

FÖRSLAG

TILL

BESTÄMMELSER

OM

AUTOMOBILTRAFIK.



STOCKHOLM
K. L. BECKMANS BOKTRYCKERI
1904.

INNEHÅLL.

I.	
<i>Skrifvelse till statsrådet och chefen för kungl. civildepartementet.</i>	sid.
<i>Allmän motivering</i>	3.
II.	
<i>Författningsförslag:</i>	
Förslag till lag, innefattande vissa bestämmelser om automobiltrafik	27.
Förslag till stadga om automobiltrafik	29.
Förslag till lag angående ändring af 53 § i lagen angående väghållningsbesvärets utgörande på landet den 23 oktober 1891	44.
III.	
<i>Förslag till cirkulär</i> angående meddelande till rikets polismyndigheter af vissa i stadgan om automobiltrafik föreskrifna underrättelser	47.
<i>Formulär till besiktningssinstrument</i>	49.
IV.	
<i>Motiv till författningsförslagen:</i>	
I. <i>Lag, innefattande vissa bestämmelser om automobiltrafik</i>	57.
II. <i>Stadga om automobiltrafik:</i>	
Om automobils beskaflenhet och utrustning	63.
Om besiktning och igenkänningsnummer för automobil	69.
Om körning med automobil	76.
Särskilda föreskrifter om yrkesmässig automobiltrafik	86.
Ansvarsbestämmelser	91.
Undantagsbestämmelser	93.
Föreskrifter om motorcykel	95.
Öfriga bestämmelser	96.
III. <i>Lag angående ändring af 53 § i lagen angående väghållningsbesvärets utgörande på landet den 23 oktober 1891</i>	97.
V.	
<i>Sammanfattning af den utländska lagstiftningen angående automobiltrafik</i>	101.

I.

Skrifvelse till statsrådet och chefen för
kungl. civildepartementet.

Allmän motivering.

Till herr statsrådet och chefen för kungl. civil-departementet.

Genom beslut den 24 juli 1903 har Kungl. Maj:t uppdragit åt under-tecknade att inom civil-departementet biträda vid utarbetande af förslag till bestämmelser rörande ordnande af automobiltrafiken;

Och få vi, som den 26 oktober 1903 börjat och nedanskrifna dag afslutat detta arbete, härmed för herr statsrådet framlägga resultatet däraf.

Redan den 3 och 9 oktober 1901 har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen anbefallts att inkomma med förslag till allmänna bestämmelser angående automobiltrafik. Den 30 maj 1902 afgaf väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i anledning häraf underdånigt förslag i ämnet. I sin underdåniga skrifvelse förklarar styrelsen, att i vårt land redan från början sådana föreskrifter rörande automobiltrafikens ordnande borde uppställas och tillämpas, som, på samma gång de medgafve allmänna vägars och gators användande för dylik trafik, där sådan vore möjlig och nödig, äfven skyddade öfriga vägfarande mot öfverdådig och äfventyrlig framfart och tillvaratoge allmänhetens berättigade fordringar på ordnad och tryggad samfärdsel å de allmänna vägarna. »Sådana bestämmelser äro», fortsätter styrelsen, »i vårt land mera nödvändiga än annorstädes, emedan automobiltrafikens införande på de allmänna vägarna i Sverige i all-

Väg- och
Vattenbygg-
nadsstyrelsens
allmänna
grunder för
automobiltra-
fikens ord-
nande.

mänhet möter större svårighet och medför större fara och hinder för landsvägstrafiken än i de flesta andra civiliserade länder, icke blott i följd af det hårda klimatet, som betäcker vägarna med snö och is under en stor del af året, utan i synnerhet därför, att de svenska vägarna i allmänhet äro så smala, att automobiltrafik på en stor del af dem icke kan framgå utan att hindra eller störa den allmänna vägtrafiken.» Särskildt framhåller styrelsen, att de allmänna bygdevägarna af den vanligaste bredden, 3,6 meter, i allmänhet måste anses vara för automobiltrafik otjänliga.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förslag till hufvudgrunder för ett reglemente om automobiltrafik, hvilket förslag icke är affattadt i författningsform eller eljest gör anspråk på att i förefintligt skick kunna upphöjas till allmän författning, är indeladt i 6 afdelningar, nämligen I. villkor och kompetens för automobiltrafiken; II. förarens skyldigheter och fordonsskötsel; III. tillstånd till yrkesmässig automobiltrafik; IV. fordonens beskaffenhet; V. fordonens besiktning och pröfning; VI. öfverträdelser af allmänna bestämmelser.

Förslaget innehåller i allmänhet stränga bestämmelser och fordringar på automobilerna och deras förare. För rättigheten att framföra automobil å allmän väg skulle erfordras särskildt tillståndsbevis, för hvars erhållande en del formaliteter borde vidtagas. Till gäldande af ersättning för skada och förlust samt menlig inverkan på vägar och broar, som tilläfventyrs kunde vållas annan genom automobiltrafik, skulle, där sådant prövades nödigt, säkerhet ställas, innan tillståndsbeviset utlämnades. Vid enskild automobiltrafik skulle säkerheten bestå allenast af vederhäftig borgen, men vid yrkesmässigt utöfvad trafik erfordras nedläggning i allmänt förvar, till skäligt belopp, af penningar eller sådana värdehandlingar, som af vederbörande myndighet godkändes.

Förslaget upptager vidare en del föreskrifter angående körning med automobil och de försiktighetsmått, som därvid vore att iakttaga.

För yrkesmässig automobiltrafik föreslås särskilda bestämmelser. Sak-kunnig undersökning af de för trafiken afsedda vägar och broar, äfvensom vederbörande kommuners och väghållningsdistrikts hörande skulle föregå hvarje tillstånd till dylik trafik. När sådant af förhållandena påkallades, kunde tillståndshafvaren åläggas att betala kostnaderna för trafikens öfvervakande och för vägmärkens uppsättande och underhåll, för hvilka ändamål en viss summa skulle hos vederbörande myndighet deponeras. Trafiken skulle kunna förbjudas, om den visade sig medföra fara eller hinder för öfriga vägfarande eller på ett otillfredsställande

sätt handhades, eller när trafikreglementen och andra gällande bestämmelser samt föreskrifna försiktighetsmått icke noggrant följdes.

Vidare innehåller förslaget en del bestämmelser om automobils konstruktion och beskaffenhet samt om erforderliga säkerhetsanordningar. Innan automobil finge användas, skulle den undersökas och profköras af sakkunniga besiktningsmän, hvarefter vederbörande myndighet ägde utfärda tillstånd till fordonets användning och inregistrera det samma under visst igenkänningsnummer. Hvarje automobil skulle underkastas besiktning och godkännande, då den undergått afsevärd förändring eller reparation, och i alla händelser, när tre år förflutit från senast verkställda besiktning. Kostnaden för fordons besiktning och profning skulle gäldas af ägaren och utgå enligt fastställd taxa.

Utom bötesbestämmelser för öfverträdelse af föreskrifterna, upptager förslaget en bestämmelse, att alla begångna öfverträdelser skulle införas i den anteckningsbok, som borde öfverlämnas till föraren vid meddelande af tillstånd till automobiltrafik, och som han alltid borde medföra.

Vederbörande myndighet skulle äga återtaga lämnadt tillstånd till automobiltrafik eller förares tillståndsbevis, om inom ett år ägt rum tre eller flere öfverträdelser med påföljd af böter, sammanlagdt öfverstigande 300 kronor.

Automobiler, afsedda för militär tjänst, borde underkastas alla för automobiltrafik föreslagna bestämmelser med undantag af föreskrifterna om profning och omprofning, hvilka åtgärder de militära myndigheterna hade att själfva låta ombesörja.

Öfver väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förenämnda förslag hafva, efter nådig befallning, öfverståthållareämbetet och samtliga Konungens befallningshafvande afgifvit underdåniga utlåtanden, därvid *Konungens befallningshafvande i Uppsala, Östergötlands, Gäfleborgs, Västernorrlands och Norrbottens län* förklarar sig icke hafva funnit anledning till någon erinran mot de föreslagna bestämmelserna, hvaremot *öfriga Konungens befallningshafvande* och *öfverståthållareämbetet* mot förslaget framställt såväl en del allmänna erinringar som ock särskilda anmärkningar mot olika detaljbestämmelser, hvarjämte *Konungens befallningshafvande i Stockholms län* ifrågasatt, huruvida för närvarande någon allmän författning rörande automobiltrafik vore här i landet af behovet påkallad.

Konungens befallningshafvandes utlåtanden öfver väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förslag.

Vid angifvande af de allmänna grunder, hvarpå vi anse en blifvande författning om automobiltrafikens ordnande böra byggas, samt vid den speciella motiveringen till de af oss framlagda författningsförslagen, få vi tillfälle att vidare beröra de viktigaste anmärkningar, som från Konungens befallningshafvande framkommit mot väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förslag.

Lokala ordningsföreskrifter för automobilkörning.

För inhämtande, huruvida inom de olika länen utfärdats särskilda ordningsföreskrifter för körning med automobil, har herr statsrådet låtit till oss öfverlämna samtliga Konungens befallningshafvandes svar å förfrågan i sådant hänseende; och framgår af dessa svar, att allenast länsstyrelserna i *Stockholms, Hallands* samt *Göteborgs och Bohus län* utfärdat sådana föreskrifter, samt att dessa afse att lämna en del regler för automobilkörning å de allmänna vägarna inom nämnda län.

Efter förutskickande af dessa erinringar få vi för egen del anföra följande.

Automobiltrafikens utveckling och betydelse.

Automobilfordonet har, som bekant, under senare åren vunnit en afsevärd användning i andra länder och, från att till en början hufvudsakligen hafva varit ett lyx- eller sportfordon, alltmera trädt i den direkta nyttans tjänst. Det uppsving, automobil tillverkningen tagit, är att räkna från åren 1885—1886, då tysken Gottlieb Daimler uppfann sin petroleum-motor och började använda densamma att drifva automobiler. Automobiltekniken har härefter alltjämt gjort stora framsteg, och man kan numera erhålla automobiler af olika typer och för skilda ändamål af en betryggande konstruktion och med stor hastighetsvariation, automobiler, som med lätthet taga icke ringa stigningar, såsom 15 : 100 och än större.

Den allmännast förekommande automobiltypen är försedd med explosionsmotor, i hvilken kraftämnet förgasas, blandas med luft och bringas till explosion, hvarvid förbränningsgasen verkar drifvande på kolfvarna. Denna automobiltyp (»automobil mit explosionsmotor», »voiture à pétrole», »petroleum motor car») har numera nått en fullkomning, som ej lämnar något öfrigt att önska i säkerhet och tillförlitlighet. Kraftmediet är allmännast benzin, men äfven fotogen och gasolja komma, i följd af sin större prisbillighet, i användning, särskildt å lastautomobiler, där förbrukningen af kraftämnet är stor. Automobiler, som drivas med fotogen eller gasolja, lämpa sig dock, i följd af den illaluktande gas, som utvecklas, mindre väl för trafik i städerna.

Jämte nyssnämnda automobiltyp har ångautomobilen, ångvagnen (»dampf-automobil», »voiture à vapeur», »steam-carriage») gjort be-

tydande framsteg, särskildt i Amerika. Denna automobil har i allmänhet en vattenrörpanna, eldad med fotogen eller sprit, och en vanlig tvåcylindrig slid- eller ventilångmaskin af liknande system som lokomotivens.

Den elektriska automobilen (»elektromobil», »voiture électrique», »electric car»), som drifves medelst ackumulator, utmärker sig särskildt genom sin fullkomligt stötfria och ljudlösa gång. Elektroautomobilerna hafva i synnerhet kommit i bruk i Frankrike. Det elektriska ackumulatorbatteriet är dock alltför tungt (300—500 kg) och tar, med nu vanliga typer, allt för stort utrymme för att elektriciteten skall kunna undantränga benzin och andra kraftmedier. Användningen af elektroautomobiler inskränkes ock genom nödvändigheten att tämligen ofta behöfva omladda ackumulatorbatteriet. Längre än 40—50 kilometer kan en dylik automobil för närvarande icke aflägsna sig från en laddningsstation. I den mån elektroteknikens framsteg möjliggör konstruktionen af små och lätta ackumulatörer — och den är på god väg härtill — samt elektriska laddningsstationer blifva allt talrikare, torde elektroautomobilen i följd af sin lättskötthet, ofarlighet och tysta gång säkerligen vinna allt mera ökad utbredning och användning.

Det allmänna bruket af automobilfordonet har hittills hämmats af de jämförelsevis höga pris, fullgoda automobiler betinga; men med förbättrade och förenklade konstruktioner, och sedan numera många stora maskinfabriker upptagit automobil tillverkning såsom specialitet i stor skala, lära prisnedsättningar vara att inom den närmare framtiden förvänta.

Den utbredning och mångsidiga användning, automobilen redan erhållit i utlandet, gör det högst sannolikt, att äfven i vårt land bruket af automobiler skall blifva allt mera vanligt. Redan nu användas på flere ställen i landet automobiler, särskildt lastautomobiler, och under den närmaste tiden lära ej få sådana fordon komma att tagas i bruk.

