

**Justitsministeren (Steincke):** Jeg har herved den ære for det høje ting at fremsætte forslag til lov om ændring i lov nr. 144 af 1. juli 1927 om motor køretøjer, jfr. lov nr. 130 af 14. april 1932.

Den tekniske udvikling har i forbindelse med den stigning i priserne på landbrugets arbejdskraft, som navnlig har fundet sted under og efter krigen, bevirket, at der i landbrugsbedrifterne nu i langt højere grad end tidligere anvendes traktorer. Ifølge den gældende motorlov omfattes traktorer principielt af motorloven, men der er opstillet en undtagelse, hvorefter sådanne maskindrevne køretøjer, som alene benyttes til landbrugsarbejde eller vejarbejde, er undtaget fra loven. Denne regel er givet i 1927 og hviler på en forudsætning om, at sådanne traktorer så godt som udelukkende anvendes på markerne og til stationært brug som drivkraft og kun undtagelsesvis færdes på vejene, hvortil de traktorer, som man kendte i 1927, heller ikke var særlig velegnede på grund af deres lave hastighed og hele udstyr, bl. a. med jernringe. Det er derfor i loven fastsat, at disse undtagne køretøjer alene må benytte vejene til egen transport, herunder transport af tilbehør, der er nødvendigt under deres benyttelse til landbrugsarbejde, til og fra deres arbejdssted, samt efter særlig tilladelse fra vejmyndighederne til prøvekørsel eller anden bestemt tidsbegrænset transport.

At disse traktorer er undtaget fra loven, giver dem visse fordele: de behøver ikke at opfylde de tekniske krav, motorloven stiller med hensyn til bremses, signalapparater o. s. v., de skal ikke undersøges af de motorsagkyndige eller indregistreres, føreren behøver ikke at have førerbevis, og den strengere erstatningsregel i motorloven og kravet om lovpligtig ansvarsforsikring gælder heller ikke for dem. Endvidere er de ifølge lov nr. 135 af 28. april 1931 fritaget for at svare vægtafgift.

Som følge af den nys nævnte tekniske og økonomiske udvikling er landbrugets interesse for disse køretøjer stadig vokset, og den tekniske udvikling har tillige medført, at traktorerne med fordel nu kan anvendes til transportformål, således at mange gårde har afskaffet eller formindsket hesteholdet til fordel for traktorer. For at lette udnyttelsen af traktorerne i landbrugets tjeneste udfærdigede justitsministeriet da en bekendtgørelse af 22. oktober 1947, hvorved der bl. a. åbnedes mulighed for indregistrering af landbrugstrak-

torer, uanset at motorlovens almindelige krav til disses tekniske indretning ikke var opfyldt. Traktorer, som er indregistreret i henhold til denne bekendtgørelse af 1947, kan nemlig køre med indtil to påhængsvogne med ejendommens egne produkter og redskaber eller med varer til ejendommens drift mellem ejendommen og den nærmeste jernbanestation, havn, aftager eller leverandør, som regel dog kun indenfor en afstand af 20 km fra ejendommen. Herefter syntes der at foreligge en for landbruget tilfredsstillende adgang til udnyttelse af traktorer, enten som indregistrerede efter de lige nævnte lempelige regler eller som uindregistrerede, men til gengæld altså med en stærkt begrænset anvendelse på vejene.

Denne situation ændredes imidlertid på afgørende måde, da loven af 4. maj 1948 om midlertidig forhøjelse af benzinafgiften indførte den regel, at der kunne tilstås fritagelse for benzinafgift bl. a. til ikke-indregistreringspligtige traktorer. Som tidligere nævnt var der visse fordele forbundet med at undgå indregistrering, men de økonomiske konsekvenser for den landmand, der lod sin traktor indregistrere, var dog forholdsvis begrænsede i forhold til det, benzinafgiften betyder, og efter loven af 4. maj 1948 medfører indregistrering nu tillige, at traktorejeren går glip af fritagelse for benzinafgiften, også med hensyn til den benzin, der anvendes til arbejdsformål. Som følge heraf er der opstået et udbredt ønske i landbruget om adgang til benyttelse af uindregistrerede traktorer til kørsel, også udover den efter loven tilladte kørsel.

Dette medførte, at spørgsmålet om mulighederne for en ordning med delvis fritagelse for benzinafgift for indregistrerede arbejdsstraktorer blev taget op til overvejelse i en af finansministeriet nedsat kommission. Et udvalg indenfor denne kommission afgav i marts 1949 en betænkning, som jeg har ladet aftrykke som bilag til dette lovforslag. Denne betænkning kom imidlertid til det resultat, at fritagelse for benzinafgift vedblivende måtte være knyttet til fritagelse for indregistrering, og udvalget fremsatte i overensstemmelse hermed et forslag til en ændret affattelse af motorlovens § 2.

Dette forslag fastlagde grænsen mellem indregistreringsfri og indregistreringspligtig benyttelse klarere, end det hidtil havde været tilfældet. Efter forslaget skulle intern transport, d. v. s. transport mellem de forskellige dele af samme ejendom, ad korte strækninger kunne ske uden indregistrering, medens ekstern transport, altså kørsel til