

**Regeringens proposition**  
**1977/78: 77**

**om vissa frågor rörande trafik med motorredskap och traktorer;**

beslutad den 8 december 1977.

Regeringen föreslår riksdagen att antaga de förslag som har upptagits i bifogade utdrag av regeringsprotokoll ovan nämnda dag.

På regeringens vägnar

THORBJÖRN FÄLLDIN

BO TURESSON

**Propositionens huvudsakliga innehåll**

I propositionen förordas att motorredskap som används i vägtrafik för persontransport skall vara registrerat, besiktigat och beskattat. Vidare föreslås att sådant motorredskap som används bl. a. för persontransport i vägtrafik skall vara trafikförsäkrat. Dessa regler, i förening med de krav beträffande förarkompetensen som riksdagen har beslutat, bör kunna motverka vissa former av missbruk genom användning av motorredskap för ändamål som de inte är inrättade för.

I anslutning härtill tas i propositionen också upp frågan om trafiknykterhetsreglernas tillämpning på förare av traktorer utan släpfordon och motorredskap. Förslaget innebär att de s. k. promillereglerna skall tillämpas även på förare av sådant fordon under förutsättning att fordonet framförs på väg.

## 1 Förslag till Lag om ändring i trafikskadelagen (1975:1410)

Härigenom föreskrives att 1 § trafikskadelagen (1975:1410)<sup>1</sup> skall ha nedan angivna lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### 1 §

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

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

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

---

Denna lag träder i kraft den 1 maj 1978.

<sup>1</sup> Lagen omtryckt 1977: 949.

## 2 Förslag till

### Lag om ändring i lagen (1951: 649) om straff för vissa trafikbrott

Härigenom föreskrives i fråga om lagen (1951: 649) om straff för vissa trafikbrott

*dels* att 4 § 1 och 2 mom. skall ha nedan angivna lydelse.

*dels* att i lagen skall införas ett nytt moment, 4 § 3 mom., av nedan angivna lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

#### 4 §<sup>1</sup>

*1 mom.*<sup>1</sup> Den som vid förande av motordrivet fordon eller spårvagn varit så påverkad av starka drycker, att det kan antagas, att han icke på betryggande sätt kunnat föra fordonet eller spårvagnen, 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.

Den som fört *motorfordon, terrängmotorfordon, traktor med släpfordon* eller spårvagn efter att ha förtärt starka drycker i sådan mängd att alkoholkoncentrationen i hans blod under eller efter färden uppgick till 1,5 promille eller däröver, skall anses ha varit så påverkad av starka drycker under färden, som i första stycket sägs.

*2 mom.*<sup>2</sup> Är det ej styrkt, att förare av *motorfordon, terrängmotorfordon, traktor med släpfordon* eller spårvagn var så påverkad, som i 1 mom. första stycket sägs, men har han fört fordonet eller spårvagnen efter att ha förtärt starka drycker i sådan mängd att alkoholkoncentrationen i hans blod under eller efter färden uppgick till 0,5 men ej till 1,5 promille, dömes till böter, dock lägst tio dagsböter, eller fängelse i högst sex månader.

Den som fört *motordrivet fordon* eller spårvagn efter att ha förtärt starka drycker i sådan mängd att alkoholkoncentrationen i hans blod under eller efter färden uppgick till 1,5 promille eller däröver, skall anses ha varit så påverkad av starka drycker under färden, som i första stycket sägs.

*2 mom.* Är det ej styrkt, att förare av *motordrivet fordon* eller spårvagn var så påverkad, som i 1 mom. första stycket sägs, men har han fört fordonet eller spårvagnen efter att ha förtärt starka drycker i sådan mängd att alkoholkoncentrationen i hans blod under eller efter färden uppgick till 0,5 men ej till 1,5 promille, dömes till böter, dock lägst tio dagsböter, eller fängelse i högst sex månader.

*3 mom.* Vad som sägs i 1 mom. tredje stycket och 2 mom. gäller ej förare av

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

<sup>1</sup> Senaste lydelse 1975: 611.

<sup>2</sup> Senaste lydelse 1975: 611.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

*2. traktor utan släpfordon eller  
motorredskap, när fordonet föres  
annorstädes än på väg.*

---

Denna lag träder i kraft den 1 maj 1978.

### 3 Förslag till

#### Lag om ändring i lagen (1976:1090) om alkoholutandningsprov

Härigenom föreskrives att 2 § lagen (1976:1090) om alkoholutandningsprov skall ha nedan angivna lydelse.