En del förhållanden ställa sig visserligen i vårt land mindre gynsamma för en mera utbredd automobiltrafik. Den långa vintern och de allmänna vägarnas ofta otillräckliga bredd och fasthet vålla afbrott och inskränkningar i automobiltrafiken, som ej behöfva i samma grad förekomma i en del andra länder. Men man kommer utan tvifvel snart att göra sig mer eller mindre oberoende af dessa förhållanden. Redan nu tillverkas automobiler å medar, motorslädar, hvilka med en kontinuerligt reglerbar hastighet af från 5 till 50 kilometer i

timmen lära kunna framföras i djup snö och där taga stigningar af 15:100 och därutöfver. Äro vägarna här i landet emellertid ofta, ehuru i mindre omfattning än man i allmänhet torde föreställa sig, i följd af sin beskaffenhet mindre lämpliga för automobiltrafik, underlätts å andra sidan denna trafik af den obetydliga rörelse, som råder å de svenska vägarna, jämförda med utlandets.

Det synes uppenbart, att ett allmännare bruk af automobiler skulle i vårt land medföra större gagn än i många andra länder, där mera utvecklade kommunikationsförhållanden i öfrigt förefinnas. Trots de synnerligen storartade framsteg, kommunikationsväsendet under de senare årtiondena gjort i vårt land, finnas ännu vidsträckta landsdelar, som för närvarande och antagligen för lång tid framåt allena eller hufvudsakligen äro hänvisade till vägkommunikationerna. Hvilken betydelse en automobiltrafik skulle äga i dessa landsdelar, äfven om den icke kunde upprätthållas året om, torde icke behöfva särskildt påpekas. Otvifvelaktigt är, att automobilen i vissa fall kan göra en järnvägsanläggning obehöfzig. En förbindelse t. ex. mellan en järnvägsstation och ett bruk eller fabriks-etablissement, hvarför annars erfordrades en själfständig järnvägsanläggning eller ett bispår från en annan järnväg, skulle ofta med lika framgång kunna upprätthållas med automobiler, hvarigenom en väsentlig besparing i anläggningskostnad och således en allmän nationalekonomisk vinst skulle uppkomma. En del lastautomobiler, som nu äro i bruk här i landet, lasta fem tons, och erfordras det således allenast två resor för att befordra den last, en normalspårig järnvägsvagn kan intaga.

Det torde således vara af ett icke ringa allmänt och enskildt intresse, att automobilfordonet kommer till vidsträcktare användning i vårt land. Särskildt lastautomobiler hafva hos oss en viktig plats att fylla, och för en del i kommunikationshänseende vanlottade fabriksanläggningar skulle bruket af sådana automobiler afsevärdt nedbringa kostnaden för tillverkningsprodukternas utförande i marknaden. Jämväl för personbefordran i bygder, som ligga aflägsset från järnvägs- eller ångbåtskommunikationer, samt såsom dragkraft vid en del landtbrukets behof torde automobilerna blifva af betydelse. När särskildt de elektriska automobilerna kunna gifvas en allt fullkomligare konstruktion och betinga större prisbillighet, blifva dessa, i samband med de elektriska kraftanläggningar, som kunna emotses i de norra delarna af vårt land med deras rika tillgång på vattenkraft, en häfstång för dessa orters utveckling, som icke bör underskattas. Att automobilerna såsom allmänt befordringsmedel i städerna skola så småningom vinna ökad användning, torde ock vara att antaga. En skicklig automobil-

förare har en automobil säkrare i sin hand än en körsven sin häst och kan vida snabbare och lättare vika undan för annan trafik.

Liksom hvarje nytt befordringsmedel kan automobiltrafiken emellertid medföra en del faror och olägenheter för annan väg- och gatutrafik. Den mest framträdande faran torde vara den rädsla, hästarna till en början, innan de hunnit vänja sig vid automobilerna, visa för detta befordringsmedel. Genom att bilen rör sig fritt på marken och att således ett åkdon, förspändt med häst, kommer vida närmare en automobil än t. ex. ett järnvägståg, som löper på en särskild, skenlagd och i allmänhet inhägnad farbana, samt att de vanligaste motorerna åstadkomma något buller, är det naturligt, att automobilerna redan i och för sig skola utöfva en skrämmande verkan på ett så »nervöst» djur som hästen, och denna inverkan blir gifvetvis större, om automobilerna till sitt yttre väsentligt skilja sig från hittills brukliga fordon eller om de åstadkomma starkare buller eller utveckla rök, ånga eller gas i betydligare mängd. Kommer så härtill möjligheten att framdrifva automobilerna med en betydande hastighet, den eld- eller explosionsfara, som föreligger vid mindre betryggande konstruktion af kraftmaskinen, samt de i följd af dessa förhållanden vid sammanstötning eller ikullkörning stundom uppkommande olyckshändelser af svårare beskaffenhet, torde det vara uppenbart, att automobiltrafiken icke kan alldeles lämnas åt sig själf, utan bör genom allmänna författningsbestämmelser ordnas och kontrolleras för att ofvan antydda faror och olägenheter må kunna nedbringas så mycket som möjligt. Så har ock skett nästan öfverallt i utlandet, och där allmänna föreskrifter, såsom i Preussen och Ryssland, icke ännu finnas, ersättas de med polisförordningar af skiftande slag, hvilket icke torde vara lämpligt att hos oss eftertaga.

Den lagstiftning, som påkallas för ordnande af automobiltrafiken, bör enligt vår mening i början göras tämligen detaljerad och uttömmande. Ehuru vi äro öfvertygade om automobiltrafikens betydelse för vårt land och anse, att för densammas utveckling hinder eller svårigheter ej böra läggas, hålla vi således före, att denna utveckling bäst främjas genom att medelst lämpliga föreskrifter till betryggande af automobiltrafikens säkerhet och förekommande så vidt möjligt af fara och olägenhet för annan trafik söka skapa förtroende för det nya befordringsmedlet och uppmuntra automobilernas praktiska användning till nytta för landets kommunikationsväsen. Är förtroendet en gång vunnet, och har man praktisk erfarenhet af automobiltrafikens gagn

Automobiltrafikens faror.
Lagstiftning
ang. automobiltrafik.

och nytta, då torde svårigheter ej möta att framdeles få författningsbestämmelserna modifierade eller i vissa delar till och med upphäfda.

Af hvad ofvan är sagdt följer emellertid ingalunda, att alltför restriktiva eller minutiösa bestämmelser äro befogade. Likasom automobilerna ej kunna påfordra att få begagna de allmänna landkommunikationslederna utan hänsyn till vägtrafiken i öfrigt, bör ej heller denna senare trafik på sin ålder och häfd kunna grunda några anspråk på att utslutande få begagna dessa kommunikationsleder och hindra det nya befordringsmedlets användning och utveckling, då detta befordringsmedel är af det gagn och den betydelse som automobilerna. Det gäller i följd häraf att söka afväga de allmänna författningsbestämmelserna så, att de icke hindra eller onödigt betunga automobiltrafiken men på samma gång verka till vinnande af garantier för en tillfredsställande och lämplig konstruktion af automobilerna samt af skydd, i den mån sådant kan genom lagbestämmelser ernås, för annan väg- och gatutrafik och mot öfverdådig eller ovarsam framfart från automobilisternas sida.

Hufvudgrunder för en lagstiftning om automobiltrafik här i landet.

De af väg- och vattenbyggnadsstyrelsen framlagda ofvanberörda grunder för automobiltrafikens ordnande innehålla visserligen i många afseenden nödiga och beaktansvärda bestämmelser, som böra läggas till grund för lagstiftning i ämnet, men de äro enligt vår mening obehöfligt stränga och pålägga automobilägaren eller automobilföraren ett betungande iakttagande af en del föreskrifter, som icke kunna anses oundgängliga. De länsstyrelser, som framställt erinringar mot väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förslag, hafva ock allmänt ansett, att förslaget kunde och borde modifieras i syfte att vinna lindringar för den enskilde automobilägaren och i allmänhet mindre restriktiva bestämmelser. Jämväl mot en del detaljföreskrifter i väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förslag synas beaktansvärda erinringar vara att framställa.

De viktigaste förhållanden, som böra komma i betraktande vid ett ordnande af automobiltrafiken, och de hufvudgrunder, som därvid böra tillämpas, äro enligt vår mening följande.

Automobilens tekniska beskaffenhet och ofarlighet.

Af hvad förut anförts rörande de faror och olägenheter, automobilerna kunna medföra, följer, att den fordran först bör uppställas, att automobilen till sin konstruktion och beskaffenhet i öfrigt är sådan, att den icke vid begagnandet medför en fara, som genom en ändamålsenligare konstruktion eller genom lämpligare säkerhetsanordningar

kan förebyggas. Automobilens bör icke legaliseras såsom allmänt befordringsmedel å vägar och gator, utan att den är tekniskt ofarlig och fyller vissa nödiga anspråk på säkerhet och trygghet. Öfverallt i utlandet fordrar man vissa säkerhetsanordningar å automobil, hvilka, i allmänhet tämligen enahanda, tagit sig uttryck i ett af offentlig myndighet meddeladt godkännande af viss automobiltyp eller i besiktning och profkörning af hvarje särskild automobil. Jämväl vid en lagstiftning hos oss om automobiltrafik böra gifvetvis uppställas vissa fordringar på automobils konstruktion, beskaffenhet och utrustning, fordringar, som emellertid måste affattas så allmänt, att de lämna utrymme för de enskilda automobilfabrikanternas intentioner och förbättringar i dessa afseenden. De särskilda förhållanden och synpunkter, som härutinnan böra beaktas, få vi tillfälle beröra i den speciella motiveringen till författningsförslaget i denna del.

Att en viss automobil fyller de uppställda allmänna föreskrifterna med afseende å säkerhetsanordningar och beskaffenhet, måste på något sätt utrönas. Allmännast förekommer i utlandet automobilens uppvisning och profkörning inför vederbörande polismyndighet. En dylik föreskrift torde emellertid vara mindre tillfredsställande, då polismyndigheten i allmänhet icke kan sitta inne med de tekniska kunskaper, som erfordras för bedömning af konstruktionens och säkerhetsanordningarnas tillfredsställande beskaffenhet och verkan. Understundom förekommer ock i andra länder, att besiktningen verkställas af tekniskt sakkunniga, hvilka för sådant ändamål utsetts eller tillkallats af polismyndigheten. Enligt vår mening är det ock nödigt, att en automobil, innan den tages i bruk, undergår besiktning, äfvensom att sådana besiktningar komma till stånd vid förändringar, som beröra de delar, hvarom allmän författning innehåller bestämmelser. Denna besiktning måste anförtros åt tekniskt sakkunniga personer, som för sådant ändamål särskildt utses. Ersättningen till dessa besiktningsmän synes böra utgå enligt i allmän författning upptagna grunder.

Besiktning af
automobil.

På sätt förut omförmälts, har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen föreslagit, att särskildt tillståndsbevis skulle erfordras för rättigheten att framföra automobil å allmän väg, samt att hvarje automobil skulle under visst igenkänningsnummer inregistreras i ett register, upptagande de automobilfordon, som vore berättigade till användning i allmän trafik. Tillståndsbevis skulle meddelas för landet af Konungens befallnings-

Igenkännings-
nummer för
automobil.

hafvande, i Stockholm af öfverståthållareämbetet och i öfriga städer af poliskammare eller, där sådan ej finnes, magistrat. Mot hvad sålunda föreslagits har annan erinran från vederbörande Konungens befallningshafvandes sida icke framkommit, än att *dels* framhållits, att ett uttryckligt stadgande borde lämnas, hos hvilken myndighet registreringen skulle äga rum, *dels* med afseende härå påyrkats, att denna registrering, i sammanhang med tillståndet till trafiken, borde verkställas af Konungens befallningshafvande, en hvar för sitt län, och icke, såsom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen torde förutsatt, allenast för landet af Konungens befallningshafvande, men för stad af poliskammare eller magistrat, *dels och* föreslagits af öfverståthållareämbetet, att för undvikande af förväxling mellan automobiler, som registrerats med samma nummer i olika län, åtskillnad mellan numreringen inom länen borde göras genom att hvarje län erhöle en littera att vidfogas numret.

För vår del anse vi, att, då fråga är om automobil för enskildt bruk, det särskilda tillståndet, under den form detsamma af väg- och vattenbyggnadsstyrelsen föreslagits, kan undvaras. Ett dylikt tillstånd förutsätter uppfyllandet af en del formaliteter, som skulle blifva mycket betungande för den enskilde, hvilken, där automobilen afsåges till längre färder, behöfde söka tillstånd till trafiken ej blott hos flere Konungens befallningshafvande, utan äfven hos vederbörande poliskammare eller magistrat i hvarje stad, han ville besöka. Meddelandet af särskildt tillstånd kan ej heller anses oundgängligt för det ändamål, som härmed hufvudsakligen skulle åsyftas, eller vinnande af garanti, att automobilen uppfyller vissa af det allmänna påfordrade säkerhetsföreskrifter.

