



**National Library
of Sweden**

Denna bok digitaliserades på Kungl. biblioteket år 2013



Statens
offentliga
utredningar

1970:9

Kommunikations-
departementet

Ref
SOU
1970-9A

Snöskotern – fordonet och föraren

SOU

Betänkande av Motorredskapsutredningen
Stockholm 1970

Statens offentliga utredningar 1970

Kronologisk förteckning

1. Barns utemiljö. Tryckeribolaget C.
2. Om stat och kyrka. Beckman. U.
3. Balanserad regional utveckling. Esselte. In.
4. Reformerad lärarutbildning. Svenska Reproduktions AB. U.
5. Statligt stöd till fiskehamnar. Esselte. Jo.
6. Ny livsmedelsstadga m.m. Del I. Försag och motiv. Tryckeribolaget. S.
7. Ny livsmedelsstadga m.m. Del. II. Bilagor. Tryckeribolaget. S.
8. Yrkesteknisk högskoleutbildning. Svenska Reproduktions AB. U.
9. Snöskotern-fordonet och föraren. Esselte. K.



Statens offentliga utredningar

1970: 9

Kommunikationsdepartementet

Snöskotern — fordonet och föraren

Betänkande av Motorredskapsutredningen
Stockholm 1970

Statens offentliga utredningar
1970: 2
Kommunikationsdepartementet



— Snöskotern — fordonet och företagen

Betänkande av Motordrivningsutredningen
Stockholm 1970

Till Statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet

Med stöd av Kungl. Maj:ts bemyndigande den 3 mars 1967 uppdrog chefen för kommunikationsdepartementet samma dag åt kanslichefen C. Åke Odén att såsom sakkunnig se över reglerna om motorredskap och utreda vissa närliggande frågor.

Till sekreterare åt utredningsmannen förordnades den 2 maj 1967 departementssekreteraren Bo Holmquist. Att vara experter i utredningen förordnades vidare samma dag numera överingenjören Bo Bäckström, överingenjören K. Gustav Ekberg, numera statsrådet Bengt Norling, hovrättsassessorn Erland H. D. D:son Strömbäck och majoren Bo D:son Thalén. På egen begäran entledigades Norling från och med den 1 juli 1969 från expertuppdraget. Den 10 oktober 1969 förordnades förhandlingsombudsmannen i Landsorganisationen Bo Adolfsson att vara expert i utredningen.

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.

Åt 1964 års rennäringsakkunniga, som den 20 mars 1964 tillsattes av statsrådet och chefen för jordbruksdepartementet och som den 13 februari 1968 avgett sitt huvudbetänkande »Rennärings i Sverige» (SOU 1968: 16) och därmed avslutat sitt ursprungliga uppdrag, lämnades genom Kungl. Maj:ts beslut den 17 maj 1968 upp-

draget att utreda aktuella frågor om bl. a. snöskotertrafiken, varvid samråd skulle ske med motorredskapsutredningen. Rennäringsakkunnigas överväganden skulle avse snöskotrarnas användning i terrängen med hänsyn till inverkan på t. ex. renskötelsen, naturvården, turismen, jakt- och fiskevården och andra liknande miljömässiga företeelser.

Motorredskapsutredningen och rennäringsakkunniga har följaktligen samrått i de olika av trafikerna med översnöfordon aktualiserade frågorna.

Motorredskapsutredningen har ansett lämpligt att bryta ut den del av uppdraget, som tillagts genom direktiven den 26 april 1968, och göra denna till föremål för ett särskilt betänkande, som avses framläggas ungefär samtidigt med rennäringsakkunnigas betänkande i snöskoterfrågan.

Till motorredskapsutredningen har genom remisser från Kungl. Maj:t eller chefen för kommunikationsdepartementet för kännedom eller för att tas i övervägande vid uppdragets fullgörande överlämnats vissa handlingar, däribland skrivelse från Norrbottens läns jaktvårdsförening den 12 mars 1969 angående rättslig reglering i fråga om terränggående motorfordon. Utredningen har dessutom från myndigheter, organisationer och enskilda mottagit framställningar och synpunkter rörande spörsmål inom översnöfordonsområdet. Vidare har utredningen själv arrangerat eller deltagit i ett

flertal överläggningar om frågor på detta ämnesområde, t. ex. med tillverkare, generalagenter och försäljare av översnöfordon samt i en av naturvårdsverket den 20 mars 1969 arrangerad konferens angående snöskotertrafiken m. m.

Utredningen har med anledning av remisser avgett yttranden bl. a. den 26 september 1968 över bilregisterutredningens betänkande Bilregistrering (SOU 1968: 23), den 20 november 1968 över framställning om framförande av oregistrerat översnöfordon på allmän väg och den 28 februari 1969 över ansökan om klassificering av visst amfibiefordon.

Studieresor har, i flera fall tillsammans med rennäringsakkunniga, företagits dels inom landet, dels till Finland och Norge.

Utredningen överlämnar härmed betänkandet *Snöskotern - fordonet och föraren*.

Utredningsarbetet fortsätts i enlighet med det av departementschefen den 3 mars 1967 givna uppdraget om översyn av reglerna om motorredskap m. m.

Stockholm i december 1969

Ake Odén

Bo Holmquist

Innehåll

Skrivelse till Statsrådet och Chefen för kommunikationsdepartementet	3	4.2.2 Besiktning	44
<i>Författningsförslag</i>		4.2.3 Krav på förare	45
Kungörelse om ändring i vägtrafikförordningen	7	4.2.4 Fartbegränsning	45
Kungörelse om ändring i militära vägtrafikkungörelsen	16	<i>5. Klassificering och registrering</i>	
Kungörelse om ändring i automobilskatteförordningen	18	5.1 Klassificering	47
<i>1. Inledning</i>		5.2 Registrering	47
1.1 Direktiv	19	<i>6. Besiktning</i>	
1.2 Uppläggningsen av utredningens arbete	20	6.1 Utredningens överväganden	49
<i>2. Begreppet översnöfordon</i>		6.2 Förslag till ändringar	51
2.1 Allmänt, definitioner m. m.	22	<i>7. Beskattning</i>	
2.2 Bandbil	23	7.1 Utredningens överväganden	52
2.3 Bandmotorcykel	23	7.2 Förslag till ändringar	53
<i>3. Gällande bestämmelser</i>		<i>8. Förutsättningar för användande av väg m.m.</i>	
3.1 Svenska bestämmelser	27	8.1 Utredningens överväganden	54
3.2 Finska bestämmelser	32	8.2 Förslag till ändringar	55
3.3 Norska bestämmelser	32	<i>9. Körkort, lämplighetsbevis och förarålder</i>	
3.4 Vissa andra utländska bestämmelser	35	9.1 Utredningens överväganden	56
<i>4. Vissa synpunkter på erforderlig reglering</i>		9.2 Förslag till ändringar	57
4.1 Berörda länsstyrelser	40	<i>10. Kommentar till författningsändringarna</i>	
4.1.1 Registrering	40	10.1 Allmänt	59
4.1.2 Besiktning	41	10.2 Vägtrafikförordningen	60
4.1.3 Krav på förare	41	<i>11. Sammanfattning</i>	70
4.1.4 Fartbegränsning	42	<i>Bilaga</i>	74
4.2 Synpunkter och förslag från vissa intressegrupper	42		
4.2.1 Registrering	43		

Förslag till

Kungörelse om ändring i vägtrafikförordningen (1951:648)

Härmed förordnas, *dels* att 1 § 1, 3 och 4 mom., 2 §, 3 § 1 mom., 4 § 1 mom., 6 § 4 och 5 mom., 9 §, 10 § 4 mom., 28 § 1 mom., 29 § 1 mom., 38 §, 48 § 3 och 4 mom., 54 § 5 och 6 mom., 55 § 1 mom., 56 § 3 mom., 57 § 4 mom., 66 § 2 mom. samt 67 § vägtrafikförordningen (1951:648)¹ skall ha nedan angivna lydelse, *dels* att till förordningen skall fogas en ny paragraf, 4 a §, till 6 § ett nytt moment, 6 mom., till 48 § ett nytt moment, 5 mom., till 52 § ett nytt moment, 4 mom., och till 54 § ett nytt moment, 7 mom., av nedan angiven lydelse.

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

1 §.

1 mom. I denna förordning — — — — — avsedd körled;
vägtrafikanter: envar som färdas eller el- *vägtrafikanter:* envar som färdas eller el-
jest vistas på väg eller i fordon på väg; *jest vistas på väg eller i fordon på väg;*
i fråga om bandbil eller bandmotorcykel
anses den som vistas i fordonet som väg-
trafikanter även när detta befinner sig an-
norstådes än på väg.

fordon: varje — — — — — mellan vägar.

*3 mom.*² För motorfordon gäller i denna förordning följande indelning:

1. *bil:* motorfordon, som är försett med tre eller flera hjul (*medar*) eller med band, där icke fordonet enligt vad nedan sägs är att anse som motorcykel; 1. *bil:* motorfordon, som är försett med tre eller flera hjul *eller medar* eller med band (*bandbil*), där icke fordonet enligt vad nedan sägs är att anse som motorcykel;

2. *motorcykel:* motorfordon på två hjul (*medar*), med eller utan sidvagn, eller sådant motorfordon på tre hjul (*medar*), som har en tjänstevikt beräknad såsom för motorcykel, av högst 400 kilogram. 2. *motorcykel:* motorfordon på två hjul *eller medar*, med eller utan sidvagn, eller sådant motorfordon på *band (bandmotorcykel) eller på tre hjul eller medar*, som har en tjänstevikt, beräknad såsom för motorcykel, av högst 400 kilogram.

Bilar hänföras — — — — — av bil.

Motorcyklar indelas i *Andra motorcyklar än bandmotorcyklar indelas i*

a. *lätt motorcykel:* — — — — — 125 kubikcentimeter.

*4 mom.*³ I denna förordning förstås med

¹ Förordningen omtryckt 1967: 856.

² Senaste lydelse 1968: 13

³ Senaste lydelse 1969: 305

(Nuvarande lydelse)

släpfordon: fordon, som är byggt för koppling till bil, traktor eller motorredskap och avsett för person- eller godsbefordran eller för att uppbära anordningar för *bilens, traktorns eller motorredskapets* drivande;

efterfordon: fordon, som, utan att vara hänförligt till *släpfordon*, är kopplat till bil, traktor eller motorredskap;

släpvagn: *släpfordon*, — — — — — — — — — — brådiskande tjänsteutövning.

(Föreslagen lydelse)

släpfordon: fordon, som är byggt för koppling till bil, *bandmotorcykel*, traktor eller motorredskap och avsett för person- eller godsbefordran eller för att uppbära anordningar för *dragfordonets* drivande.

efterfordon: fordon, som, utan att vara hänförligt till *släpfordon*, är kopplat till bil, *bandmotorcykel*, traktor eller motorredskap.

2 §.

Fordon får tagas i bruk på väg, endast om fordonet är tillförlitligt ur säkerhets-synpunkt och i övrigt lämpligt för trafik. I dessa hänseenden gäller för vissa slag av fordon vad nedan i 3—8 §§ stadgas.

Fordon får tagas i bruk på väg, endast om fordonet är tillförlitligt ur säkerhets-synpunkt och i övrigt lämpligt för trafik. I dessa hänseenden gäller för vissa slag av fordon vad nedan i 3—8 §§ stadgas. *Vad nu sagts skall i fråga om bandbil och bandmotorcykel tillämpas även när fordonet tages i bruk annorstädes än på väg.*

Närmare bestämmelser — — — — — — — — — — därtill förordnar.
Konungen eller — — — — — — — — — — minskar trafiksäkerheten.

3 §.

1 mom.¹ Bil skall — — — — — — — — — — av bränsleinsprutningspumpen.

k) stänkskydd, bestående av stänkskärmar eller däremot svarande anordningar; stänkskydd erfordras dock icke på chassi och ej heller på sådan lastbil, varest skyddet finnes medföra avsevärd olägenhet med hänsyn till bilens konstruktion och ändamål;

k) stänkskydd, bestående av stänkskärmar eller däremot svarande anordningar; stänkskydd erfordras dock icke på chassi och ej heller på *bandbil* eller på sådan lastbil, varest skyddet finnes medföra avsevärd olägenhet med hänsyn till bilens konstruktion och ändamål;

1) om bilen — — — — — — — — — — hörande utrustning.

4 §.

1 mom.² Motorcykel skall vara försedd med

1 mom. Annan motorcykel än *bandmotorcykel* skall vara försedd med

a) effektiv styrinrättning — — — — — — — — — — svarande anordningar.

Motorcykel på — — — — — — — — — — bakomvarande trafiken.

Vad i — — — — — — — — — — för motorcykel.

4 a §.

Bandmotorcykel skall vara försedd med
a) effektiv styrinrättning, dock icke om fordonet har sådana egenskaper att det utan dylik inrättning kan styras på ett ef-

¹ Senaste lydelse 1968: 726

² Senaste lydelse 1968: 13

fektivt sätt;

b) effektiv 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 bandmotorcykeln, även om föraren lämnat denna;

c) om bandmotorcykelns tjänstevikt överstiger 200 kilogram, anordning för backning;

d) framtill minst en lykta, som kan visa vitt eller gult sken av sådan ljusstyrka, att fordonet under mörker kan föras på bestryggande sätt, och som, därest den har bländande sken, kan snabbt avbländas på tillfredsställande sätt, dock att i fråga om bandmotorcykel, som har en bredd av 1 meter eller mera, krävas belysningsanordningar, som för bil angivas i 3 § 1 mom. e);

e) baktill dels lykta, varigenom på bandmotorcykeln anbragt bakre registrerings-, interimis- eller saluvagnsskylt kan så belysas med vitt sken, att den under mörker lätt avläses (skyltlykta), dels lykta, som kan visa rött sken bakåt (baklykta), dels o c k reflexanordning, som vid belysning återkastar rött sken bakåt, dock att i fråga om bandmotorcykel, som har en bredd av 1 meter eller mera, krävas två på samma höjd, en på vardera sidan anbragta baklyktor och reflexanordningar; och få lyktor och reflexanordningar kombineras;

f) apparat, med vilken kan givas ljudsignal med jämn, dov ton;

g) om bandmotorcykeln har täckt karosseri, med lyse försedd anordning, som kan tydligt visa ändrad körriktning och vid användning är väl synlig såväl framifrån som bakifrån (körriktningvisare);

h) om bandmotorcykeln har täckt karosseri, backspeglar;

i) om förbränningsmotor används, effektiv anordning för att hindra störande ljud från avgaserna (ljuddämpare);

j) om bandmotorcykeln är avsedd för

att draga släpfordon, tillfredsställande kopplingsanordning; samt

k) om bandmotorcykeln är försedd med vindruta, effektiv vindrutetorkare.

6 §.

4 mom.¹ Släpfordon, som drages av traktor eller motorredskap, skall hava tillfredsställande kopplingsanordning.

Vid färd med släpfordon, som här avses, eller efterfordon under mörker på allmän väg, gata eller annan allmän plats skola baktill på fordonet eller dess last föras *dels* två på samma höjd, en på vardera sidan, anbragta lyktor som visa rött sken bakåt (baklyktor), *dels ock* två på samma höjd, en på vardera sidan anbragta reflexanordningar, som vid belysning återkasta rött sken bakåt; och få lyktor och reflexanordningar kombineras. Vad nu sagts skall vid färd med flera släpfordon eller efterfordon gälla blott det sista av dem.

Vad i 5 § 2 mom. andra stycket är stadgat för där avsett fall skall äga motsvarande tillämpning på bestämmelserna i föregående stycke.

5 mom. Släpfordon eller efterfordon, vars vänstra del skjuter längre in på vägen än det dragande fordonet, skall, om skillnaden överstiger 20 centimeter, vid färd under mörker framtill på vänstra sidan vara försett med lykta, som visar vitt eller gult sken framåt.

4 mom. Släpfordon, som drages av bandmotorcykel, skall hava tillfredsställande kopplingsanordning. På tillkopplat släpfordon skall baktill finnas reflexanordning, som vid belysning återkastar rött sken bakåt. Uppgår släpfordonets bredd till 1 meter eller mera skall dock finnas två på samma höjd, en på vardera sidan anbragta reflexanordningar. Släppläde, som drages av bandmotorcykel, skall vara försedd med anordning till skydd mot slirning i sidled.

5 mom. Släpfordon, som drages av traktor eller motorredskap, skall hava tillfredsställande kopplingsanordning.

Vid färd med släpfordon, som här avses, eller efterfordon under mörker på allmän väg, gata eller annan allmän plats skola baktill på fordonet eller dess last föras *dels* två på samma höjd, en på vardera sidan, anbragta lyktor som visa rött sken bakåt (baklyktor), *dels ock* två på samma höjd, en på vardera sidan, anbragta reflexanordningar, som vid belysning återkasta rött sken bakåt; och få lyktor och reflexanordningar kombineras. Vad nu sagts skall vid färd med flera släpfordon eller efterfordon gälla blott det sista av

Vad i 5 § 2 mom. andra stycket är stadgat för där avsett fall skall äga motsvarande tillämpning på bestämmelserna i föregående stycke.

6 mom. Släpfordon eller efterfordon, vars vänstra del skjuter längre in på vägen än det dragande fordonet, skall, om skillnaden överstiger 20 centimeter, vid färd under mörker framtill på vänstra sidan vara försett med lykta, som visar vitt eller gult sken framåt.

9 §.

Finner polisman anledning antaga, att fordon, som av honom anträffas på väg,

Finner polisman anledning antaga, att fordon, som av honom anträffas på väg,

¹ Senaste lydelse 1969: 305

icke är i föreskrivet skick, äger han undersöka fordonets beskaffenhet och utrustning.

icke är i föreskrivet skick, äger han undersöka fordonets beskaffenhet och utrustning. *I fråga om bandbil och bandmotorcykel samt släpfordon till sådant fordon gäller vad nu sagts även när fordonet anträffas annorstädes än på väg.*

Befinnes fordonet — — — — — om åtgården.

Om flygande — — — — — särskilt stadgas.

10 §.

4 mom. Såsom villkor — — — — — i förteckningen.

Skall fordon — — — — — angiven tid.

Med ändring, varom ovan förmälts, avses ej sådan, som endast innefattar

a) avvikelse, som är att hänföra till fordonets utstyrsel och icke påverkar dess beskattningsförhållande;

b) utbyte av motor mot annan med denna helt överensstämmande motor; eller

c) användning av ringar av andra dimensioner än förut.

Med ändring, varom ovan förmälts, avses ej sådan, som endast innefattar

a) avvikelse, som är att hänföra till fordonets utstyrsel och icke påverkar dess beskattningsförhållande;

b) utbyte av motor mot annan med denna helt överensstämmande motor; eller

c) användning av ringar eller band av andra dimensioner än förut.

28 §.

1 mom. Fordon får icke på väg föras av någon, som på grund av sjukdom, uttröttning eller påverkan av starka drycker eller andra stimulerande eller bedövande ämnen eller eljest saknar nödiga förutsättningar att på betryggande sätt kunna föra fordonet.

1 mom. Fordon får icke på väg föras av någon som på grund av sjukdom, uttröttning eller påverkan av starka drycker eller andra stimulerande eller bedövande ämnen eller eljest saknar nödiga förutsättningar att på betryggande sätt kunna föra fordonet. *I fråga om bandbil och bandmotorcykel gäller vad nu sagts även när fordonet föres annorstädes än på väg.*

29 §.

1 mom. Motorfordon eller med gummihjul försedd traktor får föras endast av den, som genom körkort, utfärdad av länsstyrelse, är berättigad att föra fordonet. Vad sålunda stadgas skall beträffande traktor gälla endast för färd på väg.

Utan hinder av vad nyss sagts må traktor tillfälligt föras kortare sträcka på väg vid färd till eller från arbetsplats eller mellan en gårds ägor eller för liknande ändamål.

1 mom. Motorfordon eller med gummihjul försedd traktor får föras endast av den, som genom körkort, utfärdad av länsstyrelse, är berättigad att föra fordonet. Vad sålunda stadgas skall icke äga tillämpning i fråga om bandmotorcykel och beträffande traktor gälla endast för färd på väg.

Bandmotorcykel får icke föras av någon som ej fyllt sexton år.

Utan hinder av bestämmelserna i första stycket må traktor tillfälligt föras kortare sträcka på väg vid färd till eller från arbetsplats eller mellan en gårds ägor eller för liknande ändamål.

38 §.¹

Bestämmelserna i denna avdelning skola gälla endast för trafik på väg. Då på väg finnas skilda banor för olika slag av vägtrafikanter, skola bestämmelserna om väg i tillämpliga delar gälla för varje särskild sådan bana.

Bestämmelserna i denna avdelning skola gälla endast för trafik på väg. *I fråga om bandbil eller bandmotorcykel skola bestämmelserna dock i tillämpliga delar gälla även när fordonet framföres annorstädes än på väg.*

Då på väg finnas skilda banor för olika slag av vägtrafikanter, skola bestämmelserna om väg i tillämpliga delar gälla för varje särskild sådan bana.

I 40 — — — — — driva kreatur.

Vid tillämpning — — — — — eller rullskridskor.

48 §.

3 mom. Har spårvagn stannat vid hållplats, där refuge för passagerare ej finnes, skall fordonsförare, som ämnar passera till höger om spårvagnen i dennas färdriktning räknat, stanna sitt fordon före hållplatsen för att lämna företräde åt gående, som färdas till eller från spårvagnen.

3 mom. *Oavsett vad i 1 och 2 mom. stadgas skall förare av bandbil eller bandmotorcykel alltid stanna sitt fordon före färd in på eller korsande av väg och lämna företräde åt fordon på vägen.*

4 mom. Vad ovan i denna paragraf stadgas skall icke gälla, då annat följer av bestämmelserna i 41 §.

4 mom. Har spårvagn stannat vid hållplats, där refuge för passagerare ej finnes, skall fordonsförare, som ämnar passera till höger om spårvagnen i dennas färdriktning räknat, stanna sitt fordon före hållplatsen för att lämna företräde åt gående, som färdas till eller från spårvagnen.

Den i 1 mom. föreskrivna skyldigheten att stanna fordon skall icke föreligga beträffande utryckningsfordon, för vilket fri väg påkallas enligt vad i 41 § 2 mom. sägs.

5 mom. Vad ovan i denna paragraf stadgas skall icke gälla, då annat följer av bestämmelserna i 41 §.

Om myndighets befogenhet att göra undantag från bestämmelserna i 1 och 2 mom. stadgas i 61 §.

Den i 1 mom. föreskrivna skyldigheten att stanna fordon skall icke föreligga beträffande utryckningsfordon, för vilket fri väg påkallas enligt vad i 41 § 2 mom. sägs.

Om myndighets befogenhet att göra undantag från bestämmelserna i 1 och 2 mom. stadgas i 61 §.

Konungen eller den myndighet Konungen därtill förordnar äger medge undantag från bestämmelserna i 3 mom.

52 §.

4 mom. *Då bandbil eller bandmotorcykel passerar väg får passagerare icke befordras med fordonet eller med därtill kopplat släpfordon.*

Konungen eller den myndighet Konung-

¹ Senaste lydelse 1969: 683

en därtill förordnar äger medge undantag från föreskrifterna i detta moment.

54 §.

5 mom. Traktor eller motorredskap eller fordon, som kopplats till traktor eller motorredskap, får icke föras på allmän väg, gata eller annan allmän plats, om fordonet med hänsyn till beskaffenheten av dess hjul, band eller medar kan medföra nämnvärd skada på körbanan.

6 mom. Om myndighets befogenhet att göra undantag från bestämmelserna i denna paragraf stadgas i 61 och 63 §§.

5 mom. Bandbil eller bandmotorcykel får icke föras på väg.

Utan hinder härav får sådant fordon, med iakttagande av nödig försiktighet, föras kortast lämpliga sträcka över väg mellan terräng på ömse sidor av denna eller eljest på väg om detta är oundgängligen nödvändigt med hänsyn till terrängförhållandena.

6 mom. Bandbil, bandmotorcykel, traktor eller motorredskap får icke föras på allmän väg, gata eller annan allmän plats, om fordonet med hänsyn till beskaffenheten av dess hjul, band eller medar kan medföra nämnvärd skada på körbanan. Vad nu sagts gäller också släpfordon eller efterfordon till sådant fordon som nu nämnts.

7 mom. Konungen eller den myndighet Konungen därtill förordnar äger medge undantag från bestämmelserna i 5 mom. första stycket och 6 mom.

Om myndighets befogenhet att i övrigt göra undantag från bestämmelserna i denna paragraf stadgas i 61 och 63 §§.

55 §.

1 mom.¹ Av bil, — — — — — fordonets bruttovikt.
Fordon, som — — — — — lämpligt sätt.

Av bandmotorcykel får icke dragas mer än ett släpfordon. Bruttovikten av sådant släpfordon får icke överstiga bandmotorcykelns tjänstevikt.

56 §.

3 mom. Har motordrivet fordon eller därtill kopplat fordon band, må fordonet eller fordonen icke föras med högre hastighet än 20 kilometer i timmen.

Om traktor — — — — — i timmen.

3 mom. Har motordrivet fordon eller därtill kopplat fordon band, må fordonet eller fordonen icke föras på väg med högre hastighet än 20 kilometer i timmen.

57 §.

4 mom. Fordon, som kopplats till motordrivet fordon, får icke användas för

4 mom. Fordon, som kopplats till motordrivet fordon, får icke användas för

¹ Senaste lydelse 1969: 305

personbefordran utan att vara av besikt-
ningsman godkänt för sådant ändamål.
Vad här stadgas skall dock icke avse for-
don, som vid eldfara tillfälligt användes
för brandväsendets räkning, och ej heller
fordon, som kopplats till traktor för kortare
färd till eller från arbetsplats eller
mellan en gårds ägor eller för liknande
ändamål.

personbefordran utan att vara av besikt-
ningsman godkänt för sådant ändamål.
Vad här stadgas skall dock icke avse for-
don, som kopplats till bandmotorcykel,
fordon, som vid eldfara tillfälligt använ-
des för brandväsendets räkning, eller for-
don, som kopplats till traktor för kortare
färd till eller från arbetsplats eller mellan
en gårds ägor eller för liknande ändamål.

66 §.

2 mom. Med dagsböter — — — — — om körkort.

Den, som — — — — — femhundra kronor.

*Den som för bandmotorcykel oaktat han
ej har fyllt sexton år straffes med dags-
böter. Föres bandmotorcykel av barn, som
ej fyllt femton år, skall den, som har värd-
naden om barnet, eller, om förseelsen har
begåtts av barnet i anställning hos arbets-
givare, den sistnämnde straffas med dags-
böter, såvida han underlåtit att göra vad
på honom ankommit för att förhindra
densamma. Med dagsböter straffes ock
den, som eljest tillåter barn, vilket ej fyllt
femton år, att föra bandmotorcykel.*

Förare, som — — — — — förekomna förseelser.

Arbetsgivare, som — — — — — med dagsböter.

67 §.¹

Med dagsböter straffes den, som åsido-
sätter föreskrifterna i 53 §, 54 § 4 eller 5
mom. eller 57 § 2 mom. tredje stycket el-
ler 3 eller 4 mom. samt annan än gående
som bryter mot 40 § 2 mom. Vid över-
trädelse av 57 § 3 mom. andra stycket
straffes såväl förare som passagerare.

Med dagsböter straffes den, som åsido-
sätter föreskrifterna i 53 §, 54 § 4 eller 6
mom. eller 57 § 2 mom. tredje stycket el-
ler 3 eller 4 mom. samt annan än gående
som bryter mot 40 § 2 mom. Vid över-
trädelse av 57 § 3 mom. andra stycket
straffes såväl förare som passagerare.

