



Prop.
1990/91: 35

Regeringens proposition

1990/91: 35

om uppskjutande av ikraftträdandet av vissa
ändrade bestämmelser om motorredskap och
traktorer, m. m.

Regeringen föreslår riksdagen att anta de förslag som har tagits upp i
bifogade utdrag ur regeringsprotokollet den 4 oktober 1990.

På regeringens vägnar

Ingvar Carlsson

Georg Andersson

Propositionens huvudsakliga innehåll

Riksdagen beslöt förra året vissa ändringar i körkortslagen (1977:477), vägtrafikskattelagen (1988:327), lagen (1972:435) om överlastavgift och trafikskadelagen (1975:1410). Ändringarna, som har samband med ändrade klassificeringsregler för motorredskap och traktorer, träder i kraft den 1 januari 1991.

I propositionen föreslås att ikraftträdandet av reformen, med några undantag, skjuts upp till den 1 januari 1993 i avvaktan på resultatet av det harmoniseringsarbete som nu pågår inom den europeiska gemenskapen.

1 Förslag till

Lag om ändring i lagen(1989:700) om ändring i
körkortslagen (1977:477)

Härigenom föreskrivs att ikraftträdandebestämmelsen till lagen (1989:700) om ändring i körkortslagen (1977:477) skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1991.

Föreslagen lydelse

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1993. Den träder dock i kraft den 1 januari 1991 såvitt gäller behörigheten att föra motorredskap som är inrättade som mobilkranar. Sådana motorredskap skall anses som motorredskap klass I.

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

Lag om ändring i lagen (1989:702) om ändring i vägtrafikskattelagen (1988:327)

Härigenom föreskrivs att ikraftträdandebestämmelsen till lagen (1989:702) om ändring i vägtrafikskattelagen (1988:327) skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1991.

Föreslagen lydelse

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1993. Lagen träder dock i kraft den 1 januari 1991 såvitt gäller

1) föreskrifterna om fordonsskatt för traktor klass II (jordbrukstraktor),

2) föreskrifterna om fordonsskatt för motorredskap, om motorredskapet är inrättat som mobilkran, och

3) föreskrifterna om beskattning av ett fordon som är särskilt konstruerat för att användas för på- och avlastning av påhängsvagnar inom hamn- och terminalområden eller andra liknande områden.

Lag om ändring i lagen (1990:14) om ändring i lagen (1972:435) om överlastavgift

Härigenom föreskrivs att ikraftträdandebestämmelsen till lagen (1990:14) om ändring i lagen (1972:435) om överlastavgift skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Denna lag träder i kraft den 1 april 1990. Bestämmelserna i 1 § om tung terrängvagn och om släpvagn, som dras av tung terrängvagn, traktor eller motorredskap, träder dock i kraft först den 1 januari 1991.

Har den avgiftsgrundande färdens ägt rum före ikraftträdandet gäller 1 – 5 §§ i den äldre lydelsen.

Föreslagen lydelse

Denna lag träder i kraft den 1 april 1990. Bestämmelserna i 1 § om tung terrängvagn och om släpvagn, som dras av tung terrängvagn, traktor eller motorredskap, träder dock i kraft först den 1 januari 1993.

Lag om ändring i lagen (1972:435) om överlastavgift

Härigenom föreskrivs att 7 och 8 §§ lagen (1972:435) om överlastavgift skall ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*7 §¹

Överlastavgift *påföres* för *bil*, ägaren, och för släpvagn, ägaren av *den bil* som släpvagnen *drages* av.

I fråga om *bil* som innehas på grund av kreditköp med förbehåll om återtaganderätt eller som innehas med nyttjanderätt för bestämd tid om minst ett år anses innehavaren som ägare. Innehas *bil* i annat fall med nyttjanderätt, anses innehavaren som ägare, om han har befogenhet att bestämma om förare av *bilen* eller anlitar annan förare än ägaren har utsett.

Brukar någon annans *bil* utan lov, *påföres* brukaren överlastavgiften.

Överlastavgift *påförs* för *motor-drivet fordon*, ägaren, och för släpvagn, ägaren av *det fordon* som släpvagnen *dras* av.