Denna garanti vinnes genom en besiktning af automobilen, och därutöfver erfordras enligt vår mening allenast, att hvarje automobil erhåller sitt särskilda igenkänningsnummer. Det måste nämligen anses oundgängligen nödigt att lätt och säkert kunna identifiera hvarje automobil, som färdas fram, allra helst i betraktande af automobilerernas stora hastighet och däraf härflytande ökad möjlighet att sticka sig undan, när en förseelse skett eller en olycka timat. Tilldelandet af detta igenkänningsnummer bör på så sätt kombineras med besiktningen, att tilldelandet ej sker, utan att besiktningen fulltygat automobilens betryggande konstruktion och beskaffenhet samt dess lämplighet för afsedt ändamål.

Det har ifrågasatts att öfverlämna tilldelandet af igenkänningsnummer åt någon central ämbetsmyndighet, hvarmed numreringen af automobilererna underlättades och ett tilldeladt igenkänningsnummer kunde, utan att formella invändningar vore att däremot framställa, berättiga

till automobilens användande öfver hela landet. Emellertid synas oss andra skäl föreligga att icke låta igenkänningsnumrens tilldelande ske genom en central myndighet, äfven om lämplig sådan finnes, som utan ökning af arbetskrafterna kunde öfvertaga detta bestyr. Ett igenkänningsnummer måste kunna återtagas, eller rättare förbud kunna meddelas för användande af en viss automobil, när denna ej längre fyller författningsenliga fordringar på beskaffenhet och konstruktion, och här för påkallas ofta ett snabbt ingripande. Periodiska besiktningar och en närmare kommunikation mellan en besiktningsman och de ortsmyndigheter, som hafva att svara för den allmänna trafikens säkerhet och ordning, erfordras understundom, liksom ock en del lokala förhållanden ofta behöfva beaktas. Kan man därför, utan att pålägga den enskilde automobilägaren betungande föreskrifter och utan att stöta på formella svårigheter, låta tilldelandet af igenkänningsnummer äga rum genom vederbörande Konungens befallningshafvande, skulle därmed flere fördelar vara att vinna. Konungens befallningshafvande, såsom länets högsta polismyndighet och utöfvande tillsyn öfver vägväsendet därstädes, måste alltid få befattning med en hel del åtgärder och beslut rörande en automobiltrafik inom länet, och det vore därför önskvärdt, att hithörande ämbetsåtgärder såvidt möjligt koncentrerades hos länsstyrelserna. Emellertid bör, jämväl om tilldelandet af igenkänningsnummer komne att ske genom vederbörande Konungens befallningshafvande, ett dylikt igenkänningsnummer gälla för trafik icke blott inom länet i sin helhet, och således jämväl för därinom belägna städer, utan ock inom hela landet; och enligt vår mening bör ej heller betänklighet möta mot en sådan bestämmelse. Med igenkänningsnummers tilldelande afse vi ett beslut af hufvudsakligen formell art, grundadt på besiktningsmans undersökning; igenkänningsnumret är ett kriterium på, att bilen fyller författningsenliga anspråk till sin konstruktion, beskaffenhet och lämplighet; och fyller han dessa anspråk i ett län, så fyller han dem ock i andra. Genom att fasthålla vid allenast ett tilldelande af igenkänningsnummer och låta frågan om ett särskildt trafikillstånd förfalla, undgår man ock de formella betänkligheter, som kunna framställas mot att låta ett af en Konungens befallningshafvande meddeladt tillstånd till trafik med automobil gälla jämväl för alla andra län; och rimligen synes ej, äfven om man skulle bibehålla fordringen på ett särskildt tillstånd, kunna påfordras, att detta skall behöfva sökas i hvarje län och hvarje stad, där en automobilägare kan vilja färdas fram. På sätt öfverståthållareämbetet framhållit, möter det ej heller svårigheter att

t. ex. medelst fogande af en bokstaf till det ordningsnummer, automobilen innehar i förhållande till andra inom samma län, särskilja automobiler, som i olika län innehafva samma ordningsnummer.

För tilldelandet af igenkänningsnummer och andra på Konungens befallningshafvande ankommande åtgärder rörande automobiltrafikens ordnande behöfver ej heller en mera omständlig registrering tillgripas. Förhållandet är ej analogt med registrering af bolag, föreningar och försäkringsanstalter, där inskrifning sker af uppgifter, som böra komma till tredje mans kännedom och, när så anses skett, grunda vissa rättsförhållanden. Annan registrering, än som erfordras för att hålla reda på automobilernas igenkänningsnummer och kunna utfärda en del föreslagna tillkännagifvanden rörande automobiler, torde således ej vara påkallad. Visserligen kunde fördelar vara att hämta, om ändringar i äganderätten till en automobil anmäldes och registrerades hos den myndighet, som tilldelat automobilen igenkänningsnummer, enär därmed ökad lätthet skulle uppstå att vid förseelser eller vid fråga om ersättningsskyldighet för skada vinna upplysning om automobilens rätte ägare; men då en verksam kontroll öfver att dylika ändringar beträffande en så lätttrilig sak som automobilen verkligen anmäldes måste ställa sig mycket svår, blefve den kännedom, som af ett automobilregister kunde hämtas om automobilens ägare, ofta bristfällig eller oriktig. Då dessutom en dylik anmälningsskyldighet skulle medföra en icke alldeles obetydlig tunga för den enskilde och orsaka registreringsmyndigheten ökad arbete, hafva vi icke funnit skäl föreslå anmälan och registrering af ändringar i äganderätten till automobil.

Tillstånd till yrkesmässig automobiltrafik.

Hvad nu anförts om obehöfligheten af särskildt tillstånd afser den enskilda automobiltrafiken, rätten att för enskildt bruk i trafik använda automobil, medan däremot dylikt tillstånd lämpligen bör påfordras vid den yrkesmässiga trafiken, då det ifrågasättes att mot ersättning betjäna allmänheten med befordran af personer eller gods. En lifigare, mera regelbunden och i allmänhet för gator och vägar så pröfvande trafik som den yrkesmässiga påkallar den mera ingående och allsidiga pröfning, som bör föregå ett meddelande af särskildt tillstånd. Då det här är fråga om ett utbudande till allmänheten af ett visst befordringsmedel, kan allmänheten ock äga anspråk på, att lämpligheten såväl af befordringsmedlet själfvt som af de kommunikationsleder, där det skall användas, ägnas en mera grundlig och allsidig pröfning. Att den, som önskar idka automobiltrafik såsom affär för egen förtjänst, underkastas bestämmelser och kontrollföreskrifter utöfver dem, som ifrågasättas vid automobils användande till enskildt bruk, kan icke möta några befogade

invändningar ur synpunkten af en praktisk och för de enskilde icke mer än nödigt betungande lagstiftning.

Vid ordnande af automobiltrafiken måste särskild uppmärksamhet ägnas åt frågan, hvarest sådan trafik må äga rum. Äfven om man önskar fullt likställa automobilen med andra vägfordon och således utgår från, att automobiltrafik i allmänhet bör få äga rum å sådan plats, där vanliga hästfordon få färdas fram, är det af automobilernas beskaffenhet uppenbart, att man ej utan vidare kan påstå, att hvarje väg, där hästfordon kunna framföras, ock kan befaras med automobil. Vägarna äro anlagda och afsedda för den hittills vanliga körtrafiken, och till en annan i allmänhet tyngre och annorlunda beskaffad trafik af en synnerlig hastighet har vid vägbyggnaden icke kunnat tagas någon hänsyn. Frågan om och i hvad utsträckning de vanliga vägkommunikationslederna lämpa sig och således kunna upplåtas för automobiltrafik bör därför blifva föremål för särskildt beaktande; och denna fråga har sin egentliga betydelse för landsbygden, där vägarnas karaktär och beskaffenhet äro växlande.

Rätt för automobil att befaras väg å landet.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förslag angående hvilka vägar, som må befaras med automobil, angifver såsom sådana de allmänna vägarna. För erhållande af tillstånd att trafikera den grupp af dessa, som benämnas bygdevägar, uppställer styrelsen det villkor, att tillstånd till automobiltrafik därstädes icke får meddelas utan att vederbörande väghållningskyldige och kommuner blifvit hörda, och i sin underdåniga skrifvelse med framläggande af förslaget angående automobiltrafikens ordnande anför styrelsen, att trafiken med automobil å bygdevägar, hvilka »utförts och underhållas af de vägbyggnadsskyldige i främsta rummet till deras egen nödtorft» icke bör medgifvas, utan att automobiltrafiken »önskas af ortsbefolkningen eller länder denna till synnerligt och påtagligt gagn».

Från flere Konungens befallningshafvandes sida hafva erinringar mot väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förslag i nu förevarande del framkommit. Så yttrar *Konungens befallningshafvande i Kristianstads län* i sitt underdåniga utlåtande härutinnan följande: »Till allmänna vägar äro att räkna, inom städernas områden, de vägar, som underhållas på stadsinvånarnes gemensamma bekostnad, och, å landsbygden, de vägar, som underhållas af väghållningsdistrikt, d. v. s. lands- och bygdevägar. Utom dessa finnas åtskilliga äfven för allmänheten upplåtna vägar, hvilka underhållas af vederbörande kommun eller enskilda väghållningskyldige, och hvilka i många fall kunna vara lika väl lämpade för automobiltrafik som de allmänna vägarna. Eders Kungl. Maj:ts befallnings-

hafvande anser därför, att det i förslaget — — använda uttrycket 'allmän väg' icke är nog omfattande, utan borde utbytas mot 'väg, som är till allmänhetens begagnande upplåten'. Visserligen kan häremot invändas, att automobiltrafiken å enskilda vägar bäst ordnas genom öfverenskomelse med vederbörande underhållsskyldige, och det kan nog ske i fråga om den yrkesmässiga och regelbundna automobiltrafiken, men låter sig svårigen göra beträffande sådan privat trafik, som icke är inskränkt till vissa linjer. — — Enligt Eders Kungl. Maj:ts befallningshafvandes åsikt torde — — — vara lämpligare att genom generella bestämmelser förbjuda automobiltrafik å de vägar, där automobilen upptager mer än vägens halfva bredd, samt fastställa hastigheten för farten efter visst förhållande emellan automobilens och vägens bredd. Därjämte torde föreskrift böra meddelas därom, att automobiler, som med den belastning, för hvilken de äro afsedda, öfverstiga en viss medelvikt, hvilken anses utan olägenhet kunna medgifvas äfven å bygdevägar, få framföras endast å vissa, i tillståndsbeviset angifna vägar, hvilka pröfvas vara i stånd att upptaga en dylik trafik. En sådan inskränkning synes icke skola verka hämmande på användningen af privata automobiler, enär de, om de öfverstiga den å alla vägar tillåtna medelvikten, säkerligen endast äro afsedda för forsling af tyngre gods emellan vissa på- och aflastningsplatser och i hvarje fall icke skola röra sig inom så vidsträckta och på förhand obestämda områden som de lättare automobilfordonen.»

Konungens befallningshafvande i Malmöhus län uttalar sig i denna del sålunda: »Den i förslaget upptagna skillnaden mellan landsväg och bygdeväg synes Eders Kungl. Maj:ts befallningshafvande ej vara lämplig. Om både det ena och andra slaget af dessa vägar gäller det, att de skola tjäna den allmänna samfärdseln och att de allmänneligen och delvis af statsmedel underhållas. Bygdevägar kunna därför ej i högre grad än landsvägar anses vara till företrädesvis för ortsbefolkningens nödtorft, så att beträffande automobiltrafik å dessa ortsbefolkningens uttalande bör vara mera afgörande, än då frågan gäller landsvägar. Skillnaden mellan dessa slag af vägar torde snarare kunna sägas bestå i mindre trafik och i regel mindre bredd på bygdeväg än på landsväg. Men jämväl härutinnan, åtminstone hvad bredden angår, gifvas undantag, ity att bygdevägar finnas, som hafva lika stor bredd som landsväg. För öfrigt skulle det för den icke lokaliserade vara vanskligt att afgöra, huruvida en väg vore af ena eller andra slaget, och huruvida han kunde utan fara att göra sig skyldig till lagöfverträdelse befara densamma med automobil. Tillika skulle gagnet af automobilsamfärdseln i väsentlig mån minskas, eftersom den skulle omöjliggöras beträffande

bygder, som ej låge intill landsvägar. Eders Kungl. Maj:ts befallningshafvande förmenar alltså, att icke vägens egenskap af landsväg eller bygdeväg, utan vägens bredd och beskaffenhet för öfrigt bör vara på frågan afgörande. En backig väg med svåra krökningar och bråddjup vid sidorna torde t. ex. innebära vida större fara vid ifrågavarande trafik än en väg med mindre bredd, som framlöper rak på jämn mark och utan sidodjup. Det kunde ankomma på Eders Kungl. Maj:ts befallningshafvande i hvarje län att pröfva, hvilka vägar som ej finge med automobil befaras och dessa vägar borde genom lämpliga anslags-taflor utmärkas.»

