföljde som passagerare i hytten till en traktor, ramlade ut genom vänster hytt dörr, varvid hon kom under bakhjulet på traktorn och dödades.
 3. Olycka mellan traktorpassagerare och personbil 4.7.1966 kl 17.15 väg 638 Bräkne–Hoby K-län.
Då passageraren – en 13-årig pojke – på en traktor, som stannats vid väggkanten, hoppade av traktorn och skulle korsa vägen påkördes han av en personbil, som fördes i samma riktning som traktorn. Han erhöll därvid så svåra skador att han senare avled.
 4. Olycka med traktor 13.4.1967 kl 10.00 väg 760 mellan Fjällbyn och Gärde AC-län.
I hytten på en traktor medföljde två barn som passagerare. Det ena av barnen – en 3-årig pojke – stod med ryggen mot hyttens vänstra dörr, som plötsligt gick upp. Pojken ramlade därvid ut och hamnade med huvudet under vänstra bakhjulet och dödades.
 5. Olycka med traktor med släp 2.5.1967 kl 14.50 väg 692 Stenstorp R-län.
En 6-årig pojke, som medföljde som passagerare i hytten på en traktor, kom på något sätt åt läsvredet på hytt dörren, så att denna gick upp och pojken föll ur fordonet. Han kom därvid under hjulen på en tillkopplad släpvagn och dödades.
 6. Olycka med traktor 26.8.1967 kl 18.00 väg 552 Mjällby K-län.
En 5-årig flicka, som satt på golvet i hytten på en traktor tappade balansen och föll av traktorn, då denna fördes från en åker upp på en närliggande väg. Hon blev därvid överkörd av traktorns ena bakhjul och fick så svåra skador att hon senare avled. Traktorhytten saknade för tillfället dörrar.
 7. Olycka med lastmaskin 18.11.1967 kl 23.05 Östanåsgatan Köping U-län.
I skopan på en lastmaskin (hjultraktor) färdades två passagerare. Plötsligt föll den ene ur skopan och blev överkörd av traktorns ena bakhjul och dödad.
 8. Olycka med traktor med släp 28.3.1968 kl 17.00 väg 785 Kattistjörn AC-län.
En man, som färdades på en med ved lastad traktorsläpvagn, ramlade plötsligt av lasset och ådrog sig därvid så svåra skador, att han senare avled.
 9. Olycka med traktor med släp 16.4.1968 kl 17.40 Skolgatan Katrineholm D-län.
En 4-årig pojke, som medföljde som passagerare i hytten på en traktor kom troligen åt låsanordningen till en bak dörr, som gick upp, varvid han föll ur hytten och blev överkörd av ett av släpvagnens hjul och dödad.
 10. Olycka med passagerare på traktorsläp och lastbil 31.7.1968 kl

13.40 väg 369 Medle AC-län.

På en traktorsläpvn lastad med hö, färdades en 14-årig pojke. Vid möte med en lastbil ramlade en del av höet och pojken av släpet, varvid pojken överkördes av den mötande lastbilen och dödades.

11. Olycka med traktor med släp 11.6.1969 kl 17.30 väg 693 Skye gård G-län.

På draganordningen till en traktor med tillkopplat släpfordon stod en man, som plötsligt föll av draganordningen, varvid han skadades så svårt, att han senare avled.

12. Olycka med traktor med släpvn 14.7.1969 kl 13.15 väg 896 Hällaryd F-län.

På draganordningen mellan en traktor och en tillkopplad släpvn stod en passagerare – en 75-årig man. Då traktorn svängde i ett väggors, föll passageraren av och i vägbanan, varvid han erhöi så svåra skador, att han avled.



Kronologisk förteckning

1. Orter i regional samverkan. A.
 2. Ortsbundna levnadsvillkor. A.
 3. Regionala prognoser i planeringens tjänst. A.
 4. Ortsbundna produktionskostnader. A.
 5. Boken. Litteraturutredningens huvudbetänkande. U.
 6. Förenklad konkurs m. m. Ju.
 7. Barn- och ungdomsvård. S.
 8. Rättegången i arbetstvister. A.
 9. Samhälle och trossamfund. Sammanställning av remissyttranden över betänkanden av 1968 års beredning om stat och kyrka. U.
 10. Data och näringspolitik. I.
 11. Svensk industri. Delrapport 1. I.
 12. Svensk industri. Delrapport 2. I.
 13. Svensk industri. Delrapport 3. I.
 14. Svensk industri. Delrapport 4. I.
 15. Sänkt pensionsålder m. m. S.
 16. Neutral bostadsbeskattning. Fi.
 17. Solidarisk bostadspolitik. B.
 18. Solidarisk bostadspolitik. Bilagor. B.
 19. Högskoleutbildning. Läkarutbildning för sjuksköterskor. U.
 20. Förslag till skatteomläggning m. m. Fi.
 21. Markanvändning och byggande. B.
 22. Vattenkraft och miljö. B.
 23. Reklam V. Information i reklamen. U.
 24. Förslag till hamnlag. K.
 25. Fri sterilisering. Ju.
 26. Motorredskap. K.
-

Systematisk förteckning

Justitiedepartementet

Förenklad konkurs m. m. [6]
Fri sterilisering. [25]

Socialdepartementet

Barn- och ungdomsvård. [7]
Sänkt pensionsålder m. m. [15]

Kommunikationsdepartementet

Förslag till hamnlag. [24]
Motorredskap. [26]

Finansdepartementet

Neutral bostadsbeskattning. [16]
Förslag till skatteomläggning m. m. [20]

Utbildningsdepartementet

Boken. Litteraturutredningens huvudbetänkande. [5]
Samhälle och trossamfund. Sammanställning av remissyttranden över betänkanden av 1968 års beredning om stat och kyrka. [9]
Högskoleutbildning. Läkarutbildning för sjuksköterskor. [19]
Reklam V. Information i reklamen. [23]

Arbetsmarknadsdepartementet

Expertgruppen för regional utredningsverksamhet. 1. Orter i regional samverkan. [1] 2. Ortsbundna levnadsvillkor. [2] 3. Regionala prognoser i planeringens tjänst. [3] 4. Ortsbundna produktionskostnader. [4]
Rättegången i arbetstvister. [8]

Bostadsdepartementet

Boende- och bostadsfinansieringsutredningarna. 1. Solidarisk bostadspolitik. [17] 2. Solidarisk bostadspolitik. Bilagor. [18]
Markanvändning och byggande. [21]
Vattenkraft och miljö. [22]

Industridepartementet

Data och näringspolitik. [10]
Industristrukturutredningen. 1. Svensk industri. Delrapport 1. [11] 2. Svensk industri. Delrapport 2. [12] 3. Svensk industri. Delrapport 3. [13] 4. Svensk industri. Delrapport 4. [14]



KUNGL. BIBL.
7 40J 174
STOCKHOLM