Med böter, högst femhundra kronor,
straffes den, som bryter mot 40 § 1 mom.,
41 § 1 mom. eller 2 mom. andra stycket,
42 § 2 eller 4 mom., 44 §, 45 § 1 mom.
tredje stycket eller 7 mom. andra stycket
eller 46 § 1 mom. tredje stycket, mot före-
skriften om förbud mot omkörning strax
före eller på obevakat övergångsställe i
47 § 2 mom. eller föreskrifterna om sig-
nalering i 47 § 3 mom. första stycket, mot
48 § 1 eller 3 mom., 48 a §, 49 § 2, 3 el-
ler 4 mom., 50 § 3 mom., 51 § 1 mom.,
52 § 2 mom., 54 § 2 mom., 55 § 1 eller

Med böter, högst femhundra kronor,
straffes den, som bryter mot 40 § 1 mom.,
41 § 1 mom. eller 2 mom. andra stycket,
42 § 2 eller 4 mom., 44 §, 45 § 1 mom.
tredje stycket eller 7 mom. andra stycket
eller 46 § 1 mom. tredje stycket, mot fö-
reskriften om förbud mot omkörning strax
före eller på obevakat övergångsställe i
47 § 2 mom. eller föreskrifterna om sig-
nalering i 47 § 3 mom. första stycket,
mot 48 § 1, 3 eller 4 mom., 48 a §, 49 §
2, 3 eller 4 mom., 50 § 3 mom., 51 §
1 mom., 52 § 2 eller 4 mom., 54 § 2 eller

¹ Senaste lydelse 1969: 683

(Nuvarande lydelse)

2 mom. eller 56 § 1, 2 eller 3 mom., mot föreskrift meddelad med stöd av 56 § 4 mom. eller mot 57 § 2 mom. fjärde stycket, 58 §, 59 § 1 mom. första stycket eller 2, 3 eller 4 mom. eller 60 § 1 mom. andra stycket eller 2 mom. tredje stycket eller 3 mom. Till samma straff dömes gående som bryter mot 40 § 2 mom. Har motorfordon stannats eller ställts upp i strid mot 49 § 2 mom. första stycket c)-f) eller parkerats i strid mot 49 § 3 mom. och är det ej utrett vem som förde fordonet, dömes i stället ägaren till straff enligt detta stycke. Ägaren är dock fri från straff, när omständigheterna gör sannolikt att fordonet var frånhänt honom genom brott.

Befordras med — — — — — fordonets brukande.

För medverkan — — — — — kap. brottsbalken.

(Föreslagen lydelse)

5 mom., 55 § 1 eller 2 mom. eller 56 § 1, 2 eller 3 mom., mot föreskrift meddelad med stöd av 56 § 4 mom. eller mot 57 § 2 mom. fjärde stycket, 58 §, 59 § 1 mom., första stycket eller 2, 3 eller 4 mom. eller 60 § 1 mom. andra stycket eller 2 mom. tredje stycket eller 3 mom. Till samma straff dömes gående som bryter mot 40 § 2 mom. Har motorfordon stannats eller ställts upp i strid mot 49 § 2 mom. första stycket c)-f) eller parkerats i strid mot 49 § 3 mom. och är det ej utrett vem som förde fordonet, dömes i stället ägaren till straff enligt detta stycke. Ägaren är dock fri från straff, när omständigheterna gör sannolikt att fordonet var frånhänt honom genom brott.

1. Denna kungörelse träder i kraft den 1 juli 1971.

2. **Bandbil** eller **bandmotorcykel**, som enligt av Kungl. Maj:t meddelade resolutioner får brukas utan hinder av att den icke är registrerad och som var i bruk vid denna förordnings ikraftträdande, får brukas utan registrering längst till utgången av september månad 1971.

3. Vid ansökan om registrering av fordon som avses i punkten 2 får i stället för besiktningssinstrument eller typintyg, som omnämns i 17 § 4 mom., fogas sådana av ägaren lämnade uppgifter som erfordras för fordonets identifiering, såsom fabrikat, typ, årsmodell och chassinummer eller motsvarande nummer. Ägaren skall därjämte avge försäkran, att fordonet tagits i bruk före den 1 juli 1971. I övrigt skall bestämmelserna om vad som skall iakttagas vid ansökan om registrering och om påföljd för den som underlåter att söka registrering eller lämnar oriktig uppgift vid sådan ansökan äga tillämpning.

4. **Bandmotorcykel**, som avses i punkten 2 och som vid förordningens ikraftträdande icke var utrustad på sätt som sägs i 4 a § b) eller c), får brukas utan hinder av nämnda föreskrifter.

Förslag till

Kungörelse om ändring i militära vägtrafikkungörelsen (1954: 636)

Härmed förordnas, *dels* att 20 § 3 mom., 21 § och 22 § 1 mom. militära vägtrafikkungörelsen (1954: 636) skall ha nedan angivna lydelse, *dels* att till 20 § skall fogas ett nytt moment, 4 mom., av nedan angiven lydelse.

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

20 §.

3 mom. På fordon, som brukas av krigsmakten under övning, må, utan hinder av bestämmelserna i 51 § vägtrafikförordningen, jämväl på väg, vilken saknar tillfredsställande belysning, i stället för stadgad lykta för sken framåt användas motsvarande parkeringslykta.

3 mom. Fordon, som brukas av krigsmakten, må utan iakttagande av bestämmelserna i 48 § 3 mom. vägtrafikförordningen under övning vid färd i trupp föras in på väg utan att dessförinnan ha stannats, under villkor att trafikanterna på vägen uppmärksammas på truppens infärd genom betryggande åtgärder av militära trafikposter i enlighet med de särskilda föreskrifter, vilka överbefälhavaren meddelar i samråd med trafiksäkerhetsverket.

4 mom. På fordon, som brukas av krigsmakten under övning, må, utan hinder av bestämmelserna i 51 § vägtrafikförordningen, jämväl på väg, vilken saknar tillfredsställande belysning, i stället för stadgad lykta för sken framåt användas motsvarande parkeringslykta.

21 §.¹

Utän hinder av vad i 54 § 1, 2 och 4 mom. vägtrafikförordningen ävensom i lokal trafikföreskrift kan finnas stadgat om förbud mot trafik eller inskränkning i trafiken beträffande fordon av visst slag eller fordons axel- eller boggitryck, bruttovikt, bredd, längd eller last av viss beskaffenhet må, då så erfordras för genomförande av militära operationer eller övningar el-

Utän hinder av vad i 54 § 1, 2, 4, 5 och 6 mom. samt, med avseende på bandbil, också 52 § 4 mom. vägtrafikförordningen ävensom i lokal trafikföreskrift kan finnas stadgat om förbud mot trafik eller inskränkning i trafiken beträffande fordon av visst slag eller fordons axel- eller boggitryck, bruttovikt, bredd, längd eller last av viss beskaffenhet må, då så er-

¹ Senaste lydelse 1968: 119

ler vid färd för ändamål som avses i 7 § 2 mom. a—d, fordon som brukas av krigsmakten på order av chef för självständig bataljon eller högre chef eller annan, av sådan chef bemyndigad militär befattningshavare, föras på allmän väg, gata eller annan allmän plats under villkor — i vad angår fordonets axel- eller boggitryck eller bruttovikt — att de särskilda föreskrifter iakttagas, vilka överbefälhavaren meddelar i samråd med statens vägverk.

Sådan inskränkning — — — — —, av vägverket.

fordras för genomförande av militära operationer eller övningar eller vid färd för ändamål som avses i 7 § 2 mom. a—d, fordon som brukas av krigsmakten på order av chef för självständig bataljon eller högre chef eller annan, av sådan chef bemyndigad militär befattningshavare, föras på allmän väg, gata eller annan allmän plats under villkor — i vad angår fordonets axel- eller boggitryck eller bruttovikt — att de särskilda föreskrifter iakttagas, vilka överbefälhavaren meddelar i samråd med statens vägverk.

22 §.

1 mom. Då så — — — — —
b) fordon föras med högre hastighet än som medges i 56 § sagda förordning och
c) med fordon — utan hinder av förbudet i 57 § 1 mom. samma förordning — befordras last, vars vikt överstiger den för fordonet fastställda *maximilasten*.

Vid särskilda övningar med mindre förband må, där så är nödvändigt, avsteg som under b) och c) sagts ske jämväl på order av annan befattningshavare i officers eller underofficers tjänsteställning beträffande honom underställda fordon.

55 § vägtrafikförordningen,
b) fordon föras med högre hastighet än som medges i 56 § sagda förordning,
c) med fordon — utan hinder av förbudet i 57 § 1 mom. samma förordning — befordras last, vars vikt överstiger den för fordonet fastställda *maximilasten*, och
d) utan hinder av bestämmelserna i 54 § 5 mom. vägtrafikförordningen bandmotorcykel föras på väg av förare, som särskilt utbildats enligt de bestämmelser som meddelas av överbefälhavaren i samråd med trafiksäkerhetsverket.

Vid särskilda övningar med mindre förband må, där så är nödvändigt, avsteg som under b)—d) sagts ske jämväl på order av annan befattningshavare i officers eller underofficers tjänsteställning beträffande honom underställda fordon.

Denna kungörelse träder i kraft den 1 juli 1971.

Förslag till

Förordning om ändring i förordningen om automobils katt (1922: 260)

Härmed förordnas, att 2 § förordningen om automobils katt (1922: 260) skall ha nedan angivna lydelse.

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

2 §.¹

Från skatteplikt frikallas:

- | | |
|--|--|
| a) automobil som | tjåna brandvåsendet; |
| c) motorcykel, som är inrättad såsom invalidfordon och vars maximihastighet icke överskrider 30 kilometer i timmen; samt | c) motorcykel, som är inrättad såsom invalidfordon och vars maximihastighet icke överskrider 30 kilometer i timmen; |
| d) automobil eller slåpvagn, då fordonet är taget i anspråk med nyttjanderätt jämlikt bestämmelserna i allmänna förfogandelagen d. 26 maj 1954 (nr 279), rekvisitionslagen d. 30 juni 1942 (nr 583), beredskapsförfogandelagen d. 30 juni 1942 (nr 584) eller civilförsvarslagen d. 22 april 1960 (nr 74). | d) <i>bandbil och bandmotorcykel</i> ; samt |
| Lånsstyrelsen må | e) automobil eller slåpvagn, då fordonet är taget i anspråk med nyttjanderätt jämlikt bestämmelserna i allmänna förfogandelagen d. 26 maj 1954 (nr 279), rekvisitionslagen d. 30 juni 1942 (nr 583), beredskapsförfogandelagen d. 30 juni 1942 (nr 584) eller civilförsvarslagen d. 22 april 1960 (nr 74). |
| De närmare | eller utbildningsstället. |
| | Konungen bestämmer. |

Denna förordning träder i kraft den 1 juli 1971.

¹ Senaste lydelse 1965: 880

1 Inledning

1.1 Direktiv

Utredningen har vid fullgörandet av det särskilda uppdraget beträffande översnöfordonens rättsliga ställning m. m. haft att beakta dels – i tillämpliga delar – en inom kommunikationsdepartementet upprättad *promemoria med anledning av beslutad utredning om översyn av reglerna om motorredskap m. m.*, dels utdrag av *statsrådsprotokollet den 26 april 1968 beträffande utvidgat uppdrag till motorredskapsutredningen*.

Promemorian inleds med en redogörelse för gällande bestämmelser samt för vissa framställningar till Kungl. Maj:t och skrivelser till statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet m. m. Den innehåller vidare bl. a. följande:

Det torde... framgå, 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 VTF:s 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.

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 fordonsens 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 att på detta stadium ange

närmare riktlinjer för hur de olika frågorna bör lösas. Det hela måste ses som ett problemkomplex, där ställningsagandet 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 VTF:s mening. När det gäller begreppsbestämningen bör beaktas att samma definition bör gälla genomgående i lagstiftningen.

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 remissyttrandena över bilförarutredningens betänkande gällde i allmänhet även för de fall redskapen används uteslutande på särskilda arbetsplatser.

En reform på försäkringssidan bör 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 och i vilka former registrering och besiktning bör ske beror på flera olika faktorer och kan inte bedömas förrän hela problemkomplexet blivit allsidigt utrett. De olika frågornas samband med arbetarskyddslagstiftningen bör beaktas i utredningen.

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. Det torde föreligga särskild anledning till samråd förutom med bilskatteutredningen också med bilregisterutredningen och utredningen om en reformering av körkortsregistret m. m.

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 ut-

redningen 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 slutligen en fråga som bör beaktas i utredningsarbetet.

Statsrådsprotokollet den 26 april 1968 har bl. a. följande innehåll:

Chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Lundkvist, anmäler efter gemensam beredning med statsrådets övriga ledamöter fråga om *utvidgat uppdrag till motorredskapsutredningen* och anför.

Med stöd av Kungl. Maj:ts bemyndigande den 3 mars 1967 tillkallade dåvarande chefen för kommunikationsdepartementet en sakkunnig för att med biträde av experter skyndsamt överse reglerna om motorredskap och utreda vissa närliggande frågor, motorredskapsutredningen.

Behovet av en översyn av de s. k. översnöfordonens rättsliga ställning har framhållits i skilda sammanhang, bl. a. i skrivelse från riksåklagarämbetet till statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet. De frågor om fordonens beskaffenhet och utrustning, om registrering, besiktning, försäkring och krav på körkort som måste ingå i en sådan översyn har nära samband med motsvarande spörsmål i fråga om de fordon motorredskapsutredningen har att behandla.

På grund av det anförda hemställer jag, att Kungl. Maj:t uppdrager åt motorredskapsutredningen att med beaktande i tillämpliga delar av de direktiv som gäller för utredningen i övrigt företa en översyn av den rättsliga regleringen i fråga om snöskoters och andra liknande motordrivna fordon som i alla eller vissa avseenden är undantagna från bestämmelserna i vägtrafiklagstiftningen med hänsyn till att de helt eller huvudsakligen brukas annorstädes än på väg.

1.2 *Uppläggningen av utredningens arbete*

Då utredningen fick dessa tilläggsdirektiv bedömde den som lämpligt att särbehandla frågorna rörande de s. k. översnöfordonen. Dessas enda likhet ur författningssynpunkt med fordongruppen motorredskap ligger nämligen i avsaknaden av regler beträffande framförande och utrustning m. m. Vidare ansåg utredningen anledning till en särbehandling föreligga med hänsyn till att fordonstypen snöskoter tämligen snabbt ökar i antal, liksom även till det förhållan-

det att det i åtskilliga sammanhang framhållits vissa olägenheter av denna snabba tillväxt i antal. Ytterligare ett skäl för snar behandling av översnöfordonsfrågan fann utredningen i det förhållandet, att i det uppdrag som gäller motorredskapen angetts att önskemålet om likartad lagstiftning i de nordiska länderna skulle beaktas och att det i ökande omfattning förekommer färder på snöskoter över landets gränser till Finland och Norge. Det kunde därför förutsättas att svenska skoterförare i viss utsträckning kommer i konflikt med finska och norska bestämmelser på grund av olikheter i översnötrafikens reglering i de nordiska länderna.

Sedan 1964 års rennäringsakkunniga den 17 maj 1968 erhållit Konungl. Maj:ts uppdrag att utreda aktuella frågor om flyg- och snöskotertrafiken och de sakkunniga sedermera erfarit att deras uppdrag såvitt avsåg snöskotertrafiken innebar behandling av hela frågan om dessa och liknande översnöfordons användning i terrängen, har en uppdelning mellan motorredskapsutredningen och rennäringsakkunniga bekräftats. Denna innebär, att motorredskapsutredningen har att överväga frågor avseende skotrarna och deras förare, fordonens beskaffenhet och utrustning, registrering, besiktning, försäkring och krav på körkort m. m., medan rennäringsakkunniga skall behandla frågor som avser fordonens användning i terrängen, dvs. inte blott frågor med direkt anknytning till renskötseln utan även spörsmål som sammanhänger med andra intressen med anknytning till fjällvärlden, såsom naturvård, turism, säkerhets- och räddningstjänst, jakt- och fiskevård m. m.

Motorredskapsutredningen och rennäringsakkunniga har bedrivit sina utredningsarbeten i nära samråd. Sålunda har vid ett flertal tillfällen gemensamma sammanträden med parter som berörs av skotertrafiken avhållits. Likaså har de båda utredningarna gemensamt haft överläggningar med finska och norska myndigheter i frågor rörande skotertrafik m. m. Även vid betänkandenas utformning har ett nära samarbete mellan utredningarna ägt rum.

Motorredskapsutredningen har vidare haft överläggningar med såväl tillverkare och importörer som köpare och brukare av översnöfordon, och härvid besökt bl. a. arméns jägarskola i Kiruna, rikspolisstyrelsens utbildningskurser i snöskoterkörning på nämnda ort samt företrädare för olika intresseorganisationer på snöskotersidan. Företrädare för natur- och miljövård, friluftsvärksamhet, rennärning och polisiär verksamhet m. fl. intresseriktningar har likaså inbegripits i utredningens överläggningar. Därjämte har synpunkter inhämtats från ett stort antal håll, däribland från landets sex nordliga länsstyrelser.

Utredningen redovisar resultatet av sitt arbete på så sätt, att i betänkandet först lämnas en beskrivning av vad som förstås med beteckningen översnöfordon och en översikt över gällande bestämmelser på området dels i Sverige, dels i vissa andra länder samt en redogörelse för vissa länsstyrelsers m. fl. synpunkter på erforderliga förändringar. Härfter görs varje delfråga till föremål för särskild behandling med motivering, slutsats och förslag till åtgärd på resp. punkt. I ett särskilt avsnitt behandlas motiven för de av förslagen föranledda författningsändringarna.

Det kan vidare redan här förutskickas, att utredningen inte bedömer några nämnvärda samhällsekonomiska kostnader komma att uppstå i anledning av förslagen.

2.1 Allmänt, definitioner m. m.

För bestämning av begreppet översnöfordon, vilket används i tilläggsdirektiven, synes en allmän avgränsning böra göras till att avse markgående motordrivna fordon, som är konstruerat huvudsakligen för framkomlighet under olika snöförhållanden. Härigenom avförs från begreppsområdet sådana fordonstyper som propellersläde för gång i vatten och på is (hydrokopter), befintliga och av den framtida utvecklingen förutsedda reaktions- eller kompressionsdrivna farkoster för gång på eller strax ovan marken oberoende av ytans beskaffenhet (typ luftkuddefarkoster, jetslädar m. fl.) och liknande typer av specialbyggda motordrivna anordningar. För översnöfordonet enligt utredningens sålunda företagna avgränsning skulle då gälla, att *fordonet går på snöytan genom av egen motor frambringad kraft som överförs till någon typ av drivband eller annan anordning vilken ligger an direkt mot underlaget*. Översnöfordonets styrning kan härvid ske antingen genom banden så att ett band bromsas medan det andra bandet bibehåller eller ökar drivhastigheten eller genom en särskild styr-anordning av skid- eller medtyp med enkelt eller dubbelt skidställ. I vissa fall kan också förekomma att fordonet styrs medelst skidor som den åkande har på sig.

Översnöfordon av beskrivna konstruktioner är i princip och huvudsakligen avsed-

da och byggda för gång i snö men kan även framföras på barmark och då främst över myrar och andra liknande svårframkomliga områden. Sistnämnda förhållande synes dock inte böra hindra att dessa fordon hänförs till begreppet översnöfordon sådant detta uppfattats i utredningens direktiv så länge fordonen huvudsakligen avses för gång i snöföre. I sammanhanget förtjänar påpekas, att vissa typer av översnöfordon kan utrustas för gång även på barmark. Denna speciella utrustning består i att fordonets styrställ, som för snöbruk omfattar en eller två skidor, för bruk på barmark byts ut mot ett hjulställ eller ett kombinationsställ med såväl skidor som hjul. På vissa typer av underlag förekommer körning med skidställ även sommartid utan att fordonets framkomlighet i nämnvärd grad minskas. Någon förändring på den drivande anordningen erfordras inte för detta ändamål.

Då fordon av denna typ sålunda inte är uteslutande beroende av snöföre för sin framkomlighet och eftersom drivbanden kan anses vara vad som i främsta rummet karakteriserar dem och därmed skiljer dem från andra typer av markgående fordon, som vanligtvis är utrustade med hjul, har utredningen funnit lämpligt att – efter bl. a. norskt mönster – anta benämningen *bandbil* för tyngre översnöfordon och *bandmotorcykel* för lättare sådana fordon. Viktgränsen föreslås ligga vid 400 kg tjänstevikt.

2.2 *Bandbil*

Av bandbilar finns flera sinsemellan ganska likartade typer, där den största och sannolikt mest genomarbetade typen kan representeras av arméns bandvagn (M5370-202011, Bandvagn 202 A). Bandvagnen kan med sina breda, oftast av hårdgummi framställda drivband ta sig fram på alla typer av underlag alltifrån stenterräng till snö och is liksom även i kärrmarker och i vatten. Detta allterrängfordon bör i den mån det används under snöförhållanden anses omfattas av utredningsuppdraget och har därför studerats av utredningen bl. a. vid besök på arméns jägarskola i Kiruna, där fordonet ingående demonstrerades såväl teoretiskt som i praktisk användning. Bandvagnens konstruktion är i princip av den för bandbilar gängse typen med två underfordonet i hela dess längd gående drivband, ett vid vardera sidan, till vilka motorns kraft överförs. Styrningen av bandvagnen sker med hydraulik, i det mellan motorvagnen och en till denna kopplad täckt lastvagn för person- och/eller godsbefordran finns ett i alla riktningar ledbart styrdon, som genom påverkan av oljetryck i en på sidan av ramleden befintlig kolv tvingar ekipaget att böja av i önskad riktning. Ramkopplingen tillåter vidare drivning även på lastvagnens båda band varjämte drivningen till höjande av fordonets framkomlighet kan skiftas mellan tvåbandsdrivning hos motorvagnen, tvåbandsdrivning hos lastvagnen och fyrbandsdrivning hos hela ekipaget. Ramstyrningen jämte denna kombination hos drivfunktionerna tillåter även att fordonet saxas framåt eller bakåt i speciellt besvärliga situationer.

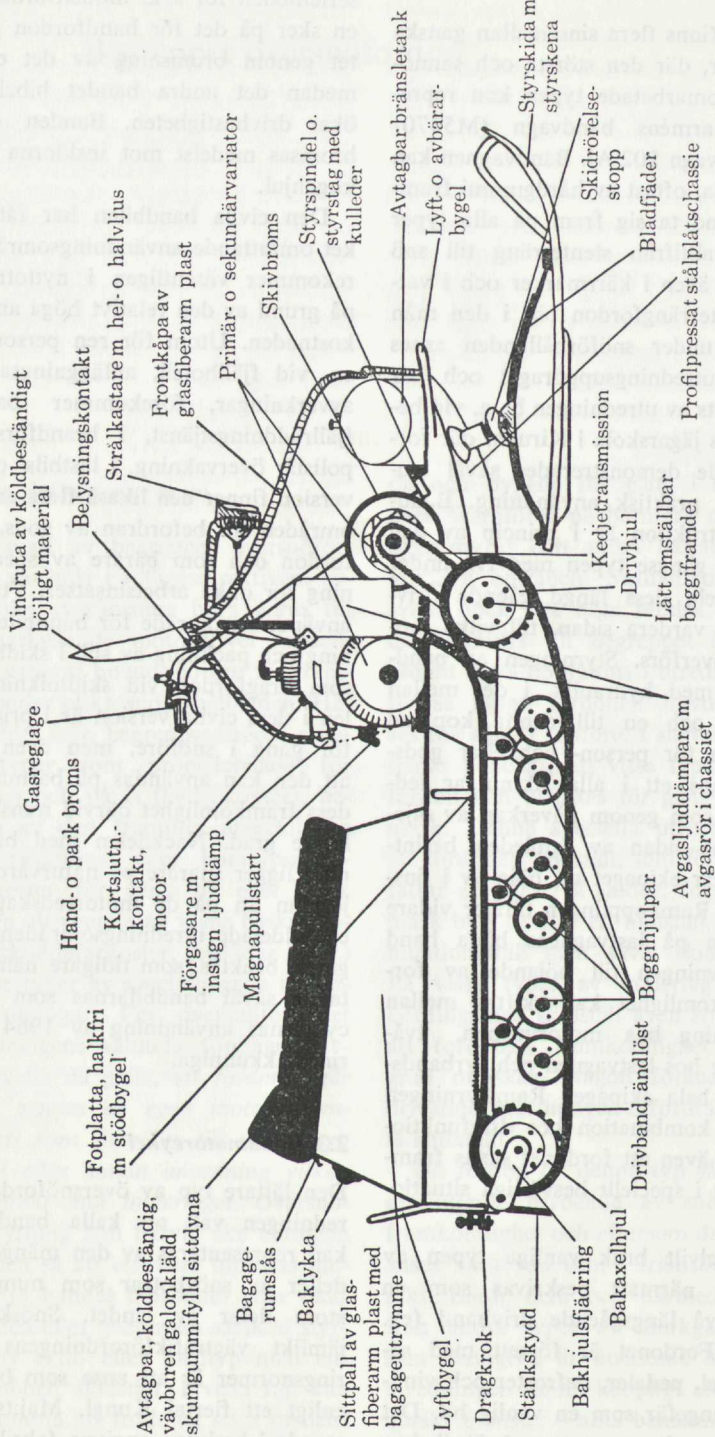
Den för civilt bruk vanliga typen av bandbil kan närmast beskrivas som en skåpbil på två längsgående drivband (ex. snöevesslan). Fordonet är försett med säten, ratt, växel, pedaler, defroster och vindrutetorkare ungefär som en vanlig bil. Det är vidare normalt utrustat med färdbelysning, ljuddämpare och såväl parkerings- som färdbröms. Motorn är oftast en fyr-

takts förbränningsmotor för bensindrift av seriemodell för s. k. industribruk. Styrningen sker på det för bandfordon gängse sättet genom bromsning av det ena bandet medan det andra bandet bibehåller eller ökar drivhastigheten. Banden drivs och bromsas medelst mot insidorna anliggande kugghjul.

Den civila bandbilen har fått ett mycket omfattande användningsområde men förekommer väsentligen i nyttotrafik, bl. a. på grund av den relativt höga anskaffningskostnaden. Utom för ren personbefordran, ex. vid fjällhotell, anläggningsarbeten och avverkningar, förekommer bandbilen i fjällräddningstjänst, i brandförsvar och i polisiär övervakning. I lastbils- och traktorversion finner den likaså flera användningsområden för befordran av gods, som dragfordon och som bärare av speciell utrustning för olika arbetsinsatser. Ytterligare ett användningsområde för bandbilen är beredning och packning av snö i skidbackar samt som dragfordon vid skidtolkning. Bandbilen i dess civila version är i princip avsedd för gång i snöföre, men även här gäller att den kan användas på barmark utan att dess framkomlighet därvid minskar i någon högre grad. Nackdelen med barmarkskörning ligger snarare på naturvårds- och miljösidan än på de motorredskapsutredningens tilldelade utredningsområdena. Miljöfrågorna beaktas, som tidigare nämnts, beträffande såväl bandbilarnas som bandmotorcyklarnas användning av 1964 års rennringssakkunniga.

2.3 *Bandmotorcykel*

Den lättare typ av översnöfordon, som utredningen valt att kalla bandmotorcykel, kan representeras av den mängd olika modeller av snöskotrar som numera finns i stora delar av landet. Snöskotern, som jämlikt vägtrafikförordningens klassificeringsnormer är att anse som bil men som enligt ett flertal Kungl. Maj:ts beslut avseende i besluten angivna fabrikat skall anses vara motorfordon endast då den framförs på väg, gata etc., kan tekniskt beskri-



Exempel på bandmotorcykels konstruktion.

vas på följande sätt. Normaltypen av bandmotorcykel har ett eller två drivband av hårdgummi under så gott som hela fordonskroppen och framtill en eller två parallellställda skidor för styrning. I vissa fall saknas sådana styrskidor, varvid styrning vanligtvis sker med den åkandes skidor. Drivbanden påverkas från den ofta i fordonets främre del monterade bensindrivna motorn genom kuggrev som ligger an direkt mot banden. Kraftöverföringen är av variatorstyp.

Motorn är av tvåtaktstyp med en effekt av 15–25 hkr SAE och vanligtvis försedd med magnapullstart, dock att vissa modeller saluförs med elektrisk självstart.

Ljuddämpare finns på alla fabrikstillverkade modeller.