Hvad sålunda erinrats är utan tvifvel förtjänt af beaktande. Då bygdevägarne äro de ojämförligt talrikaste och i vissa trakter de enda förekommande, skulle, om automobiltrafik å bygdeväg antingen ej alls eller allenast i undantagsfall medgifves, automobils användande å allmän väg blifva i hög grad inskränkt. Landsvägar och bygdevägar äro dessutom, såsom Konungens befallningshafvande i Malmöhus län ock erinrat, af alldeles samma karaktär. Bägge äro till för att förmedla allmän samfärdsel, underhållsskyldigheten och statens bidrag till vägunderhållet äro rörande bägge slagen af vägar desamma. Den hufvudsakliga skillnaden är den mindre bredden å bygdevägar, men, såsom ock anmärkts, det gifves bygdevägar, som äro lika breda som landsvägar. Härtill kommer ännu ett förhållande, som torde böra beaktas vid förevarande frågas bedömande. Då väglagens 2 §, efter att hafva fastställt landsvägs bredd till 6 meter och bygdevägs till 3,6 meter, åt Konungens befallningshafvande inrymt rätt att, där för särskilda vägsträckor förhållandena sådant påkalla, medgifva att väg må hafva mindre bredd än den angifna, och ett dylikt medgifvande å en del orter lämnats, förekommer ej sällan, att en viss allmän väg å en del af sin sträckning, där t. ex. större svårigheter eller kostnader skulle uppkommit genom vägens utläggande till full bredd, är mindre bred än å andra delar. Såsom regel kan visserligen fasthållas, att en sådan inskränkning i vägbredden å vissa sträckor icke har någon inverkan på landsvägarnas lämplighet för automobiltrafik, men för bygdevägar verkar denna minskning af vägbredden såväl till att en dylik väg å en del af sin sträckning är lämpligare för automobiltrafik än bygdevägar i allmänhet, som ock till att bygdevägen å en annan del blir än mera otjänlig för automobils framförande därstädes. Då statsbidrag numera icke plägar meddelas till omläggning eller nyläggning af bygdeväg, som ej skall utläggas till minst 4 meters bredd, och man allmänt kommit till insikt om, att vid möte mellan paråtkon å vägar om 3,6 meters bredd största försiktighet måste iakttagas

för att åkdonen skola gå fria från hvarandra eller icke komma för nära diket, torde bygdevägarna allt mera allmänt komma att utläggas till åtminstone 4 meters bredd. Fullgiltiga skäl förefinnas således näppeligen för att med afseende å automobiltrafiks tillåtlighet göra skillnad på landsväg och bygdeväg.

Ej heller torde fog föreligga att inskränka automobiltrafiken till allenast allmänna vägar. Visserligen har väglagstiftningen, som hufvudsakligen afsett att reglera det allmänna vägunderhållet, hittills föga befattat sig med de enskilda vägarna, de må underhållas af kommunen eller af dem, som af vägarna företrädesvis begagna sig, eller räknas till byvägar eller enskilda utfartsvägar; men både byvägar och utfartsvägar äro dock i stor utsträckning tillgängliga för allmän körtrafik. I regeln äro de visserligen smala och illa underhållna, och automobiltrafik å dem är därför ock i allmänhet icke möjlig; men det finnes dock för allmän körtrafik upplåtna utfartsvägar och gamla ej till allmänt underhåll indelade sockenvägar, hvilka äro i ett för automobiltrafik fullt tillfredsställande skick och hvilkas undantagande från automobiltrafik således näppeligen är motiveradt. Vi anse därför, att såsom regel hvarje väg, som är för allmän körtrafik upplåten eller tillgänglig, också bör få befaras med automobil.

Emellertid och då det utan tvifvel finnes ett stort antal vägar af olika slag, som i sitt nuvarande skick icke kunna lämpligen upplåtas för automobiltrafik, detta må nu bero af själfva vägens bredd eller beskaffenhet eller af därå befintliga broars eller färjors mindre bärighet eller möjligen äfven af andra skäl, måste det lämnas åt vederbörande Konungens befallningshafvande att härutinnan meddela de förbud och inskränkningar, som pröfvas nödiga. Det nu angifna sättet synes vara att föredraga framför en bestämmelse, att blott automobiler af viss bredd eller af viss tyngd få trafikera vissa vägar. Dels möta för sådana bestämmelsers meddelande praktiska svårigheter, då bredden å samma väg kan vara olika på olika ställen, dels skulle, om man ej ändock ville bibehålla ett generellt stadgande om Konungens befallningshafvandes rätt att förbjuda eller inskränka automobiltrafik å viss väg, bredden och vikten af automobilen för att kunna tillåta dess framförande å alla bygdevägar och öfver alla broar behöfva sättas så låg, att en väsentlig inskränkning i automobilfordonens användning däraf blefve en följd. Man synes därför bättre beakta och nå de skiftande och olikartade förhållandena å olika orter genom att såsom regel tillåta automobiltrafik, där annan allmän körtrafik äger rum, och

sedan lämna åt ortsmyndigheterna att för särskilda vägar förbjuda eller inskränka automobiltrafiken.

Då en liffigare automobiltrafik å viss väg, såsom t. ex. en yrkesmässigt utöfvad, regelbunden sådan trafik mellan ett par orter eller framförande af större och tyngre lastautomobiler mera regelbundet eller eljest i större omfattning, kan komma att afsevärdt försvåra och fördyra vägunderhållet, men hänsyn till en dylik trafik ej kunnat tagas vid å de olika orterna nu gällande vägdelningar, och ej heller vid framtida vägdelningar särskildt afseende torde böra fästas vid det mera tillfälliga förhållandet, att liffigare automobiltrafik möjligen äger rum å vissa vägar, anse vi billigheten fordra, att i nu antydda fall automobiltrafikanten bidrager till det försvårade vägunderhållet, hvadan vi funnit föreskrifter i sådant syfte böra för landsbygden meddelas.

Ersättning
för ökad
vägunderhåll.

I stad synes jämväl böra såsom regel gälla, att automobiltrafik är tillåten å gata och allmän plats, som är för annau körtrafik tillgänglig; och bör det ankomma på vederbörande lokala myndigheter att med afseende å automobiltrafiken därstädes meddela de inskränkningar, som efter olika orters förhållanden befinnas nödiga.

Automobil-
trafik i stad.

Vidkommande frågan om rättighet att under trafik manövrera en automobil har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen föreslagit, att förare, hvar med styrelsen förstår en hvar, som undfått tillstånd att begagna sig af rättigheten att framföra automobil å allmän väg, skall hafva inför antagna sakkunniga besiktningsmän undergått prof i såväl automobilkörning som manövrering af samtliga till fordonet hörande apparater samt därvid befunnits äga sådan kännedom om fordonets och maskineriets skötsel och handhafvande, att tillstånd till automobiltrafik kan honom meddelas. Vidare fordrar styrelsen en del personliga egenskaper och kvalifikationer hos föraren. Mot dessa bestämmelser hafva flere erinringar framkommit i de af Konungens befallningshafvande öfver förslaget afgifna utlåtandena.

Rätten att föra
automobil
i trafik.

För vår del anse vi, att väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förslag i dessa delar är mindre lyckligt. Sammanblandningen af tillståndssökanden med föraren måste anses olämplig. Förslaget härom, ehuru icke alldeles klart, synes innebära, att allenast den, som fått tillstånd att

å allmän väg begagna automobil, skall äga att vara förare å automobilen d. v. s. styra och manövrera den under trafik. Tillståndshafvaren skulle således själf medfölja och föra sin automobil; och ville han förvärfva rätt för en hos honom anställd person att vid vissa tillfällen föraautomobilen, skulle ock denne behöfva söka särskildt tillstånd härtill och då jämväl förete alla de handlingar och intyg, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen påfordrar, samt, där så pröfvades nödigt, ställa borgen eller säkerhet för skada eller men, som kunde af automobiltrafiken orsakas. En enskild verksägare, som ville för godsbefordran begagna en lastautomobil, skulle således nödgas antingen själf hvarje gång manövrera sin automobil eller ock åt de personer, han ville använda såsom förare, utverka tillstånd till automobiltrafik. Vidare synes väg- och vattenbyggnadsstyrelsen ej hafva afsett att från förenämnda regel göra undantag vid yrkesmässig automobiltrafik. En dylik trafik komme emellertid ofta att idkas med flere automobiler, som ginge samtidigt, hvadan tillståndshafvaren ej kunde själf föra dem alla. Hvar och en, som skulle användas såsom förare å sådan automobil, behöfde således söka tillstånd till utöfvande af den yrkesmässiga trafiken, och det blefve då flere tillståndshafvare till en trafik, som i själfva verket vore en och densamma.

Det är till förekommande af nu berörda och flere andra liknande förvecklingar och omgångar nödigt, att frågan om tillståndet till automobiltrafiken eller, såsom vi beträffande automobiler för enskildt bruk föreslå, tilldelandet åt automobilen af särskildt igenkänningsnummer hålles alldeles skild från frågan om föraren, d. v. s. den, som vid hvarje särskildt tillfälle handhafver automobilens manövrering. Ägaren bör i första rummet vara den, som framträder och får sin automobil besiktigad och tilldelad igenkänningsnummer; hvem som sedan är berättigad att under trafik föra automobilen må bli en alldeles särskild fråga. Likaledes bör innehafvaren af tillstånd till yrkesmässig trafik vara en och samma person, fysisk eller juridisk; en senare sak blir, hvilka må vara förare å de automobiler, som i denna trafik användas.

Att hvarje person, som i trafik förer automobil, bör innehafva lämpliga kvalifikationer som förare och äga full kännedom om automobilens konstruktion och skötsel, är uppenbart. Däremot kunna utan tvifvel olika meningar hysas i fråga om sättet för ådagaläggande af hans kännedom om automobilens konstruktion och af hans erfarenhet i dess manövrering; om han skall underkastas särskild pröfning härutinnan och hans kompetens godkännas af offentlig myndighet samt, därest sådant godkännande åkom-

mer, särskildt tillståndsbevis såsom förare lämnas honom, eller om en sådan pröfning och godkännande genom offentlig myndighet må eftergifvas.

I allmänhet är manövreringen af en automobil en tämligen enkel och lättlärd sak. Efter olika konstruktioner af automobilen kan visserligen handhafvandet af apparaterna för styrning, bromsning m. m. vara mer eller mindre lätt, men såsom regel gäller, att det icke är nödigt att sitta inne med några större tekniska kunskaper för att på tillfredsställande sätt kunna styra och sköta en automobil. Däremot fordras alltid stor påpasslighet och sinnesnärvaro för att med säkerhet och till minsta möjliga fara för annan trafik manövrera automobilen. Men just sistnämnda viktiga egenskaper äro svåra att tillförlitligt utröna genom en pröfning af manövreringsskickligheten, en undersökning, som i allt fall måste blifva tillfällig och mindre djupgående. En pröfning af förarens kompetens och ett därpå grundadt särskildt tillståndsbevis såsom förare torde därför icke vid den privata automobiltrafiken behövas eller medföra gagn, motsvarande den tunga, som därmed skulle åläggas automobilägarna. Att ett sådant tillstånd däremot synes böra fordras för att få såsom förare användas å automobil i yrkesmässig trafik, skall vid den speciella motiveringen till författningsförslaget i denna del närmare beröras.

Garantien för att endast verkligt kompetenta och genom personliga egenskaper lämpliga personer användas till förare synes bäst vinnas genom att ålägga automobilägaren ansvarighet för skada, som uppkommit genom automobilförarens fel eller försummelse vid körningen. Därmed och med lämpligt bötesansvar för användande af förare, som icke innehar föreskrifna eller nödiga kvalifikationer, får automobilens ägare ett kraftigt intresse att noga se sig före vid valet af dem, hvilka han betror med förandet af automobilen, och vinnes ett verksamt medel att förekomma olämpliga, okunniga eller opålitliga personers användande såsom förare.

Automobil-
ägares ansva-
righet för
förarens fel.

Med fastställande i lag af nämnda ansvarighet för skada i följd af automobiltrafik samt det underhållsbidrag vi, på sätt förut omförmäls, anse böra för vissa fall utgå, om försvåradt vägunderhåll genom sådan trafik uppkommer, behöfver man ej heller tillgripa väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förslag om borgen eller deposition af penningar eller värdepapper för tillstånd till automobiltrafik, ett förslag, som i och för sig synes vara mindre lämpligt och hvars tillämpning dessutom ofta skulle blifva ojämn och sväfvande.

Författnings-
bestämmel-
sernas olika
karaktär. Lag
innefattande
vissa bestäm-
melser om
automobil-
trafik. Stadga
om automobil-
trafik.

Af ofvan angifna bestämmelser rörande automobiltrafiken äro vissa otvifvelaktigt af allmän civillags natur, medan en annan del, jämte de öfriga föreskrifter, som påkallas för ordnande af mera speciella förhållanden, väsentligen måste anses vara af administrativ art. Att hopföra dessa olika stadganden i en gemensam författning har därför syntts mindre egentligt, helst åtskilliga detaljstadganden angående automobiltrafikens ordnande och utöfvande tvifvelsutan behöfva ändras och modifieras efter den utveckling, automobiltekniken uppnår, de uppfinningar och förbättringar, som göras, och den erfarenhet, som vinnes vid ett allmännare bruk af automobiler här i landet. Det torde därför ock vara förenadt med praktiska fördelar, att af dessa förhållanden påkallade ändringar kunna vinnas utan anlitande af den vidlyftigare ordning, som för ändring af allmän civillag är stadgad.