##### Nuvarande lydelse

##### Föreslagen lydelse

#### 2 §

Alkoholutandningsprov får rutinmässigt företagas på

1. förare av *motorfordon* som stoppas vid i förväg beordrad trafikkontroll.

2. den som kan antagas under förande av *motorfordon* ha, med eller utan skuld, haft del i uppkomsten av trafikolycka.

3. den som kan misstänkas för att under förande av *motorfordon* ha begått brott enligt 1–3 § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott eller sådan enligt vägtrafikungörelsen (1972:603) straffbelagd förseelse som avser

a. färdhastighet,

b. skyldighet att stanna fordon.

c. skyldighet att ha föreskriven fordonslykta tänd.

Bestämmelserna i första stycket om förare av *motorfordon* gäller även förare av *terrängmotorfordon*, *traktor med släpfordon* och *spårvagn*.

1. förare av *motordrivet fordon* som stoppas vid i förväg beordrad trafikkontroll,

2. den som kan antagas under förande av *motordrivet fordon* ha, med eller utan skuld, haft del i uppkomsten av trafikolycka.

3. den som kan misstänkas för att under förande av *motordrivet fordon* ha begått brott enligt 1–3 § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott eller sådan enligt vägtrafikungörelsen (1972:603) straffbelagd förseelse som avser

a. färdhastighet,

b. skyldighet att stanna fordon.

c. skyldighet att ha föreskriven fordonslykta tänd.

Bestämmelserna i första stycket om förare av *motordrivet fordon* gäller även förare av *spårvagn*. *De gäller ej förare av motordrivet fordon, som är avsett att föras av gående, och ej heller förare av traktor utan släpfordon eller motorredskap, när fordonet föres annorstädes än på väg.*

---

Denna lag träder i kraft den 1 maj 1978.

#### 4 Förslag till Lag om ändring i körkortslagen (1977:477)

Häri genom föreskrives att 23 § körkortslagen (1977:477) skall ha nedan angivna lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

##### 23 §

Har körkortshavare vid förande av motordrivet fordon eller spårvagn 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 saknar han till följd av sjukdom, skada eller dylikt förutsättningar att föra körkortspliktigt fordon på ett trafiksäkert sätt, omhändertages körkortet.

Misstänkes att körkortshavare vid förande av *motorfordon, terrängmotorfordon, traktortåg* eller spårvagn har brutit mot 4 § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott, och hade han före färdens slut förtärt starka drycker i sådan mängd att alkoholkoncentrationen i hans blod uppgick till minst 0,5 promille under eller efter färden omhändertages körkortet sedan analysbevis har erhållits. Är fråga om brott mot 4 § 2 mom. nämnda lag, men uppgick alkoholkoncentrationen ej till 0,8 promille, får om omständigheterna vid brottet kan anses mildrande, körkortet omhändertagas endast om körkortshavaren tidigare har dömts för brott mot 4 § nämnda lag.

Misstänkes att körkortshavare vid förande av *motordrivet fordon* eller spårvagn har brutit mot 4 § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott, och hade han före färdens slut förtärt starka drycker i sådan mängd att alkoholkoncentrationen i hans blod uppgick till minst 0,5 promille under eller efter färden omhändertages körkortet sedan analysbevis har erhållits. Är fråga om brott mot 4 § 2 mom. nämnda lag, men uppgick alkoholkoncentrationen ej till 0,8 promille, får om omständigheterna vid brottet kan anses mildrande, körkortet omhändertagas endast om körkortshavaren tidigare har dömts för brott mot 4 § nämnda lag.

---

Denna lag träder i kraft den 1 maj 1978.

Utdrag  
KOMMUNIKATIONSDEPARTEMENTET PROTOKOLI.  
vid regeringssammanträde  
1977-11-17

**Närvarande:** statsrådet Ahlmark, ordförande, och statsråden Bohman, Romanus, Turesson, Gustavsson, Mogård, Olsson, Åsling, Söder, Troedsson, Mundebo, Krönmark, Ullsten, Burenstam Linder, Wikström, Johansson, Friggebo

**Föredragande:** statsrådet Turesson

**Lagrädsremiss om vissa frågor rörande trafik med motorredskap och traktorer**

---

## 1 Inledning

Under senare tid har en del frågor aktualiserats som rör motorredskapens reglering i vägtrafiklagstiftningen. I det följande kommer jag att ta upp vissa av dessa frågor som främst från trafiksäkerhetssynpunkt framstår som särskilt angelägna att lösas oberoende av pågående reformarbete i övrigt beträffande motorredskapslagstiftningen.