Styrningen är av direkttyp och sker i de fall då fordonet är utrustat med styrskidor eller styrhjul med en styrstång av motorcykelmodell. Skidorna är vanligen profilerade på varierande sätt för uppnående av maximal styreffekt i skiftande snöfören.

På styrstången finns monterade bl. a. bromshandtag och gasreglage samt ofta en anordning för motorns avstängning. På vissa modeller kan bromshandtaget låsas i åtdraget läge för erhållande av parkeringsbromseffekt. Färdbromsen består oftast av en mekanisk skivbroms, verkande på skiva som är direkt förbunden med motorns vevaxel.

Vissa bandmotorcyklar är inte alls försedda med bromsanordningar, varvid tillverkaren räknar med att kombinationen av drivbandens inneboende tröghet vid gasavdrag och fordonets friktion mot underlaget skall ge tillräcklig retardation när så erfordras.

Bandmotorcykelns chassi och kaross är oftast utförda i stålplåt eller aluminium. Någon helt eller halvt överbyggd bandmotorcykel har såvitt känt ännu inte seriemässigt tillverkats. Över motorn i fordonets främre del finns emellertid en skyddshuv, på vilken strålkastaren och i många fall en vindruta av plastmaterial monterats.

Bandmotorcykeln är försedd med en långsgående sittdyna. Fordonets längd upp-

går till 200–250 cm, dess bredd understiger som regel 100 cm. Vikten varierar betydligt beroende på bl. a. om självstart finns eller ej och ligger vid 150–250 kg.

Färdhastigheten kan anges till vid optimala förhållanden omkring 100 km/tim. för de starkaste maskinerna, vilken hastighet dock sällan kan utnyttjas. Bandmotorcykeln är ofta försedd med kopplingsanordning för släpsläde för befordran av utrustning, gods eller passagerare. En vanligt förekommande typ av släpsläde är pulkan, som löper antingen på fyra medar, varav de två främre är styrande genom anslutning till kopplingsanordningen, eller direkt mot botten mot snöytan. De relativt låga anskaffnings- och driftkostnaderna för en bandmotorcykel, ca 5 000–ca 8 000 kr., har gjort detta fordon populärt och vanligt förekommande, särskilt i de nordligare delarna av landet.

Det nuvarande antalet bandmotorcyklar i landet är svårt att ange. Visserligen kan de senaste årens försäljningssiffror erhållas, men fordonsavgången i form av skrotning etc. är inte möjlig att fastställa. Den genomsnittliga livslängden hos en bandmotorcykel har uppskattats till mellan två och sex år, beroende på körintensiteten och användningssättet. Om en uppskattning av fordonsbeståndet ändå skall göras kan man utgå från att antalet i landet försålda bandmotorcyklar under åren 1966 till 1968 uppgår till mellan 2 000 och 3 000 per år, vilket skulle innebära att inemot 8 000 sådana fordon, sålda under den senaste treårsperioden, bör finnas i bruk för närvarande. Härtill skall läggas de alltjämt i bruk varande bandmotorcyklar som sålts intill år 1966, vilkas antal av utredningen har uppskattats till omkring 4 000. Om vidare de hittills under år 1969 försålda fordonen tas med i beräkningen skulle denna visa på ett totalt antal av mellan 12 000 och 14 000 bandmotorcyklar.

Fordonsparken består av dels inom landet tillverkade fordon med en uppskattad marknadsandel om ca 65 procent, dels importerade fabrikat – huvudsakligen från Canada och Japan – som täcker resterande

35 procent av den svenska marknaden.

Även bandmotorcykeln finner användning i nyttotrafiken, t. ex. som polis- och räddningsfordon, i rennäringsen och som transportanordning vid olika anläggnings- och avverkningsarbeten samt för militära ändamål m. m. Dess övervägande användningsområden torde emellertid vara av fritids- och nöjeskaraktär, för jakt och fiske och för turiständamål. Det anordnas bl. a. speciella s. k. skotersafaris i fjällvärlden, och skidtolkning efter bandmotorcykel är ofta förekommande vid fjällhotell och andra turistanläggningar. Det torde sålunda bli allt vanligare, att man i stället för att gå ut på långturer på skidor väljer att göra dessa turer per bandmotorcykel eller bandbil som passagerare eller tolkare. Denna utveckling har ställt översnöfordonens lämplighet och säkerhet i blickpunkten liksom även de krav som bör kunna ställas på fordonen och deras förare. Till dessa frågor återkommer utredningen efter det en genomgång företagits av gällande bestämmelser på området.

3.1 Svenska bestämmelser

De grundläggande regler som anger under vilka förutsättningar ett fordon får tas i bruk finns i vägtrafikförordningen (VTF). Denna innehåller bl. a. bestämmelser om fordons beskaffenhet och utrustning, om registrering och besiktning av fordon samt om kompetenskraven på förare av fordon. Föreskrifter om ytterligare förutsättningar för fordons brukande finns i trafikförsäkringslagen (TFL), som vilar på de regler om skadeståndsansvar för ägare, förare och brukare av motorfordon som uppställts i bilansvarighetslagen (BaL).

Enligt VTF indelas motordrivna fordon i motorfordon, traktorer och motorredskap.

Med *motorfordon* förstås motordrivet fordon, som är inrättat huvudsakligen för att självständigt nyttjas till person- eller godsbefordran, så ock för annat ändamål inrättat motordrivet fordon som är konstruerat för eller utan svårighet kan ändras till en hastighet överstigande 30 km/tim.

Med *traktor* förstås motordrivet fordon, som är inrättat huvudsakligen såsom dragfordon för annat fordon eller för arbetsredskap, och som är konstruerat för en hastighet av högst 30 km/tim samt endast med svårighet kan ändras till högre hastighet.

Motorfordon i sin tur indelas i två kategorier, nämligen

bil varmed förstås motorfordon, som är

försett med tre eller flera hjul (medar) eller med band om fordonet inte är att anse som motorcykel; samt

motorcykel varmed förstås motorfordon på två hjul (medar) med eller utan sidovagn, eller sådant motorfordon på tre hjul (medar), som har en tjänstevikt, beräknad såsom för motorcykel, av högst 400 kilogram.

Bilar indelas i tre kategorier:

a. *personbil*: bil som är byggd huvudsakligen för befordran av personer, dock utöver föraren, högst åtta personer (passagerare);

b. *buss*: bil, som är byggd för befordran av flera än åtta personer (passagerare) utöver föraren, även om bilen därjämte är inrättad för annat ändamål;

c. *lastbil*: bil, som är byggd huvudsakligen för befordran av gods och inte är att hänföra till buss; såsom lastbil anses också bil som inte enligt vad förut angivits är att hänföra till visst slag av bil.

Till bandbil eller bandmotorcykel kopplas, som framgått av beskrivningen i kap. 2, i åtskilliga fall *släpfordon*. Härmed avses enligt VTF fordon, som är byggt för koppling till bil eller traktor och avsett för person- eller godsbefordran eller för att uppbära anordningar för bilens eller traktorns drivande.

Släpfordon kan vara försett med hjul eller band, *släpvagn*, eller med medar, *släpsläde*.

Fordon, som, utan att vara hänförligt till släpfordon, är kopplat till bil eller traktor, benämns i VTF *efterfordon*.

VTF:s definitioner leder inte alltid till den ur olika synpunkter lämpligaste klassificeringen av viss fordonstyp. Inte heller är det alltid säkert att definitionerna är så fullständiga att de möjliggör klassificering av viss fordonstyp. För sådana fall stadgas i 1 § 5 mom. 2 st. VTF att, om det föreligger särskild anledning att hänföra viss fordonstyp till annat slag av fordon än som med tillämpning av beskrivningarna i 1 § 2–4 mom. skulle bli fallet, eller om det beträffande viss fordonstyp inte med ledning av dessa beskrivningar kan avgöras, till vilket fordonsslag den är att hänföra, skall Konungen eller den myndighet Konungen därtill förordnar bestämma därom. En föreskrift som meddelats med stöd av detta stadgande torde inte ha mera vidsträckt verkan än definitionerna i 1 § VTF. Utredningen behandlar i det följande frågorna om tillämpligheten av dessa definitioner i fråga om trafikbrottslagen (TBL), automobilskatteförordningen (ASF) m. fl. författningar.

De bandfordon som omfattas av utredningsuppdraget är konstruerade för att användas i terräng. En ytterligare bestämning är att de fordon som i dag drivs med band tillhör kategorien översnöfordon, vilket innebär att de anpassats till de särskilda betingelser för framkomlighet etc. som snötäckt terräng erbjuder. De särdrag i fordonens konstruktion som detta lett till (banddrift, styrning med band eller medar etc.) gör dem i regel mindre lämpade att nyttjas på väg. Av praktiska skäl är det emellertid ofta nödvändigt att framföra ett bandfordon på väg, t. ex. när fordonet måste korsa en väg eller följa vägen en kortare sträcka p. g. a. omgivande terrängs beskaffenhet (bergskärning, ofruset vattendrag). Likaså kan det vara rimligt att fordonet förs från uppställningsplats i anslutning till ägarens bostad till omgivande terräng. Dessa förhållanden motiverar att utredningen också berör frågan om räckvidden av VTF:s bestämmelser i dessa hän-

seenden.

De flesta bestämmelserna i VTF är tillämpliga endast då fordon används på väg. *Med väg förstås då allmän väg, gata eller annan allmän plats, som är upplåten för allmän samfärd, samt enskild väg, som nyttjas till farväg, däri inbegripet för samfärd endast vintertid avsedd körled* (1 § 1 mom. 1 st. VTF). De allmänna bestämmelserna om fordons beskaffenhet och utrustning anknyter till det förhållandet att fordonet tas i bruk på väg (2 § 1 st. VTF). Också de allmänna bestämmelserna om förare av fordon skall i princip tillämpas endast om fordonet tas i bruk på väg (28 § 1 mom. VTF).

Trafikreglerna i VTF gäller endast för trafik på väg (39 §) och endast den som färdas eller eljest vistas på väg eller i fordon på väg (39 § jämförd med 1 § 1 mom. 1 st.).

Vissa bestämmelser i VTF har inte någon lokal begränsning. Viktiga exempel härpå utgör bestämmelsen i 11 § 1 mom. om registrering m. m. såsom förutsättning för fordons brukande samt kravet på körkort vid förande av motorfordon eller med gummihjul försedd traktor i 29 § 1 mom.

Även TBL:s tillämpning är i viss omfattning beroende av lokal bestämning. Straff för vårdslöshet i trafik kan endast ådömas vägtrafikanter (1 § 1 st.), medan någon motsvarande begränsning inte upptagits i rekvisiten för grov vårdslöshet i trafik (1 § 2 st.). Olovlig körning kan, i konsekvens med vad som gäller om körkortskravet enligt 29 § 1 mom. VTF, föreligga även om motorfordonet inte framförs på väg. Rattfylleribrotten har inte heller någon anknytning till förande av fordon på väg (4 § 1 mom. TBL).

Utredningen har funnit att en tillämpning av VTF:s nuvarande bestämmelser på bandfordon leder till följande resultat.

Bandbilar (snövässlor m. fl.) torde i allmänhet vara att hänföra till kategorien *motorfordon* enligt 1 § 2 mom. A VTF. Någon gång kan – med hänsyn till hastighet och användning – en bandbil vara att hänföra till någon av kategorierna *traktor*

(1 § 2 mom. B) eller *motorredskap* (1 § 2 mom. C). I den mån bandbilen är att anse som motorfordon kan den – beroende på egenskaper och användning – vara att klassificera som *personbil*, *buss* eller *lastbil* (1 § 3 mom. 2 st. VTF).

Bandmotorcyklar (snöskotrar) kommer med den utformning VTF f. n. har att hänföras till bil eftersom varje motorfordon som är försett med band är klassificerat som bil. Bandmotorcykeln som ju normalt är byggd för personbefordran blir då regelmässigt *personbil*. Dock kan det förekomma att en snöskoter är inrättad huvudsakligen för befordran av gods och därmed är att klassificera som *lastbil*.

Som framgår av det anförda leder VTF:s kriterier ibland inte till någon lämplig klassificering av bandfordonen. I vart fall måste det från olika synpunkter anses olämpligt att bandmotorcykel behandlas som personbil, detta även om den används uteslutande som terrängfordon och således endast en begränsad del av VTF:s och TBL:s regler kan vinna tillämpning vid fordonets brukande.

Kungl. Maj:t har vid flera tillfällen i anledning av framställningar från tillverkare och importörer med stöd av 1 § 5 mom. 2 st. VTF bestämt om klassificering av snöfordon av olika fabrikat. Som exempel beträffande *snövessla* kan nämnas en resolution den 26 juli 1965, genom vilken Kungl. Maj:t funnit snövessla av fabrikat Cingoletta Stelvio tills vidare vara att hänföra till motorfordon enligt 1 § 2 mom. A VTF allenast i det fall fordonet tas i bruk på väg. I fråga om *snöskotrar* har Kungl. Maj:t gjort liknande bestämningar beträffande vissa fabrikat. I en resolution den 19 juli 1962, t. ex., har Kungl. Maj:t funnit snöskoter av fabrikat Sno-Traveler vara att hänföra till motorfordon enligt 1 § 2 mom. A VTF allenast under förutsättning att den tas i bruk på väg. I det väsentliga likalydande resolutioner har meddelats beträffande ytterligare ett antal snöskotrar av olika fabrikat.

Resolutionerna innebär en provisorisk reglering genom vilken en fullständig be-

handling av bandfordonens rättsliga ställning inte åsyftats. Den definitiva och samlade regleringen åligger utredningen. När den genomför sitt uppdrag kan den emellertid inte underlåta att göra vissa överväganden om innebörden i olika avseenden av de provisoriska bestämmelserna. Utredningen måste nämligen räkna med att utvecklingen anpassat sig efter dessa.

Det är då till en början att märka, att resolutionerna lämnar öppet hur ett bandfordon av fabrikat som avses med någon av dessa skall klassificeras, om det inte tas i bruk på väg. Enligt utredningens uppfattning är VTF liksom TBL inte till någon del tillämplig beträffande sådant fordon. Begreppet väg bör här ha samma innebörd som i VTF.

Bandfordon av fabrikat, som inte omfattas av någon av resolutionerna, är däremot formellt att klassificera enligt den rubrik som framgår av VTF:s definitioner, och detta oavsett om de används på eller utanför väg. En annan sak är att allmänheten troligen oftast har den uppfattningen att VTF:s bestämmelser gäller i fråga om dessa fordon endast i den omfattning de gäller för fordon av de fabrikat som resolutionerna avser.

Rådande förhållanden har lett till att flertalet tillverkare och importörer av snöskotrar hos Kungl. Maj:t hemställt om sådan resolution. Ett stort antal sådana fordon är till följd härav undantagna från bestämmelserna om registrering, fordonsbeskattning, utrustning, förarkompetens m. m.

En följd av att de med Kungl. Maj:ts resolutioner avsedda fordonen är hänförliga till motorfordon allenast under förutsättning att de framförs på väg är den att fordonen inte kunnat lagligen framföras på väg om de inte registrerats. Varken korsande av väg eller framförande av fordonen ens kortare sträcka på väg – vari inbegrips även vägren m. m. – har sålunda i och för sig varit tillåtet. Detta förhållande har i vissa fall medfört orimliga konsekvenser, och såvitt utredningen kunnat utröna har efterlevnaden av bestämmelserna i denna del lämnat en hel del

övrigt att önska.

Utredningen övergår härefter till frågan om *skadeståndsansvaret* för ägare, förare och brukare av bandbil och bandmotorcykel.

I vår lagstiftning finns på några områden föreskrivet ett skadeståndsansvar, som går längre än de grundläggande skadeståndsbestämmelserna om skydlighet att ersätta person- och sakskada vid vållande (culparegeln). Ett exempel på sådant ansvar är det som åligger ägare, förare och brukare av motorfordon enligt BaL för skada som i följd av trafik med fordonet tillfogas annan person än föraren eller annan egendom än sådan som befordras med fordonet. Fordonsägaren svarar – oberoende av någons försummelse – för sådan skada som uppkommit på grund av bristfällighet hos fordonet. Han svarar också för skada som föraren vållar. För att ägaren skall undgå denna ansvarighet måste han visa att skadan varken förorsakats av bristfällighet hos fordonet eller vållande av föraren. Föraren är lika med ägaren ansvarig för skada i följd av trafik med fordonet där han inte kan visa att han inte varit vållande till skadan. Även brukaren är lika med ägaren ansvarig för skada i följd av trafik med fordonet.

Det specialansvar (oftast kallat »presumtionsansvar» eller »trafikansvar») som nu angivits, är en påbyggnad på culparegeln. I vissa situationer, då trafikansvar inte föreligger, kan culpaansvar göras gällande, vilket bl. a. innebär att den skadelidande har att styrka vållande hos den som han kräver på skadestånd. Det kan – såvitt nu är av intresse – dels vara fråga om skada som inte uppkommit »i följd av trafik» med fordonet. Det kan också vara så att fordonet inte faller under BaL:s tillämpningsområde. Båda dessa spörsmål skall utredningen gå närmare in på nedan.

Ett viktigt komplement till bilansvarighetsreglerna utgör trafikförsäkringen. Sådan försäkring skall finnas för registrerat motorfordon eller för motorfordon som utan registrering brukas i trafik. Trafik-

försäkringen skall fullgöra den skadeståndskyldighet som i följd av trafik med fordonet uppkommit för fordonets ägare, brukare eller förare. Försäkringen garanterar att den skadelidande får ut skadeståndet. I denna del är försäkringen obligatorisk. Men den avlyfter också, som en ansvarsförsäkring, den ansvarighet som uppkommer för det försäkrade fordonets ägare, förare och brukare. Försäkringens ansvarighet skall för varje händelse som medför skada täcka skadestånd om tillhoppa 25 milj. kr. i anledning av personskada. I fråga om egendomsskada begränsas försäkringsansvaret till en milj. kr. för varje skadehändelse.

Frågan om vilka fordon enligt VTF:s definitioner som är underkastade trafikansvar och försäkringsplikt måste avgöras med ledning av de särskilda definitioner som finns i BaL och TFL och som inte helt överensstämmer med VTF:s definitioner. Begreppet »motorfordon» enligt TFL har t. ex. inte samma innebörd som »motorfordon» enligt VTF. Detta vållar ibland svårigheter vid tillämpningen av författningarna. Det förhållandet, att var och en av de berörda författningarna har sitt eget sätt att bestämma fordon som faller under resp. författnings tillämpningsområde, kan vidare inte sällan medföra problem, ej minst i de fall Kungl. Maj:t meddelat förordnande jämlikt 1 § 5 mom. 2 st. VTF i fråga om viss fordonstyp. Det är därför av viss betydelse att vid behandlingen av de i denna utredning aktuella bandfordonens ställning också beröra bestämningen av fordon enligt BaL och TFL.

Med *automobil* förstås i BaL

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 (1 § 1 st.).

Liksom i VTF förstås här med *fordon*

varje anordning på hjul, band eller medar, som är inrättad för färd på marken och inte löper på skenor (1 § 2 st.).

BaL föreskriver i princip att trafikansvar uppkommer för skada som i följd av trafik med automobil tillfogas person eller egendom (jfr 2 § 1 st.). Tillämpade på *bandfordon* innebär BaL:s definitioner att såväl bandbilar som bandmotorcyklar faller under lagen, i de flesta fall på grund av egenskaper som anges under a) ovan, men någon gång kanske därför att fordonet enligt b) är inrättat som dragfordon.

Med *motorfordon* avses i TFL detsamma som enligt BaL förstas med automobil (2 § 1 st.). Att BaL och TFL har samma fordonsbestämmningar innebär emellertid inte att de har exakt samma täckning, dvs. att trafikansvar och trafikförsäkringsplikt alltid följs åt. TFL äger nämligen inte tillämpning på motorfordon som används uteslutande inom »järnvägs- eller fabriksområde eller inhägnat tävlingsområde eller annat dylikt inhägnat område», s. k. områdesfordon (2 § sista st.). Det finns också vissa andra undantag från trafikförsäkringsplikten. Viktigast är att sådan plikt enligt 4 § inte åvilar staten. För fordon som faller under BaL men enligt det sagda inte behöver trafikförsäkras, i praktiken bl. a. områdesfordonen, kan tecknas frivillig försäkring (s. k. bilansvarsförsäkring) med i huvudsak samma skydd som det trafikförsäkrings erbjuds.

Bandfordonen faller under kategorien »motorfordon» enligt TFL, närmast sådant fordon enligt a) i 2 § men någon gång fordon enligt b).

BaL och TFL är med hänsyn till vad nu sagts formellt tillämpliga på bandbil och bandmotorcykel. En betydelsefull fråga som här uppkommer är emellertid *huruvida den bestämning av dessa fordon som skett enligt Kungl. Maj:ts resolutioner också påverkar tillämpligheten av BaL och TFL*, eller m. a. o. om trafikansvar och trafikförsäkringsplikt endast gäller i fråga om bandbil och bandmotorcykel som tas i bruk på väg.

Giltigheten av en förklaring meddelad en-

ligt 1 § 5 mom. 2 st. VTF kan inte vara mera omfattande än tillämpningsområdet för den bestämning till vilken förklaringen hänvisar. Begreppet »motorfordon enligt 1 § 2 mom. A» VTF har endast giltighet inom VTF och författning som hänvisar till VTF:s definitioner (ASF) eller författning som står i sådant lagtekniskt samband med VTF att den med nödvändighet måste ha samma bestämmningar (t. ex. TBL). *Det anförda ger vid handen att sådan förklaring som ägt rum genom resolutionerna inte inverkar på BaL och TFL, som ju har fristående bestämmningar.* Detta innebär att, även om en snövessla eller snöskoter av Kungl. Maj:t förklarats vara undantagen från tillämpningen av VTF, *såväl BaL som TFL ändock är tillämpliga i fråga om sådant fordon.*

För riktigheten av utredningens slutsatser talar ett avgörande av Högsta domstolen angående klassificering enligt BaL av gaffeltruck (NJA 1965 s. 468). HD har i detta fall ansett sig fritt kunna pröva tillämpligheten av BaL:s definitioner på gaffeltruck oavsett att sådant fordon enligt KK den 22 februari 1952 (nr 45), utfärdad med stöd av 1 § 5 mom. 2 st. VTF, förklarats hänförligt till motorredskap. I enlighet med det anförda är således bandfordon att anse som *automobil* enligt BaL och *motorfordon* enligt TFL.

Eftersom BaL inte har någon lokal bestämning, som kompletterar eller modifierar bestämningen på grundval av de tekniska och funktionella kriterier som anges i lagen, gäller trafikansvaret även om bandfordon inte används på väg utan enbart i terräng. Trafikansvaret gäller dock endast skada »i följd av trafik» med de fordon som faller under lagen. Denna förutsättning hindrar uppenbarligen – med den tolkning som i dag ges begreppet »i följd av trafik» – inte att lagen tillämpas också på skador av ensamt fordon ute i terrängen. Från rättspraxis kan nämnas att skada i följd av trafik ansetts föreligga när bil i garage (NJA 1949 s. 195), bil som parkerats på gårdsplan (Skadeförsäkringens villkorsnämnd nr 77/1958) eller traktor, som kört fast på en åker (Skadeförsäkringens villkorsnämnd nr 43/

1961) åstadkommit skada.

Det förhållandet att bandfordon framförs på väglöst område innebär enligt utredningens mening inte att fordonet är att anse som områdesfordon. För att ett område skall anses likställt med inhägnat har hittills ställts stränga krav på att särskilda åtgärder vidtagits – det har sålunda inte varit tillfyllest att ett område varit svårtillgängligt.

3.2 Finska bestämmelser

Såväl bandbilar som bandmotorcyklar är enligt finsk lagstiftning i princip att hänföra till motorfordon. Bandbilarna karakteriseras som motorslädar, vilket innebär bl. a. att förare av sådant fordon måste inneha minst traktorkörkort.

Bandmotorcyklarna är föremål för typbesiktning. Detta innebär att importören låter besiktiga fordonen varefter instrument över besiktningen, s. k. typbesiktningsskylt, insänds till trafikministeriet. Här underkastas instrumenten granskning. Om ministeriet anser fordonet eller dess utrustning böra kompletteras på någon punkt underlättas importören härom. Efter tillrättaläggande av sådana detaljer registreras typbesiktningen hos ministeriet. Underrättelse om att sådan registrering skett utgår till samtliga polismyndigheter i riket.

Den ägare av bandmotorcykel som vill framföra fordonet inte endast utanför väg utan även på väg, exempelvis vid korsning av väg eller tillfälligt begagnande av vägen i övrigt, har att hänvända sig till polismyndigheten på orten som därvid lämnar tillstånd och de föreskrifter som enligt polismyndighetens bedömning bör gälla för fordonets framförande på väg.

För framförande av bandmotorcykel krävs viss minimiålder, vilken för närvarande i fråga om mindre sådana fordon är satt till 15 år och i fråga om större till 16 år.

Rattonykterhetslagen är tillämplig i fråga om alla motorfordon, alltså även ifråga om bandbilar och bandmotorcyklar oavsett var framförandet av fordonet äger rum.

Registrering av bandmotorcykel är inte

föreskriven.

I fråga om försäkring gäller att bandmotorcyklar skall vara trafikförsäkrade. I samband med att försäkring meddelas, tilldelas innehavaren av fordonet en särskild försäkringsskylt som skall anbringas på fordonet. Denna försäkringsskylt utbyts varje år och har olika färg de olika åren. Härigenom erhålls också en möjlighet att identifiera påträffad bandmotorcykel eftersom namn på dess innehavare skall finnas anbragt på ifrågavarande skylt.

Någon separat fordonsskatt för bandmotorcyklarna utgår inte. En viss skatt erläggs dock därigenom att bensinpriset inkluderar en sådan skatt. Den för bilar utgående lyxskatten tas inte ut för bandmotorcyklar.

Även i Finland är frågan om lagstiftning beträffande översnöfordonen föremål för överväganden. Transportministeriet har sålunda uppdragit åt TALJA, en motsvarighet till Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande (NTF) i Sverige, att utreda dessa fordons rättsliga ställning och att föreslå regler för deras utnyttjande.

3.3 Norska bestämmelser

Enligt norsk lagstiftning är såväl bandbilar som bandmotorcyklar att hänföra till motorfordon, »motorvogner». Motorvognsföreskrifterna av år 1942 innehåller, efter de ändringar som vidtagits den 28 mars 1967 i fråga om översnöfordon, bl. a. följande:

Översnöfordonen indelas i bandbilar (beltebil) och bandmotorcyklar (beltemotorsykel).

Med bandbil förstås ett motorfordon, som huvudsakligen är inrättat för transport av personer och/eller gods och/eller för att dra annat fordon, som har banddrivning och eventuellt styrskidor eller styrhjul, och som har en vikt av 400 kg eller däröver. Med bandmotorcykel förstås ett motorfordon, som huvudsakligen är inrättat för transport av personer eller gods och/eller för att dra annat fordon, som drivs med band och eventuellt har styrskida och/eller styrhjul, och som har en egenvikt av mindre än 400 kg.

Såväl bandbilar som bandmotorcyklar är i princip underkastade samma bestämmelser som gäller för övriga motorfordon. Registreringsplikt föreligger sålunda beträffande såväl bandbil som bandmotorcykel. Fordonen kan registreras som vanliga motorfordon avsedda att framföras på väg, varvid fordonet tilldelas skyltar med svarta igenkänningstecken på vit botten. Bandbilar och bandmotorcyklar kan emellertid liksom övriga motorfordon tilldelas registreringsskyltar med ljusgula igenkänningstecken på svart botten. En sådan registrering innebär att fordonen uteslutande får framföras utanför väg eller gata. Det är dock tillåtet för fordon med sådana registreringsskyltar att korsa allmän väg. Fordon som har sistnämnda slag av registreringsskyltar är fritagna från erläggande av årsavgift (skatt). De fordon som är registrerade som vanliga motorfordon har dock att erlagga årsavgift i likhet med dessa.

Förare av bandbil och bandmotorcykel är skyldig att inneha giltigt körkort. Alla slag av körkort berättigar till framförande av bandmotorcykel.