I fråga om *motordrivet fordon* som innehas på grund av kreditköp med förbehåll om återtaganderätt eller som innehas med nyttjanderätt för bestämd tid om minst ett år anses innehavaren som ägare. Innehas *fordon* i annat fall med nyttjanderätt, anses innehavaren som ägare, om han har befogenhet att bestämma om förare eller anlitar annan förare än ägaren har utsett.

Brukar någon annans *fordon* utan lov, *påförs* brukaren överlastavgiften.

8 §²

I fråga om *bil*, som är *registrerad* här i landet, eller släpvagn, som *drages* av *sådan bil*, *påföres* överlastavgift genom beslut av länsstyrelsen i det län där den i bilregistret antecknade ägaren av *bilen* har sin adress enligt registret. I fråga om andra fordon *påföres* avgiften av länsstyrelsen i Stockholms län.

I fråga om *motordrivet fordon*, som är *registrerat* här i landet, eller släpvagn, som *dras* av *sådant fordon*, *påförs* överlastavgift genom beslut av länsstyrelsen i det län där den i bilregistret antecknade ägaren av *det motordrivna fordonet* har sin adress enligt registret. I fråga om andra fordon *påförs* avgiften av länsstyrelsen i Stockholms län.

Överlastavgift får nedsättas eller efterges om särskilda omständigheter föreligger. Detta får ske såväl i samband med prövning av ärendet om påföring av överlastavgift som efter särskild ansökan hos länsstyrelsen.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1993.

¹ Senaste lydelse 1978:451.

² Senaste lydelse 1990:14.

Lag om ändring i lagen (1989:701) om ändring i trafikskadelagen (1975:1410)

Härigenom föreskrivs att ikraftträdandebestämmelsen till lagen (1989:701) om ändring i trafikskadelagen (1975:1410) skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1991.

Föreslagen lydelse

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1993.

Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 4 oktober 1990

Närvarande: statsministern Carlsson, ordförande, och statsråden Engström, Hjelm-Wallén, Göransson, Gradin, Dahl, R. Carlsson, Hellström, Johansson, Lindqvist, G. Andersson, Lönnqvist, Thalén, Freivalds, Wallström, Lööw, Persson, Molin, Sahlin, Larsson, Åsbrink

Föredragande: statsrådet G. Andersson

Proposition om uppskjutande av ikraftträdandet av vissa ändrade bestämmelser om motorredskap och traktorer, m. m.

1 Inledning

1.1 Bakgrund

Riksdagen beslöt år 1989 om vissa ändringar i körkortslagen (1977:477), vägtrafikskattelagen (1988:327) och trafikskadelagen (1975:410) (prop. 1988/89:48, TU19, rskr. 306). Ändringarna skall träda i kraft den 1 januari 1991. I propositionen finns en utförlig redogörelse för bakgrunden till beslutet.

Av denna redogörelse framgår bl.a. att av de av riksdagen beslutade bestämmelserna skall ses i belysning av omfattande ändringar i bl.a. vägtrafikkungörelsen (1972:603), bilregisterkungörelsen (1972:599) och fordonskungörelsen (1972:595) i syfte att skapa nya indelningsgrunder för främst motorredskap och traktorer. Den nuvarande konstruktiva hastigheten 30 km/tim. dvs. den högsta hastighet med vilken fordonen går att framföra, slopas i huvudsak som indelningsgrund för traktorer. Motorredskapen indelas i två klasser, motorredskap klass I och II, samt traktorer i trafiktraktorer och jordbrukstraktorer. För motorredskap klass I och trafiktraktorer skall gälla en högsta legal hastighet om 50 km/tim och för motorredskap klass II och jordbrukstraktorer en högsta legal hastighet om 30 km/tim. Den konstruktiva hastighetsbegränsningen på 30 km/tim behålls dock för jordbrukstraktorer och för s. k. A-traktorer där tjänstevikten är högst 2 000 kg.

För de fordon som enligt de nya reglerna får framföras med högst 50 km/tim införs krav på körkort med behörigheten B. Motorredskap klass I blir i fortsättningen registreringspliktiga och därmed också skattepliktiga. Alla motorredskap som är inrättade som arbetsredskap blir vidare trafikförsäkringspliktiga, om de har en tjänstevikt som överstiger 2 000 kg.