I anslutning härtill skall jag också ta upp en näraliggande fråga, nämligen trafiknykterhetsbestämmelsernas tillämpning på förare av motorredskap och traktor utan släpfordon. Det gäller här de s. k. promillereglerna i 4 § 1 mom. tredje stycket och 2 mom. lagen (1951: 649) om straff för vissa trafikbrott (ändrad senast 1977: 478) (TBL). Dessa regler gäller f. n. endast den som har fört motorfordon, terrängmotorfordon, traktor med släpfordon eller spårvagn.

## 2 Trafikförsäkring m. m. av vissa motorredskap

Med motorredskap förstås enligt vägtrafiklagstiftningen 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.

Enligt bilregisterkungörelsen (1972: 599, omtryckt 1976: 779) (BRK) får motordrivet fordon som regel inte brukas utan att vara registrerat. De fles-

ta motorredskapen är dock undantagna från registreringsplikt. Motorredskap behöver nämligen vara registrerat endast om det används på samma sätt som en trafiktraktor (8 § 2 BRK). Med trafiktraktor avses enligt 11 § vägtrafikskattelagen (1973: 601, ändrad senast 1977: 60) (VSl.) – med vissa undantag – traktor som används för transport av gods på sådan allmän väg, gata eller annan allmän plats som är upplåten för allmän samfärdsel. Undantag görs bl. a. för befördran av gods som är lastat på själva traktorn. Av 2 § VSl följer vidare att fordonsskatt skall utgå för bl. a. sådant motorredskap som enligt vad nu har sagts är eller bör vara registrerat och inte är avställt (skattepliktigt fordon). Enligt lagen (1973: 602) om särskild vägtrafikskatt (ändrad senast 1975: 1408) utgår för bl. a. brännoljedrivet motorredskap ytterligare fordonsskatt. Såväl fordonsskatt som särskild fordonsskatt kan emellertid, när fordonet endast i mindre utsträckning har använts på allmän väg, sättas ned enligt lagen (1975: 278) om nedsättning av fordonsskatt på traktorer och släpvagnar m. m.

Bestämmelser om fordons beskaffenhet och utrustning finns bl. a. i fordonskungörelsen (1972: 595, omtryckt 1976: 778) (FK). Enligt den grundläggande regeln i 7 § första stycket FK, som även gäller motorredskap, får fordon brukas i trafik endast om det är tillförlitligt från säkerhetssynpunkt och i övrigt lämpligt för trafik. Särskilda föreskrifter om motorredskaps utrustning finns främst i 20 § FK. I jämförelse med vad som gäller för bilar är kraven på motorredskaps beskaffenhet och utrustning begränsade. De ytterligare föreskrifter som behövs om redskapens utrustning meddelas enligt 102 § FK av statens trafiksäkerhetsverk.

Kontrollen av att fordon är i föreskrivet skick sker främst genom olika former av besiktning, bl. a. typ- eller registreringsbesiktning. Vid sådan besiktning fastställs uppgifter som enligt BRK skall föras in i bilregistret (36 § första stycket och 55 § första stycket FK). Endast sådana motorredskap som skall registreras måste vara registreringsbesiktigade eller upptagna i typintyg medan övriga motorredskap faller utanför detta kontrollsystem. Iaktas inte besiktningens bestämmelserna avställs fordonet i samband med registreringen (34 § första stycket BRK). Enligt 91 § FK kan bl. a. motorredskap som anträffas på väg underkastas flygande inspektion och enligt 93 § FK kan i samband med sådan inspektion i vissa fall meddelas föreläggande om kontrollbesiktning.