Inom Vegdirektoratet i Norge har nyligen upprättats ett utkast till nya fordonsföreskrifter (köretöyforskrifter). I dessa definieras bandbil och bandmotorcykel på sätt här förut angivits. I fråga om bandbilars och bandmotorcyklars konstruktion och utrustning föreskrivs bl. a. följande.

Fordonet skall vara byggt, inrättat och utrustat på sådant sätt att det tål de påkänningar för vilka det vanligtvis utsätts och att det kan nyttjas utan att vålla onödig fara eller olägenhet och så att fara för brand i största möjliga omfattning undviks. Vidare föreskrivs enligt förslaget att fordonet skall vara konstruerat och garanterat för viss totalvikt. Fordonet skall vara så konstruerat att dess egenvikt och största totalvikt i möjligaste mån är jämnt fördelade mellan banden och ändamålsenligt fördelade längs de olika banden. Den myndighet som har att godkänna fordonen kan förändra fabrikantens angivelser i de fall där dessa befinns orimliga eller är i strid med var som är fastställt i enlighet med de giv-

na föreskrifterna.

Beträffande ram och andra bärande konstruktioner föreskrivs, att dessa skall ha tillräcklig styrka i förhållande till fordonets högsta totalvikt. Vidare föreskrivs att fordonet inte får utrustas med kopplingsanordning eller liknande utan att ramen och annan bärande konstruktion tål de extra påkänningar som användandet av sådan tillkopplad anordning medför. Axlar, drivband, styrskidor och/eller styrhjul skall ha tillräcklig styrka i förhållande till fordonets högsta totalvikt.

Bandbil och bandmotorcykel skall vara inrättad på sådant sätt att man från förarplatsen har tillfredsställande sikt framåt och åt sidorna. Utvändigt skall fordonet vara så utformat och utrustat att det inte förorsakar onödig skada vid sammanstötning eller påkörning. Invändigt skall karossen vara så utformad och utrustad att förare och passagerare inte utsätts för onödig fara. Fordonets sittplatser skall vara solida, väl skyddade och stadigt fästade. De får inte ha skarpa kanter eller utskjutande delar som kan medföra speciell fara för förare eller passagerare vid inbromsning, sammanstötning eller liknande. Sittplatsen för föraren skall vara så utformad och så placerad att den ger föraren en gynnsam och säker körställning.

Antalet sittplatser i bandbil och bandmotorcykel bestäms med hänsyn till det antal tillfredsställande sittplatser som finns på fordonet och fordonets högsta tillåtna totalvikt.

Manöverorgan som skall brukas under körning skall vara så inrättade och placerade att föraren lätt kan nå dem. Instrumentbelysning och kontrollampor skall ha tillräcklig styrka utan att dock verka bländande. Bandbil och bandmotorcykel skall vara konstruerad så att den kan styras på ett lätt, snabbt och säkert sätt.

I fråga om drivmedelsanläggningen föreskrivs att fordonen skall ha en tät och solid sådan anläggning för flytande eller gasformiga drivmedel. Den skall vara så utförd och placerad, fästad och skyddad, att den inte kan tillskyndas skada genom mekanisk påkänning eller värmepåkänning och så att

fara för brand vid eventuellt läckage så långt möjligt undviks. Materialet i anläggningen skall vara motståndskraftigt mot korrosion och värme samt avsett för det slag av drivmedel som skall användas. Materialet får inte vara brännbart.

Beträffande bandbil föreskrivs vidare att sådan skall kunna backas med hjälp av motorn.

Bandbil och bandmotorcykel skall vara inrättad och utrustad så att inte skadlig eller generande gas eller rök utvecklas. Vidare skall fordonen vara så inrättade att de inte utvecklar onödigt eller generande akustiskt ljud.

Beträffande bromsar föreskrivs att bandbil och bandmotorcykel skall ha färdbröms och parkeringsbröms. Kravet på parkeringsbröms gäller dock inte därest trögheten i drivbanden och överföringen är tillräcklig för att hålla fordonet stilla vid en marklutning på 16 procent.

Det elektriska ledningsnätet skall vara tillräckligt dimensionerat för den strömstyrka som används. Ledningar skall vara väl isolerade och placerade så att de inte utsätts för skadlig mekanisk eller kemisk påverkan eller värmepåverkan.

I fråga om ljus, ljussignaler och reflexer föreligger skilda bestämmelser beträffande bandbilar och bandmotorcyklar av olika storlek.

För fordon med en bredd av 1 m eller mer gäller att det skall vara utrustat med minst två lyktor framtill som ger vitt eller gult fjärrljus för det fall då fordonet är konstruerat för en hastighet av 30 km/tim eller mer. Vidare skall sådant fordon ha två lyktor framtill som ger vitt eller gult närlys.

I fråga om fordon med en bredd av mindre än 1 m föreskrivs att det skall ha minst en lykta framtill som ger vitt eller gult fjärrljus när fordonet är konstruerat för en hastighet av 30 km/tim eller mer. Vidare skall det vara utrustat med en eller två lyktor framtill som ger vitt eller gult närlys.

Fordon med en bredd av 0,8 m eller mer skall, förutom dessa lyktor, ha a) två lyktor

framtill som ger vitt parkeringsljus, b) minst två lyktor framtill och minst två baktill och/eller minst en på var sida som ger orange, blinkande körriktningssignalljus framåt och bakåt när fordonet är täckt, c) minst två lyktor baktill som ger rött bakljus, d) minst två röda reflexanordningar baktill av godkänd typ, e) lyktor baktill som ger vitt ljus på registreringsskylten därest fordonet är registrerat.

Beträffande fordon med mindre än 0,8 m bredd skall finnas a) minst två lyktor framtill och minst två baktill och/eller minst en på var sida som ger orange, blinkande körriktningssignalljus framåt eller bakåt när fordonet är täckt, b) minst en lykta bak som ger rött bakljus, c) minst en röd reflexanordning bak av godkänd typ, d) lykta eller lyktor baktill som ger vitt ljus på registreringsskylten därest fordonet är registrerat. Beträffande belysningsanordningarna har inom Vegdirektoratet utarbetats ingående detaljföreskrifter.

I fråga om ljudsignalanordning föreskrivs att sådan skall finnas på bandbil och att anordningen skall ge tillräckligt ljud med jämn styrka och tonhöjd. Ljudet får inte vara överdrivet kraftigt. Om bandbil har flera signalhorn, skall de vara kopplade så att de ljuder samtidigt. Bandbil skall enligt de föreslagna bestämmelserna ha minst två backspeglar av tillräcklig storlek som skall vara placerade på sådant sätt att de ger erforderlig sikt bakåt från förarplatsen.

Vindrutan skall vara tillräckligt solid och väl genomsiktbar. Den skall vidare vara så utförd att föremål som ses genom rutan inte blir förvrängda. Samma bestämmelse gäller ifråga om vindruta på bandmotorcykel. Vindruta skall vara utförd av säkerhetsglas. Vindrutan eller delar av denna skall vara sådan att den ger föraren tillräcklig sikt även om den har spruckit. Bandbil som har framruta skall ha automatisk vindrutetorkare. Täckt bandbil skall dessutom ha defroster. Även täckt bandmotorcykel skall ha automatisk vindrutetorkare samt defroster. Täckt bandbil och bandmotorcykel skall ha solskydd av tillräcklig storlek framtill vid förarplatsen.

Bandbil och bandmotorcykel skall vidare ha fast monterat dörrlås, tändningslås, rattlås eller annan fast låsanordning med likvärdig säkerhet så att obehöriga personer hindras från att nyttja fordonet. Kopplingsanordningen skall vara solid och väl fastsatt samt sådan att den medger lätt och säker användning.

På bandbil och bandmotorcykel skall bak- till finnas plats för registreringsskylt av tillräcklig storlek. Platsen skall vara sådan att skylten kommer på rimlig höjd över marken, vertikalt och vinkelrätt mot fordonets längdaxel och så att den blir väl synlig. Täckt bandbil med plats för fler än 8 personer utöver föraren skall vara utrustad med brandsläckningsapparat av godkänd typ, som skall vara placerad på lätt synlig och lätt tillgänglig plats.

3.4 Vissa andra utländska bestämmelser

I *Ontario, Canada*, trädde den 1 november 1968 nya regler i kraft beträffande snöfordon, »The Motorized Snow Vehicles Act». Lagens huvudpunkter kan sammanfattas på följande sätt.

1) Motordrivna snöfordon skall registreras hos Ontarios transportministerium. Mot erläggande av viss registreringsavgift erhåller fordonsägaren en registreringsskylt (licens) som skall fastsättas på fordonets front. En i Ontario icke bosatt fordonsägare, vars snöfordon är försett med av annan myndighet utfärdad registreringsskylt, behöver inte registrera fordonet i Ontario. 2) Förande av motordrivna snöfordon på riksvägar eller primära länsvägar är förbjudet utom på sådana vägar av angivet slag som i särskild ordning tillåtits för trafik med snöfordon. 3) Snöfordonen är tillåtna på länsvägar, som lyder under lokal (kommunal) myndighet utom på sådana vägar som är förbjudna för snöfordonstrafik genom kommunal följdförfattning. 4) Ingen under 16 års ålder får köra motordrivet snöfordon på riks- eller länsväg. 5) Det är inte nödvändigt att ha körkort, eftersom snöfordonen i fråga inte är definierade som motorfordon i Ontarios lagstiftning. 6) En-

dast den som har tecknat trafikansvarighetsförsäkring får föra motordrivet snöfordon på riks- eller länsväg.

Bland detaljföreskrifterna kan nämnas följande:

Med motordrivet snöfordon förstås ett självgående fordon konstruerat för att föras uteslutande på snö, is eller bådadera (häri innefattas således såväl bandbil som bandmotorcykel enligt utredningens nomenklatur).

Ägare till motordrivet snöfordon skall registrera fordonet hos Transportministeriet innan han för eller föranleder eller tillåter förande av fordonet samt skall vidare till ministeriet erlægga en registreringsavgift för registreringen och registreringsskylten.

Transportministern skall för sålunda registrerat motordrivet snöfordon låta utge ett numererat tillståndsbevis, utvisande att fordonet är registrerat enligt denna författning, samt skall tillse att ägarens namn, adress och nummer på tillståndsbeviset förs in i ett särskilt register.

Motordrivet snöfordon skall vid framförande ha en registreringsskylt fastsatt på fordonets front på väl synlig plats, vilken skylt tillhandahålls av ministeriet och som i tydliga siffror anger numret på det tillståndsbevis som utfärdats för löpande år eller del därav (registreringsnumret).

Från tillämpningen av denna bestämmelse är undantagna bl. a. tillverkare av snöfordon och fordonsägare, som inte är bosatt i Ontario.

Ingen får medvetet lämna oriktiga uppgifter om fakta i ansökan, deklARATION, försäkran eller skrivelse som erfordras enligt denna författning eller (därav följande) särbestämmelser.

När en fordonsägare ändrar adress skall han inom 6 dagar lämna uppgift härom.

Då ett motordrivet snöfordon brukas skall dess registreringsskylt hållas ren och skyltens synlighet får inte försvåras eller omöjliggöras genom att någon del av fordonet eller dess utrustning eller last skymmer den.

Motordrivet snöfordon får inte föras på

riksväg eller länsväg. Transportministern kan dock utfärda särbestämmelser betr. del eller delar av riks- eller länsväg längs eller över vilken får föras motordrivet snöfordon.

Kommunal myndighet får utge följdförfattningar som förbjuder förande av motordrivet snöfordon längs eller över vilken länsväg som helst som ligger under myndighetens jurisdiktion.

Ingen under 16 års ålder får köra motordrivet snöfordon på riks- eller länsväg. Ej heller får ägare till motordrivet snöfordon tillåta någon under 16 års ålder att föra fordonet på riks- eller länsväg.

Motordrivet snöfordon får inte föras på riks- eller länsväg utan att vara trafikansvarighetsförsäkrat. Ägare till motordrivet snöfordon som för eller tillåter förande av sitt fordon på riks- eller länsväg skall på polisansökan kunna framvisa bevis om att fordonet eller dess förare har trafikansvarighetsförsäkring i enlighet med Försäkringslagen.

Av de särskilda bestämmelser, som utfärdats i anslutning till The Snow Motor Vehicle Act, kan följande anses vara av intresse ur svensk synpunkt.

Förare av motordrivet snöfordon, som närmar sig vägkorsning, skall lämna företräde åt fordon eller motordrivet snöfordon som befinner sig i korsningen. Då motordrivet snöfordon och annat fordon eller motordrivet snöfordon samtidigt körs in i en vägkorsning från skilda håll skall den förare som kommer från vänster lämna företräde åt fordon eller motordrivet snöfordon som kommer från höger.

Varje förare av motordrivet snöfordon skall åtlösa de anvisningar eller påbud som framgår av officiellt vägmärke.

Förare av motordrivet snöfordon, som avser att köra ut på eller korsas väg från område intill vägen, skall a) helt stanna fordonet, och b) vid utkörning på vägen lämna företräde åt all trafik på denna. Förare som avses i punkt 1) skall köra ut på eller korsas vägen i en vinkel av ungefär 90° mot vägens riktning.

Bestämmelser om snöfordonets framfö-

rande på väg är mycket rigorösa.

Förare av motordrivet snöfordon på väg skall innan han svänger i vägkorsning, in på en enskild väg eller gårdsväg, från en körfil till en annan eller för att lämna vägen, se till att manövern kan företas på säkert sätt, och, om framförandet av annat fordon eller motordrivet snöfordon kan påverkas av manövern, ge tydlig signal till sådant fordons förare om sin avsikt. Det samma gäller vid igångsättning av motordrivet snöfordon, som stannats eller parkerats på väg. Förare av motordrivet snöfordon på väg skall innan han stannar eller plötsligt minskar sitt fordons hastighet ge tecken – om denna manöver kan påverka annat fordons eller motordrivet snöfordons verksamhet – som syns tydligt för föraren av det andra fordonet.

Förare av motordrivet snöfordon på väg får inte vända fordonet för att fortsätta i motsatt färdriktning a) i kurva där annan trafik inte kan ses av snöfordonsföraren på ett avstånd av 150 m, b) på järnvägsövergång eller inom 30 m från sådan, c) intill eller på backrön där snöfordonet inte kan ses från annat fordon eller motordrivet snöfordon på ett avstånd av 150 m, eller d) inom 150 m från bro, viadukt eller tunnel där förarens sikt är nedsatt inom detta avstånd.

Förare av motordrivet snöfordon, som närmar sig järnvägsövergång, skall stanna sitt fordon omedelbart före korsningen och får inte köra över denna förrän det kan ske på säkert sätt. Föraren skall köra upp på eller över järnvägsövergången i ungefär 90° vinkel mot järnvägen.

Motordrivet snöfordon får inte ställas upp, parkeras eller stannas på väg a) när det är möjligt att ställa upp, parkera eller stanna fordonet utanför vägbanan, eller b), därest detta inte är möjligt, om inte snöfordonet och minst 120 m av vägen bortom fordonet kan klart urskiljas från ett avstånd av minst 120 m från snöfordonet i vardera riktningen på vägen.

Oberoende av vad som stadgas i denna avdelning är det förbjudet att uppställa eller parkera motordrivet snöfordon på väg

på sådant sätt att det hindrar övrig trafik eller snöröjning på vägen.

Motordrivet snöfordon skall, då det framförs på väg under tiden från en halv timme efter solnedgången till en halv timme före soluppgången och vid varje annan tidpunkt då personer och fordon på vägen inte kan klart urskiljas på ett avstånd av minst 150 m på grund av otillräckligt dagsljus eller dålig väderlek, vara utrustat med minst en strålkastare framtill som avger vitt eller gult ljus och minst en lampa baktill som avger rött ljus. Sådana strålkastare och lampor skall kunna urskiljas klart från ett avstånd av minst 150 m.

Utredningen har vidare tagit del av snöfordonsregler som gäller för vissa delstater i USA samt en publikation, utgiven av National Safety Council, ingående i serien Public Safety Newsletter.

Ur de för *delstaten Wisconsin* gällande reglerna, vilka trädde i kraft den 11 januari 1968, är bl. a. följande bestämmelser av intresse.

Med snöfordon förstås motordrivet fordon som är försett med medar, skidor eller ändlöst band eller en kombination av sådana eller liknande anordningar avsedda att löpa på markytan.

Snöfordon får inte registreras som motorfordon och får inte framföras på allmän landsväg därest inte särskilt tillstånd föreligger.

Det är dock tillåtet att föra snöfordon tvärs över två- eller trefilig länsväg, men då endast efter det att fordonet stannats före överfarten och all trafik på länsvägen lämnats företräde.

Medan framförandet på länsväg är förbjudet får snöfordon däremot föras utanför dikeskanten utefter en två- eller trefilig länsväg.

Ingen minimiålder föreskrivs för framförande av snöfordon, men ingen under 12 års ålder får föra sådant fordon tvärs över en länsväg och ingen under 16 års ålder får föra sådant fordon tvärs över en genomgående länsväg (state trunk highway) eller anslutande väg.

Ägare av snöfordon får inte tillåta att

fordonet framförs av okunnig eller olämplig förare. Det är förbjudet att föra snöfordon under inflytande av rusdrycker, narkotika eller andra droger.

Det är förbjudet att framföra snöfordon i olämpligt hög hastighet med hänsyn till omständigheterna, vårdslöst på sådant sätt att annans person eller egendom utsätts för fara, på sådant sätt att motorn för kraftigt eller ovanligt oljud eller utan fungerande ljuddämpning.

Snöfordon som framförs över eller längs väg under mörker skall vara försett med tänd strålkastare framtill och tänd baklykta.

Ur de för *delstaten Maine* gällande reglerna, vilka trädde i kraft den 1 juli 1968, är följande bestämmelser värda att notera ur utredningens synpunkt.

Med snöfordon förstås motordrivet fordon som i första hand är konstruerat för gång på is eller snö och som är försett med skidor, band eller lågtrycksdäck eller kombination därav.

Snöfordon, som framförs inom område under delstatens jurisdiktion, skall vara registrerat och försett med registreringsnummer. Registreringen gäller för ett år med början varje 1 juli.

Registreringsbevis skall på begäran kunna uppvisas för polisman och skall alltid medföras vid färd med snöfordonet. Registreringsnumret skall anbringas på vardera sidan av motorhuvuven på visst föreskrivet sätt.

Registreringsnumret följer snöfordonet till dess fordonet förstörs, skrotas eller slutligt förs ut ur delstaten.

Snöfordon behöver inte registreras a) om det ägs av markinnehavare och endast framförs på av innehavaren förhyrt eller ägt område, b) om det används inom skidsportområde för snöpackning eller räddningstjänst inom området därest fordonet inte behöver korsa allmän väg under denna användning, eller c) om det ägs av federal, delstatlig eller kommunal myndighet.

Snöfordon får inte framföras på motorväg eller inom sådan vägs område. Ej hel-

ler får snöfordon framföras på vägs körbana eller på dess plogvallar eller på allmän väg, det sista med följande undantag:

a) Registrerat snöfordon får korsa allmän väg utom motorväg om det sker så rakt över vägbanan som möjligt. Snöfordonets förare skall därvid se till att manövern kan ske på ett säkert sätt och att den inte stör annan fordonstrafik på vägen. Snöfordonets förare är skyldig att lämna företräde åt all fordonstrafik på vägen innan han kör ut på densamma.

b) När det är omöjligt att föra snöfordonet direkt ut på område där sådan trafik är tillåten och där området ligger i anslutning till allmän väg får snöfordonet framföras i anslutning till vägen och parallellt med denna för att kortast möjliga sträcka köras till området från den plats där snöfordonet avlastas från annat motorfordon eller släpvagn eller från området till pålastningsplatsen. Under inga andra omständigheter får snöfordon framföras på körbana, annan plogad del av väg eller plogvall i omedelbar anslutning till sådan plogad del än då det gäller korsande av vägen enligt a) ovan. Snöfordon får dock framföras på sådan del av allmän väg som inte är avsedd eller använd för framförande av vanliga motorfordon.

Snöfordon får inte framföras vårdslöst eller så att annans person eller egendom utsätts för fara. Fordonets förare får inte vara berusad eller alls påverkad av starka drycker varhelst framförandet än sker. Fordonet skall föras i en med hänsyn till omständigheterna anpassad hastighet. Ingen under 14 års ålder får föra snöfordon när det gäller korsande av allmän väg. Körkort erfordras inte i något fall för förare av snöfordon. Snöfordon får inte framföras så att det förorsakar onödigt eller störande buller samt skall vara försett med ljuddämpare.

Även i denna delstats lagstiftning har intagits en bestämmelse, som berör färdselrätten snarare än de motorredskapsutredningen tilldelade frågorna, nämligen den att var och en som framför snöfordon över annans mark är skyldig att på anmodan av

markägaren eller dennes ombud stanna sitt fordon och legitimera sig på nöjaktigt sätt. Några bestämmelser om medförande av vapen och övriga jakt- och fiskerättsliga frågor har däremot inte intagits i denna författning.

Ur NSC:s serie *Public Safety Newsletter* har bl. a. följande inhämtats.

På den amerikanska tillverkarsidan har antalet försålda snöfordon i USA under år 1968 angivits till ca 150 000. För att främja säkerheten vid brukandet av dessa fordon har den amerikanska skogsvårdsstyrelsen lagt upp särskilda snöfordonsleder, som utmärks med speciella märken med texten »TRAIL» och utvisande i svart färg en bandmotorcykel med förare mot brandgul bakgrund.

Vidare anges i publikationen, att *Ontarios* organisation för trafiksäkerhetens främjande givit ut följande tio regler för säkerhet vid användandet av snöfordon.

1. Kännedom om körinstruktioner är nödvändig för ett säkert handhavande av snöfordonet.

2. Behandla snöfordonet med den respekt och omsorg som tillkommer varje motordrivet fordon, och var medveten om begränsningen i Din förmåga att framföra det.

3. Studera noga den instruktionsbok som gäller för det snöfordon Du avser köra.

4. Ta reda på vad som gäller beträffande registrering, trafikregler och författningsskyldig ansvarighet när Du kör ett snöfordon eller fraktar det på släpvagn.

5. Undvik allmänna farvägar. När Du tvingas korsa en väg, så gör det i rät vinkel mot vägens riktning och med största försiktighet.

6. Kör inte snöfordon på tillfrusna sjöar eller floder utan att först ha undersökt isens tjocklek och vattnets strömförhållanden.

7. Använd väl lämpad, varm och vindtät klädsel, fodrade pjäxor eller läderstövlar och handskar, splitterfria solglasögon och störthjälm.

8. Om Du kör snöfordonet inom område där Du kan få hjälp bör Du ändå ha med

reservband och tändstift jämte erforderliga verktyg.

9. Om Du kör snöfordonet inom område där Du inte kan få hjälp bör Du ha med följande utrustning: snöskor, reservbensin, karta och kompass, yxa, kniv, tändstickor skyddade mot väta, matlagningsutrustning, reservproviant, första förband, vattentätt vindskydd och filt.

10. Delta inte i långfärder utan att det finns en erfaren deltagare med, och använd »dubbelsystemet», dvs. att två eller flera snöfordon kör tillsammans.

4.1 Berörda länsstyrelser

Som inledningsvis framhållits har utredningen från några länsstyrelser infordrat synpunkter på vissa frågor som utredningen skall lösa. Utredningen har sålunda med överlämnande av avskrift av vissa i ärendet föreliggande handlingar hos länsstyrelserna i Värmlands, Gävleborgs, Kopparbergs, Västernorrlands, Västerbottens och Norrbottens län anhållit att länsstyrelserna ville till utredningen inkomma med redogörelse för sina erfarenheter av översnöfordonen, deras förekomst och utnyttjande för olika ändamål inom länet ävensom synpunkter på frågan om rättslig reglering av översnöfordonstrafiken.

I det följande lämnas en sammanfattning av dessa länsstyrelser uttalanden avseende registrering, besiktning, krav på förare samt frågor angående yrkesmässig trafik m. m. *Länsstyrelsen i Värmlands län* har emellertid uppgivit att man där har ringa erfarenhet av frågor om översnöfordon, varför man inte anser sig kunna redovisa synpunkter i förevarande avseenden.

4.1.1 Registrering

Länsstyrelsen i Kopparbergs län framhåller, att antalet nya typer av översnöfordon har ökat under senare tid vilket medför svårigheter att dra en gräns för registreringskyldigheten. Länsstyrelsen anser därför att

en generell registreringskyldighet för översnöfordon bör införas. En registrering av översnöfordonen ger, framhåller länsstyrelsen, en samlad bild av fordonsbeståndet och eventuellt även av fordonens lokalisering, vilket skulle vara till stor fördel för fjällräddningstjänsten i dess arbete. Registreringen underlättar vidare identifieringen av ett fordon. Länsstyrelsen anser emellertid att de registrerade fordonen bör upptagas i ett särskilt register och inte införas i bilregistret. Ett sådant tillvägagångssätt skulle göra registreringen åskådligare och registret mera lättarbetat.

Länsstyrelsen i Västernorrlands län finner, att det med hänsyn till den ökande användningen av översnöfordon och till önskemålet om att skapa garantier för att dessa fordon är tillförlitliga ur trafiksäkerhetssynpunkt torde bli nödvändigt med registreringstvång för fordonen.

Även *länsstyrelsen i Jämtlands län* framhåller, att registreringskyldighet bör införas. Detta skulle enligt länsstyrelsens uppfattning innebära en fördel även i det avseendet att man får en samlad översikt över det tillgängliga fordonsbeståndet.

Vid *länsstyrelsens i Västerbottens län* utlåtande finns fogad en skrivelse från *länspolischefen i Västerbottens län*, vari förordas att översnöfordon underkastas registreringstvång, alternativt anmälningsplikt.

Länsstyrelsen i Norrbottens län påpekar att man i fråga om översnöfordonens rätts-

liga reglering bör eftersträva största möjliga likformighet i förhållande till regleringen i främst Norge och Finland. Länsstyrelsen framhåller vidare, att målsättningen bör vara tillskapandet av en författningsmekanism som i praktiken och till syftet inte kan uppfattas såsom ett för långt gående ingrepp i den nuvarande oreglerade översnöfordonstrafiken. I avvaktan på närmare erfarenheter bör de materiella bestämmelserna utformas på sådant sätt att de är lätta att efterfölja och övervaka. Att införa registreringsskyldighet skulle enligt länsstyrelsens uppfattning innebära ett alltför stelbent system. Det faller sig naturligare att överväga en form av anmälningsskyldighet i samband med förvärv av översnöfordon. Sakliga och praktiska skäl talar vidare för att anmälningsförfarandet förläggas till lokal nivå samt att ansvaret härför blir en polisär angelägenhet. Med ett sådant smidigt system vinnas enligt länsstyrelsen bl. a. fördelen av lättillgängliga äganderegister, vilket är av stor betydelse exempelvis i beredskapssammanhang.

4.1.2 Besiktning

I fråga om besiktning av översnöfordon har länsstyrelserna bl. a. framhållit följande.

Länsstyrelsen i Kopparbergs län anser att alla översnöfordon, förutom sedvanlig registrerings- eller typbesiktning, bör vara underkastade gällande regler om kontrollbesiktning med hänsyn till betydelsen av att fordonen alltid är i tillfredsställande skick och lämpligt utrustade för sitt speciella användningssätt. Länsstyrelsen förutsätter att besiktningen kan utföras på ambulera besiktningstationer under viss tid varje höst.

Länsstyrelsen i Västernorrlands län framhåller, att det torde bli nödvändigt med ett besiktningstvång för att skapa garantier för att fordonen är tillförlitliga ur trafik-säkerhetssynpunkt.

Länsstyrelsen i Jämtlands län framhåller, att av länsstyrelsens förordande av registreringsskyldighet följer, att en besiktning av fordonen skall ske och att härigenom viss

kontroll över deras utrustning och beskaffenhet kan uppnås.

Även *länspolischefen i Västerbottens län* förordar besiktningsskyldighet.