Vi hafva i följd häraf ansett, att ofvan antydda stadganden om automobilägares ansvarighet för skada, som i följd af automobiltrafik uppkommer genom dens fel eller försummelse, som manövrerar automobilen, äfvensom föreskriften om bidrag till visst vägunderhåll, för hvilket genom en liffigare automobiltrafik ökad kostnad uppkommer, böra sammanföras till en särskild lag.

Det torde kunna ifrågasättas, att sistnämnda föreskrift borde inrymmas i väglagen. Det är emellertid här ej fråga om vägunderhållsskyldigheten i allmänhet eller de allmänna grunderna för densammas utgörande, utan om en ersättningsplikt, som åläggas en viss vägtrafikant, hvilken såsom sådan ej har något med vägunderhållet att skaffa, en ersättning för visst bruk af väg, hvars underhåll genom detta bruk kan blifva svårare och kostsammare än eljest. Förhållanden, liknande dem som i 14—16 §§ väglagen omförmälas, synas därför här ej föreligga; utan det är tillkomsten af ett nytt i vissa fall för vägarna särskildt pröfvande befordringsmedel, som syntts betinga en ersättningsskyldighet åt vederbörande väghållare från dens sida, som af detta nya befordringsmedel begagnar sig. Denna ersättningsskyldighet torde därför, enligt vår mening, böra genom särskild lag åläggas vederbörande.

Tillägg till
väglagen.

På sätt vid den speciella motiveringen närmare skall omförmälas, har det ansetts nödigt, att förbud och inskränkningar beträffande automobiltrafik å vissa vägar äfvensom, efter vederbörande Konungens befallningshafvandes pröfning, jämväl en del andra föreskrifter rörande automobiltrafik böra, hvad landsbygden ankommer, genom lämpliga anslag vid eller i närheten af vägen bringas till automobiltrafikanternas kännedom. Kostnaden för dessa anslag måste således någon vederbörande åläggas. Denna kostnad kan icke lämpligen drabba de enskilde

automobilägarna, då någon rättvis fördelningsgrund härutinnan näpeliggen kan uppställas, och svårighet att uttaga en dylik kostnad ofta skulle uppkomma. Visserligen kan vid tillstånd till yrkesmässig automobiltrafik sökanden åläggas att gälda kostnaderna för anslag, som tilläventyrs erfordras särskildt med afseende å denna trafik. Men tillkännagifvanden af det slag, hvarom här är fråga, erfordras äfven, och det i allmänhet i vida större omfattning, beträffande vägar, där ingen yrkesmässig trafik alls äger rum. Beslut om förbud, inskränkningar och andra bestämmelser med afseende å automobiltrafik äro hufvudsakligen tillkomna för förhindrande eller inskränkande af dylik trafik å vissa härför otjänliga vägar, och de afse således att skydda annan där framgående trafik och själfva vägarna. I följd af hvad sålunda anförts, synes annat ej kunna ifrågakomma än att ålägga vederbörande väghållningsdistrikt ifrågavarande kostnad, som för öfrigt icke kan blifva i någon mån afsevärd.

Vi anse i följd häraf, att genom ett tillägg till väglagens 53 § den nu angifna kostnaden bör läggas på vägkassan, hvadan vi härutinnan upprättat förslag.

På grund af hvad sålunda anförts, få vi härmed för herr statsrådet framlägga och vördsamt åberopa följande, här bifogade författningsförslag, nämligen

- 1:o. Förslag till »Lag, innefattande vissa bestämmelser om automobiltrafik»;
- 2:o. Förslag till »Stadga om automobiltrafik»; och
- 3:o. Förslag till »Lag angående ändring af 53 § väglagen».

Under hänvisning till de skäl, som vid den speciella motiveringen anföras med afseende å lämpligaste sättet att kunna snabbt och säkert bringa en del af Konungens befallningshafvande meddelade beslut angående automobiltrafik till landets polismyndigheters kännedom, föreslå vi vidare, att anstalt måtte träffas till införande af sådana tillkännagifvanden i den enligt Kungl. cirkuläret den 1 juni 1877 under inseende af Stockholms polisstyrelse utgifna publikationen polisunderrättelser; och öfverlämnas förslag till närmare bestämmelser beträffande sättet för dessa meddelanden.

Slutligen få vi öfverlämna och åberopa *dels* formulär till instrument öfver de af besiktningsman verkställda undersökningar af automobil,

hvilket senare förslag torde kunna tjäna till ledning för blifvande besiktningsmän och dessutom närmare åskådliggör, huru vi tänkt oss dessa besiktningar och de upplysningar och redogörelser, som böra lämnas i besiktningsinstrumenten, *dels ock* motiv till författningsförslagen.

En af oss utarbetad sammanfattning af den utländska lagstiftningen angående automobiltrafik är betänkandet bilagd.

Stockholm den 16 Mars 1904.

SEMMY RUBENSON.

AXEL SCHOTTE.

O. E. LUNDHOLM.

II.

Författningsförslag.

Förslag

till

L a g,

innefattande vissa bestämmelser om automobiltrafik.

1 §.

Med automobil förstås hvarje fordon, som för framdrifning är försedt med kraftmaskin (*motor*) och icke löper på skenor.

2 §.

Har, i följd af automobiltrafik, någon ljugit döden eller lidit kroppsskada, eller egendom, som icke mottagits för befordran med automobilen, skadats, och ligger vållande därtill den till last, som manövrerade automobilen, då skadan timade, skall automobilens ägare utgifva skadestånd enligt de i strafflagen stadgade grunder såsom om han själf vållat skadan.

3 §.

Betjänar någon mot ersättning allmänheten med automobil för befordran af personer eller gods (*yrkesmässig automobiltrafik*) utan att vara ägare till automobilen, vare han, i stället för ägaren, ansvarig enligt 2 §.

4 §.

Hvar, som vill fordra skadestånd enligt 2 eller 3 §, skall inom två år från den dag, då skadan timade, sin talan hos domstol anhängiggöra. Försummas det, hafve han sin talan förlorat.

5 §.

Hvad någon utgifvit enligt 2 eller 3 §, äge han söka åter af den, som skadan vållat.

6 §.

Använder någon automobil å allmän väg på landet under sådana omständigheter, att vägens underhåll därigenom kräfver ökad kostnad, som ej är tillfällig, äge Konungens befallningshafvande, när framställning därom göres, ålägga honom att till den, som vägunderhållet åligger, utgifva bidrag till underhållskostnaden, efter ty Konungens befallningshafvande pröfvar skäligt.

7 §.

Denna lag äger icke tillämpning på velociped, försedd med motor (*motorcykel*).

Denna lag träder i kraft den — — — — — 190., men äger ej tillämpning i fråga om skada, som därförinnan inträffat.

Förslag

till

Stadga om automobiltrafik.

Om automobils beskaffenhet och utrustning.

§ 1.

1. Automobil skall vara försedd med

a) styrinrättning, hvarigenom automobilen snabbt och säkert kan vika undan och med lätthet vända;

b) två lätt åtkomliga bromsar, af hvilka åtminstone den ena verkar direkt på drifhjulen eller med dem fast förenad skifva, hvarje broms tillräckligt kraftig att från full fart stanna automobilen inom en sträcka af tre gånger automobilens längd;

c) lämplig mekanisk anordning för ljudsignaler (signalhorn);

d) anordning, hvarigenom motorn ögonblickligen kan stoppas eller kopplas från drifhjulen;

e) inrättning, som hindrar automobilen att komma i gång af sig själf, och

f) om automobilens egen vikt är öfver 250 kilogram, anordning för backning.

2. Samtliga handtag och andra anordningar för igångsättning, manövrering och bromsning skola vara så anbragta, att de icke kunna förväxlas och så att automobilföraren lätt kan komma åt dem, utan att han behöfver flytta sig från sin plats eller vända sin uppmärksamhet från vägen.

Å automobil får ej finnas något, som från förarens plats skymmer utsikten öfver körbanan.

3. Motorn samt de behållare och rör, som innesluta flytande eller gasformigt bränsle, skola vara så beskaffade, att de ej kunna orsaka eld eller explosion.

Motorn får ej utsläppa rök, ånga eller illaluktande gas i sådan grad eller på sådant sätt, att olägenhet däraf uppkommer. Rör och behållare skola vara på bästa möjliga sätt skyddade för yttre åverkan.

4. Hjulringarna få ej vara kullriga, så framt de icke äro af mjukt och elastiskt ämne; de få ej heller hafva tvärlister, framskjutande bult-hufvuden eller andra ojämnheter; dock må vintertid broddning af hjulringarna äga rum.

Hjulringarnas bredd får ej understiga, om automobilens egen vikt är

öfver 750 kg. men ej öfver 1,000 kg.	7 cm.
» 1,000 » » » 2,000 »	9 »
» 2,000 »	12 »

Med bredden å elastisk hjulring menas ringens största bredd, då hjulet är upplyftadt från marken.

§ 2.

Under trafik skall å automobilen föras

- a) det i § 6 omförmälda igenkänningsnummer;
- b) apparat, som angifver och registrerar automobilens fart i kilometer per timme;
- c) å lämplig lätt tillgänglig plats, skylt med uppgift å automobilägarens namn och hemvist, samt vid mörker
- d) minst en lykta å framsidan, visande hvitt sken, tillräckligt starkt att upplysa vägen minst 10 meter framför automobilen, och
- e) å baksidan en lykta med hvitt sken, som tydligt belyser igenkänningsnumret.

Den i punkt b) föreskrifna hastighetsmätaren behöfver icke föras å automobil, förrän två år förflutit från det denna stadga trädte i kraft.

Om besiktning och igenkänningsnummer för automobil.

§ 3.

Konungens befallningshafvande skola, hvar för sitt län, förordna lämpligt antal i motorers konstruktion och skötsel kunniga män för verkställande af de besiktningar, hvarom i denna stadga sägs.

Om de för dessa besiktningsmän utfärdade förordnanden och förändringar däri låte Konungens befallningshafvande minst en gång årligen i allmänna tidningarna och någon af ortens tidningar, äfvensom i länskungörelserna, införa tillkännagifvanden.

§ 4.

Automobil får ej tagas i bruk utan att vara, på sätt här nedan sägs, tilldelad igenkänningsnummer.

Detta igenkänningsnummer gäller för trafik i hela landet.

§ 5.

1. För erhållande af igenkänningsnummer å automobil har automobilens ägare att hos någon besiktningsman skriftligen anmäla automobilen till besiktning.

2. Vid besiktningen skall undersökas, huruvida automobilen till sin beskaffenhet öfverensstämmer med de i § 1 meddelade bestämmelser samt jämväl i öfrigt är för sitt ändamål lämplig.

3. Öfver hvad vid besiktningen iakttagits skall besiktningsman upprätta besiktningssinstrument, jämväl innehållande beskrifning å automobilen, hvilket instrument i två exemplar insändes till den Konungens befallningshafvande, som förordnat besiktningsmannen.

4. Befinnes automobilen, enligt besiktningssinstrumentet, uppfylla de i § 1 meddelade bestämmelser och jämväl i öfrigt vara för sitt

ändamål lämplig, tilldelar Konungens befallningshafvande automobilen igenkänningsnummer.

Bevis om sålunda vidtagen åtgärd och uppgift å igenkänningsnumret skola, tecknade å ena exemplaret af besiktningsinstrumentet, tillhandahållas automobilens ägare.

§ 6.

1. Inom hvarje län tilldelas hvar automobil sitt särskilda ordningsnummer, hvilket, jämte en gemensam länet betecknande bokstaf, utgör automobilens igenkänningsnummer.

Länen betecknas sålunda, att

A	utmärker	Stockholms stad.	
B	»	Stockholms	län.
C	»	Uppsala	»
D	»	Södermanlands	»
E	»	Östergötlands	»
F	»	Jönköpings	»
G	»	Kronobergs	»
H	»	Kalmar	»
I	»	Gottlands	»
K	»	Blekinge	»
L	»	Kristianstads	»
M	»	Malmöhus	»
N	»	Hallands	»
O	»	Göteborgs och Bohus	»
P	»	Älfsborgs	»
R	»	Skaraborgs	»
S	»	Värmlands	»
T	»	Örebro	»
U	»	Västmanlands	»
W	»	Kopparbergs	»
X	»	Gäfleborgs	»
Y	»	Västernorrlands	»

Z	utmärker	Jämtlands	län
AC	»	Västerbottens	»
BD	»	Norrbottens	»

2. Igenkänningsnumret skall å sådan plats, att det lätt faller i ögonen och utan svårighet kan läsas af den, som befinner sig bakom fordonet, anbringas på hvit botten med tydliga, svarta eller mörkblå, minst 8 centimeter höga bokstäfver och siffror med öfverallt minst 10 millimeters stapelbredd samt minst 15 millimeters afstånd mellan bokstaf och siffra och minst 10 millimeter såväl mellan hvarje siffras och bokstafs jämlöpande delar som mellan siffrorna inbördes.

3. Igenkänningsnumret får ej skylas under trafik.

§ 7.

Har automobil genom skada, reparation eller eljest undergått förändring i afseende å de anordningar, hvarom i § 1 stadgas, får automobilen icke användas, förrän besiktningsman efter undersökning meddelat intyg, att automobilen öfverensstämmer med föreskrifterna i samma §.

§ 8.