I och med att motorredskap klass I och trafiktraktorer skall få framföras i 50 km/tim har kraven på den utrustning som enligt fordonskungörelsen

skall finnas på dessa fordon skärpts. Närmare föreskrifter om utrustning och egenskaper hos fordonen avses skola meddelas av trafiksäkerhetsverket.

Vissa lastbärande fordon såsom traktordumprar och skotare, vilka för närvarande anses som traktorer, hänförs till en ny fordonsgrupp benämnd tunga terrängvagnar. Dessa beskattas i stort sett som traktorer med släpvagn.

De nu berörda lagändringarna, liksom de behövliga ändringarna i bl. a. vägtrafikkungörelsen, bilregisterkungörelsen och fordonskungörelsen träder i kraft den 1 januari 1991.

På grundval av prop. 1989/90:17 har riksdagen beslutat om ändringar i lagen (1972:435) om överlastavgift (TU 10, rskr. 75, SFS 1990:14). Ändringarna bestod huvudsakligen i en höjning av överlastavgifterna och en reducering av viktavdragen vid avgiftsberäkningen. Ändringarna i dessa delar trädde i kraft den 1 april 1990. Samtidigt beslöts också om en utvidgning av lagens tillämpningsområde till att omfatta även tunga terrängvagnar samt släpvagnar som dras av tunga terrängvagnar, traktor eller motorredskap. I den delen träder ändringen i kraft samtidigt som de nyss berörda ändringarna i fråga om motorredskap och traktorer, dvs. den 1 januari 1991.

1.2 Framställningar om senareläggning av ikraftträdandet av de beslutade bestämmelserna

Entreprenadmaskinleverantörernas samarbetsorgan (EMSA) och Truckpoolen, som är en branchorganisation för leverantörer av lyft- och dragtruckar, har i en framställning till kommunikationsdepartementet hemställt att de beslutade nya bestämmelserna om motorredskap och traktorer senareläggs med minst ett år.

Som skäl för framställningen har i huvudsak angetts följande.

EG-kommissionen har föreslagit ett direktiv för mobila maskiner (COM/89)624 – SYN 233), vilket avses bli en bilaga till det allmänna maskindirektivet (89/392/EEC).

Maskindirektivet följer den nya ordningen för direktiv inom EG som benämns "New Approach" och som innebär att direktiven utgör en yttre ram av regler i vilka sedan hänvisas till detaljregler som beslutas av andra organ. I detta fall är det främst fråga om beslut om olika standardegenskaper som skall gälla för de olika komponenterna till de berörda fordonen. Sådana bestämmelser håller för närvarande på att utarbetas av det europeiska standardiseringsorganet European Committee for Standardization (CEN) i vilket Sverige deltar.

De normer som utarbetas inom CEN gäller delvis samma områden som trafiksäkerhetsverkets föreskrifter för motorredskap och traktorer. Det skulle därför enligt EMSA och Truckpoolen vara av värde om dessa normer finns tillgängliga som underlag för trafiksäkerhetsverkets arbete.

Det mest ändamålsenliga är därför att trafiksäkerhetsverkets föreskrifter bestäms först sedan de nya reglerna inom EG är beslutade vilket tidigast kan ske vid årsskiftet 1991/92.

Trafiksäkerhetsverket (TSV) har i yttrande över den nu nämnda framställningen tillstyrkt att de beslutade reglerna för motorredskap och traktorer senareläggs. TSV har uppgett att de föreskrifter som verket har att besluta annars snart måste omarbetas på grundval av de förväntade CEN – normerna.

TSV har vidare upplyst att man inom EG har långt framskridna planer på att ändra det s.k. traktordirektivet på så sätt att den konstruktiva hastigheten för traktorer höjs från 30 km/tim till 40 km/tim. Traktordirektivet innefattar en fullständig reglering av de föreskrivna tekniska egenskaperna hos traktorer. Resultatet av processen med att förändra traktordirektivet bör därför enligt TSV avvaktas för att Sverige skall kunna besluta om regler för traktorer som överensstämmer med reglerna inom EG.