Länsstyrelsen i Norrbottens län förklarar sig däremot inte vara beredd att nu förordas obligatorisk besiktningsskyldighet. Man bör enligt länsstyrelsen i stället pröva en form av typbesiktning i kombination med kontrollbesiktning vartannat år. I sammanhanget framhåller länsstyrelsen, att det bör föreskrivas att för översnöfordon senast utfärdad besiktningssinstrument eller typintyg skall medföras av föraren under färd.

4.1.3 Krav på förare

Frågan om kompetensbevis för förare av översnöfordon har föranlett sammanfattningsvis följande kommentarer.

Länsstyrelsen i Kopparbergs län anser att man kan utgå från att åtskilliga översnöfordon vid något tillfälle kommer att framföras på väg. Med den ökning av antalet översnöfordon som troligen inträder kan det förutsättas, att sådana körleder som inte i någon större utsträckning trafikeras av andra motorfordon kan få bära en relativt tät trafik av översnöfordon. Även om förhållandena på obanad mark är annorlunda än de som råder på väg anser länsstyrelsen, att man bör uppställa krav på något slag av kompetens för förare av översnöfordon – inte minst med hänsyn till den allt större motorstyrkan hos dessa fordon och därmed ökad möjlighet att framföra dem med relativt höga hastigheter. Länsstyrelsen anser att förare av översnöfordon även bör ha ingående kunskaper om förhållandena i fjällvärlden och om de speciella situationer en förare där kan ställas inför. För förare, som bedriver yrkesmässig trafik, bör därför (såsom för övrigt redan tillämpas av länsstyrelsen) uppställas krav på avläggande av prov.

Länsstyrelsen i Västerbottens län framhåller, att den nuvarande skyldigheten för förare av snöessler att inneha körkort fortfarande bör gälla. Kravet på trafikort för förare av sådana fordon i yrkesmässig tra-

fik kan enligt länsstyrelsens uppfattning slopas. Däremot skulle det vara av stort värde om förare av större bandfordon fick underkasta sig ett särskilt prov inför polismyndighet. För framförande av snöskoter och liknande bandfordon bör föreskrivas en minimiålder av 15 år.

Länsstyrelsen i Norrbottens län förklarar att krav på innehav av körkort inte bör ställas på förare av snöskotrar. Däremot bör övervägas en ordning med förarbevis, vilka med fördel bör kunna utfärdas av besiktningsmän eller särskilt förordnade polismän.

4.1.4 Fartbegränsning

Frågan om fartbegränsning för snöskotrar har berörts endast av *länsstyrelsen i Norrbottens län*, som framhåller att fordonen bör konstrueras för en färdhastighet av högst 50 à 60 km/tim.

4.2 Synpunkter och förslag från vissa intressegrupper

Utredningen har, som tidigare nämnts, haft kontakter och överläggningar med flertalet svenska tillverkare och importörer av översnöfordon samt härutöver mottagit en avsevärd mängd förslag om och synpunkter på de lämpligaste formerna för en reglering av trafiken med dessa fordon.

Överläggningar har sålunda ägt rum med bl. a. företrädare för försäkringsbranschen den 7 och den 27 juni 1968, med deltagarna i två av de av rikspolisstyrelsen anordnade kurserna i snöskoterkörning för polismän den 7 och den 10 februari 1969, med företrädare för Kiruna Motorklubbs snöskotersektion den 9 februari 1969 och med befattningshavare vid arméns jägarskola i Kiruna vid samma tillfälle. Den 11 februari 1969 hölls vidare en konferens på länsstyrelsen i Luleå med deltagande av företrädare för länsstyrelsen, lokala polisväsendet, naturvårdsväsendet, lappväsendet och turistväsendet m. fl. Den 20 mars 1969 deltog utredningen i en av statens naturvårdsverk anordnad överläggning i snöskoterfrågan med re-

presentation från bl. a. arméstaben, domänverket, lantbruksstyrelsen, rikspolisstyrelsen, skogsstyrelsen och trafiksäkerhetsverket samt från Fiskefrämjandet, Friluftsförbundet, Sveriges motorfederation SVEMO, Svenska fjällklubben, Svenska jägareförbundet, Svenska kommunförbundet, Svenska naturskyddsföreningen, Svenska samernas riksförbund och Svenska turistföreningen.

Vid en av utredningen den 8–den 10 april 1969 företagen studieresa till Finland hölls överläggningar i Helsingfors med företrädare för Transportministeriet och Lantbruksministeriet samt på länsstyrelsen i Rovaniemi med representanter för, förutom länsförvaltningen, också polismakten, försvarsmakten, gränsbevakningen, sameväsendet, rennäringen och naturvårdsväsendet. Vid detta tillfälle diskuterades översnöfordonsfrågorna även med den företrädare för TALJA (motsvarande den svenska NTF), som erhållit Transportministeriets uppdrag att utreda och föreslå regler för snöfordonens rättsliga ställning i Finland. Ytterligare kontakter har senare förevarit med denne utredningsman för ömsesidigt utbyte av erfarenheter på området.

Den 14 och den 15 april 1969 deltog utredningen i av länsstyrelserna i Umeå och Östersund anordnade sammanträden, varvid synpunkter framfördes från i stort sett samma typ av intressenter som vid tidigare länsstyrelsesammanträden i Luleå och Rovaniemi. Bl. a. kan noteras deltagande av företrädare för lokala snöskoterklubbar.

Den 28 och den 29 april 1969 hölls överläggningar i Oslo med företrädare för statens vegvesen, vegdirektoratet och för naturvernsvesendet angående spörsmålet hur man från norsk sida ser på snöfordonsproblemen och hur man ämnar lösa dem.

Utredningen har vidare besökt svenska snöfordonstillverkare och såväl vid dessa besök som vid av utredningen anordnade sammanträden med tillverkare, importörer, generalagenter och försäljare haft ingående diskussioner om lämpliga och möjliga tekniska m. fl. lösningar inom frågekomplexet.

Vid alla dessa överläggningar har utredningen fått rika tillfällen att dels efterhöra

olika intressegruppers inställning till trafiken med snöfordon från skilda synpunkter och dels med tillverkare, tekniker och brukare diskutera genomförbarheten och lämpligheten av diverse tekniska och säkerhetsmässiga arrangemang i fråga om översnöfordonen.

Under arbetets gång har utredningen vidare tillställts en hel del skrivelser med synpunkter och förslag från olika intresseorganisationer m.m. Här ibland kan nämnas Ammarnäs Snöscoterklubb, Jakt- och fiskevårdsföreningarnas Malmfältskrets – som är en organisation bestående av föreningarna i Kiruna, Malmberget, Gällivare, Koskullskulle och Porjus – Norrbottens läns jaktvårdsförening m. fl. samt statens järnvägars rättssektion vid distriktet i Luleå. Utredningen har härutöver haft del av skrivelser från bl. a. länsstyrelsen i Jämtlands län, Svenska naturskyddsföreningen, Cykel- och Mopedfrämjandet, Vemdals skalets turistförening samt olika polis- och åklagarmyndigheter i berörda områden. Vid de under punkt 4.1 behandlade remissvaren från vissa länsstyrelser fanns vidare bilagda skrivelser till resp. länsstyrelse från bl. a. Västerbottens turisttrafikförbund, Lappväsendet i Västerbottens län, Naturvårdsrådet i Norrbottens län och Lappväsendet i samma län. Vidare redovisades skrivelser från kommunalnämnderna i vissa kommuner samt från vägförvaltningar och andra institutioner på läns- och lokalplanet.

4.2.1 Registrering

Frågan om registrering i någon form har avgjort varit relevant för det stora flertalet här redovisade intressegrupper m. fl. Synpunkterna har skilt sig snarare i vad gäller registreringens utformning än i vad gäller registreringens vara eller inte vara. En skilljelinje går mellan centralt och lokalt register, därvid förespråkarna för ett regionalt eller lokalt register menat att det centrala, hela landet omfattande registret är en onödigt stor apparat, som dessutom kan bli stel till funktionen. Ett regionalt register, fört hos länsstyrelsen, eller ett lokalt register under resp. polismästare ger en snabb och smi-

dig funktion utan att därför övervaknings- och kontrollaspekterna eftersätts. Det centrala registret ger, menar dess förespråkare, en bättre samlad bild av fordonsbeståndet och dess geografiska utbredning i landet, och uppfyller de krav som följer av det förhållandet att en stor mängd av dessa fordon – främst snöskotrar – fraktas per bil från ägarens bostad i storstadsregioner och i landets sydligare delar till vintersportområdena m.m. i de snörika delarna under sportlovs- och vintersemesterveckor. En lokal registrering av sådana fordon i ex. Malmöområdet skulle inte tjäna sitt syfte då fordonen sedan används av deras semestrande ägare i fjällbygderna.

Om motiven för ett registreringsförfarande har man i stort varit ense. Detta tillgodoser önskemålen om effektivare övervakning och kontroll, förenklat förfarande vid efterspaning och identifiering av stulna eller eljest förkomna fordon samt medför dessutom lättnader i fjällräddningsverksamheten vad avser såväl uttagning av räddningsfordon som efterspaning av nödställt fordon.

Från flera håll har emellertid anförts, att en fordonsregistrering i vedertagen form är en onödigt långtgående åtgärd för våra än så länge jämförelsevis fåtaliga översnöfordon, och att en form av ägares anmälningskyldighet till länsstyrelse eller polismyndighet vid förvärv och försäljning av sådant fordon bör anses tillfyllest ur förevarande synpunkter. Häremot har vid diskussionerna anförts, att syftet med anmälningsplikten beträffande innehav av översnöfordon – som ju är detsamma som vid vedertaget registreringsförfarande nämligen en effektiviserad kontrollmöjlighet av fordon i bruk – skulle så gott som helt förfelas utan de registreringsbeteckningar som ansetts böra följa av registreringen.

Beträffande registreringsbeteckningarnas utformning och placering på fordonen har en del olika synpunkter anförts. Sålunda har föreslagits, att registreringsnumret målas på fordonets framhuv (motorhuv) med stora tecken i mot fordonet i övrigt avvikande färg. En sådan utformning underlättar – då

den avsetts målas såväl på huvens sidor som på dess överdel – i hög grad identifieringen både från luften vid flygspaning och flygövervakning och vid markövervakning på långa avstånd med hjälp av kikare o. dyl. Detta förslag har ansetts särskilt fördelaktigt ur jakt- och fiskevårdssynpunkt, eftersom ett vid olaga jakt och fiske m. m. använt översnöfordon och därmed dess ägare snabbt och enkelt kan spåras upp. Vetskapen om detta förhållande har antagits ha en så stark förebyggande effekt att redan därigenom mycket är vunnet för jakt- och fiskevårdens del.

Ett annat förslag har gått ut på att fordonets drivband skulle förses med instansade eller profilerade tecken, motsvarande fordonets registreringsnummer. Vid färd i snöföre avger drivbanden detta nummer i tryck mot snöytan, varigenom man kan avgöra vilket fordon som framförts på ifrågavarande plats. Förslagsställarna har härvid åberopat vissa tidningsuppgifter om att ett sådant system kommit till användning i Canada.

Från flera håll har en skyltutformning i enlighet med den för motorcyklar nu gällande anförts som den lämpligaste. Skylt av föreskriven storlek och typ borde föras såväl framtill som baktill på fordonet samt – vad gäller den bakre skylten – vid färd i mörker vara upplyst av skyltlykta. Om till fordonet kopplas släplåde (pulka) borde även denna baktill vara försedd med belyst skylt. Förslag har också framförts om att för översnöfordon, närmast snöskotrar, avsedda skyltar borde vara större än vad som nu föreskrivs för motorfordon med hänsyn till de omständigheter som i många fall kan råda vid det praktiska övervakningsarbetet.

4.2.2 Besiktning

För att registrering skall få ske fordras enligt gällande författningar att typ- eller registreringsbesiktning av fordonstypen eller fordonet företagits och att besiktningen resulterat i ett godkännande. Att sådant förfarande skulle bli aktuellt även för översnöfordonen därest en registreringsplikt infördes har inte mötts av någon nämnvärd kritik

vid utredningens överläggningar etc. med berörda intressegrupper. En sådan ordning har tvärtom hälsats med tillfredsställelse och föreslagits från flera håll. Härigenom skulle nämligen – såframt besiktningsskraven ställs tillräckligt högt – bl. a. problemen med bullerstörning, utrustning och fordonets säkerhet kunna elimineras, vilka är de punkter som huvuddelen av förslagsställarna från bl. a. naturvårds-, friluft- och fjällräddningsområdena varit mest intresserade av.

Vid överläggningarna med tillverkare och importörer av översnöfordonen har utredningen bl. a. haft tillfälle att pröva sina överväganden om vissa konstruktiva förändringar och tillägg på dessa fordon och att få upplysningar om huruvida översnöfordonen kan byggas så, att de kan förväntas bli godkända vid en tänkt besiktningssituation. De punkter, som härvid varit föremål för särskilt intresse, är bl. a. styrinrättningen, bromsutrustningen, anordning för backning, belysning, ljud- och ljussignaler, ljuddämpningen, kopplingsanordningen mellan dragfordon och släplåde, vindrutetorkare samt släplådas utrustning. Betr. styrinrättningen har föreslagits, att även sådana snöfordon, som inte har särskild sådan inrättning, skall kunna godkännas därest styrfunktion kan ernås på annat, tillräckligt säkert sätt. Det har föreslagits att bromsutrustningen får bestå av två av varandra oberoende manöverorgan, som således kan manövreras separat men som påverkar en och samma bromsanordning. Vad avser backväxel har anförts, att en lättare snöskoter lika lite som en motorcykel behöver vara försedd med sådan. Den enbandade snöskotern, som normalt väger mindre än 250 kg, borde alltså inte behöva backväxel, medan en dubbelbandad och därmed tyngre snöskoter eventuellt kan vara betjänt av sådan anordning. En viktgräns mellan lätt och tungt fordon har föreslagits vid 200 kg. Ett annat förslag är en gräns, beroende av måttet på fordonets sammanlagda drivbandsyta. Starka tvivel har anförts beträffande de tekniska möjligheterna att montera ett funktionssäkert bromsljus liksom mot en sådan bestämmelses praktiska värde. Det sistnäm-

da gäller jämväl för ljudsignal samt körriktningsvisare och backspeglar vad avser öppna fordon. Mot övriga särskilda punkter har inga mera betydande invändningar framförts.

I detta sammanhang bör även ett förslag tas upp, som utredningen fått del av från ett par håll, nämligen att snöskotrarna bör indelas ungefär enligt principerna för uppdelningen mellan motorcykel och moped. För »snömopeden» skulle därvid gälla lägre tekniska krav, lägre förarålder därest sådan kommer att krävas och andra sådana lättnader. Olika gränsdragningsystem har införts som lämpliga, däribland tjänstevikten, motoreffekten eller konstruktiva hastigheten.

Inte bara typ- eller registreringsbesiktningen har varit föremål för synpunkter och förslag till utredningen utan också en årlig obligatorisk kontrollbesiktning av den typ som AB Svensk Bilprovning bedriver för bilar och motorcyklar. Kontrollbesiktningen skulle därvid, enligt en förslagsställare, gälla såväl de tyngre snöfordonen av typ snövevsla, snöbuss o. dyl., som går i yrkesmässig trafik, som de lättare fordonen av typ snöskoter, och då närmast för att komma till rätta med bullerproblemen och med de svårigheter som en illa utrustad och i dålig kondition varande snöskoter kan åstadkomma för fjällräddningen.

Från många andra håll har emellertid helt motsatta inställningar redovisats. Sålunda har anförts, att snöfordonstrafiken bör beläggas med så få restriktioner och skyldigheter som möjligt och då inte minst vad gäller teknisk utrustning och kontroll av fordonens kondition m. m. Det har härvid bl. a. pekats på att dessa fordon representerar en landvinning av utomordentlig betydelse för den i fjällvärlden och glesbygderna bofasta befolkningen, som använder sina snöfordon i sin näring och som dessutom har varken tid eller ekonomiska eller geografiska möjligheter att enligt nya regler utrusta och varje år låta besiktiga sina snöfordon.

4.2.3 Krav på förare

Frågan om förarkompetensen har föranlett många kommentarer under utredningens

kontakter med olika intressenter och organisationer m. fl. Förslag har framställts om kompetensbevis för förande av snöskoter dels av typ nuvarande bilkörkort eller motorcykelkörkort, dels av någon speciell, för detta fordon avsedd art, dels av typen lämplighetsintyg från polismyndighet eller två betrodda personer i förarens hemort. Även ett intyg om lämplighet och kunnsighet efter genomgången kurs, som anordnats av en etablerad snöskoterklubb, har föreslagits att gälla som förarlicens. I omdömet lämplig och kunnig har föreslagits ingå inte bara körskicklighet m. m. utan också s. k. överlevandekunskap, dvs. att föraren skall ha dokumenterat kännedom om hur han skall överleva en nödtvungen vistelse i ödemarcken efter ex. ett skoterhaveri etc.

Synpunkterna på förarlicens har ofta kombinerats med förslag om förarålder. Där krav rests på vanligt körkort har självfallet föraråldern överensstämt med den för resp. körkortstyp gällande medan åldern för andra arter av tillstånd föreslagits ligga vid ex. 15, 16, 18 eller 21 år. Där ingen som helst förarkompetens ansetts böra krävas har man i en del fall ändock önskat en lägsta förarålder, medan andra förslagsställare inte önskat någon begränsning alls av tillåtandet att föra snöskoter. Snöskoterns jämförelse med mopeden har även under denna punkt varit vanligt förekommande, varav således följer att åldersgränsen 15 år ofta föreslagits som lämplig.

Det skall slutligen noteras, att från några håll anförts att endast sådana personer, som är beroende av snöfordonet för sin utkomst eller sina kontakter med omvärlden bör få tillstånd att inneha och köra sådant fordon.

4.2.4 Fartbegränsning

Även frågan om snöfordonens tillåtna hastighet har varit av intresse för många förslagsställare och har ofta varit sammankopplad med miljö- och naturvårdssynpunkter i övrigt. Som visats under punkt 4.2.2 har hastighetsfrågan också berörts i anslutning till diskussionen om snömopeden.

Medan det övervägande antalet förslags-

ställare ansett snöskoter böra få framföras med fri hastighet – under påpekande att hastigheten i praktisk och normal drift är avsevärt lägre än den vid hastighetstävlingar med specialmaskiner noterade – vilket torde innebära högst 50 km/tim – har från andra håll gränsen för en konstruktiv hastighet ansetts böra sättas vid 30 km/tim. Härvid har som lämpligt remedium framhållits antingen en högsta tillåten motoreffekt, en strypanordning för bränsletillförseln eller en utväxling med viss högsta effekt. Förslag om såväl högre som lägre tillåten fartgräns har också framförts till utredningen. Vid den registreringsbesiktning och följande årliga kontrollbesiktning, som föreslagits enligt punkt 4.2.2, skulle dessa begränsningsanordningar även kontrolleras och provas så att en uppföljning av bestämmelsernas efterlevnad kunde åvägabringas.

5. Klassificering och registrering

5.1 Klassificering

Ett motordrivet bandfordon är enligt 1 § 2 mom. VTF att hänföra till antingen motorfordon, traktor eller motorredskap. I den mån bandfordonet inte är att anse som traktor eller motorredskap skall det jämlikt 1 § 3 mom. VTF anses som bil.

De flesta översnöfordon som f. n. existerar är försedda med ett eller flera band enligt vad som närmare utvecklats i kap. 2. De är således bandfordon och därmed i normalfallet enligt VTF att hänföra under rubriken bil. Denna rubricering gäller oberoende av snöfordonets tjänstevikt.

Utredningen anser det inte vara förenat med några nackdelar att bibehålla klassificeringen som bil för snöfordonen av typ snövessla, tung motoriserad snösläde m. fl. Deras användningsområde motsvarar normalt användningsområdet för en personbil, buss eller lastbil och de är i princip konstruerade på samma sätt, blott att den konventionella bilens hjul bytts ut mot band.

Vidare anser utredningen skäl inte föreligga att undanta dessa fordon från vägtrafikförordningens bestämmelser.

Att klassificera även snöskotern som bil har emellertid synt utredningen vara av flera skäl mindre lämpligt. Dels är den en betydligt lättare typ av motorfordon, dels motsvarar dess användningsområde – närmast på grund av fordonens konstruktion, utformning och syfte – inte i första hand

en bils. Fordonets uppbyggnad är också närmast att jämföras med en motorcykels. Dessa fordon bör enligt utredningens uppfattning hänföras till kategorin motorcykel om de är av lättare konstruktion.

Viktgränsen bör enligt utredningens mening gå vid 400 kg tjänstevikt. Utredningen har här valt samma viktgräns som f. n. gäller mellan bil och trehjulig motorcykel. Detta medför att samtliga nu förekommande snöskotrar blir att hänföra till motorcykel. Utredningen föreslår som framgår av det tidigare anförda att termen bandmotorcykel används för snöskotertypen och bandbil för snövessletypen av översnöfordon. Någon vidare indelning av kategorin bandmotorcykel i lätt och tung sådan motorcykel anser sig utredningen inte böra förorda. Ej heller anser sig utredningen böra förorda införande av speciella bestämmelser ifråga om särskilt lätta bandmotorcyklar (motsvarande mopeder ifråga om hjulfordon).

5.2 Registrering

Bortsett från vissa militära snöfordon förekommer som förut anförts inte f. n. någon registrering av fordon som av utredningen hänförs till bandbilar och bandmotorcyklar. En huvudlinje i utredningens direktiv avser den rättsliga regleringen av översnöfordonens användande. För att en sådan reglering överhuvud skall kunna komma till

stånd och dess efterlevnad kunna övervakas erfordras någon form av registrering av äganderättsförhållandena för resp. fordon.

Från många håll, däribland länsstyrelserna i Västerbottens och Norrbottens län, har föreslagits att registreringsplikt inte föreskrivs utan att man i stället inför någon form av anmälningsskyldighet med åtföljande lokal registrering. Från andra håll har framhållits att registrering bör vara obligatorisk.

Utredningen föreslår att en registrering föreskrivs också beträffande samtliga bandbilar och bandmotorcyklar.

Till stöd härför vill utredningen anföra följande. Genom registrering nödvändiggörs typ- eller registreringsbesiktning. Härigenom uppnås en kontroll över att fordonens beskaffenhet och utrustning är i överensstämmelse med givna föreskrifter. I flera sammanhang har framhållits betydelsen av att snöessleror och snöskotrar kan identifieras, bl. a. i samband med efterspanande av personer som utövat olaga jakt eller fiske eller förorsakat skadegörelse på egendom etc. Registrering av fordonet underlättar sådan identifiering.

Utredningen har vidare funnit att trafikförsäkringsplikt redan enligt gällande bestämmelser åvilar ägare av bandbilar och bandmotorcyklar. Någon ändring på denna punkt har utredningen inte ansett sig böra förorda. Så länge någon registrering inte förekommer är emellertid en kontroll av att försäkringsplikten fullgjorts förknippad med betydande svårigheter. Även detta förhållande talar enligt utredningens mening för att en registreringsplikt införes.

En registrering kan vidare såsom framhållits från bl. a. flera länsstyrelser och polismyndigheter vara av betydelse i samband med fjällräddningsverksamheten.

Vidare har från militärt håll framhållits betydelsen av en överblick över den befintliga civila fordonsparken även vad gäller bandbilar och bandmotorcyklar.

Det från vissa länsstyrelser framförda förslaget att registreringen skulle ske lokalt synes utredningen inte vara lämpligt. Utredningen vill erinra om att framför allt band-

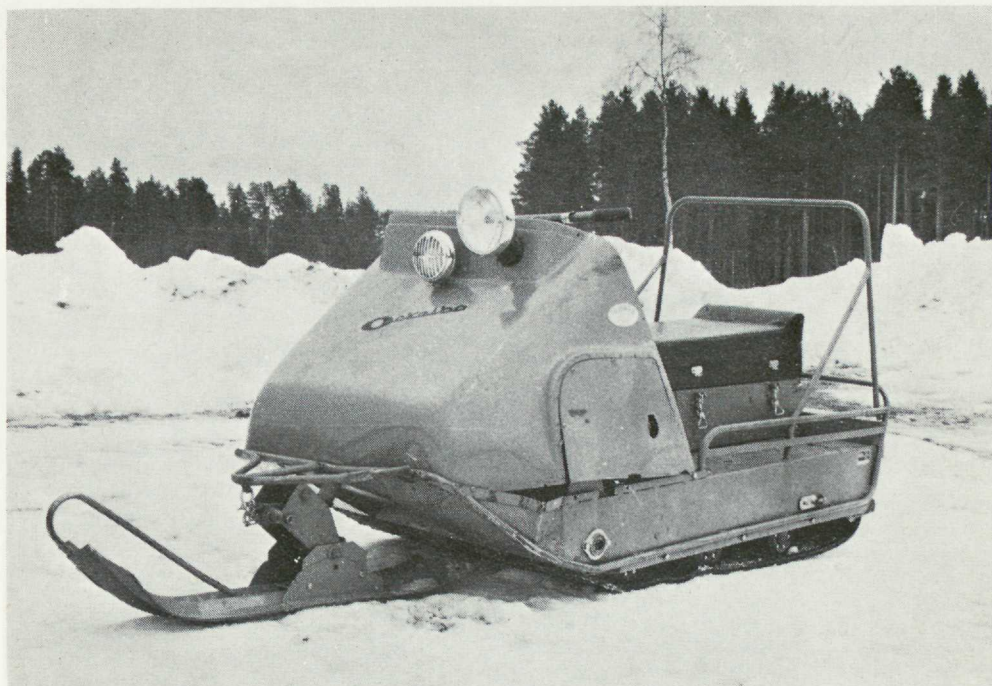
motorcyklar i allt större omfattning används för turiständamål på sådant sätt att ägaren medför fordonet till fjälltrakter eller annan lämplig terräng i samband med semestervistelser. Detta medför att dessa fordon ofta kommer att brukas på annan ort än ägarens hemort.

Utredningens ståndpunkt i registreringsfrågan innebär att, så länge nuvarande bestämmelser angående bilregistrering gäller, jämväl bandbilar och bandmotorcyklar registreras i samma ordning. Anledning föreligger heller inte att föreskriva andra bestämmelser beträffande nummerskyltarnas utseende eller placering än vad som gäller för vanliga bilar och motorcyklar.

Om en myndighet har behov av att bekvämt och snabbt ur registren ta fram i visst län registrerade bandbilar eller bandmotorcyklar, ordnas detta f. n. enklast genom att länsstyrelsen reserverar viss nummerserie för sådana fordon. Dessa blir härigenom lätt gripbara.

När den av bilregisterutredningen föreslagna centrala registreringen av motorfordon kommer till stånd kan man utan svårigheter genom kodning åstadkomma att bandbilar och bandmotorcyklar skiljs från övriga motorfordon i ADB-registret. Utredningen har haft överläggningar i denna fråga med bilregisterutredningen, som förklarat att det tilltänkta centrala bilregistret har fullt tillräcklig kapacitet även för det jämförelsevis mycket begränsade antal bandbilar och bandmotorcyklar, som kan beräknas finnas eller inom överskådlig tid tillkomma i landet.

Avgifter för registrering av översnöfordonen torde, i likhet med vad som gäller för övriga fordon, böra avvägas så att särskilda kostnader för statsverket inte uppkommer.



Bandmotorcykel med två drivband och en styrskida.

Bandmotorcykel utan styrinrättning, avsedd att styras med förarens egna skidor.





Bandmotorcykel med ett drivband och två styrskidor.

Några olika typer av bandmotorcyklar.





Arméns bandvagn 202 A med tillkopplad bandvagnskörra.

Arméns bandvagn 202 A.





Bandbil med anordning för packning av snö i skidbacke.

Bandbil avsedd för persontransport.



6. Besiktning

6.1 Utredningens överväganden

För att registrering skall kunna ske förutsetts att besiktning av fordonen ägt rum. Sådan besiktning syftar till en kontroll av att fordonet uppfyller uppställda krav på bl. a. trafiksäkert utförande. Besiktningen kan ske antingen som registreringsbesiktning eller i form av typbesiktning (14 och 15 §§ vägtrafikförordningen).