För skadeståndsansvar i allmänhet gäller en regel som finns i 2 kap. 1 § skadeståndslagen (1972: 207, omtryckt 1975: 404, ändrad senast 1977: 272). Denna innebär att den som uppsåtligen eller av vårdslöshet vållar person- eller sakskada skall ersätta skadan. Regeln gäller i och för sig också i fråga om skador som uppkommer vid trafik med motordrivet fordon. På detta område har de skadelidande emellertid ett förstärkt skydd genom bestämmelserna i trafikskadelagen (1975: 1410, ändrad senast 1976: 358) (TSL). I TSL finns regler om ersättning vid trafikskada och om trafikförsäkring. TSL tillämpas inte på motorredskap, på motordrivet fordon som är avsett

att föras av gående eller på motordrivet fordon när det används för tävling, träning, övningskörning, uppvisning eller liknande ändamål inom inhägnat tävlingsområde. Det hör dock observeras att fordon av typ gaffeltruckar och stenröjningsvagnar, vilka i vissa sammanhang hänförs till motorredskap (SFS 1976: 363, 364), inte behöver betraktas som motorredskap vid tillämpning av TSI..

I fråga om behörigheten att föra motorredskap har riksdagen (prop. 1976/77: 113, TU 1976/77: 25, rskr 1976/77: 334) genom antagande av körkortslagen (1977: 477) bestämt att det för förande av sådant fordon på väg skall krävas lägst traktorkort. Enligt förordningen (1977: 720) om ikraftträdande av körkortslagen (1977: 477) skall de nya behörighetsreglerna tillämpas från och med den 1 maj 1978.

För egen del vill jag efter samråd med chefen för justitiedepartementet och chefen för budgetdepartementet anföra följande.

Bakgrunden till de nuvarande vägtrafikbestämmelserna om motorredskap är att man inte har räknat med att dessa fordon skulle komma att användas annat än som rena arbetsredskap och att de alltså endast i obetydlig omfattning skulle förekomma i trafik. När det gäller reglerna om beskattning har utgångspunkten varit att förhindra snedvridningar av transportstrukturen föranledda av att skattesystemet rubbar konkurrensneutraliteten mellan biltransporter och transporter med andra fordon. Eftersom ett motorredskap inte ensamt i nämnvärd omfattning torde kunna användas för godstransporter har undantag från beskattning gjorts när gods befordras på själva fordonet. Någon särskild bestämmelse om beskattning av motorredskap som används för persontransporter finns inte. Anledningen härtill torde vara att dessa fordon inte har ansetts användbara för sådana transporter.

De nuvarande bestämmelserna innebär således att motorredskap med tillkopplat släpfordon som används i vägtrafik för godsbefordran i princip skall registreras, besiktigas och beskattas. Används motorredskap för persontransport är det undantaget från dessa bestämmelser. Med persontransport avser jag fall där fordonet används med eller utan passagerare som ett forskaffningsmedel för personligt bruk. Transporten har alltså inte något samband med arbete som skall utföras med fordonet. Vissa motorredskap har nu börjat användas på vägarna för persontransport. Det är enligt min mening från trafiksäkerhetssynpunkt värdefullt att även dessa fordon registreras och besiktigas. Om så sker kommer de också enligt gällande skattelagstiftning att beskattas på i princip samma sätt som motorredskap som används för godsbefordran. I båda fallen är det fråga om fordon som används för annat ändamål än det för vilket de är inrättade. De hänsynstaganden som ligger bakom de nuvarande skattereglerna påverkas inte av mina förslag.

En annan brist i gällande bestämmelser är att varken de motorredskap med tillkopplat släpfordon som används för godstransporter eller de mo-

torredskap som används för persontransport omfattas av trafikskadelagstiftningen. Som jag tidigare har anfört är det utmärkande för dessa fordon att de används för transporter i vägtrafik. De utgör alltså lika stor trafiksäkerhetsrisk som trafikförsäkringspliktiga fordon. Jag anser det därför angeläget att bestämmelserna i TSL om trafikförsäkring och trafikskadeersättning blir tillämpliga även i dessa fall.

Med de förändringar som jag nu har förordat kan man motverka den speciella form av missbruk av gällande bestämmelser som har uppmärksamrats under senare tid. Det förekommer nämligen att företrädesvis äldre lastbilar byggs om så att de i vissa fall kan klassificeras som motorredskap. Fordonen används sedan för persontransport, främst i samband med nöjeskörning. Syftet är således inte att bruka dem som arbetsredskap. Fordonen kan framföras i trafik utan att vara registrerade, besiktigade, beskattade eller försäkrade. Det torde finnas beaktansvärda behov av att få bygga om fordon så att de kan brukas som arbetsredskap. Det är därför enligt min mening inte lämpligt att förhindra det missbruk som förekommer genom att förbjuda sådana fordon. I de fall fordonen används för persontransport bör i stället de regler om registrering, besiktning, försäkring och beskattning tillämpas som jag har förordat. Dessa åtgärder i förening med de av riksdagen nyligen beslutade kompetensreglerna för föraren bör vara tillräckliga för att undanröja de från trafiksikkerhetssynpunkt största betänkligheterna mot dessa fordon och deras användning. De föreslagna reglerna bör också kunna leda till att ombyggda lastbilar tas ur bruk och att nya sådana för användning annat än som arbetsredskap inte tillkommer i någon nämnvärd omfattning.