Även *leverantörsföreningen för lantbruksmaskiner LELA* har med hänvisning till det förväntade beslutet om ändring av traktordirektivet hemställt att ikraftträdandet av de redan beslutade bestämmelserna för traktorer uppskjuts för att full överensstämmelse skall kunna åstadkommas mellan de svenska reglerna och reglerna inom gemenskapen.

2 Överväganden

Som framgått av det tidigare anförda träder den 1 januari 1991 ett nytt gruppindelningssystem för motorredskap och traktorer i kraft. Sedan de nya reglerna antagits har emellertid inom EG påbörjats ett arbete för harmonisering av bestämmelserna inom gemenskapen såvitt gäller delvis samma fordon. I fråga om motorredskapen är det främst arbetet inom det europeiska standardiseringsorganet CEN, i vilket arbete Sverige deltar, som är av betydelse. Såvitt gäller traktorer har EG-kommissionen redan lagt fram förslag till ett förändrat traktordirektiv.

Det skulle enligt min mening vara olyckligt om vi i Sverige skulle ha regler om främst den tekniska beskaffenheten hos dessa fordon som avviker från vad som kommer att gälla inom EG. Härigenom skulle import och export av fordonen och komponenter till dessa komma att försvåras och fördyras. Att i det läget införa nya svenska regler, som då kanske måste ändras igen inom en nära framtid, är inte lämpligt med hänsyn till branschens behov av långsiktighet. Jag vill därför förorda att ikraftträdandet av reformen skjuts upp till dess man vet vilka regler på området som kommer att gälla inom EG. Ikraftträdandet bör lämpligen skjutas upp till den 1 januari 1993.

Vad som berörs av det pågående EG-arbetet är främst de tekniska föreskrifterna. De av riksdagen beslutade lagändringarna avser bl. a. frågor om körkortsbehörighet för de aktuella fordonen och beskattningen av dessa. Även dessa frågor har emellertid ett samband med frågor om t. ex. den konstruktiva hastigheten och fordonens användningsområde. Man bör därför se de nya reglerna som en helhet. Utgångspunkten bör alltså vara att ikraftträdandet av samtliga nya föreskrifter på området skjuts upp.

Det finns emellertid en del nya bestämmelser där det redan i dag kan

sägas att de inte kommer att beröras av EG-arbetet. Det är här fråga om vissa nya skatteregler för jordbrukstraktorer och för fordon som är särskilt konstruerade för att dra påhängsvagnar i hamnar och andra terminalområden. De nu berörda ändringarna bör alltså träda i kraft såsom avsett.

Det finns dessutom en typ av motorredskap där de nuvarande reglerna innebär så stora nackdelar att reformen i den delen inte bör skjutas upp. Jag tänker här på vissa tyngre mobilkranar. Beträffande flertalet av dessa fordon är det i praktiken svårt att åstadkomma en konstruktiv hastighet på 30 km/tim. Trots att dessa fordon i allmänhet kan framföras med högre hastighet, har de genom dispens från trafiksäkerhetsverket hänförs till gruppen motorredskap, med villkor att de inte får framföras fortare än 30 km/tim. Detta innebär samtidigt att mobilkranarna inte får framföras på motorväg eller motortrafikled. I praktiken har emellertid trafiksäkerhetsverket lämnat dispens även för detta, eftersom det från trafiksäkerhetssynpunkt bedömts som olämpligt att så stora och tunga fordon — en mobilkrans tjänstevikt överstiger ofta 40 ton — skall vara hänvisade till intilliggande mindre vägar. De mobilkranar för vilka dispens getts är de med en lyftkapacitet på mer än tio ton.

Jag förordar alltså att de nya reglerna såvitt gäller tyngre mobilkranar skall träda i kraft i enlighet med vad som tidigare beslutats. När det gäller den närmare definitionen av de mobilkranar som jag åsyftar ämnar jag återkomma till regeringen i samband med förslag till de andra nödvändiga förordningsändringarna.

När det inom EG har beslutats nya föreskrifter om motorredskap och traktorer får ställning tas till frågan i vad mån de svenska bestämmelserna bör ändras. Kräver en anpassning ändrad lagstiftning, får regeringen naturligtvis återkomma till riksdagen i den frågan.