För närvarande förekommer det endast i undantagsfall att översnöfordon registreras i vårt land. Som exempel kan nämnas den militära registreringen av vissa sådana fordon. Fordonstypen bandmotorcykel kan enligt gällande regler överhuvud inte registreras eftersom sådant fordon med tillämpning av de för bil eller motorcykel givna bestämmelserna inte skulle kunna godkännas på ett flertal viktiga punkter. Bandbilarna, som i allt väsentligt uppfyller besiktningskraven, kan däremot registreras.

Någon bestämmelse om obligatorisk kontrollbesiktning för i privat trafik brukade icke registrerade bandbilar och bandmotorcyklar finns heller inte. Enligt YTF skall däremot fordon, som brukas i yrkesmässig trafik, årligen undergå kontrollbesiktning.

Utredningen har inhämtat, att det inom Kopparbergs, Jämtlands, Västerbottens och Norrbottens län finns ungefär 140 snöessleror som används i yrkesmässig trafik för personbefordran. Kontrollbesiktning av dessa fordon synes emellertid, såvitt utred-

ningen kunnat erfaras, ha skett endast i begränsad omfattning.

Efter hemställan från motorredskapsutredningen beslöt AB Svensk Bilprovning att under eftervintern 1969 underlätta ifrågasvarande kontrollbesiktning på så sätt att bolaget under tiden den 16–18 april 1969 inrättade provisoriska besiktningsplatser i närheten av stationsorterna för de i yrkesmässig trafik använda snöesslerorna. Besiktningen under nämnda dagar omfattade tillsammans 22 i yrkesmässig trafik använda fordon varav 20 snöessleror och 2 bandvagnar. Härtil kom ett antal snöskotrar som besiktigades dels för att ha möjlighet att trafikera norskt område dels därför att de användes i yrkesmässig trafik. Vid besiktningarna kontrollerades i första hand fordonens trafiksäkerhet. Dessutom bedömdes fordonens allmänna kondition, driftsäkerhet samt i vilka avseenden de inte uppfyllde kraven för bil. Besiktningsresultatet redovisas i *Bilaga*. Som en slutsats kan sägas att en besiktning inte medför mera betydande svårigheter att som bil godkänna bandbil.

Då utredningen nu föreslår, att översnöfordonen skall åläggas registreringsplikt, följer därav att fordonen även skall bli föremål för typ- eller registreringsbesiktning. På bandbilar torde, med undantag för bestämmelsen om stänkskydd, de för vanlig bil gällande föreskrifterna kunna uppfyllas. Bandmotorcyklarna kan däremot, som tidigare framhållits, inte f. n. godkännas i besiktning

utförd enligt gällande regler. Utredningen bedömer emellertid trafiksäkerhetsaspekten liksom frågan om förarens och passagerarens egen säkerhet som primär även vad gäller bandmotorcyklarna. Utredningen anser därför att förutsättningen för registrering även av dessa fordon skall vara att de undergått besiktning. Utredningen har därför utarbetat förslag till särskilda bestämmelser för de krav, som skall ställas vid besiktning av bandmotorcyklarna.

Utredningen föreslår att de föreskrifter som skall gälla för bandmotorcyklar tas in i ett nytt författningsrum i VTF, 4 a §. De närmare preciseringarna av fordonskraven bör, i likhet med vad som nu tillämpas beträffande andra typer av fordon, göras av statens trafiksäkerhetsverk.

Vad gäller den obligatoriska kontrollbesiktningen finner utredningen däremot starka skäl tala för att någon skyldighet i detta avseende inte bör åläggas ägare av för *privat bruk avsedda bandbilar*. De i privat körning brukade bandbilarna är av flera skäl, bl. a. de höga anskaffnings- och underhållskostnaderna m. m., inte så många att de kan anses representera något betydande säkerhetsproblem. Man kan anta att de mestadels används i sådan miljö där riskerna för skador till person eller egendom är minimala. I sammanhanget bör även beaktas de med en besiktningsskyldighet förenade praktiska svårigheterna att inställa fordonen på resp. besiktningstation.

Förhållandet är dock enligt utredningens mening ett annat då det gäller *bandbilar i yrkesmässig trafik*. Som framgår av AB Svensk Bilprovningens undersökningsresultat har det visat sig att en del allvarliga fel, såsom bortfallande bromsverkan och avgaser i kupén, inträtt på dessa fordon. Då de i stor utsträckning kommer till användning för befordran av inte bara gods utan även passagerare talar säkerhetsskäl för obligatorisk kontrollbesiktning i likhet med vad som gäller för annan bil i yrkesmässig trafik.

Bandmotorcykeln, som enligt vad tidigare anförts bör bli föremål för en typ- eller registreringsbesiktning, är närmast att jämföras med konventionell motorcykel. Sådant

fordon är underkastat bestämmelserna om obligatorisk kontrollbesiktning. Några av de viktigare anledningarna härtill är att fordonet kan framföras med förhållandevis mycket hög hastighet, att det normalt används i den normala trafikmiljön tillsammans med andra fordonstyper och trafikantkategorier och att det är en jämförelsevis vanlig fordonstyp i denna miljö.

Bandmotorcykeln kan med utgångspunkt från dessa kriterier knappast sägas vara av sådan karaktär att den bör underkastas kontrollbesiktningsskyldighet. Som tidigare påvisats är bandmotorcykelns normala brukshastighet låg – en moped kan med sin tillåtna maximihastighet 30 km/tim anses utgöra en större riskfaktor utan att för den skall vara underkastad kontrollbesiktningens bestämmelserna. Bandmotorcykelns trafikmiljö är vidare en helt annan än jämförbara fordons, i det bandmotorcykeln enligt utredningens förslag skall få framföras i huvudsak endast utanför väg, dvs. där ingen annan trafik normalt förekommer och i allt fall ingen tät eller snabb sådan.

I denna speciella trafikmiljö kan bandmotorcykeln knappast bli en så vanlig företeelse att det av detta skäl är motiverat från trafiksäkerhetssynpunkt att kontrollera fordonets skick och utrustning. Det som talar för en kontroll skulle snarare vara miljö- och förarsäkerhetssynpunkter. Som sådana skäl vill utredningen särskilt framhålla bullerproblemen samt de frågor som avser förarens och passagerares möjligheter att klara en kritisk situation i ödemarcken.

Sistnämnda frågor är endast delvis beroende av fordonets skick. En obligatorisk kontrollbesiktning blir därvidlag säkerligen av mindre värde än en vettig utrustning för och uppläggning av färden liksom god vana vid fordonet och dess speciella bruksmiljö. Genom den vedertagna typ- eller registreringsbesiktningen blir för bandmotorcyklarna en viss övre bullergräns bestämd och det kan därefter om så visar sig erforderligt följas upp genom särskilda punktkontroller – t. ex. vid flygande inspektion – att vederbörande fordon inte överskrider stipulerad

bullernivå. Flera praktiska skäl talar vidare mot en obligatorisk kontrollbesiktning, bl. a. svårigheten att inställa fordonen till besiktningstation för det stora antal bandmotorcykelägare som bor i glesbygder.

Ej heller vad gäller *bandmotorcyklar i yrkesmässig trafik* finner utredningen tillräckliga skäl tala för en årlig obligatorisk kontrollbesiktning. En yrkesmässig trafik för personbefordran representerar visserligen i sig en anledning till speciell trafiksäkerhetskontroll, men i detta fall bör mera hänsyn tas till trafikens praktiska omfattning än till principiella synpunkter. En bandmotorcykel tar – även om befordran sker mot betalning – inte mer än någon enstaka passagerare, som då får färdas i tillkopplad pulka. I realiteten torde det av körtekniska skäl ganska sällan förekomma att passagerare kan befordras på bandmotorcykeln. Den skidtolkning efter fordonet som här kan komma ifråga ställer inte samma säkerhetskrav på fordonet som en befordran av passagerare som sitter på fordonet eller i dess släplåde.

6.2 Förslag till ändringar

Utredningen föreslår att bestämmelserna om typ- och registreringsbesiktning av fordon utsträcks att avse även bandbilar och bandmotorcyklar. De för besiktningen erforderliga närmare föreskrifterna bör, i likhet med vad som f. n. gäller jämlikt 14 och 15 §§ vägtrafikförordningen, meddelas av Konungen eller den myndighet Konungen därtill förordnar, dvs. trafiksäkerhetsverket.

Vad beträffar årlig obligatorisk kontrollbesiktning anser utredningen tillfyllest att bandbilar i yrkesmässig trafik liksom hittills är underkastade sådan plikt. Någon utsträckning av besiktningssplikten till att avse även andra bandbilar samt bandmotorcyklar finner utredningen inte erforderlig.

7.1 Utredningens överväganden

Som utredningen anført bl. a. i kap. 5 är med band försett motorfordon i princip underkastat reglerna om registrering och i konsekvens härmed också reglerna om fordonsskatt.

Kungl. Maj:t har emellertid – enligt vad utredningen tidigare redogjort för – genom särskilda beslut dels föreskrivit, att snöessler och snöskotrar av vissa fabrikat skall vara att hänföra till motorfordon endast i den mån fordonet tas i bruk på väg och dels bemyndigat vissa länsstyrelser att förordna om att snöessler, som används i yrkesmässig trafik, skall vara undantagna från registreringsplikten.

Kungl. Maj:ts ifrågavarande beslut har bl. a. resulterat i att snöskotrar överhuvudtaget inte registrerats och att snöessler som regel inte heller blivit föremål för sådan åtgärd. Som en följd härav har dessa fordonstyper inte varit fordonsskattepliktiga.

Översnöfordonens undantagande från skatteplikten överensstämmer enligt utredningens mening väl med grunderna för beskattningen av motordrivna fordon, vilkas principiella innebörd är att varje vägtrafikanter skall ersätta det allmänna för utnyttjandet av vägnätet, dvs. avgiften skall motsvara den enskilde vägtrafikanterens kostnadsansvar. En följd härav är att ett fordon, som i endast ringa grad eller inte alls för-

orsakar slitage på vägbana m. m. inte bör åläggas skyldighet att erlägga avgift till täckande av vägkostnaderna. I konsekvens med detta resonemang har på förslag av bilskatteutredningen lämnats föreskrifter om viss restitution av drivmedelsskatt, som erlagts av samer vid deras användande av snöskotrar.

Motorredskapsutredningen har i det föregående föreslagit att bandbil och bandmotorcykel skall vara underkastade registreringsplikt. Utredningen har likaså föreslagit sådan ändring av 54 § VTF, att dessa fordon i princip inte får föras på väg. Utan hinder härav skall emellertid enligt förslaget sådant fordon få föras över väg kortast lämpliga sträcka mellan terräng på ömse sidor om vägen eller längs väg om sådan körning är nödvändig med hänsyn till de på platsen rådande terrängförhållandena.

De av utredningen sålunda föreslagna möjligheterna att undantagsvis och under strängt reglerade förutsättningar framföra bandbil eller bandmotorcykel på väg är enligt utredningens uppfattning inte av beskaffenhet att därav skall följa skyldighet för fordonsägaren att erlägga fordonsskatt. Det vägsnitage som kan förorsakas av översnöfordonens ringa väganvändning torde bli av ytterst begränsad omfattning och måste anses mer än väl kompenserat genom de avgifter som fordonsägarna erlägger till det allmänna i form av drivmedelsskatt.

7.2 Förslag till ändringar

Med hänsyn till vad nu anförts föreslår utredningen ett tillägg till 2 § förordningen (1922: 260) om automobils katt av innebörd att bandbil och bandmotorcykel frikallas från där avhandlad skatteplikt.

1964 års rennäringsakkunniga föreslår i sitt nyligen avgivna betänkande ett system, enligt vilket viss del av för snöfordonen erlagd drivmedelsskatt återbärs till utövarna av trafik med sådana fordon genom att dessa medel får disponeras för iordningställande av särskilda snöskoterleder m. m.

Utredningen vill slutligen anmärka, att det i enlighet med 54 § 7 mom. VTF i undantagsfall kan tänkas att bandbil eller bandmotorcykel genom dispens får framföras regelbundet på viss sträcka av en väg. Det kan t. ex. vara fråga om transport av gods mellan viss hämtningsplats och ett fjällhotell e. dyl., därvid transporten måste ske delvis på eller över väg. Med hänsyn till den restriktiva inställning till sådana dispenser som torde kunna förutsättas lär dock transporter i sådana speciella fall inte komma att få sådan omfattning att inte utgående drivmedelsskatter kompenseras av dessa fordon orsakat vägslitage.

8.1 Utredningens överväganden

Som utredningen redan anført bör trafiken med bandbilar och bandmotorcyklar underkastas VTF:s föreskrifter även om den äger rum annorstädes än på väg. Eftersom VTF f. n. endast tar sikte på vägtrafik innebär ifrågavarande ståndpunkt en förändring av förordningens tillämpningsområde. I flertalet sammanhang som är av intresse i fråga om bandbilar och bandmotorcyklar bör kunna föreskrivas att VTF:s bestämmelser också skall vara tillämpliga när dessa fordon framförs utanför väg. Vidare bör TBL och dess sanktionssystem omfatta trafik med även bandbilar och bandmotorcyklar.

Framförandet av bandbilar och bandmotorcyklar på väg är på sätt i det föregående framhållits i dag i princip inte tillåtet. Det är emellertid känt att såväl korsande av väg som färd på väg – om än oftast endast kortare sträckor – förekommer i relativt stor omfattning. Detta förhållande bör i princip inte ses som ett resultat av bristande övervakning, bristande kunskap om gällande bestämmelser eller bristande vilja att följa givna föreskrifter utan snarare, enligt utredningens uppfattning, som en följd av omöjligheten att ta sig fram med dessa fordon utan att någon gång utnyttja befintliga vägar, broar etc.

Utredningen anser att möjlighet bör lämnas att med bandbil och bandmotorcykel

trafikera väg i den mån detta av praktiska skäl är oundgängligen nödvändigt. Med hänsyn jämväl till att i annat sammanhang föreslås långtgående utrustningskrav, besiktning- och registreringsplikt m. m. för bandbilarna och bandmotorcyklarna samt – vad gäller bandbilarna – krav på körkort som för bil jämte i förekommande fall krav på trafik kort, anser utredningen sig kunna förorda en liberalare syn på dessa fordons användande av väg i vissa speciella situationer.

Det synes sålunda utredningen både lämpligt och realistiskt att tillåta, att bandbil och bandmotorcykel förs tvärs över väg eller kortast lämpliga sträcka längs väg där terrängförhållandena på ömse sidor om vägen inte gör det möjligt att framföra fordonet.

Utredningen anser emellertid att en ovillkorlig stopplikt för snöfordonen och en lika ovillkorlig företrädesrätt för fordon på vägen erfordras för en säker avveckling av snöfordonens passage över och färd längs väg. Inträffade olyckor och olyckstillbud har vidare övertygat utredningen om nödvändigheten av att föreskriva, att passage-rare inte får befordras med bandbil eller bandmotorcykel eller med till sådant fordon kopplat släp- eller efterfordon vid passage över eller färd på väg. Utredningen behandlar de nu berörda frågorna närmare i avsnitt 10.

Vad gäller bandbils och bandmotorcykels

färdhastighet på väg finner utredningen inte skäl att föreslå ändring av gällande regler (56 § 3 mom. VTF). När det däremot gäller framförandet i terrängen synes inte skäl föreligga att föreskriva någon viss högsta hastighet. Det kan emellertid här anföras, att därest särskilt bandmotorcyklarna framdeles kommer att föras med avsevärt starkare motorer eller på annat sätt få högre marschfartresurser det kan visa sig erforderligt att föreskriva en högsta konstruktiv hastighet på sätt som f. n. gäller för mopeder.

Eftersom bandbil och bandmotorcykel avses få framföras endast med låg hastighet på väg, och då långsamtgående fordon konstaterats utgöra ett faromoment i förhållande till övrig, snabbare trafik på vägen, synes utredningen en rekommendation erforderlig av innehåll, att då sådant fordon förs på eller över väg dess belysning bör vara tänd även i dagsljus.

8.2 Förslag till ändringar

Bandbil och bandmotorcykel föreslås inte få använda väg eller annan plats där allmän hjulburen trafik förekommer. Från denna regel bör undantag göras för passerande över väg, vilket bör ske i så rät vinkel mot vägen som möjligt, och för färd längs väg på plats, där terrängförhållandena på vägens sidor omöjliggör vidare framfart om inte vägen får användas.

Före utfart på väg skall snöfordonet ovillkorligen stannas helt, och all trafik på vägen skall lämnas företräde. Denna regel bör gälla alla vägar och alla typer av på vägen kommande fordon.

Då snöfordon passerar eller förs på väg får passagerare inte befordras med dragfordonet eller tillkopplat fordon. Ej heller får skidtolkning eller annan typ av passagerarbefordran ske med hjälp av snöfordon vid sådant tillfälle.

Färdhastigheten på väg får inte överstiga 20 km/tim för bandbil eller bandmotorcykel, medan någon högsta hastighet i terrängen inte anses böra föreskrivas.

9.1 Utredningens överväganden

Utredningen har uppdelat översnöfordonen i bandbilar och bandmotorcyklar, varav bl. a. följer att de tyngre typerna (snövessla m. fl.) skall anses som bil med vad däri- genom följer beträffande fordonskrav, utrustnings- och förarkrav m. m., medan lättare fordonstyper skall betraktas som motorcykel. För bandmotorcykeln föreslås särskilda krav på utrustning och teknisk standard till höjande av såväl dess egen säkerhet som säkerheten för annan trafik. Bandbilen har visat sig normalt ha sådan utrustning och utformning att den kunnat godkännas som bil utan ytterligare ändringar. Bandbilar saknar visserligen stänkskydd, men utredningen föreslår i annat sammanhang att sådant inte skall krävas för denna fordonstyp.

Vid bedömandet av frågan om förare av snöfordon skall inneha körkort eller annan form av kompetensbevis för körningen bör uppmärksammas utredningens förslag att framförandet av dessa fordon på väg skall få äga rum endast i mycket begränsad omfattning. Bandfordonen är byggda för att huvudsakligen framföras inom väglösa områden. Utredningen har föreslagit att fordonen skall få framföras på väg endast då fråga är om korsande av väg samt då terrängen är sådan att framförande av fordonen vid sidan av väg inte är möjligt.

Utredningen anser sig ej böra förorda det

system som tillämpas i Norge, nämligen en uppdelning av fordonen i dels sådana som får framföras på väg och dels sådana som inte får framföras på väg – de sistnämnda är som tidigare nämnts försedda med särskilt slag av registreringsskyltar.

De länsstyrelser som avgivit yttranden till utredningen har uttalat, att körkort inte bör vara erforderligt för framförande av snöfordon. Mot detta kan invändas, att vid de tillfällen då fordonen undantagsvis framförs på väg en allmän kunskap om trafikföreskrifter är nödvändig. Sådan allmän kunskap är visserligen erforderlig även när fordonet används i obanad terräng i förhållandet till andra trafikanter, skidåkare m. fl., inte minst därför att VTF:s regler föreslås gälla för snöfordonsföraren även i dessa situationer, men måste anses som särskilt nödvändig vid färd på väg i förhållandet till annan vanlig vägtrafik. Å andra sidan förekommer redan nu trafik med motoriserade fordon utan att krav på körkort uppställts. Förare av moped är sålunda inte skyldig att inneha körkort. Likaledes kan motorredskap f. n. framföras på väg utan att föraren innehar körkort. Även om för dessa slag av fordon gäller att fordonens konstruktiva hastighet inte får överstiga 30 km/tim förekommer de dock – i varje fall vad gäller mopeder – i väsentligt mycket större omfattning i trafik på väg än vad som kan tänkas bli fallet ifråga om snöfordon.

Det kunnande som kan anses erforderligt

för framförande av snöfordon i obanad terräng och på fjället är i väsentliga stycken av helt annan art än det som erfordras för framförande av fordon på väg. Det är här således – som redan tidigare berörts – fråga om fordons- och fjällvana, överlevandekunskap och förståelse för nödvändigheten av rätt utrustning i kombination med respekt för svårigheterna i ödemarken. En sådan kunskap bibringas inte föraren genom körlektioner och teoriprov, liksom den inte heller kan dokumenteras genom ett lämplighetsintyg från länsstyrelse, polismyndighet eller annan institution. De snöskoterklubbar utredningen haft kontakt med har redogjort för sitt arbete med spridande av upplysning, rekommendationer och kunskaper till medlemmar och andra om hur man lämpligen färdas med snöfordonen och hur man bör uppträda i olika situationer. Utredningen anser sådana insatser mycket värdefulla.

Bandmotorcykeln är i normalfallet ett enmansfordon, dock att en enstaka passagerare kan medfölja fordonet men då vanligen sittande i tillkopplad släpsläde (pulka). Bandbilen däremot är konstruerad för befordran av passagerare eller gods eller bådadera.

Skillnaden i användningsätt synes utredningen motivera en skillnad även i vad gäller kraven på förarens dokumentering av körkunskaper och lämplighet. En transport av passagerare t. ex. till och från vintersporthotell med bandbil måste motivera större krav på fordonsföraren än en körning utan passagerare med den lättare bandmotorcykeln.

För förande av bandbil bör därför uppställas krav på körkort. Sådant krav bör däremot inte gälla beträffande förande av bandmotorcykel. Bland skälen härför vill utredningen ytterligare särskilt nämna bandmotorcykelns stora utbredning bland samer och fjällfolk i övrigt, för vilka detta fordon medfört en avsevärd lättnad i arbete och i geografisk isolering. Ett körkortskrav skulle innebära avsevärda komplikationer och i många fall omöjliggöra utnyttjandet av de betydande fördelarna hos band-

motorcykeln som nyttofordon.

Utredningen finner inte heller skäl föreslå att förare av bandmotorcykel skall inneha någon annan form av officiellt kompetensbevis eller licens för framförande av bandmotorcykeln.

En annan fråga i detta sammanhang är huruvida krav bör uppställas på viss minimiålder för framförande av bandmotorcykel. Förslag har till utredningen framlagts om en minimiålder av 15 eller 16 år. Vid bedömandet av lämplig undre åldersgräns för framförande av bandmotorcykel bör för det första hänsyn tas till kravet på ett moget omdöme hos föraren. Ifråga om bandmotorcykel kan sägas att denna under normala förhållanden är ett lätthanterligt fordon. Vid färd i fjällterräng uppstår dock emellanåt situationer som förutsätter att föraren har tillräckliga krafter för att kunna framföra fordonet eller för att kunna klara sig själv och fordonet i trängda situationer, exempelvis om fordonet vält omkull, fastnat i stöp eller på annat sätt kommit i ett kritiskt läge. Med hänsyn till det nu anförda och till gällande bestämmelser om körkort för lätt motorcykel finner utredningen motiverat att minimiåldern för framförande av bandmotorcykel sätts till 16 år.

Utredningen vill i sammanhanget framhålla att den nuvarande lagstiftningen i Finland och i Norge, som framgår av det förut anförda, föreskriver innehav av körkort för framförande av bandfordonen. Detta innebär sålunda att svensk förare av bandbil eller bandmotorcykel måste vid färd över gränsen till Finland eller Norge vara utrustad med körkort motsvarande de krav som ställs i dessa länder.

9.2 Förslag till ändringar

Utredningen föreslår att samma bestämmelser om körkort och trafik kort som gäller för förande av bil skall gälla även i fråga om förande av bandbil. Utredningens ståndpunkt i denna del föranleder ingen författningsändring. Bandmotorcykelförare skall däremot inte behöva inneha körkort eller trafik kort även om körningen sker yrkes-

mässigt.

Utredningen anser ej heller någon form av lämplighetsbevis eller förarlicens böra krävas av bandmotorcykelförare.

För förare av bandmotorcykel bör dock krävas att han uppnått 16 års ålder. Från detta krav bör emellertid dispens kunna meddelas av Kungl. Maj:t med anledning av särskilda omständigheter i likhet med vad som f. n. gäller beträffande unga mopdförare m. fl.

10. Kommentar till författningsändringarna

10.1 *Allmänt*

Utredningen har i avsnitt 2. redogjort för de karakteristiska drag som kännetecknar bandfordon.¹ I avsnitt 3. har utredningen redovisat gällande föreskrifter i vad de äger tillämpning på dessa fordon. De förslag som utredningen framlagt kräver ett antal tillägg och ändringar i trafikförfattningarna. Särskilt kommer VTF i blickpunkten, men också på andra håll i lagstiftningen blir ändringar nödvändiga.

Utredningen har övervägt att för de fordon som nu avses föreslå en särskild författning och i denna samla de föreskrifter som anses nödvändiga för regleringen av trafiken med fordonen, i förekommande fall med hänvisningar till bestämmelser i redan existerande författningar.

Tidigare har liknande lagstiftningsuppgifter lösts på detta sätt. Som exempel på en sådan särskild, tämligen fullständig författning beträffande visst fordonsslag vill utredningen nämna MopF.

Det nämnda författningssättet kan i och för sig anses främja överskådligheten när det gäller att fastställa vilka bestämmelser som gäller för det fordonsslag som är i fråga. Det kan också vara en fördel att slippa ändringar på många ställen i redan gällande lagar och förordningar.

Utredningen har dock kommit till den uppfattningen att denna metod här är förenad med vissa nackdelar, inte minst därigenom att den allmänna överblicken över trafikföreskrifterna försvåras. Utredningen har

också funnit att fordondefinitionerna i VTF endast behöver några mindre justeringar för att utredningens intentioner skall bli tillgodosedda. I övrigt behöver ändringar i förordningen ske endast på ett förhållandevis litet antal punkter, varemot åtskilliga bestämmelser redan i nuvarande lydelse lämpligen kan – som hittills – tillämpas också i fråga om bandfordon.

Det skulle således enligt utredningens mening vara mindre välbetänkt att skapa en specialförfattning vid sidan av den centrala trafikförfattningen. För denna ståndpunkt talar även att det allmänt sett får anses mindre lämpligt att utan tvingande skäl genomföra ett system med specialförfattningar.

Utredningens förslag innebär alltså att existerande författningar ändras på de punkter där detta motiveras av utredningens ställningstaganden i sakfrågorna eller att författningarna eljest blir tillämpliga också på bandfordon därför att dessa inordnas i befintliga fordonskategorier enligt VTF.

Utredningen föreslår sålunda att ändringar verkställs i följande avseenden.

Vägrafikförordningen

I sin nuvarande utformning tar VTF endast sikte på vägrafik. Utredningen anser att trafik med bandfordon bör i vissa avseenden underkastas förordningens före-

¹ Av praktiska skäl används i detta avsnitt uttrycket bandfordon som en gemensam benämning på fordonstyperna bandbil och bandmotorcykel.

skrifter även om trafiken äger rum på annan plats än på väg. Denna utredningens ståndpunkt innebär en principiellt viktig förändring av VTF:s tillämpningsområde. I de flesta sammanhang som är av intresse i fråga om bandfordonen torde kunna föreskrivas att VTF:s bestämmelser också skall vara tillämpliga när bandfordon framförs annorstädes än på väg. De allmänna trafikföreskrifterna i avdelning IV i VTF lär på detta sätt kunna utsträckas att gälla utöver vad som anges i 38 §.

I en del fall kräver emellertid bandfordonens inlemmande i trafikregleringen helt nya bestämmelser. Detta gäller t. ex. i viss omfattning föreskrifterna om fordonens utrustning.

De ändringar som föranleds härav redovisar utredningen i följande förslag till ändringar i VTF med därtill fogad specialmotivering.

Trafikbrottslagen

En viktig fråga är tillämpningen av TBL på trafik med bandfordon. Den nämnda författningen har ett så nära samband med VTF att den i praktiken får anses som en del av denna. TBL:s sanktionssystem måste enligt utredningens uppfattning sättas i tillämpning också när det gäller trafik med bandfordon. Utredningen har i detta sammanhang särskilt åberopat erfarenheterna från den tid som bandfordon redan varit i bruk.

Några särskilda ingrepp i TBL blir emellertid enligt utredningens uppfattning inte nödvändiga för att nå detta resultat. Det är nämligen tillfyllest att man utvidgar innebörden av begreppet »vägtrafikant» i 1 § 1 mom. VTF. Som angivits i avsnitt 3. får en sådan ändrad definition också inverkan på begreppets användning i sådana författningar som har samma definitioner som VTF. Den centrala bestämmelsen i 1 § första stycket TBL vinner därigenom tillämpning också när bandfordon förs annorstädes än på väg.