Mina överväganden kräver ändringar i BRK och TSL. Det ankommer på regeringen att meddela de bestämmelser som behövs om registrering och jag återkommer senare med förslag till författningsändringar i den delen. Jag vill emellertid översiktligt redovisa de ändringar i BRK som blir aktuella och göra några kommentarer i anslutning därtill.

Registreringskyldigheten enligt BRK hör i linje med vad jag har anfört utvidgas till att avse även motorredskap som används för persontransport – med eller utan passagerare – på väg som ej är enskild. Genom detta uttryckssätt får man en önskvärd anpassning till den i vägtrafiklagstiftningen använda terminologin. Någon saklig skillnad avses inte i förhållande till det i 11 § VSL använda uttryckssättet. Om färden är begränsad till endast passage över vägen bör registrering dock inte krävas. Inte heller bör körning kortaste sträcka till eller från arbetsställe för fordonet eller liknande kräva registrering. Används fordonet däremot – annat än undantagsvis vid färd kortare sträckor – för persontransporter som inte har samband med det arbete för vilket fordonet är inrättat bör det vara registreringspliktigt. Vid bedömningen om ett motorredskap används på sådant sätt att registrering krävs bör givetvis hänsyn tas till samtliga omständigheter i fallet. Vid en sådan sammanvägning bör bl. a. syftet med fordonsinnehavet

kunna framga och tillmätas betydelse när det gäller att avgöra om ett fordon används för sitt egentliga ändamål eller inte.

Finns i ett enskilt fall behov av ytterligare undantag, t. ex. för vissa mera regelbundet förekommande kortare körningar, får detta tillgodoses dispensvägen.

Det kan givetvis hävdas att reglerna borde göras mer restriktiva än vad jag nu föreslår. Härvid måste emellertid – såsom jag har nämnt i det föregående – uppmärksammas att det kan finnas beaktansvärt behov av att använda ett motorredskap för viss person- eller godsbefordran. Avgränsningen får enligt min mening inte göras så snäv att detta legitima behov inte kan tillgodoses. Jag vill i detta sammanhang också framhålla att jag med mina överväganden självfallet inte tar ställning i frågan hur ett visst fordon – ombyggt eller inte – skall klassificeras enligt de definitioner som gäller för motorfordon resp. motorredskap. Det kan mycket väl förhålla sig så att exempelvis de av mig avsyftade ombyggda lastbilarna i vissa fall är att betrakta som motorfordon och inte som motorredskap. Det är en fråga som kan avgöras endast efter en bedömning i det enskilda fallet av vederbörande myndigheter. Jag vill också anmäla att jag avser föreslå regeringen att uppdra åt statens trafiksäkerhetsverk att – i samband med en mera allmän översyn av motorredskapslagstiftningen – särskilt beakta om nuvarande klassificeringsregler är rationella med hänsyn till de fall av missbruk som har uppmärksamrats.

Av BRK och FK följer att registreringspliktigt fordon skall registreringsbesiktigas eller i förekommande fall typbesiktigas. Registreringsplikten medför att fordonet blir skattepliktigt enligt VSL och i vissa fall också enligt lagen om särskild vägtrafikskatt samt att för registreringspliktigt motorredskap gällande särskild skatteskala skall tillämpas.

Enligt 1 § TSL tillämpas lagen inte på motorredskap. Denna bestämmelse bör i överensstämmelse med de riktlinjer som jag har angett ändras på så sätt att från lagens tillämpningsområde undantas endast sådant motorredskap som varken är eller bör vara registrerat. Undantas ett visst fordon dispensvägen från registreringsplikt faller därmed – liksom skatteplikten – även trafikförsäkringsplikten.

Det är angeläget att de nya bestämmelserna träder i kraft snarast möjligt. Visst förberedelsearbete – med bl. a. information till berörda fordonsägare – krävs emellertid. Med beaktande härav föreslår jag att ikraftträdandetiden bestäms till den 1 maj 1978. Därmed får man också en tidsmässig samordning med ikraftträdandet av de regler som riksdagen redan har beslutat när det gäller behörigheten att föra motorredskap.