1. Yppas anledning, att automobil till sin beskaffenhet icke längre uppfyller bestämmelserna i § 1, äger Konungens befallningshafvande låta genom besiktningsman verkställa undersökning af automobilen samt, därest undersökningen därtill föranleder, meddela förbud för dess användande.

Sådant förbud må ock meddelas, om automobilen undanhålles besiktningsmannen för undersökning.

2. Förbud, hvarom i mom. 1 sägs, gäller för hela landet, intilldess någon Konungens befallningshafvande, efter det besiktningsman inom länet intygat, att automobilen åter är i vederbörligt skick, förklarar hinder för dess användande icke längre föreligga.

§ 9.

Äskar någon hos besiktningsman pröfning af sin kändedom om automobils konstruktion, skötsel och manövrering, skall besiktnings-

mannen sådan pröfning verkställa och, om den utfallit tillfredsställande, därom meddela bevis.

§ 10.

1. För förrättning, som enligt denna stadga ankommer på besiktningsman, är han berättigad till ersättning enligt följande taxa:

för besiktning af automobil,

a) som icke förut tilldelats igenkänningsnummer kronor 15: —

b) som tilldelats igenkänningsnummer » 10: —

för pröfning enligt § 9 » 5: —

Besiktningsman äger dessutom, om han är boende på mer än 2 kilometers afstånd från det ställe, där förrättningen verkställs, åtnjuta resekostnads- och traktamentsersättning enligt 4:de klassen i gällande resereglemente.

I ersättningen ingår godtgörelse för utfärdande af besiktningsinstrument eller annat intyg, äfvensom deras öfversändande i föreskrifna fall till vederbörande myndighet.

2. Ersättning för besiktning gäldas af automobilens ägare. Kan ersättning för besiktning, som af Konungens befallningshafvande anbefallts, icke utbekommas af ägaren, gäldas den af staten.

3. Ersättning för pröfning enligt § 9 gäldas af den, som pröfningen äskat.

Om körning med automobil.

§ 11.

Därest ej på grund af § 13 eller 14 annorlunda förordnats, må körning med automobil äga rum å hvarje gata, väg eller annan plats, som är upplåten eller tillgänglig för allmän körtrafik.

§ 12.

Automobil får icke framföras med större hastighet än som motsvarar i stad och köping: 20 kilometer under dagsljus och 15 kilometer vid mörker eller dimma samt

annorstädes: 30 kilometer under dagsljus och 20 kilometer vid mörker eller dimma; allt i timmen.

På Konungens befallningshafvandes pröfning ankommer, huruvida och på hvilka villkor täflan med automobiler, för visst undantagsfall, må äga rum med öfverskridande af nämnda hastighet.

§ 13.

I stad, äfvensom i köping eller municipalsamhälle, där ordningsstadgan för rikets städer tillämpas, må, i den ordning samma stadga föreskrifver, meddelas de förbud och inskränkningar i automobiltrafik, jämte de särskilda bestämmelser i öfrigt, som beträffande sådan trafik kunna finnas nödiga.

Tillika skall rörande automobiltrafik därstädes i tillämpliga delar gälla hvad i ordningsstadgan och på grund däraf meddelade bestämmelser är eller varder förordnad för annan körtrafik.

§ 14.

1. För landet äger Konungens befallningshafvande meddela för bestämd tid, särskildt tillfälle eller tillsvidare gällande förbud mot eller inskränkning i automobiltrafik å viss väg, där sådan trafik, till följd af körbanans, broars eller färjors ringa bredd eller eljest för automobiltrafik otjänliga beskaffenhet eller annat förhållande, kan medföra särskild fara eller olägenhet.

2. Vid körning på landet åligger det automobilförare

att, innan körningen börjar, förvissa sig om, att alla apparater, särskildt styr- och bromsinrättningar, äro i fullgodt stånd och verka säkert;

att tillse, att å automobilen finnes vederbörligt igenkänningsnummer, äfvensom föreskrifna lyktor och att dessa hållas tända enligt gällande bestämmelser;

att icke påfylla behållare för flytande bränsle vid eldsljus eller då fara däraf eljest kan uppkomma;

att å broar och i vägkorsningar samt å sådana ställen, där lifligare trafik råder eller där körbanan ej kan öfverskådas minst 15 meter framför automobilen, färdas så sakta, att den kan stannas ögonblickligen;

att, när sådant erfordras för att väcka vägfärandes eller gåendes uppmärksamhet, i tid gifva varningssignal;

att, då ridande eller med häst förspändt åkdon möter eller upphinnes, iakttaga all möjlig varsamhet och, om hästen visar sig orolig, icke färdas förbi, innan den ridande eller åkande lämnats tillfälle att, om han så önskar, stanna och stiga af eller vidtaga annan åtgärd till förekommande af olyckshändelse;

att på anmodan eller tecken af polisman genast stanna och beredvilligt lämna de upplysningar angående automobilen, som polismannen äskar, äfvensom tillåta honom att afläsa automobilens hastighetsmätare och namnskylt;

att vid sammanstötning eller annan olyckshändelse icke aflägsna sig från platsen, innan de åtgärder vidtagits, hvartill händelsen skäligen må föranleda; samt

att, innan han lämnar automobilen, stanna motorn och vidtaga sådan åtgärd, att automobilen ej kan komma i gång af sig själf.

3. Föreligger för landet anledning att inskränka den enligt § 12 tillåtna största hastigheten, eller erfordras eljest därstädes, utöfver hvad i mom. 2 sägs, bestämmelser om körning med automobil, äger Konungens befallningshafvande sådana särskilda bestämmelser meddela efter ortens förhållanden och föreliggande omständigheter.

4. Förbud och inskränkningar, hvarom i mom. 1 förmäles, skola offentliggöras medelst anslag å lämpliga ställen vid eller i närheten af vägen; och ankommer på Konungens befallningshafvandes pröfning, huruvida jämväl bestämmelser, som meddelats enligt mom. 3, böra på enahanda sätt bringas till automobiltrafikanternas kännedom.

§ 15.

Ej må den vara automobilförare, som är yngre än 18 år eller i följd af bristande kännedom om automobils konstruktion, skötsel och manövrering eller af annan orsak är därtill olämplig.

Särskilda föreskrifter om yrkesmässig automobiltrafik.

§ 16.

För yrkesmässig automobiltrafik gäller, utöfver bestämmelserna om annan automobiltrafik, hvad i §§ 17—23 här nedan stadgas.

§ 17.

För rättighet att utöfva yrkesmässig automobiltrafik erfordras särskildt tillstånd, meddeladt för Stockholm af öfverståthållareämbetet, för annan stad af magistrat eller, där sådan ej finnes, stadsstyrelse samt för landet af Konungens befallningshafvande i det eller de län, där trafiken skall äga rum.

§ 18.

1. För pröfning af ansökning om tillstånd till yrkesmässig automobiltrafik må, om anledning därtill förekommer, på sökandens bekostnad anställas undersökning, huruvida de för trafiken afsedda gator, vägar och broar äro så beskaffade, att yrkesmässig trafik utan fara eller särskild olägenhet kan där äga rum, äfvensom beträffande öfriga förhållanden, som må befinnas inverka på frågan om lämpligheten af sådan trafik därstädes.

2. Är fråga om yrkesmässig trafik å landet, skall Konungens befallningshafvande i ärendet höra vederbörande väghållningsskyldige.

§ 19.

För att få brukas i yrkesmässig trafik skall automobil vara härför godkänd af den eller de myndigheter, som jämlikt § 17 hafva att be-

sluta om tillstånd till trafiken. I följd häraf skall, innan trafiken må taga sin början, hos vederbörande myndighet dels uppgifvas, hvilken automobil skall för ändamålet användas, samt det antal personer eller storleken af den last, som därmed skall befordras, dels ock företes ej mindre bevis, att automobilen blifvit tilldelad igenkänningsnummer, än äfven instrument öfver den besiktning, som föregått tilldelandet.

Om myndigheten finner skäl därtill, må förnyad undersökning genom besiktningsman företagas angående den uppgifna automobilens lämplighet för yrkesmässig trafik.

§ 20.

Tillstånd till yrkesmässig trafik medför skyldighet för tillståndshafvaren att ställa sig till efterrättelse den taxa för befordran af personer eller gods, som kan blifva fastställd, för stad i den ordning § 23 i ordningsstadgan för rikets städer angifver samt för landet af Konungens befallningshafvande.

§ 21.

Under tredje kalenderåret från det, då besiktning af automobil, som användes i yrkesmässig trafik, senast ägt rum, skall af besiktningsman undersökas, huruvida automobilen fortfarande är i föreskrifvet och lämpligt skick; och åligger det tillståndshafvaren att öfver denna undersökning inom en månad insända bevis till den eller de myndigheter, som godkänt automobilen.

Myndigheten äger, när helst anledning därtill förekommer, låta genom besiktningsman undersöka automobilen.

§ 22.

Ej må någon tjänstgöra såsom automobilförare i yrkesmässig trafik utan tillstånd af den eller de myndigheter, som medgifvit trafiken.

Till sådan automobilförare må endast den antagas, som uppnått 21 års ålder, gjort sig känd för nykterhet, ordentlighet och pålitlighet samt

med bevis, utfärdadt af besiktningsman, styrkt sig vara fullt förtrogen med automobils konstruktion, skötsel och manövrering.

Tillståndsbeviset skall under trafik medföras och på anmaning uppvisas för polisman.

§ 23.

Tillstånd till yrkesmässig automobiltrafik, meddeladt godkännande af de för sådan trafik afsedda automobiler samt förarens tillstånd kunna återkallas, när hälst anledning därtill förekommer.

Ansvarsbestämmelser.

§ 24.

1. Brukas automobil, som till sin beskaffenhet icke öfverensstämmer med de i § 1 meddelade bestämmelser,

eller som saknar någon af de anordningar, hvarom i § 2 förmäles,

eller som ej är tilldelad igenkänningsnummer eller, vidkommande staten eller kommuns brandväsen tillhörig automobil, icke har det i § 30 omförmälda igenkänningstecken,

eller som har sådant nummer eller igenkänningstecken annorlunda anbragt eller beskaffadt än i § 6 mom. 2 och § 30 föreskrifves,

eller för hvars användning gällande förbud är enligt § 8 meddeladt;

eller föres automobil af annan än den, som enligt § 15 är härtill berättigad,

eller öfverträdes föreskriften i § 7;

straffes automobilens ägare med böter från och med 10 till och med 500 kronor.

2. Den, som utöfvar yrkesmässig automobiltrafik utan vederbörligt tillstånd, straffes efter ty i mom. 1 sägs.

3. Användes i yrkesmässig trafik automobil, som ej är för sådan trafik godkänd,
 eller öfverträdes föreskrift i § 21,
 eller föres automobil i yrkesmässig trafik af den, som ej innehar tillstånd enligt § 22,
 böte tillståndshafvaren till trafiken på sätt i mom. 1 sägs.
4. Brukar utlänning i fall, hvarom i § 31 förmäles, automobil utan att innehafva i samma § föreskrifvet gällande intyg, straffes efter ty i mom. 1 sägs.

§ 25.

Automobilförare, som bryter mot föreskrift i § 6 mom. 3, § 12 eller § 14 mom. 2, straffes med böter från och med 10 till och med 100 kronor.

Enahanda bot vare för automobilförare, som framför automobil å annan gata, väg eller plats, än hvarå automobiltrafik jämlikt § 11 är medgifven, eller som bryter mot förbud, inskränkning eller annan särskild bestämmelse, hvarom förmäles i § 14 mom. 1 och 3.

§ 26.

Fortsätter eller förnyar någon under tid, då han är ställd under tilltal för förseelse mot denna stadga eller på grund däraf meddelad bestämmelse, samma förseelse, skall han, när han därtill varder lagligen förvunnen, för hvarje gång stämning därför utfärdats och delgifvits, fällas till de böter, som för sådan förseelse äro stadgade.

§ 27.

Allmän åklagare skall åtala förseelse, hvarom i denna stadga sägs, ändå att angivelse därom ej skett.

§ 28.

Förseelser mot denna stadga åtalas vid polisdomstol, där särskild sådan är inrättad, men eljest hos poliskammare och, där sådan ej finnes, vid allmän domstol i den ort, där förseelsen skett.

§ 29.

Böter, som enligt denna stadga ådömas, tillfalla kronan. Saknas tillgång till böternas fulla gäldande, skola de förvandlas enligt allmän strafflag.

Undantagsbestämmelser.

§ 30.

Hvad om igenkänningsnummer för automobil och besiktning finnes stadgadt i § 2 och §§ 4—10 äger ej tillämpning å staten eller kommuns brandväsen tillhörig automobil, om den är försedd med lämpligt igenkänningstecken, som ej blott angifver den inrättning, för hvars räkning automobilen brukas, utan ock skiljer den från andra af samma inrättning använda automobiler.

Med afseende å platsen för och beskaffenheten af sådant igenkänningstecken skola föreskrifterna i § 6 mom. 2 lända till efterrättelse i tillämpliga delar.

Bestämmelserna i §§ 16—23 om yrkesmässig automobiltrafik äga ej tillämpning på trafik, som utöfvas af staten.

§ 31.

Beträffande automobil, som af utlänning, hvilken tillfälligt vistas här i riket, medförts, gäller följande undantag från de i denna stadga meddelade föreskrifter.