Av VTF:s definitioner följer även att rattfylleribestämmelserna i 4 § TBL, som inte

har sådan lokal begränsning som 1 §, blir gällande också vid förande av bandfordon. Under kategorierna »bil» och »motorcykel» faller ju med de av utredningen föreslagna ändringarna i VTF även bandbil resp. bandmotorcykel.

Yrkestrafikförordningen

Såvitt utredningen kunnat bedöma påkallar utredningsuppdraget inte några ändringar i YTF. Detta innebär således att ifråga om bandbil som används i yrkesmässig trafik samma bestämmelser gäller som ifråga om annan person- eller lastbil eller i förekommande fall buss. Likaledes kommer föreskrifterna angående uthyrningsrörelse att bli tillämpliga ifråga om bandbilar.

Automobilskatteförordningen

Som närmare utvecklas i avsnitt 7. föreslår utredningen att bandbil och bandmotorcykel frikallas från skatteplikt enligt ASF. I enlighet härmed föreslås ett tillägg i 2 § ASF.

Militära vägtrafikungörelsen

Enär militära specialfordon såsom stridsvagn, pansarbandvagn och bandvagn 202 A kommer att klassificeras som bandbil erfordras med hänsyn till att nuvarande regler för deras användning inte lämpligen bör ändras och till de särskilda förhållanden varunder militära övningar och därmed även militära transporter i övrigt äger rum att transporter-na i vissa fall kan ske utan iakttagande av de för civil trafik utfärdade föreskrifterna. Detta föranleder vissa ändringar i såväl VTK som Mil. VTK.

10.2 Vägtrafikförordningen

1 §

Bandfordonens särskilda konstruktion avser att möjliggöra transporter i terräng av personer och gods. Som redan utvecklats i föregående avsnitt bör regleringen av tra-

fik med bandfordon ske inom VTF:s ram. VTF:s definitioner föreslås sålunda på vissa punkter utvidgade eller på annat sätt förändrade.

1 mom. Enligt detta författningsrum har »vägtrafikant» vissa förpliktelser samt är ansvarssubjekt i fråga om straffbar handling etc.

I linje med VTF:s nuvarande syfte att reglera trafik på väg finns det inte någon anledning att sträcka en definition som den förevarande längre än till person som vistas på väg eller i fordon på väg.

Med regleringen av bandfordon på det sätt som utredningen föreslår blir det emellertid nödvändigt att begreppet vägtrafikant också omfattar personer som vistas i bandfordon även när fordonet framförs annorstädes än på väg. Utredningen föreslår därför att i fråga om bandbil eller bandmotorcykel den skall anses som vägtrafikant som vistas i fordonet även när detta befinner sig annorstädes än på väg.

Den som vistas i ett bandfordon anses alltså alltid som vägtrafikant. Uttryckssättet täcker de fall att en person framför ett bandfordon eller färdas som passagerare i ett sådant fordon. Utredningen har inte ansett det möjligt att i lagtexten nå en vidsträcktare definition av trafikantbegreppet, så att det t. ex. också omfattar personer som vistas i terräng där bandfordon utnyttjas även om detta skulle kunna motiveras av önskemål om att uppnå överensstämmelse med samma begrepp när det tillämpas i fråga om personer som vistas på väg.

Utredningen vill dock inte utesluta att den som har viss anknytning till ett bandfordon ibland bör kunna betraktas som vägtrafikant, fastän det inte i egentlig mening kan sägas att han vistas i fordonet. Utredningen avser då exempelvis person som är sysselsatt med lastning av bandfordon, med reparation av bandfordon eller liknande, och därvid uppehåller sig i omedelbar anslutning till fordonet. Utredningen anser att till rättstillämpningen kan överlämnas frågan om en person har sådan anknytning till bandfordon att han bör anses som vägtrafikant.

Den nya definitionen får främst betydelse i följande sammanhang.

Bestämmelserna i avd. IV, 2 kap. VTF ges en mera vidsträckt tillämpning. Vad som där sägs kommer att i tillämpliga delar gälla också den som färdas med bandfordon. Utredningen återkommer i specialmotiveringen till 38 § till hithörande frågor.

Straff för vårdslöshet i trafik skall kunna ådömas också den som brister i omsorg och varsamhet vid förande av bandfordon i terräng, eller som i egenskap av passagerare i bandfordon gör sig skyldig till försumlighet av sådan art att 1 § första stycket TBL blir tillämplig. Formellt blir också 2 § TBL tillämplig på sådan förare eller passagerare. Av större praktisk betydelse än den utvidgade tillämpningen av sistnämnda stadgande blir möjligheten att ådöma de nämnda kategorierna straff för rattfylleribrott enligt 4 § TBL. Slutligen bör också påpekas att straff för smitning enligt 5 § TBL skall kunna ådömas även i samband med trafik med bandfordon i terräng.

Övriga definitioner i 1 § 1 mom. VTF kan bestå i nuvarande utformning. Begreppet »fordon» täcker redan anordning på band.

3 mom. Enligt nuvarande lydelse av detta moment är motorfordon, som är försedda med band, oberoende av vikt att anse som *bil*. Utredningen anser att bandfördett fordon under viss viktgräns bör hänföras till kategorien *motorcykel*. Viktgränsen bör lämpligen vara samma som den som nu gäller mellan bil och trehjulig motorcykel, dvs. 400 kg tjänstevikt.

Definitionen av *bil* behöver endast förseas med en kompletterande definition, angivande att sådant motorfordon med band skall kallas *bandbil*. Utredningen anser att den lämpligaste lösningen är att – i likhet med vad som skett på åtskilliga andra håll i VTF – denna benämning anges i parentes på det aktuella stället i definitionen. I klarhetens intresse bör den parentes, som nu finns i definitionen och som avser det alternativ att bil är försedd med medar i stället för med hjul tas bort, och därav föranledda språkliga justeringar göras.

En konsekvens av definitionen av bil är

t. ex. att en snöskoter som väger över 400 kilo blir att anse som bil.

I definitionen av *motorcykel* bör på motsvarande sätt anges att till denna kategori räknas även fordon på band. Också här löses frågan om benämningen av denna särskilda art av motorcyklar lämpligen med hjälp av en parentes. Denna skall innehålla benämningen *bandmotorcykel*. Övriga ändringar i definitionen är av redaktionell art.

Utredningen anser att uppdelningen av motorcyklar i *lätt motorcykel* och *tung motorcykel* inte skall gälla bandmotorcykel. Utredningen anser lämpligt att uppdelningen endast gäller andra motorcyklar än bandmotorcyklar. Utredningen vill särskilt framhålla att bandmotorcykel inte skall kunna anses som moped (jfr 1 § första stycket MopF). Ett ytterligare motiv är att utredningen inte anser sig böra stimulera till konstruktion av alltför lätta och motorsvaga bandmotorcyklar, detta med hänsyn till att dessa fordon vid färd ofta blir utsatta för sådana påfrestningar som kräver en robust konstruktion och en jämförelsevis hög motoreffekt. Utredningens överväganden leder till att uppdelningen av motorcyklar inte skall äga motsvarighet i fråga om bandmotorcyklar.

4 mom. Eftersom såväl bandbil som bandmotorcykel lämpar sig som dragfordon bör definitionerna av *släpfordon* och *efterfordon* kompletteras. För enkelhetens skull har härvid den uppräkningslista av olika dragfordon som nu finns i senare delen av definitionen av *släpfordon* ersatts av benämningen *dragfordonet*.

2 §

I denna paragraf, som inleder VTF:s bestämmelser om fordons beskaffenhet och utrustning, anges de allmänna förutsättningarna för att ett fordon skall få tas i bruk på väg. Paragrafen bör med hänsyn till bandfordonens användningsområde lämpligen kompletteras med en erinran att vad som sägs i paragrafen och i de bestämmelser som paragrafen hänvisar till också gäller, när

bandfordon tas i bruk annorstädes än på väg.

3 §

1 mom. Denna paragraf innehåller bestämmelser om bils beskaffenhet och utrustning. De krav som där uppställs avser utredningen skola i huvudsak gälla också bandbil. Denna ståndpunkt föranleder – med hänsyn till att bandbil faller under kategorien bil enligt 1 § 3 mom. – med ett undantag inte någon ändring i förevarande paragraf. Undantaget avser kravet på stänkskydd i 1 mom. k). Utredningen bedömer att bandbil inte skall behöva vara försedd med stänkskydd om detta medför avsevärd olägenhet med hänsyn till fordonets konstruktion och ändamål, dvs. samma skäl som kan föranleda att lastbil i vissa fall inte behöver vara utrustad med stänkskydd. Skälet för utredningens ståndpunkt är att det praktiska behovet av stänkskydd på en bandbil oftast inte är så starkt att det uppväger de olägenheter som skyddet innebär.

4 och 4 a §§

Utredningens förslag att fordon på band, som har en tjänstevikt beräknad som för motorcykel av högst 400 kg, skall hänföras till fordongruppen motorcyklar under benämningen bandmotorcykel föranleder att nuvarande bestämmelser om motorcyklar i 4 § VTF måste ändras, eftersom dessa inte kan göras direkt gällande även för bandmotorcyklar. Utredningen har därvid ansett det lämpligt och önskvärt att så långt som möjligt undvika ändring av nuvarande bestämmelser och föreslår därför att nuvarande 4 § bibehålls oförändrad med undantag för inledningen till 1 mom., där det utsågs att bestämmelserna gäller andra motorcyklar än bandmotorcyklar. De föreskrifter som skall gälla bandmotorcyklar intages i en ny paragraf, 4 a §.

Föreskrifterna i den nya 4 a § har uppställts i huvudsaklig överensstämmelse med motsvarande föreskrifter för motorcyklar i övrigt. Endast väsentliga konstruktions- och

utrustningsföreskrifter har medtagits. Utredningen förutsätter att det skall ankomma på trafiksäkerhetsverket att meddela de ytterligare bestämmelser som kan vara erforderliga på liknande sätt som nu sker för andra typer av fordon.

Utredningen anser det angeläget att ensartade föreskrifter eftersträvas främst inom de nordiska länderna. De blivande svenska bestämmelserna bör därför så långt möjligt ansluta till vad som gäller i våra grannländer. I förevarande avseende synes Norge vara det enda av de nordiska länderna som har ett utarbetat förslag till föreskrifter rörande bandfordon (beltebil, beltemotorsykel). Utredningen har ansett det lämpligt att i möjligaste mån beakta detta förslag, trots att det ännu inte slutligt fastställts.

Beträffande detaljerna i förslaget må följande framhållas.

Styrinrättning. För ett fordons säkra framförande spelar styrinrättningen stor roll. Detta är i särskilt hög grad fallet i fråga om motorfordon av normalt utförande vilka är avsedda att framföras i höga hastigheter även på smala och kurviga vägar och som skall vara kapabla till snabba och säkra undanmanövrar. En bandmotorcykel måste givetvis också kunna styras på ett effektivt och säkert sätt, men kraven på effektivitet får i detta fall uppställas med beaktande av de förhållanden under vilka bandmotorcyklarna används. Styrningen sker vanligen medelst en eller flera vridbara medar, men också andra styrsätt förekommer. En i Sverige tillverkad bandmotorcykel är t. ex. försedd med fasta skidor och i detta fall åstadkommes styrningen medelst lutning av fordonet. Utredningen har genom statens trafiksäkerhetsverk, övre norra distriktet, erfarit att styregenskaperna hos denna maskin är acceptabla vid jämförelse med konventionell styrning. En annan typ av bandmotorcykel saknar helt styrinrättning och styrningen sker då med skidor som den åkande har på fötterna.

Utredningen har funnit att det grundläggande kravet på effektiv styrinrättning bör gälla även för bandmotorcyklar men att man måste lämna möjligheter öppna även

för andra lösningar. Detta kan ske genom att till den allmänna regeln foga tillägget att styrinrättning icke erfordras om bandmotorcykel är så beskaffad att den kan styras på ett effektivt och säkert sätt utan särskild styrinrättning. Det bör ankomma på trafiksäkerhetsverket att meddela de ytterligare föreskrifter som erfordras för bedömning av styregenskaperna. Utredningen förutsätter att verket därvid tar hänsyn till de särskilda förhållanden som gäller vid körning med bandmotorcyklar, exempelvis att körning på väg sällan förekommer utan vanligen sker på stora öppna ytor utan annan trafik, etc. Bestämmelserna kan innehålla en övre gräns för tjänstevikten hos bandmotorcyklar utan särskild styrinrättning.

Bromsar. Bandmotorcykel bör i likhet med vad som gäller för annan motorcykel med tillkopplad sidvagn vara försedd med två bromssystem, en färdbröms och en parkeringsbröms. Motivet för kravet på parkeringsbröms är att föraren bör kunna avlägsna sig från en upprättstående bandmotorcykel utan risk för att fordonet skall genom markens lutning eller på annat sätt komma i rörelse. Parkeringsbrömsen kan därjämte tjäna som nödbroms i händelse av fel på färdbrömsen. Utredningen har övervägt om – i likhet med vad fallet är i de norska bestämmelserna – kravet på parkeringsbröms skulle kunna uppges under den förutsättningen att trögheten i drivband och kraftöverföring är så stor att den håller fordonet stillastående i en lutning av 16 %, dvs. samma krav som ställs på parkeringsbrömsen på släpvagn som kopplas till bil. Detta har dock inte ansetts lämpligt enär denna bromsande effekt sannolikt kommer att minskas avsevärt när fordonet varit i bruk en tid och lager m. m. blivit inslitna. Det är f. ö. en strävan bland tillverkarna att göra fordonen så lättgående som möjligt. Varje bandmotorcykel bör därför ha en färdbröms och en parkeringsbröms.

Backväxel. För motorcyklar finns för närvarande inga krav att fordonen skall vara utrustade med anordning för backning (backväxel). Behovet därav är uppenbarligen ringa.

För tyngre bandmotorcyklar är dock förhållandena annorlunda. Den begränsade styrförmågan och de förhållanden under vilka bandmotorcykel ofta används (ex. djup snö) kan medföra svårigheter när det gäller att vända fordonet på en begränsad yta. Behovet av backväxel är så pass starkt framträdande att flera av de tyngre typerna redan nu är utrustade med sådan som standard. Utredningen anser att backväxel bör vara föreskriven för de tyngre fordonen. En lämplig viktgräns anser utredningen vara en tjänstevikt av 200 kg, vilken kan sägas skilja fordon med ett och med två drivband åt.

Band. Enligt 3 § 1 mom. d) VTF skall band på bil vara av beskaffenhet, som godkänts av den myndighet Konungen därtill förordnat. Någon motsvarande föreskrift för bandmotorcykel har inte ansetts vara behövlig.

Belysning och signaler. De föreslagna bestämmelserna överensstämmer i huvudsak med vad som nu gäller för motorcyklar. Bandmotorcykel med en bredd av 1 m eller mera bör ha samma belysningsanordningar framtill som bil samt baktill två baklyktor och två reflexanordningar. Det norska förslaget innehåller samma föreskrift. Någon stopplykta har inte ansetts erforderlig på bandmotorcykel. Den skulle f.ö. vara av ringa värde eftersom bromsning sker då man minskar gaspådraget på grund av den relativt stora trögheten i drivanordningen. Färd-bromsreglaget, som skulle påverka stopplyktans kontakt, används därför mera sällan.

Körriktningsvisare och backspeglar har ansetts vara nödvändig utrustning, därest bandmotorcykeln är försedd med täckt karosseri. Finns vindruta, skall fordonet vara utrustat med effektiv *vindrutetorkare*. Vindrutetorkare skall dock inte krävas om föraren kan få erforderlig sikt exempelvis genom att titta över rutan.

Ljuddämpare är en självklar utrustningsdetalj, särskilt mot bakgrunden av den kritik som riktats mot bandmotorcyklarna på grund av det störande bullret. Utredningen är dock inte beredd att föreslå något gränsvärde för tillåtet buller utan detta bör bestämmas av trafiksäkerhetsverket. Bullret

från bandmotorcykel är i högre grad än i fråga om motorcyklar på gummihjul beroende av bullret från drivanordningen. Detta buller dämpas i hög grad när bandmotorcykeln framförs i »naturlig» miljö, dvs. på snötäckt mark. Det syns därför utredningen rimligt att gränsvärde för bullret fastställs för och mäts vid körning på snö.

Kopplingsanordning. Enligt gällande bestämmelser får till motorcykel inte kopplas släpfordon. Denna bestämmelse kan enligt utredningens mening icke tillämpas för bandmotorcykel. Med den användning som denna fordonstyp fått är det både lämpligt och många gånger nödvändigt att till bandmotorcykel koppla släpfordon som mestadels utgörs av släpsläde (pulka). Bestämmelse att kopplingsanordning i förekommande fall skall vara tillfredsställande har därför medtagits i förslaget.

6 §

Som redan berörts i olika sammanhang kan bandfordon förses med släpfordon. När det i paragrafen talas om *bil* innefattar detta också bandbil. För släpvagn (1 mom.) eller släpsläde (2 mom.) som dras av bandbil kommer liksom hittills att gälla de särskilda krav i fråga om kopplingsanordning m. m. som paragrafen föreskriver.

I ett nytt 4 mom. intages särskilda föreskrifter att släpfordon som kopplas till bandmotorcykel skall ha tillfredsställande kopplingsanordning, vara försedd med reflexanordningar samt, då fråga är om släpsläde, vara försedd med skydd mot slirning i sidled.

Utredningen har inte ansett sig kunna kräva baklykta på släpfordon som kopplas till bandmotorcykel. En sådan är praktiskt svår att anbringa och ansluta till bandmotorcykelns elektriska system. Det torde inte heller föreligga något större behov av sådan baklykta. Reflexanordning kan anses tillräcklig.

9 §

Polismans rätt att undersöka beskaffenheten av och utrustningen hos fordon bör i fråga om bandfordon och släpfordon till

bandfordon gälla också i fråga om fordon som anträffas annorstädes än på väg. Detta anser utredningen vara en nödvändig förutsättning för kontrollen av att föreskrifterna om sådana fordons utrustning – särskilt de i 4 a § – efterlevs. Det förhållandet att med den föreslagna lydelsen polisman formellt kommer att få rätt att verkställa inspektion av bandbil och bandmotorcykel även när sådant fordon befinner sig hos försäljare eller inom tomtområde har utredningen ansett inte böra utgöra hinder för den föreslagna inspektionsrätten. Utredningen förutsätter att inspektion i nu nämnda fall kommer att ske med stor urskiljning.

10 §

4 mom. Villkoren för fordons upptagande i bilregister innebär bl. a. att fordonet under tiden mellan registreringsbesiktning eller utfärdande av typintyg och registreringen inte får ha ändrats på sådant sätt att det inte längre överensstämmer med uppgifterna i utfärdat besiktningssinstrument eller typintyg. Som dylik ändring anses enligt tredje stycket c) inte att på fordonet används ringar av andra dimensioner än förut. Detta undantag bör för konsekvensens skull också avse användande av *band* av andra dimensioner än förut. Ändrade banddimensioner torde – i den mån fordonens konstruktion överhuvudtaget medger en sådan ändring – nämligen ur teknisk synpunkt ha lika liten betydelse i förevarande sammanhang som ändrade ringdimensioner.

28 §

1 mom. De allmänna krav på fordonsförare som uppställs i detta moment är för närvarande begränsade till fall där fordon framförs på väg. Utredningen finner att samma krav bör ställas på förare av bandfordon även när dessa fordon framförs annorstädes än på väg. Utredningen har vid behandlingen ovan av ändringarna i 1 § 1 mom. VTF redovisat sin uppfattning att de sanktionsbestämmelser i 1 § första stycket och 4 § TBL, som svarar mot 28 § 1

mom. VTF, inte bör vara begränsade till trafik på väg.

I enlighet med det sagda föreslår utredningen att tillämpningsområdet för 28 § utvidgas till trafik med bandfordon även annorstädes än på väg.

2 mom. En följd av att 1 mom. samt 1 och 4 §§ TBL får ändrat tillämpningsområde är bl. a. att polisens rätt att ingripa i motsvarande mån utvidgas.

29 §

1 mom. Utredningen har i avsnitt 9 uppehållit sig vid frågan om man bör uppställa krav på körkort för förande av bandmotorcykel. Utredningen har därvid avvisat tanken på ett sådant krav. Emellertid har utredningen vid dessa överväganden funnit att man i fråga om förare av bandmotorcyklar bör uppställa en åldersgräns vid 16 år.

De ändringar som blir följden av utredningens ståndpunkt är dels att i första stycket av detta moment anges, att kravet på körkort för förande av motorfordon och gummihjulstraktor inte gäller bandmotorcykel, och dels att i ett nytt andra stycke utsägs att bandmotorcykel inte får föras av den som ej fyllt 16 år.

De övriga ändringar som gjorts i stadgan är av redaktionell natur.

I 66 § föreslår utredningen en bestämmelse om straff för den som för bandmotorcykel trots att han inte uppnått föreskriven ålder samt om straff för vårdnadshavare m. fl. som underlåter att förhindra förande i strid mot åldersföreskriften.

38 §

När det gäller trafikreglerna i IV avd. möter samma problem som i tidigare bestämmelser i VTF, nämligen att de begränsats till fall där fordon används på väg. Även här måste – med hänsyn till önskvärdheten av att föreskrifterna vinner tillämpning också på trafik med bandfordon annorstädes än på väg – en utvidgning av reglernas tillämpningsområde äga rum.

Utredningen har övervägt olika metoder

att åstadkomma en sådan utvidgning av de bestämmelser av olika art som finns i denna avdelning. Den har stannat för att föreslå att i den inledande 38 § intas en allmän förklaring, att avdelningens bestämmelser skall i tillämpliga delar gälla i fråga om bandfordon även när fordonet framförs anorstädes än på väg. Endast några få särskilda bestämmelser (se 48, 52, 54, 55 och 56 §§) behöver då ändras.

Med denna lösning överlämnas frågan om tillämpligheten av föreskrifterna i avdelningen i stor omfattning åt myndigheter och enskilda. Självfallet kan därvid ibland uppkomma svårigheter. Men utredningen tror att dessa skall kunna bemästras. I fråga om många paragrafer är det uppenbart att de skall tillämpas också beträffande bandfordon i terräng. Detta är t. ex. förhållandet med 39 §, som innehåller grundregler för vägtrafikants uppträdande och 40 § om vägtrafikants skyldighet att beakta anvisningar genom vägmärken etc. I förekommande fall skall också 41 § om beredande av fri väg för vissa vägtrafikanter m. fl. kunna gälla. Att 42 § blir tillämplig också när t. ex. en snöskoter skall passera järnväg anser utredningen naturligt, oavsett att skotern inte färdas på väg och det egentligen inte rör sig om »korsning i samma plan mellan väg och järnväg». Vid olycka, vari bandfordon är inblandat, bör 43 § gälla. Utredningen anser det vara av stor betydelse att så är fallet. Begreppet »trafikolycka» bör här ges en mycket vidsträckt innebörd.

Många av bestämmelserna i IV avd. 3 kap. avser endast att reglera förhållanden vid trafik på väg. Vissa föreskrifter bör emellertid iaktas även vid trafik med bandfordon i terräng. Detta är fallet t. ex. med bestämmelsen om hastighet i 46 §, dock endast när den i 56 § 3 mom. för bandfordon särskilt angivna högsta tillåtna hastigheten inte gäller.

Vad som sägs i 48 § 1 och 2 mom. om korsande möte har också betydelse i detta sammanhang. Man måste som hittills räkna med att bandfordon i inte obetydlig omfattning passerar vägar för att kunna komma från ett terrängavsnitt till ett annat. Utred-

ningen föreslår också att denna passagerätt skall inskrivas i VTF (se 54 § 5 mom. nedan). Men utredningen har funnit det nödvändigt att särskilt reglera frågan om vem som har företräde då passagerätten utnyttjas. Här kan de nuvarande bestämmelserna i 48 § 1 och 2 mom. inte anses innebära någon tillfredsställande lösning. De kan inte heller på ett entydigt sätt förstås under den allmänna förklaring som utredningen föreslår i 38 § första stycket. Utredningen återkommer nedan till frågan om utformningen av ett tillägg till 48 §, innehållande sådan särskild reglering av korsande möte mellan bandfordon och annat fordon.

I IV avd. 3 kap. kan i övrigt bli fråga om tillämpning av 50–52 §§. Ett förbud mot att befordra passagerare med bandfordon, när detta passerar väg bör uppställas i 52 §. Utredningen anser att innehållet i dessa paragrafer i övrigt inte skall föranleda svårigheter när fråga uppkommer att tillämpa dem på trafik med bandfordon.

I fråga om IV avd. 4 kap. föranleder bandfordonen särskild reglering i 54–56 §§. Om andra föreskrifter i detta kapitel skall gälla också bandfordon torde framgå av föreskrifternas ordalydelse. Vissa bestämmelser har så allmän räckvidd att tvekan om tillämpligheten inte kan föreligga. Som exempel vill utredningen peka på 58 § om skyldigheten att behandla fordon så att det inte åstadkommer onödigt buller.

48 §

3 mom. När förare av bandfordon utnyttjar den rätt att passera väg som medges i 54 § 5 mom. andra stycket eller i undantag som meddelats med stöd av 7 mom. i samma paragraf bör han lämna företräde åt trafik på vägen. Utredningen har även funnit befogat att föreskriva stopplikt för föraren av bandfordonet, detta oavsett om vägen har karaktär av huvudled eller ej. Utredningen har också övervägt om den som för ett bandfordon bör åläggas att vidta ytterligare säkerhetsåtgärder då passagerätten utnyttjas. I amerikansk lagstiftning om trafik med snöfordon förekommer föreskrif-

ter att passagerätten får utnyttjas endast om passage kan äga rum utan fara och inte inkräktar på rörelsefriheten för den trafik som förekommer på vägen (State of Maine, Act regulating Snow Traveling Vehicles, § 2157). Säkerhetsföreskrifter av sådant slag hör dock närmast hemma i den bestämmelse som reglerar passagerätten.

Den regel som utredningen här föreslår avser endast förhållandet mellan fordon som förs på väg och bandfordon som passerar vägen. Företrädesrätten mellan flera bandfordon som förs i terräng regleras av 2 mom., om frågan om sådant företräde uppkommer. Detta innebär att högerregeln också här bör tillämpas.

5 mom. Med hänsyn främst till militära förhållanden har utredningen funnit erforderligt att öppna möjlighet till dispens från bestämmelsen i 3 mom.

52 §

4 mom. Utredningen anser det nödvändigt att föreslå, att passagerare inte får befordras med bandfordon eller därtill kopplat släpfordon när sådant fordon passerar väg. Erfarenheterna hittills visar nämligen att passage av väg innebär stora risker för passagerare som sitter kvar i bandfordon eller släpfordon. Föreskriften bör utformas som ett förbud, men särskilt med hänsyn till militära förhållanden bör möjligheter till dispens medges.

Med befordran av passagerare bör i detta sammanhang också avses skidtolkning eller liknande utnyttjande av bandfordonet som transportredskap.

54 §

5 mom. I de särskilda bestämmelserna om trafik med motordrivna fordon bör, i enlighet med utredningens principiella inställning, intas ett förbud att föra bandfordon på väg. I anslutning härtill föreslår utredningen närmare reglering av den viktiga inskränkning i detta förbud som den tidigare berörda passagerätten innebär.

Med hänsyn till köregenskaperna hos ett

bandfordon är inte blott fordonets framförande på väg utan också ett tillfälligt passerande av väg med fordonet förenat med risker i större eller mindre utsträckning. Utredningen har i det föregående föreslagit att fordon på väg alltid skall ha företräde framför bandfordon. Denna bestämmelse är emellertid inte tillräcklig. Företrädesregeln måste kompletteras med en föreskrift om att passagen skall äga rum med iakttagande av nödig försiktighet och kortast lämpliga sträcka mellan terräng på ömse sidor om vägen. I undantagsfall skall ett bandfordon också få föras längs vägen om detta är nödvändigt med hänsyn till terrängförhållandena.