### 3 Trafiknykterhetsreglernas tillämpning på traktor utan släpfordon och motorredskap

Gällande bestämmelser om trafiknykterhetsbrott finns i 4 § TBl. Lagrummet skiljer mellan två brottstyper, ett grövre brott som regleras i 1 mom. och ett lindrigare som regleras i 2 mom.

Enligt 1 mom. första stycket inträder ansvar för rattfylleri när förare av motordrivna fordon eller spårvagn har varit så påverkad av starka drycker att det kan antas att han inte har kunnat föra fordonet på ett betryggande sätt. I tredje stycket finns en presumtionsregel som innebär att den som har fört motorfordon, terrängmotorfordon, traktor med släpfordon eller spårvagn efter att ha förtärt starka drycker i sådan mängd att alkoholkoncentrationen i blodet under eller efter färden uppgick till minst 1,5 ‰ skall anses ha varit så påverkad under färden att det kan antas att han inte har kunnat föra fordonet på ett betryggande sätt. Straffskalan för rattfylleri omfattar fängelse i högst ett år eller, där omständigheterna är mildrande, böter, dock lägst tjugofem dagsböter.

Ansvar enligt 2 mom. inträder när förare har framfört motorfordon, terrängmotorfordon, traktor med släpfordon eller spårvagn efter att ha förtärt starka drycker i sådan mängd att alkoholkoncentrationen i blodet under eller efter färden uppgick till minst 0,5 men ej till 1,5 ‰. Denna brottstyp, som i praxis kallas rattnykterhet, är alltså konstruerad uteslutande som en promilleregeln och är subsidiär till det svårare brottet rattfylleri. Straffet är dagsböter, lägst tio, eller fängelse i högst sex månader.

Av det anförda framgår att promilleregeln i 1 mom. tredje stycket och 2 mom. inte gäller förare av motorredskap eller traktor utan släpfordon. Däremot kan ansvar för rattfylleri som grundas på det allmänna påverkansrekvisitet i 1 mom. adömas också förare av sådana fordon.

Frågan om den nu berörda avgränsningen i fråga om promillereglernas tillämplighet är befogad har sedan länge varit föremål för diskussion. Redan 1957 års trafiknykterhetskommitté föreslog i sitt betänkande (SOU 1963: 72) Nykterhet i trafik (s. 102 – 105) att samtliga ansvarsbestämmelser i trafiknykterhetslagstiftningen skulle bli tillämpliga på traktorer utan släpfordon och motorredskap. Motsvarande förslag lades fram av 1966 års trafiknykterhetskommitté i dess betänkande (SOU 1970: 61) Trafiknykterhetsbrott – Förslag 1970<sup>1</sup>. Frågan har också uppmärksamats i andra sammanhang, bl. a. under innevarande riksmöte (mot. 1976/77: 329, JuU 1977/78: 3).

Till stöd för förslaget att trafiknykterhetslagstiftningen i sin helhet borde omfatta alla slag av motordrivna fordon åberopade 1966 års trafiknykterhetskommitté – i det följande kallad trafiknykterhetskommittén – bl. a. att traktorer, även om de förs utan släpfordon, samt motorredskap kan in-

<sup>1</sup> Angående ledamöter och experter i 1966 års trafiknykterhetskommitté samt de remissinstanser som hördes över kommitténs betänkande hänvisas till prop. 1974: 154 s. 5–6.

nebära påtagliga risker i trafiken trots att de är konstruerade för relativt låga hastigheter. Detta beror enligt kommittén särskilt på det förhållandet att traktorerna och många av motorredskapen, t. ex. grävskoppor, mobilkranar och truckar, har en avsevärd storlek och tyngd. Visserligen förs dessa fordon i stor utsträckning på andra platser än i den allmänna trafiken, varvid olycksrisken är påtagligt mindre. Men kommittén framhöll att denna i och för sig beaktansvärda synpunkt knappast kan motivera att förare av sådana fordon tas undan från promillereglerna.