Innehar utlänning bevis af svensk konsul eller polismyndighet i sitt hemland eller af konsul, som representerar detta land här i riket, att

automobil, hvarom ofvan förmåles, till sin beskaffenhet uppfyller de i det främmande landet gällande föreskrifter för att där få användas i allmän trafik, behöfver automobilen icke besiktigas eller tilldelas igenkänningsnummer, utan allenast nämnda bevis företes hos polis- eller tullmyndighet å den ort här i riket, dit utlänningen först ankommer, hvilken myndighet, om beviset är behörigt, förser detsamma med intyg om uppvisandet samt därå tecknar utlänningens namn och hemort.

Nu nämnda intyg medför ej rätt att här i landet använda automobilen längre tid än en månad.

Föreskrifter om motorcykel.

§ 32.

Å motorcykel äro allenast följande, i denna stadga meddelade föreskrifter tillämpliga, nämligen

1) § 1, med undantag af mom. 1, punkterna b), c) och f);

2) §§ 11 och 12 samt § 15, med undantag af viss ålder för förare, och

3) i tillämpliga delar, § 14 mom. 2, §§ 24—29 samt §§ 34, 35 och 37.

För motorcykel gäller dessutom:

att den skall vara försedd med minst en snabbt och säkert verkande broms, samt

att vid mörker tänd lykta skall föras å motorcykelns framsida.

Å motorcykel tillämpas i öfrigt ej mindre de bestämmelser, som på grund af § 13 eller § 14 mom. 1 och 3 meddelats och skola gälla jämväl motorcykel, än äfven de föreskrifter, som rörande velociped äro eller varda för olika orter meddelade och icke strida mot här gifna, för motorcykel gällande stadganden.

Öfriga bestämmelser.

§ 33.

Hvad i denna stadga sägs om ägare till automobil gäller, därest automobilen användes i yrkesmässig trafik, den, som innehar tillstånd till trafiken.

§ 34.

Med automobilförare förstås i denna stadga den, som manövrerar automobil, äfven om det endast är för tillfället.

§ 35.

Hvad i § 24 sägs om automobilägare och tillståndshafvare till yrkesmässig automobiltrafik gäller, om ägaren eller tillståndshafvaren är bolag, förening eller stiftelse, en hvar, som bolaget, föreningen eller stiftelsen lagligen företräder, samt, om ägaren eller tillståndshafvaren icke själf äger förvalta sitt gods, den, som förvaltningen åligger.

Äges automobil af staten eller kommun, eller är kommun tillståndshafvare till yrkesmässig trafik, skall hvad i § 24 sägs om ägare eller tillståndshafvare gälla den, som har sig anförtrodt att bestämma om automobilens användande.

§ 36.

Hvarje beslut eller åtgärd af Konungens befallningshafvande enligt § 5 mom. 4 eller § 8 skall genom Konungens befallningshafvandes försorg för rikets polismyndigheter kungöras på sätt särskildt förordnas.

§ 37.

Emot beslut, som af Konungens befallningshafvande, magistrat eller stadsstyrelse på grund af denna stadga meddelas, må besvär anföras inom tid, som för öfverklagande af förvaltande myndigheters och ämbetsverks beslut är bestämd; dock gäller beslutet, utan hinder af besvär, till efterrättelse intill dess annorlunda kan blifva vederbörligen förordnad.

Denna stadga skall träda i kraft den — — — — — 190 . och äger tillämpning jämväl å automobil eller motorcykel, som då är i bruk.

Förslag

till

Lag

angående ändring af 53 § i lagen angående väghållnings-
besvärets utgörande på landet den 23 oktober 1891.

Härmed förordnas, att 53 § i ofvannämnda lag skall erhålla följande
förändrade lydelse:

53 §.

Ur vägkassan bestridas utgifterna för

a) förvaltningskostnad;

h) anbringande och underhåll af vägvisare, äfvensom anslag om
sådana förbud, inskränkningar och bestämmelser, hvarom i § 14 mom.
4 i stadgan om automobiltrafik sägs;

i) underhåll -----
obekväm väg.

Denna lag träder i kraft den ----- 190 .

III.

Förslag till cirkulär angående meddelande till rikets polismyndigheter af vissa i stadgan om automobiltrafik föreskrifna underrättelser.

Formulär till besiktningsinstrument.

Förslag

till

Nådigt Cirkulär

till Konungens befallningshafvande i rikets län

angående meddelande af vissa i stadgan om automobiltrafik föreskrifna underrättelser.

Uti den af Oss denna dag utfärdade stadga om automobiltrafik föreskrifves i § 36, att hvarje beslut eller åtgärd af eder enligt § 5 mom. 4 eller § 8 skall genom eder försorg ofördröjligen för rikets polismyndigheter kungöras på sätt särskildt förordnas.

I anledning häraf vilje Vi härmed i nåder förordna, dels att omförmälda beslut och åtgärder skola meddelas och kungöras genom deras införande i de polisunderrättelser, hvilka enligt nådiga cirkuläret den 1 Juni 1877 utgifvas under inseende af Stockholms polisstyrelse, dels ock att de meddelanden, som i sådant afseende till redaktionen för polisunderrättelser insändas, skola innehålla:

1:o. Meddelande angående igenkänningsnummer för automobil
(§ 5 mom. 4):

- a) det automobilen tilldelade igenkänningsnummer;*
- b) automobilägarens namn och hemvist (stad eller län och socken);*
- c) dagen för Konungens befallningshafvandes beslut om tilldelandet.*

2:o. Meddelanden om förbud för viss automobils användande
(§ 8 mom. 1) samt **om förklarande, att hinder för dess användande icke längre föreligger** (§ 8 mom. 2):

- a) automobilens igenkänningsnummer;*
- b) automobilägarens namn och hemvist;*
- c) dagen för Konungens befallningshafvandes beslut.*

Därjämte hafve Vi, som uppdragit åt öfverståhållareämbetet att bestämma de formulär för ifrågavarande uppgifter, som kunna varda af behofvet påkallade, tillika funnit godt förordna, att omförmälda meddelanden skola af eder, så fort sig göra låter, direkt insändas till redaktionen för polisunderrättelser.

Stockholms slott den..... 190.....

Formulär

till

Besiktningssinstrument.

År 19..... den verkställdes af under-
tecknad i besiktning å automo-
bilen N:o *) tillhörig **)

i

Beskrifning å automobilen:

Automobilens tillverkare:

typ och tillverkningsnummer:

Automobilens vikt kg;

Automobilens ändamål: afsedd för personer; kg:s last;

Automobilens längd m.;

höjd m.;

största bredd m.;

*) Igenkänningsnumret, om sådant redan erhållits; i annat fall lämnas platsen blank för ifyllning, sedan numret meddelats.

**) Ägarens, eller om automobilen användes i yrkesmässig automobiltrafik, tillståndshafvarens, fullständiga namn, yrke eller titel, hemvist och adress.

Den använda drifkraften*)

Motorns effekt hkr.

Hjulringarnas bredd cm.

Redogörelse öfver besiktningen.

Styrinrättningen: Är den så beskaffad, att automobilen kan

- a) snabbt och säkert vika undan?
- b) med lätthet vända?

Bromsarna: Finnas två bromsar?

Verka de direkt å drifhjulen eller med dem fast förenad skifva?

Är hvardera bromsen tillräckligt kraftig att från full fart stanna
automobilen inom en sträcka af tre gånger dess längd?

Signalapparaten: Åstadkommes ljudet medelst mekanisk anordning,
signalhorn?

Är ljudet lämpligt?

Stoppinrättningen: Kan motorn ögonblickligen

- a) stoppas?
- b) kopplas från drifhjulen?

*) Benzin, gas, ånga, elektricitet o. s. v.

Finnes anordning, som hindrar automobilen att komma i gång af sig själf?

Backslagningen: *Finnes anordning för backning?*

Motorn: *Utsläpper den rök, ånga eller illaluktande gas i sådan grad eller på sådant sätt, att olägenhet därpå kan uppstå?*

Åstadkommer motorn starkare buller?

Kan den orsaka eld eller explosion?

Behållare och rör för det flytande eller gasformiga bränslet: *Kunna de orsaka eld eller explosion?*

Äro de skyddade för yttre åverkan?

Hjulringarna: *Äro de af hårdt eller mjukt och elastiskt ämne?*

Äro de kullriga å banan?

Äro de försedda med tvärlister, framskjutande bulthufvuden eller andra ojämnheter?

Manöverfärdigheten: *Äro samtliga handtag och andra anordningar för automobilens igångsättning, manövrering och bromsning så anbragta*

a) att de ej kunna förväxlas?

b) att föraren lätt kan komma åt dem, utan att han behöfver flytta sig från sin plats eller vända sin uppmärksamhet från vägen?

Har föraren från sin plats fri utsikt öfver körbanan?

Slutomdöme: Är automobilen i fullgodt skick? *)

Är automobilen för sitt ändamål lämplig? *)

Anmärkningar:

..... den 19

.....
Förordnad besiktningsman för automobiler.

Besiktigad och befunnen i fullgodt skick

..... den 19

.....
Förordnad besiktningsman för automobiler.

*) Svar exempelvis: Den är i fullgodt skick, ej endast ja eller nej.

Besiktigad och befunnen i fullgodt skick

..... den 19.....

.....
Förordnad besiktningsman för automobiler.

Besiktigad och befunnen i fullgodt skick

..... den 19.....

.....
Förordnad besiktningsman för automobiler.

IV.

Motiv till författningsförslagen.

I. Lag, innefattande vissa bestämmelser om automobiltrafik.

Då det torde vara nödigt att tydligt angifva, hvad som menas med automobil, har en definition härå inrymts i 1 §. 1 §.
Automobilen är ett med kraftmaskin försedt fordon och afser således befordran af personer eller gods. Genom denna sin egenskap af fordon skiljer sig automobilen t. ex. från en ångvält, som äfvenledes är försedd med kraftmaskin, men icke har till ändamål person- eller godsbefordran utan iordningsställande af gator, vägar m. m. Automobilens karaktäriseras vidare där-af, att dess kraftmaskin eller motor framdrifver fordonet fritt och obehindradt på marken, men icke på utlagda skenor. Genom sistnämnda förhållande skiljer sig automobilen från elektriska spårvagnar, lokomotiv, ångdressiner o. s. v., men äfven från vagnar å linbanor, — linorna äro nämligen i tekniskt hänseende icke annat än skenor; genom angifvande att motorn skall finnas å själfva fordonet och afse dess framdrifning, skiljer sig automobilen äfven från sådana fordon, som dragas med lina och linspel å bana utan spår. Genom att i definitionen angifva att motorn tjänar till fordonets framdrifning, skiljer sig automobilen slutligen från ett åkdon, som är försedt med motor för annat ändamål t. ex. för åkdonets belysning.

Däremot falla under definitionen med full rätt landsvägslokomotiv, om sådana öfverhufvudtaget vidare komma i användning, samt två- och trehjuliga velocipeder, försedda med motor, motorcyklar.

I den allmänna motiveringen har framhållits, att genom automobilen ett nytt befordringsmedel tillkommit, det där visserligen å ena sidan är af det gagn för kommunikationsväsendet, att dess ändamålsenliga användande ej bör förhindras, utan snarare uppmuntras, men som å andra sidan, åtminstone innan hästarna hunnit vänja sig därvid, utgör en viss fara för annan gatu- och vägtrafik. 2 §.

Den omständighet, att automobilen kan framdrifvas med en hastighet, som många gånger öfverstiger hästtrafikens och som är lika stor

som järnvägarnas, torde utgöra en frestelse för oförvägna och oförståndiga personer att utnyttja denna hastighet. Äfven om i allmän författning eller genom särskilda bestämmelser för olika orter en skäligen måttlig hastighet föreskrefves, komme kontrollen öfver dessa stadgandens efterlefnad alltid att blifva vanskelig. Det torde således vara nödigt att genom andra författningsbestämmelser söka vinna en större garanti för att automobilerna framföras med största varsamhet och omsorg och under oafåtligt aktgifvande på annan trafik. För en automobilägare måste det vara en oeftergiflig plikt att, icke blott när han själf förer sin automobil, iakttaga all nödig omsorg och försiktighet, utan äfven tillse, att, då automobilens manövrering anförtros åt annan, dylikt uppdrag allenast lämnas en fullt erfaren och pålitlig person. Vi hafva därför, och då automobilföraren ofta torde vara mindre vederhäftig för ett eventuellt skadeståndsbelopp, funnit skäligt föreslå, att automobilägaren åläggas ansvarighet för skada, som vållats af föraren, hvarmed man torde kunna förvänta, att automobilerna skola handhafvas och manövreras under tillräckligt aktgifvande på annan vägtrafiks säkerhet och behöriga intressen samt att, om en olycka ändock skulle ske, den därpå drabbade har utsikt att utfå skadeståndet. I Daumark finnes för automobilägare dylik ansvarighet för skada i följd af förares fel och försummelser stadgad i Loven om Kørsel med Automobiler den 15 maj 1903 (§ 28: »Sker ved Sammenstød med Automobilet eller derved, at vejfarendes Heste blive sky for Automobilet eller paa anden lignende Maade i Automobilets Nærhed Skade paa Person eller Gods, er den for Automobilet ansvarlige pligtig at erstatte Skaden, med mindre det oplyses, at den skadelidende sælv forsætlig eller ved grov Uagtsomhed har hidført Skaden, eller det fremgaar af Omstændighederne, at denne ikke kunde afværges ved den Agtpaagivenhed og Omhu, der udkræves fra Automobilførerens Side»).