Att annan trafik ges företräde framför bandfordonen framstår som helt naturligt. Trafiken på väg är snabb, och fordonsförare på vägen har inte någon möjlighet att säkert förutse ett uppdykande bandfordon. Endast undantagsvis kan man nämligen räkna med att trafiken med bandfordon koncentreras till särskilda stråk eller leder och därmed gör det möjligt för andra fordonsförare att i tid uppmärksamma korsande möte med bandfordon. Utredningen anser det, med hänsyn bl. a. till dessa förhållanden, vara naturligt att det huvudsakliga ansvaret för passagen läggs på föraren av bandfordonet. Det är uppenbarligen inte tillräckligt att ålägga denne förare skyldighet att lämna fordon på vägen företräde. Eftersom korsandet av vägbanan hela tiden påkallar försiktighet med hänsyn till annan trafik, bandfordonets försämrade köregenskaper på vägbanan etc. måste lagtexten dessutom innehålla en föreskrift om att sådan försiktighet skall iakttas.

Att för de olika fall som uppkommer i praktiken ange de åtgärder som kan vara erforderliga för att denna föreskrift skall anses uppfylld är knappast möjligt. Utredningen vill dock som exempel på säkerhetsåtgärder ange det förfaringsättet att bandfordonet dirigeras över vägen med hjälp av person (eller personer) som bevakar övrig trafik. Denna metod tillämpas, enligt utredningens erfarenhet, redan i dag under besvärliga förhållanden.

Terrängförhållandena kan dock vara sådana att bandfordonet inte kan korsa vägbanan mellan två terrängavsnitt vinkelrätt. Utredningens uppfattning är att man i viss omfattning måste medge förare av bandfordon rätt att på lämpligt sätt använda vägen för förflyttningar i sidled, antingen genom snedning eller genom färd längs vägbanan. Att ange de olika situationer då passageräkten på detta sätt kan behöva utsträckas är knappast möjligt. Det kan vara nödvändigt att föra bandfordonet längs vägbanan när terrängen t. ex. är sank eller bergig eller över bro när ett inte tillfruset vattendrag skall passeras. När det sågs att bandfordon får föras längs vägbanan innebär detta att utrymme vid sidan av vägbanan i första hand skall utnyttjas.

6 mom. Drivbanden på bandfordon utförs i allt större omfattning i hårdgummi eller liknande material (jfr den tekniska beskrivningen i avsnitt 2). Även inom krigsmakten håller man på att överge drivband av metall till förmån för mera skonsamma material. Utvecklingen innebär bl. a. att vägslitage minskar. Även med beaktande härav anser utredningen nödvändigt att skyddsbestämmelsen i detta moment bör förklaras avse också bandfordon och fordon som kopplats till bandfordon.

7 mom. Som utredningen redan berört i den allmänna motiveringen är det nödvändigt att undantag kan göras från förbudet i 5 mom. första stycket att föra bandfordon på väg. Under särskilda förhållanden kan det vara av mindre betydelse att förbudet iakttas. Som exempel vill utredningen nämna fall där trafiken med andra fordon på viss väg eller visst vägavsnitt är obetydlig. Vidare kan intresset av att upplåta viss väg för trafik med bandfordon vara starkt, trots att övrig trafik är av normal omfattning. Man bör inte heller glömma den viktiga synpunkten att bandfordonens köregenskaper i vissa fall är så goda att de ur trafik-säkerhetssynpunkt föga skiljer sig från andra motordrivna fordon som får föras på väg. Detta gäller i synnerhet vissa bandbilar.

Det är endast möjligt att med de nämnda situationerna exemplifiera de förhållanden

under vilka trafik med bandfordon bör tillåtas på väg. Det bör anförtros åt Konungen eller den myndighet Konungen därtill förordnar att medge undantag från det generella förbudet i 5 mom. första stycket.

I 7 mom. andra stycket i utredningens förslag återfinns bestämmelsen i nuvarande 7 mom. med viss redaktionell ändring.

55 §

1 mom. Utredningen har funnit det lämpligt att också beträffande bandmotorcykel föreskriva *dels* att bandmotorcykel inte får dra mer än ett släpfordon, *dels också* viss gräns för relationen mellan dragfordonets och släpfordonets vikt. I sistnämnda avseende bör föreskrivas att bruttovikten på släpfordonet inte får överstiga bandmotorcykelns tjänstevikt.

56 §

3 mom. Föreskrift om viss högsta hastighet på bandfordon som framförs i terräng erfordras uppenbarligen inte, utöver den allmänna regel som 46 § 1 mom. innehåller. Däremot anser utredningen att hastigheten för bandfordon som framförs på väg bör vara begränsad till 20 kilometer i timmen.

Utredningens ståndpunkt innebär att förevarande moment, som föreskriver hastighetsbegränsning till 20 kilometer i timmen för bandfordon, oavsett var fordonet framförs, måste begränsas i fråga om bandfordonen till att gälla vid färd på väg.

57 §

4 mom. Enligt förevarande moment gäller att besiktningsman skall godkänna fordon, som kopplas till motordrivet fordon, för att det skall få användas för personbefordran. Utredningen anser att ett sådant krav skulle kunna drabba vissa kategorier, som utnyttjar bandmotorcykel i sin näring, onödigt hårt om det uppställdes också i fråga om fordon som kopplas till bandmotorcykel. Utredningen föreslår därför att fordon som kopplas till bandmotorcykel un-

dantas från besiktningstvånget. Därvid förutsätter utredningen att de som tillverkar och försäljer sådana släpfordon liksom de som begagnar dessa fordon ändock tillser att de är så inrättade att de kan användas för personbefordran utan fara för passagerarna.

Ansvarsbestämmelser

Eftersom den lagstiftning som föreslås i huvudsak innebär att bandfordonen inordnas i existerande fordonskategorier i VTF blir ändringarna i ansvarsbestämmelserna föga omfattande. De inskränker sig till en straffbestämmelse i 66 § 2 mom., anknuten till förbudet i 29 § 1 mom. andra stycket att föra bandmotorcykel för den som inte fyllt 16 år, samt ett kompletterande av 67 § med hänvisning till några nya föreskrifter som enbart rör bandfordon. I övrigt kommer vad som redan gäller för de fordonskategorier, som bandfordonen skall tillhöra, att bli tillämpligt på bandfordonen. Förseelse mot utrustningsföreskrifterna beträffande bil i 3 § skall t. ex. tillämpas när bandbil inte är utrustad i enlighet med vad som sägs i paragrafen. Om bandmotorcykel inte uppfyller de nya bestämmelserna i 4 a § kan påföljd jämlikt 65 § komma i fråga. Förseelse mot 55 § 1 mom. tredje stycket straffas enligt 67 § andra stycket. Hastighetsbestämmelsen i 56 § 3 mom. – i utredningens förslag begränsad till förande på väg – är redan straffsanktionerad i 67 § andra stycket.

66 §

2 mom. Förbudet i 29 § 1 mom. andra stycket för den som inte fyllt 16 år att föra bandmotorcykel bör straffsanktioneras i detta moment. Efter förebild av 11 § tredje stycket MopF bör det öppnas en möjlighet att bestraffa vårdnadshavare eller arbetsgivare som underlåter att förhindra att barn under 15 år för bandmotorcykel, liksom den som eljest tillåter barn under denna ålder att föra bandmotorcykel.

67 §

Tillägg till denna paragraf föranleds av de ändringar som utredningen föreslår i 48 § 3 mom., 52 § 4 mom. samt 54 § 5 och 6 mom. I huvudsak blir det – i enlighet med redan accepterade grundsatser – fråga om att de nya föreskrifterna skall följas av böter. Detta gäller underlåtenhet att stanna bandfordon före färd in på eller korsande av väg (48 § 3 mom.), passerande av väg med passagerare i strid mot förbudet i 52 § 4 mom. samt förande på väg i strid mot 54 § 5 mom. Förseelse mot förbudet i 54 § 6 mom. att föra bandfordon på allmän plats om detta kan medföra skada på vägbanan skall, i enlighet med vad som nu gäller om förseelse mot 54 § 5 mom., straffas med dagsböter.

Enligt gällande vägtrafikordning (VTF) är varje motorfordon som för framdrivandet är försett med band att hänföra till bil. När snövässlor och snöskotrar började komma till användning i Sverige visade sig denna definition mindre användbar. Snövässlorna visade sig sålunda inte i alla avseenden fylla de krav, som i 3 § VTF ställdes på bil, och snöskotrarna avvek i betydande omfattning från dessa krav.

Eftersom fordonen var avsedda att framföras utanför väg fann Kungl. Maj:t möjligt att ifråga om snövässlor och snöskotrar medge vissa undantag från VTF:s föreskrifter. I fråga om snövässlor skedde det på det sättet att Kungl. Maj:t från fall till fall medgav att sådana fordon fick framföras utan att vara registrerade. Beträffande snöskotrar medgav Kungl. Maj:t – efter framställning från fabrikanter eller försäljare av fordonen – att snöskotrar av visst fabrikat och viss typ skulle vara att hänföra till motorfordon endast under förutsättning att de framfördes på väg.

Detta system som tillämpats under senare år har visat sig förenat med vissa brister. Sålunda innebär Kungl. Maj:ts beslut att fordonen inte ens i enstaka fall – exempelvis för att passera väg eller framföras på bro över ofruset vattendrag etc. – får föras på väg om de inte uppfyller de för motorfordon gällande kraven. Detta har varit förknippat med betydande olägenheter,

inte minst i de fall då snöskotern kommit till användning i nyttotrafik, exempelvis för samerna i deras näring, vid inspektion och reparation av kraftledningar, vid polisens övervakning av olaga jakt och fiske m. m. Men även vid den turistbetonade trafiken har det för föraren inneburit avsevärda olägenheter om de givna föreskrifterna skulle iakttas till punkt och pricka.

Systemet har också inneburit att de snöskotrar som resolutionerna avser kommit att ställas helt utanför tillämpningen av VTF samt sådana författningar, som i sina definitioner har VTF:s bestämmelser angående klassificering av fordon till grund. Sålunda har bl. a. föreskrifterna angående rattonykterhet eller rattfylleri inte varit tillämpliga ifråga om färd utanför väg med sådan snöskoter.

De särskilda besluten har dock inte inneburit att snöfordonen undantagits från tillämpningsområdet för bilansvarighetslagen eller trafikförsäkringslagen. I stället är båda dessa lagar – med hänsyn till de fordonsbegrepp lagarna innehåller – tillämpliga även ifråga om snövässlor och snöskotrar.

Motorredskapsutredningens förslag syftar till att dessa fordon skall kunna framföras på väg i den begränsade omfattning som kan anses oundgängligen nödvändig, samtidigt som utredningen föreslår tillämpning av VTF och därtill anknyttande författningar i erforderlig utsträckning. Utredningen har

däremot inte haft att ta ställning till frågor angående var och hur fordonen skall få framföras. Dessa frågor har behandlats av 1964 års rennäringsakkunniga.

De förslag utredningen framlägger är i huvudsak följande.

I. Gemensamt för snöskotrar och snövässlor är att de drivs med band. Samma är förhållandet med andra fordon som används för samma ändamål som snövässlor, t. ex. bandvagnar med passagerarutrymmen eller med släpfordon för befordran av passagerare eller gods. Flertalet av de nu använda fordonen är avsedda för färd på snö. Utvecklingen har emellertid visat sig gå mot konstruktion av banddrivna fordon som lämpar sig för färd även på annat underlag än snö. Sälunda kan vissa modeller av snöskoter förses med styrhjul i stället för styrmedar eller med kombinerade hjul- och medstyrdon. Utredningen har valt att infoga dessa fordon i VTF under benämningen bandbil resp. bandmotorcykel. Gränsen mellan bandbil och bandmotorcykel har utredningen satt vid en tjänstevikt av 400 kg, motsvarande den gräns som för närvarande uppdragits mellan bil och trehjulig motorcykel.

II. VTF är för närvarande tillämplig ifråga om vägtrafikant, varmed förstås »envar som färdas eller eljest vistas på väg eller i fordon på väg». Med hänsyn till den normala användningen av bandbil och bandmotorcykel föreslår utredningen att som vägtrafikant skall ifråga om bandbil eller bandmotorcykel anses jämväl den som vistas i fordonet även när detta befinner sig annorstädes än på väg.

III. I fråga om bandbilar föreslår utredningen inga andra ändringar beträffande utrustning jämfört med konventionella bilar än att stänkskydd inte skall vara erforderligt. I övrigt har fordonen, såsom bl. a. vissa av Svensk Bilprovning gjorda besiktningar utvisar, ansetts fylla de krav som i 3 § VTF uppställs ifråga om bilar.

Beträffande bandmotorcyklar föreligger däremot väsentliga skillnader ifråga om utrustningen i förhållande till konventionella motorcyklar. Med hänsyn härtill föreslås

införande i VTF av en särskild paragraf, 4 a §, med de bestämmelser som skall gälla ifråga om bandmotorcykel. Dessa innebär att bandmotorcykel skall vara försedd med följande utrustning.

a) Effektiv styrinrättning, dock inte om fordonet har sådana egenskaper att det kan styras på ett effektivt sätt utan sådan inrättning.

b) Effektiv bromsutrustning, bestående av antingen två av varandra oberoende system eller ett system, som kan påverkas av två av varandra oberoende anordningar; åtminstone ett system skall kunna tjäna som parkeringsbroms.

c) Anordning för backning (om bandmotorcykelns tjänstevikt överstiger 200 kg).

d) Framtill minst en lykta med vitt eller gult sken av erforderlig ljusstyrka som, därast den har bländande sken, snabbt kan bländas av. Om bandmotorcykeln har en bredd av minst 1 meter, krävs belysningsanordningar som för bil.

e) Lyktor dels skyttlykta, dels baklykta och dels reflexanordning, som vid belysning återkastar rött sken bakåt. Om bandmotorcykeln har en bredd av minst 1 meter krävs två baklykter och två reflexanordningar. Lykter och reflexanordningar får kombineras.

f) Signalthorn med jämn, dov ton.

g) Körriktningsvisare (om bandmotorcykeln har täckt karosseri).

h) Backspeglar (om bandmotorcykeln har täckt karosseri).

i) Ljuddämpare (om förbränningsmotor används).

j) Tillfredsställande kopplingsanordning (om bandmotorcykeln är avsedd att dra släpfordon).

k) Effektiv vindrutetorkare (om bandmotorcykeln är försedd med vindruta).

IV. Utredningen föreslår att bandmotorcykel, till skillnad från vanlig motorcykel, skall få dra släpfordon eller efterfordon. Med hänsyn härtill har intagits särskilda föreskrifter om kopplingsanordningarnas tillförlitlighet.

I 48 § VTF föreslås intagande av en föreskrift om att bandbil eller bandmotor-

cykel alltid skall stannas före färd in på eler korsande av väg och alltid lämna företräde åt fordon på vägen. I vissa speciella fall kan undantag från denna regel bli erforderliga, så t. ex. ifråga om vissa militära bandfordon. Därför föreslås en bestämmelse av innehåll att Kungl. Maj:t eller den myndighet Kungl. Maj:t förordnar skall få medge undantag från denna regel.

Vidare föreslår utredningen att då bandbil eller bandmotorcykel passerar väg passagerare inte får befordras med fordonet eller med därtill kopplat släpfordon. Även ifråga om denna bestämmelse anses en dispensmöjlighet erforderlig.

I fråga om släpfordon föreslås att till bandmotorcykel inte får kopplas mer än ett släpfordon och att dettas bruttovikt inte får överstiga bandmotorcykelns tjänstevikt.

Bandbils eller bandmotorcykels hastighet vid färd på väg föreslås inte få överstiga 20 km/tim.

V. Utredningen föreslår att bandbilar och bandmotorcyklar skall registreras såsom bil resp. motorcykel. En förutsättning för registreringen är att fordonen undergår besiktning. Denna kan bestå i typbesiktning eller registreringsbesiktning. För de fordon som redan finns i bruk förutsätts att registrering skall kunna ske utan att fordonen dessförinnan blivit besiktigade.

VI. I 28 § VTF föreslås ett tillägg av innebörd att de i denna paragraf givna föreskrifterna angående förbud att framföra fordon på väg av den som på grund av sjukdom, uttröttnings eller påverkan av starka drycker eller andra stimulerande eller bedövande ämnen eller eljest saknar nödiga förutsättningar att på betryggande sätt kunna framföra fordonet skall ifråga om bandbil eller bandmotorcykel gälla även när fordonet framförs annorstädes än på väg. – Likaledes föreslås att den inspektionsrätt, som enligt 9 § VTF tillkommer polisman ifråga om fordon på väg skall ifråga om bandbil eller bandmotorcykel gälla även då fordonet anträffas annorstädes än på väg.

VII. Ifråga om förande av bandbil föreslås att samma villkor skall gälla som för förande av vanlig bil, dvs. föraren skall

inneha körkort och i förekommande fall trafik kort. Ifråga om bandmotorcykel har utredningen funnit, att man inte bör kräva innehav av körkort av något slag. Däremot förordar utredningen viss minimiålder för framförande av bandmotorcykel. Denna åldersgräns har utredningen föreslagit till sexton år.

VIII. Utredningen föreslår att i 54 § VTF intas en bestämmelse om att bandbil eller bandmotorcykel inte får framföras på väg. Sådant fordon bör dock utan hinder av denna huvudregel få föras kortaste lämpliga sträcka över väg mellan terräng på ömse sidor om denna eller eljest på väg om detta är oundgängligen nödvändigt med hänsyn till terrängförhållandena på platsen. Utredningen åsyftar sådana förhållanden som då väg går genom bergskärning och terrängen på ömse sidor om vägen omöjliggör färd med fordonet, då fordonet skall passera öppna vattendrag och liknande situationer.

IX. Bandbilar och bandmotorcyklar föreslås vara helt befriade från fordonsskatt. Det vägs litage som dessa fordon kan komma att förorsaka beräknas mer än väl täckas av den skatt som erläggs vid köp av drivmedel.

X. Vissa ändringar föreslås i militära vägtrafikkungörelsen liksom – i anslutning här till – i VTF.

XI. Med hänsyn till att bilansvarighetslagen och trafikförsäkringslagen redan är tillämpliga på bandbilar och bandmotorcyklar har utredningen inte funnit någon ändring i dessa författningar erforderlig.

XII. Utredningen föreslår att de nya bestämmelserna träder i kraft den 1 juli 1971.

Sådan bandbil eller bandmotorcykel, som enligt Kungl. Maj:ts resolution får brukas utan hinder av att den inte är registrerad och som var i bruk vid de nya bestämmelsernas ikraftträdande, föreslås dock få brukas utan registrering längst t. o. m. september månad 1971.

Vid ansökan om registrering av fordon som avses i närmast föregående stycke föreslås, i stället för besiktning sinstrument eller typintyg, få fogas sådana uppgifter från ägaren som erfordras för fordonets identi-

fiering, såsom fabrikat, typ, årsmodell och chassinummer eller motsvarande nummer. Ägaren skall också avge försäkran om att fordonet tagits i bruk före den 1 juli 1971.

Sådan bandmotorcykel, som avses i nästföregående stycke och som vid de nya bestämmelsernas ikraftträdande inte var försedd med effektiv bromsutrustning eller anordning för backning, VTF 4 a § b) och c), föreslås få brukas utan hinder av de nya bestämmelserna på dessa punkter.

Någon bestämmelse om obligatorisk kontrollbesiktning för i privat trafik brukade bandbilar och för bandmotorcyklar finns inte. Enligt yrkestrafikförordningen skall där-
emot fordon, som brukas i yrkesmässig trafik, årligen undergå kontrollbesiktning. Utredningen har inhämtat, att det inom Kopparbergs, Jämtlands, Västerbottens och Norrbottens län finns ungefär 140 snö-
vesslor som används i yrkesmässig trafik för personbefordran.

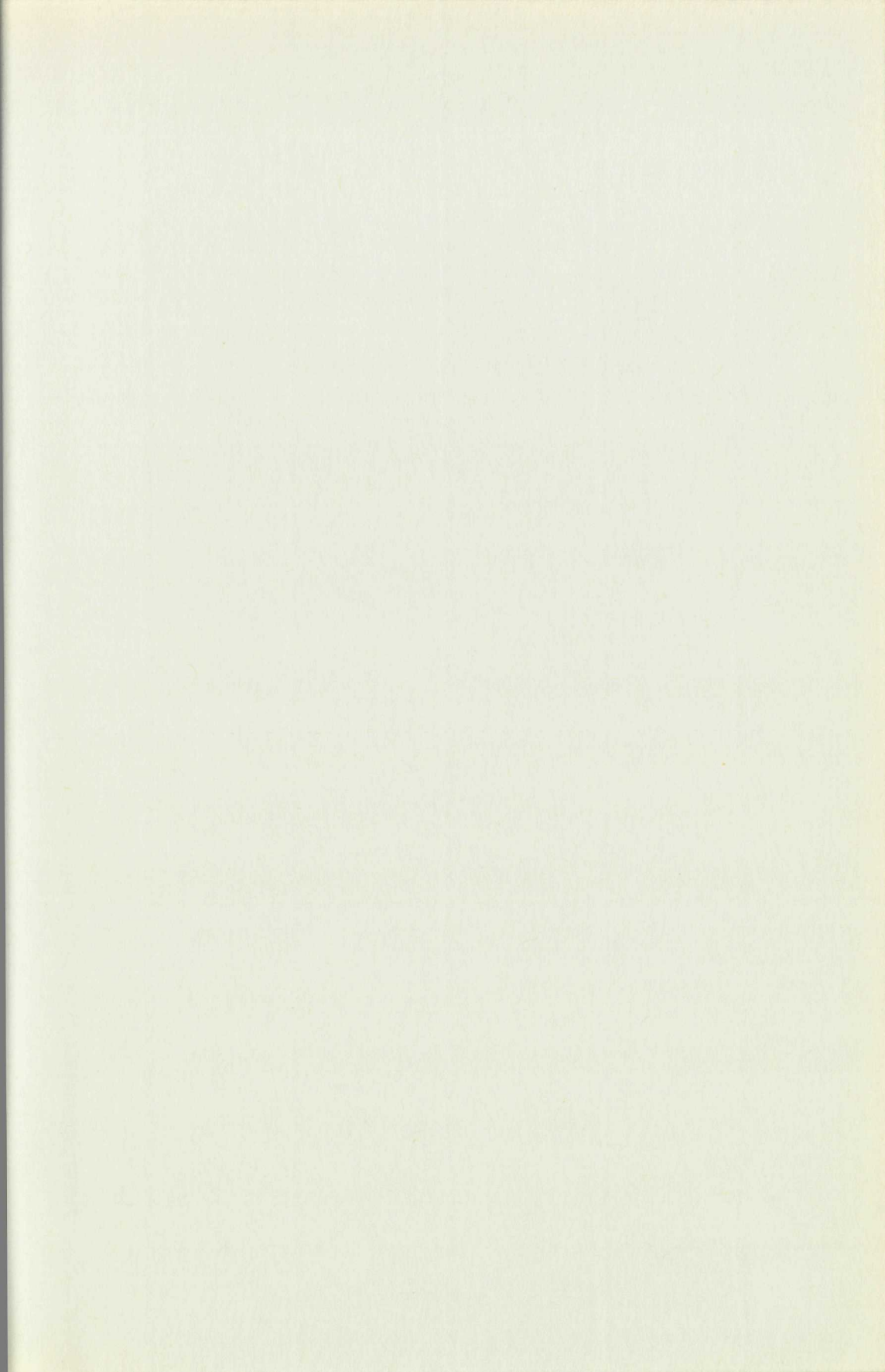
Kontrollbesiktning av dessa fordon synes emellertid, såvitt utredningen kunnat erfa-
ra, ha skett endast i begränsad omfattning. Efter hemställan från motorredskapsutred-
ningen beslöt AB Svensk Bilprovning att under eftervintern 1969 underlätta ifråga-
varande kontrollbesiktning på så sätt att bolaget under tiden den 16 - den 18 april in-
rättade provisoriska besiktningplatser i när-
heten utav stationsorterna för de i yrkes-
mässig trafik använda snö-
vesslorna. Cirku-
lär härom sändes ut till samtliga innehava-
re av ifrågavarande trafiktillstånd varvid
samtidigt meddelades, att fordon som inte
inställdes till kontrollbesiktning vid de pro-
visoriska besiktningplatserna skulle instäl-
las till besiktning på ordinarie bilprovning-
station.

Besiktningen under nämnda dagar om-
fattade tillsammans 22 i yrkesmässig trafik
använda fordon varav 20 snö-
vesslor och 2
bandvagnar. Härtill kom ett antal snösko-
trar som besiktigades dels för att ha möj-

lighet att trafikera norskt område, dels där-
för att de användes i yrkesmässig trafik.
Vid besiktningarna kontrollerades i första
hand fordonens trafiksäkerhet. Dessutom
bedömdes fordonens allmänna kondition,
driftsäkerhet samt i vilka avseenden de in-
te uppfyllde kraven för bil. Driftsäkerhet
och allmän kondition bedömdes enligt en
skala från A till D där A = gott skick,
B = godtagbart, C = bör repareras och D
= oanvändbar. Av de besiktigade 20 snö-
vesslorna erhöll 6 A, 12 B och 2 C i fråga
om driftsäkerhet, medan 6 tilldelades A, 13
B och 1 C för allmän kondition. 3 fordon
godkändes utan anmärkning, 7 godkändes
med ett påpekande, 3 med två påpekanden,
2 med tre påpekanden, 3 med fyra påpe-
kanden och 1 fordon godkändes med fem
påpekanden. 1 fordon underkändes med
10 påpekanden och 1 fordon fick föreläg-
gande om ny besiktning. Antalet anmärk-
ningar per fordon var i genomsnitt 2,4.
Bland anmärkningarna dominerade dåligt
fastsatta batterier, bristfälliga färd-
bromsar och defekta avgassystem, i vissa fall med
koloxid i kupén som följd. Som orsak till
de bristfälliga bromsarna framhöll flera för-
rättningsökande, att snö och is packat sig
i bromsarna varigenom bromsverkan upp-
hört.

De anmärkningar som gjordes gällde el-
system (6 st.), färd-
broms (4), parkerings-
broms (3), styrinrättning (1), bärhjulslager (1), bromsledningar (3), avgassystem

(10), kraftöverföring (4), bärhjul och däck samt band (2), bränsletank och bränsleledning (1), strålkastare (1), karosseri (2), reflexanordning (3), backspeglar (2), körriktningsvisare (1), baklyktor (1), hastighetsmätare (1) och motor (1). Vid besiktningen uttalades, att snövesslorna torde kunna godkännas som bil efter komplettering med belysning och reflexanordningar samt stänkskydd. Vidare antecknades, att även godkännande av banden erfordrades. De två bandvagnarna betecknades med A ifråga om såväl driftsäkerhet som allmän kondition. De anmärkningar som gjordes avsåg bärhjulslager (1), avgassystem (1), strålkastare (1) och backspegel (1). En av bandvagnarna godkändes med ett påpekande och den andra med tre påpekanden. Driftsäkerheten och den allmänna konditionen bedömdes vara god. Även för bandvagnarna antecknades att dessa kunde godkännas som bilar under samma förutsättningar som i fråga om snövesslorna.



Statens offentliga utredningar 1970

Systematisk förteckning

Socialdepartementet

Livsmedelsstadgekommittén. 1. Ny livsmedelsstadga m.m. Del I. Förslag och motiv. [6] 2. Ny livsmedelsstadga m.m. Del II. Bilagor. [7]

Kommunikationsdepartementet

Snöskotern – fordonet och föraren. [9]

Utbildningsdepartementet

Om stat och kyrka. [2]
Yrkesutbildningsberedningen. 1. Reformerad lärarutbildning. [4] 2. Yrkesteknisk högskoleutbildning. [8]

Jordbruksdepartementet

Statligt stöd till fiskehamnar. [5]

Inrikesdepartementet

Balanserad regional utveckling. [3]

Civildepartementet

Barns utemiljö. [1]