Trafiknykterhetskommitténs förslag i den nu aktuella delen tillstyrktes eller lämnades utan erinran av det helt övervägande antalet remissinstanser. Bl. a. riksåklagaren (RÅ) framhöll, att traktorer och motorredskap kan utgöra ett avsevärt riskmoment i den nutida trafiken på grund av sin storlek och tyngd. Enligt hovrätten för Övre Norrland torde rapport- eller atalsunderlåtelse kunna tillämpas i de mindre straffvärda fall som skulle omfattas av straffbestämmelserna. Även RÅ hänvisade i sitt yttrande till reglerna om atalsunderlåtelse.

Hovrätten över Skåne och Blekinge tillstyrkte i princip förslaget men framhöll att fall kan uppkomma där det kan te sig mindre rimligt att ansvar skall ädömas, såsom när en traktor flyttas på en åker eller en motorgräsklippare används på en villatomt. För sådana fall skulle man kunna tänka sig att åtal underläts på grund av en särskild åtalsregel eller på grund av atalsunderlåtelse enligt 20 kap. 7 § rättegångsbalken. Hovrätten påpekade emellertid att det är olämpligt från principiell synpunkt att korrigera alltför vida brottsbeskrivningar genom atalsunderlåtelse. I stället föreslog hovrätten en ansvarsfrihetsregel med starkt begränsad tillämplighet. Regeln skulle exempelvis kunna innebära ansvarsfrihet för fall där färdens uppenbarligen inte har medfört eller kunnat medföra trafikolycka. För att ytterligare begränsa en sådan regels tillämplighet skulle enligt hovrätten kunna tilläggas att färdens inte far ha skett på väg.

Vissa invändningar mot utformningen av förslaget framfördes också av rikspolisstyrelsen, överåklagaren i Malmö och Föreningen Sveriges åklagare, vilka pekade på att motorgräsklippare och andra liknande mindre motorredskap, ibland avsedda att föras av gående, skulle komma att omfattas av promillereglerna. Överåklagaren i Malmö föreslog att man skulle öppna möjlighet att underlåta åtal i ringa fall av rattonykterhet vid förande av motorredskap.

För egen del vill jag efter samråd med chefen för justitiedepartementet framhålla följande.

De flesta traktorer och motorredskap har – som trafiknykterhetskommittén framhöll – en avsevärd storlek och tyngd. Detta medför att ett felaktigt framförande ofta kan innebära en påtaglig fara för person och egendom. Dessutom bör framhållas att det numera förekommer en rad olika typer av tunga motorredskap – exempelvis grävmaskiner, mobilkranar, gaffeltruckar – och att såväl traktorer som motorredskap nu används i långt

större utsträckning än när nuvarande trafiknykterhetsbestämmelser kom till. Olyckor med sådana fordon kan få allvarliga skadeverkningar. Det är därför enligt min mening mindre följdriktigt att lindrigare trafiknykterhetsbestämmelser gäller för dessa fordon än för mopeder, som redan f. n. är underkastade trafiknykterhetslagstiftningen i dess helhet. Vidare bör framhållas att trafiknykterhetsbestämmelserna i Danmark, Norge och Finland är tillämpliga på alla motordrivna fordon. Jag anser därför övervägande skäl tala för att samtliga trafiknykterhetsbestämmelser i princip görs tillämpliga också på traktor utan släpfordon och på motorredskap.

Om promillereglerna i enlighet med trafiknykterhetskommitténs förslag blir generellt gällande för motordrivna fordon utan någon begränsning, skulle de emellertid kunna träffa vissa fall där trafiksäkerhetssynpunkterna inte motiverar att de tillämpas. Enligt min mening når man den från olika synpunkter mest rimliga avgränsningen, om det nu förordade utsträckta ansvaret för förande av traktor eller motorredskap efter alkoholförtäring begränsas till att avse fall där sådant fordon framförs på väg. Begreppet väg bör därvid tilläggas samma innebörd som begreppet i övrigt har i TBL (jfr prop. 1972: 137 s. 29–30).

I ytterligare ett avseende blir emellertid enligt min mening en begränsning nödvändig. Jag tänker på sådana motordrivna fordon som är avsedda att föras av gående. Som exempel kan nämnas gräsklippningsmaskiner, snöplogar och jordfräsar. I trafikregleringen har motordrivna fordon som är avsett att föras av gående i åtskilliga avseenden undantagits från vad som gäller i övrigt. Vad som föreskrivs i FK om fordons beskaffenhet och utrustning och om kontroll av fordon gäller sålunda enligt 1 § andra stycket kungörelsen inte fordon av detta slag. Detsamma är förhållandet med regler om registrering, besiktning, förarkompetens m. m. Sådana fordon bör enligt min mening helt undantas från promillereglernas tillämpningsområde.