Som jag tidigare nämnt föreslår jag i detta sammanhang också vissa ändringar i lagen om överlastavgift. I samband med andra ändringar i den lagen utvidgades lagens tillämpningsområde till att gälla inte bara lastbil, buss och släpvagn som dras av bil utan också tung terrängvagn och släpvagn som dras av tung terrängvagn, traktor eller motorredskap. I den delen träder ändringarna i kraft samtidigt med de tidigare berörda ändringarna av bestämmelserna om motorredskap och traktorer, dvs. den 1 januari 1991.

Att tillämpningsområdet för lagen om överlastavgift utvidgades beror på att användningsområdet för vissa av de nytillkomna fordonen blir större med den ändrade klassificeringen av motorredskap och traktorer. Det finns anledning att räkna med att en del av dessa fordon kommer att användas på det allmänna vägnätet i större omfattning än i dag. Om emellertid ikraftträdandet av de nya klassificeringsreglerna skjuts upp, bör detsamma gälla utvidgningen av tillämpningsområdet i 1 § lagen om överlastavgift.

Som följd av ändringen av 1 § i den nämnda lagen borde även lydelsen av 7 och 8 §§ ha justerats för att ansluta till det vidgade tillämpningsområdet. Så skedde emellertid inte. Om nu ikraftträdandet av den nya lydelsen av 1 § skjuts upp kan diskuteras, om inte ändringarna av 7 och 8 §§ borde anstå till dess man säkert vet om någon ytterligare ändring av 1 § till följd

av harmoniseringsarbetet inom gemenskapen behövs eller inte. Behövs ingen ytterligare ändring, är det givetvis en fördel om även 7 och 8 §§ överlastlagen redan nu kan ges den lydelse de bör ha den 1 januari 1993. Enligt min mening talar övervägande skäl för att även frågan om ändring av 7 och 8 §§ tas upp i detta sammanhang.

3 Upprättade lagförslag.

I enlighet med det anförda har inom kommunikationsdepartementet upprättats förslag till

1. lag om ändring i lagen (1989:700) om ändring i körkortslagen (1977:477),
2. lag om ändring i lagen (1989:702) om ändring i vägtrafikskattelagen (1988:327),
3. lag om ändring i lagen (1990:14) om ändring i lagen (1972:435) om överlastavgift,
4. lag om ändring i lagen (1972:435) om överlastavgift,
5. lag om ändring i lagen (1989:701) om ändring i trafikskadelagen (1975:1410).

Förslaget under 2 har upprättats efter samråd med chefen för finansdepartementet och förslaget under 5 efter samråd med chefen för justitiedepartementet.

4 Lagrådets hörande

På grund av förslagens beskaffenhet anser jag att lagrådets hörande skulle sakna betydelse.

5 Hemställan

Jag hemställer att regeringen föreslår riksdagen att anta förslagen till

1. lag om ändring i lagen (1989:700) om ändring i körkortslagen (1977:477),
2. lag om ändring i lagen (1989:702) om ändring i vägtrafikskattelagen (1988:327),
3. lag om ändring i lagen (1990:14) om ändring i lagen (1972:435) om överlastavgift,
4. lag om ändring i lagen (1972:435) om överlastavgift,
5. lag om ändring i lagen (1989:701) om ändring i trafikskadelagen (1975:1410).

6 Beslut

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

Innehåll

Prop. 1990/91:35

Proposition	1
Propositionens huvudsakliga innehåll	1
Lagförslag	2
1. Lag om ändring i lagen (1989:700) om ändring i körkortslagen (1977:477)	2
2. Lag om ändring i lagen (1989:702) om ändring i vägtrafikskattelagen (1988:327)	3
3. Lag om ändring i lagen (1990:14) om ändring i lagen (1972:435) om överlastavgift	4
4. Lag om ändring i lagen (1972:435) om överlastavgift	5
5. Lag om ändring i lagen (1989:701) om ändring i trafikskadelagen (1975:1410)	6
Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträdet den 4 oktober 1990 .	7
1 Inledning	7
1.1 Bakgrund	7
1.2 Framställningar om senareläggning av ikraftträdandet av de beslutande bestämmelserna	8
2 Överväganden	9
3 Upprättade lagförslag	11
4 Lagrådets hörande	11
5 Hemställan	11
6 Beslut	11