Genom en lagstiftning i enlighet med de linjer som jag nu har angett beaktas fullt ut de önskemål om begränsningar av tillämpningsområdet som har framförts under remissbehandlingen samtidigt som trafiksäkerhetssynpunkterna tillgodoses. Härtill kommer att avgränsningen med de av mig förordade reglerna blir avsevärt enklare än om den skulle ske genom exempelvis en prövning i varje enskilt fall med tillämpning av särskilda regler om ansvarsfrihet.

De föreslagna ändringarna bör lämpligen ske genom att 4 § 1 mom. tredje stycket och 2 mom. TBL görs tillämpliga på förare av motordrivna fordon. I ett nytt 3 mom. bör föreskrivas att 1 mom. tredje stycket och 2 mom. inte gäller förare av motordrivna fordon som är avsett att föras av gående och inte heller förare av traktor utan släpfordon eller motorredskap, när fordonet förs annorstädes än på väg.

Även om det sålunda inte behövs någon särskild straffrihetsregel av det slag som från några håll förordades vid remissbehandlingen av trafiknyk-

terhetskommitténs betänkande hör dock konstateras att trafiknykterhetsbrott vid framförande av traktor utan släpfordon eller motorredskap i vissa fall kan betraktas som mindre allvarliga än brott av detta slag som begås vid framförande av bil. Detta är framför allt fallet i fråga om fordon av lättare eller enklare beskaffenhet, t. ex. vissa mindre sopmaskiner och minitraktorer. Grundas ansvaret i sådana fall på den utvidgade promilleregeln i 4 § 1 mom. tredje stycket TBL kan det finnas anledning att jämföra med rattfylleri på moped, där enligt stadgad praxis omständigheterna i normalfallen anses vara mildrande, vilket innebär att böter kan användas som påföljd. En tillämpning av reglerna om åtalsunderlåtelse bör däremot enligt min uppfattning förutsätta att mera speciella omständigheter föreligger.

De ändringar i TBL som jag nu har förordat bör leda till följdändringar i 2 § lagen (1976: 1090) om alkoholutandningsprov och i 23 § körkortslagen. Genom hänvisningar i 31 § sistnämnda lag och övergångsbestämmelserna till lagen – intagna i körkortsförordningen (1977: 722) – blir de för körkort gällande reglerna tillämpliga även i fråga om traktorkort respektive trafik-kort. Ikraftträdandet bör liksom beträffande övriga av mig förordade regler sättas till den 1 maj 1978.

#### 4 Upplysning om upprättade lagförslag

I enlighet med vad jag nu har anfört har inom kommunikationsdepartementet upprättats förslag till

1. lag om ändring i trafikskadelagen (1975: 1410),
2. lag om ändring i lagen (1951: 649) om straff för vissa trafikbrott,
3. lag om ändring i lagen (1976: 1090) om alkoholutandningsprov,
4. lag om ändring i körkortslagen (1977: 477).

De under 1–3 angivna förslagen har upprättats i samråd med chefen för justitiedepartementet.

Förslagen fogas till regeringsprotokollet i detta ärende som *bilaga*.<sup>1</sup>

#### 5 Hemställan

Jag hemställer att lagrådets yttrande inhämtas över lagförslagen.

#### 6 Beslut

Regeringen beslutar i enlighet med föredragandens hemställan.

<sup>1</sup> Bilagan har uteslutits här. Frånsett en redaktionell ändring är förslagen likalydande med dem som är fogade till propositionen.

LAGRÅDET

Utdrag  
PROTOKOLL  
vid sammanträde  
1977-11-24

**Närvarande:** justitierådet Hesser, regeringsrådet Hamdahl, justitieråden Höglund och Hessler.

Enligt protokoll vid regeringssammanträde den 17 november 1977 har regeringen på hemställan av statsrådet Turesson beslutat inhämta lagrådets yttrande över förslag till

1. lag om ändring i trafikskadelagen (1975: 1410),
2. lag om ändring i lagen (1951: 649) om straff för vissa trafikbrott,
3. lag om ändring i lagen (1976: 1090) om alkoholutandningsprov,
4. lag om ändring i körkortslagen (1977: 477).

Förslagen har inför lagrådet föredragits av hovrättsassessorn Hans Bengtsson.

*Lagrådet* lämnar förslagen utan erinran.