I stadgan om automobiltrafik hafva vi för rättigheten att idka yrkesmässig trafik föreslagit ett särskildt tillstånd af vederbörande myndighet, äfvensom hemställt, att förare af automobil, använd i dylik trafik, skall innehafva myndighets tillstånd såsom sådan förare. Denna trafik kan omgärdas med en del bestämmelser till skyddande af annan vägtrafik samt underkastas ett vida noggrannare öfvervakande, än som kan ifrågasättas eller ens är möjligt vid den privata automobiltrafiken. Den yrkesmässiga trafiken blir därför i allmänhet icke, trots dess större liflighet, mera än den enskilda farlig för annan vägtrafik. Någon skillnad med afseende å den ansvarighet, hvarom här är fråga, mellan

enskild eller privat och yrkesmässig automobiltrafik hafva vi därför icke funnit befogad.

Den ansvarighet vi föreslagit för automobilägare är analog med den, som i 2 och 6 §§ i lagen om ansvarighet för skada i följd af järnvägs drift den 12 mars 1886 är för järnvägs innehafvare stadgad med afseende å järnvägstrafiken. Vi hafva emellertid ansett, att vid automobiltrafiken ansvarigheten med hänsyn till befordringsmedlets natur och beskaffenhet bör läggas på ägaren, hvilken sålunda skulle hafva att svara för upprättande af all i följd af automobiltrafik uppkommen skada, som har sin orsak i fel eller försummelse af automobilföraren, d. v. s. den, som vid tillfället styrde och manövrerade bilen.

Den här föreslagna ansvarigheten för ägaren är en alldeles särskild ansvarighet, som icke berör de förhållanden, då en automobilägare, enligt i strafflagen angifna grunder, är pliktig gälta skada, som genom hans brott eller förseelse tillfogats annan.

Det har ej ansetts nödigt att på annat sätt angifva de förhållanden vid automobiltrafik, som kunna föranleda skada, än med en allmän bestämmelse, att skadan skall hafva uppkommit i följd af automobiltrafiken. Det ankommer därför på domstolen att, när skadeståndstalan väckts, utreda, om skadan står i verkligt kausalsammanhang med automobiltrafiken och således antingen är omedelbart föranledd af automobilförarens fel eller försummelse eller ock indirekt härrör däraf, att, vid en af annan orsak framkallad skada, automobilföraren eftersatt den omtänksamhet, uppmärksamhet och omsorg, som ålegat honom och kunnat leda eller bidra till skadans förminskande.

För att ersättningsskyldighet för ägaren skall inträda måste vållande af automobilföraren föreligga; ersättningsskyldighet finnes således, lika litet som vid järnvägsdriften, för skada, som drabbat någon genom hans eget förvållande eller i följd af annan omständighet, som ej kan räknas automobilföraren till last.

Däremot hafva vi icke funnit skäl upptaga ett stadgande, som motsvarar det i 3 § i lagen om ansvarighet för skada i följd af järnvägs drift. Denna särskilda ansvarighet, som ålagts järnvägsinnehafvaren gent emot personalen, kan nämligen icke anses äga tillräcklig motsvarighet vid automobiltrafiken.

Automobilägarens föreslagna ansvarighet gäller vid skada å person, oafsedt om denna person fört bilen eller såsom passagerare färdats å densamma eller skadan drabbat en utomstående. Vidare afser ansvarigheten skada å egendom och omfattar således ock kreatur, som i följd af automobiltrafik blifvit skadade, samt skada å vägar, broar och dylikt,

som vid visst tillfälle genom sådan trafik uppkommit och kan anses vållad af föraren, såsom t. ex. om ett uppsatt skyddsvärn vid vägen af värdslöshet körts sönder.

Det har ansetts skäligt att från den föreslagna ersättningsskyldigheten undantaga gods, som mottagits till befordran med automobilen. En dylik transport förutsätter förtroende från varuägarens sida till automobilägaren, och torde särskildt vid yrkesmässig automobiltrafik, där befordran af annans gods hufvudsakligen kan ifrågakomma, ersättning för uppkommen skada å det befordrade godset böra bero af enskild öfverenskommelse eller rättsanspråk på annan grund än den här ifrågavarande.

- 3 §. Den ansvarighet för skada, som enligt 2 § skulle åligga automobilägare, synes dock vid yrkesmässig automobiltrafik, där det är fråga om att mot ersättning betjäna allmänheten med befordran af personer eller gods, böra i hvarje fall åligga utöfvaren af denna trafik. Den, som idkar yrkesmässig automobiltrafik, har att efterse, att den personal, som erfordras för automobilens skötsel och manövrering, fyller alla de anspråk, som kunna ställas på densamma. Denna personal står ock gentemot utöfvaren af den yrkesmässiga trafiken i förhållande af tjänare till husbonde eller af arbetare till arbetsgifvare. Är utöfvaren af trafiken ägare till de automobiler, som användas, åligger honom på grund af stadgandet i 2 § ansvarighet för skada, hvarom i lagen är fråga; men drifver han trafiken, som ock kan inträffa, med hyrd automobil, är genom 3 § ansvarigheten öfverflyttad från automobilägaren till utöfvaren af den yrkesmässiga trafiken.

- 4 §. I likhet med hvad i lagen om ansvarighet för skada i följd af järnvägs drift samt i lagen den 27 juni 1902, innefattande vissa bestämmelser om elektriska anläggningar, m. fl. författningar är föreskrifvet med afseende å preskription af liknande skadeståndsanspråk, har här upptagits en preskriptionstid af två år för anhängiggörande af talan om ersättning för en sådan genom automobiltrafik uppkommen skada, hvarom i förevarande lagförslag är fråga.

Likasom vid järnvägsdriften och de elektriska anläggningarna måste det jämväl vid automobiltrafiken vara af vikt, att skadeståndsanspråkets instämmande icke uppskjutes så länge, att svårighet kan antagas möta att förebringa erforderlig bevisning, eller att i öfrigt de omständigheter, som kunna inverka på anspråkets bedömande, hunnit falla ur minnet. Det bör ock vara skäligt, att den, som har en dylik från

den allmänna regeln med afseende å ersättningsskyldighet för skada afvikande ansvarighet, blir efter viss lämplig och ej alltför lång tid förvissad om, att något anspråk på grund af samma ansvarighet icke längre kan, med utsikt att vinna afseende, göras gällande mot honom.

För talan direkt mot den, som vållat skadan, likasom för regress-talan enligt 5 §, skulle dock gälla den allmänna preskriptionstiden af 10 år.

Har ägare eller utöfvare af yrkesmässig automobiltrafik utgifvit skadestånd enligt 2 eller 3 §, bör rätt medgifvas honom att för åter-bekommande af hvad han sålunda utgifvit vända sig mot den, som varit vållande till skadan, hvadan i 5 § upptagits ett stadgande om dylik regresstalan. 5 §.

Under hänvisning till hvad härom yttrats i den allmänna motive- ringen, få vi ytterligare framhålla, att 6 § icke afser att vinna tillämpning vid en tillfällig skada å väg eller bro, utan komme ersättningsanspråk härutinnan att prövas antingen enligt allmänna strafflagen vid talan mot den till skadan vållande, eller enligt 2 § i den här föreslagna lagen. Om däremot genom en lifigare och för väg mera pröfvande automobil- trafik, t. ex. en regelbunden eller i större utsträckning idkad trafik med lastautomobiler af större tyngd och lastdrygheit — det finnes sådana af en vikt med last om 8,000 kg. —, en mera stadigvarande eller kon- stant ökning i vägunderhållet uppkommer, då bör en sådan automobil- trafikant kunna åläggas att för ökningen i vägunderhållet utgifva lämp- ligt underhållsbidrag. Det är i en dylik trafikants eget intresse, att automobiltrafiken icke omöjliggöres eller försvåras genom bristande underhåll af vägen, och det är således ock till fördel för honom själf, att vederbörande väghållare villigt och omsorgsfullt fullgöra hvad som för hvarje vägtrafik därstädes rimligen erfordras. Billigheten synes fordra att, när ett nytt befordringsmedel å vägarna tillkommer, hvilket, man må nu söka genom dess konstruktion eller andra åtgärder förminska olägenheterna, dock under vissa omständigheter kan förorsaka en ökad tunga i vägunderhållet, brukaren af detta befordringsmedel ersätter en just af hans trafik uppkommen mera stadigvarande ökning i ett väg- underhåll, som blifvit bestämdt under helt andra förhållanden. Nu ifrågavarande stadgande har syntes så mycket mera påkalladt, som vi icke, i likhet med hvad i en del andra länder föreskrifvits, ansett oss böra föreslå särskildt tillstånd för användande af vissa tyngre automo- biler, och således en pröfning i förväg af de omständigheter, hvar- 6 §.

under trafik med en sådan automobil må befinnas kunna äga rum, icke skulle ifrågakomma.

Med afseende å stadgandets natur och länsstyrelsernas befattning i allmänhet med underhållet af de allmänna vägarna hafva vi ansett pröfningen af nu förevarande underhållsbidrag böra äga rum i administrativ ordning genom vederbörande Konungens befallningshafvande.

I den stadga om automobiltrafik, hvartill särskildt förslag af oss framlägges, har det med afseende å frågan, hvar automobiltrafik i allmänhet må äga rum, icke ansetts påkalladt att inskränka denna trafik till allmän väg allena, utan upptagits ett stadgande om dess tillåtlighet å »väg, gata eller annan plats, som är upplåten eller tillgänglig af allmän körtrafik». Tillämpning af 6 § hafva vi dock ansett böra ifrågakomma allenast beträffande allmän väg, enär underhållsskyldigheten för andra, till allmän körtrafik upplåtna eller därför tillgängliga vägar ej är af lagstiftningen närmare uppmärksammas. Är det fråga om en automobiltrafik af den beskaffenhet, hvarom 6 § handlar, å enskild by- eller utfartsväg, må således automobiltrafikanten, som i annat fall kan förvänta förbud för denna vägs användande, träffa enskild uppgörelse med vederbörande om ersättning för ökad vägunderhåll, därest sådant uppkommer och anspråk på ersättning härför väckes. En tvist härom lærer, i analogi med hvad i kungl. brefvet den 17 april 1828 och kammarkollegiets kungörelse den 9 maj samma år föreskrifves med afseende å tvister om anläggning och underhåll af enskilda utfartsvägar för by, hemman, kvarn eller annan lägenhet, komma att prövas af domstol i orten.

7 §. Då bruket af motorcykel icke kan anses medföra någon afsevärdare fara för annan vägtrafik, hafva vi beträffande dessa befordringsmedel, som falla under den i 1 § angifna definitionen å automobil, ansett undantag från lagens tillämplighetsområde böra meddelas. Trafiken med motorcyklar är närmast att likställa med vanlig velocipedtrafik.

I den af oss föreslagna stadgan om automobiltrafik hafva vi föreslagit undantag från en del däri innehållna bestämmelser för staten eller kommuns brandväsen tillhörig automobil; men kan för sådana automobiler ett undantag från den ansvarighet, hvarom i nu förevarande lagförslag är fråga, lika litet vara påkalladt som vid statens järnvägsdrift och med afseende å elektriska anläggningar, tillhörande staten.

II. Stadga om automobiltrafik.

Om automobils beskaffenhet och utrustning.

Då i den af oss föreslagna lag, innefattande vissa bestämmelser om automobiltrafik, angifvits hvad med automobil förstås, läres i nu förevarande stadga, där automobil tages i enahanda betydelse som i det nämnda förslaget, någon definition å automobil icke behöfva lämnas.

De i § 1 meddelade bestämmelser om automobils beskaffenhet upptaga de allmänna fordringar, som ur säkerhetssynpunkt böra uppställas å hvarje automobil och som automobilen således alltid skall fylla för att få användas. Bestämmelserna torde allenast i nedannämnda afseenden påkalla motivering. § 1 mom. 1.

Vi hafva ansett nödigt föreslå, att, i likhet med hvad allmänt fordras i utlandet, automobil skall hafva två bromsar, på det att, i fall af tillfälligt mankemang med den ena, automobilens manövreringsförmåga icke måtte, till fara för annan trafik och dem som färdas å automobilen, varda väsentligt inskränkt.

Med afseende å den signalapparat, automobil måste medföra för att därmed kunna varsko vägfärande eller gående, hafva vi ansett signalhorn, hvilken apparat numera allmänt användes och kan sägas hafva vunnit burskap i automobiltrafiken, företrädesvis böra ifrågakomma. Vidkommande signalapparat för automobil yttrar öfverståthållareämbetet i sitt underdåniga utlåtande öfver väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förslag följande: »Där i utlandet vid automobiltrafik signalering med signalhorn användes, synes man icke vara nöjd härmed, enär ljudet lätt förväxlas med andra t. ex. från lokomobiler, hvarföre föreskrift torde böra göras, att signalering från automobil skall ske med ringklocka.» Enligt vår mening är det i utlandet allmännast påbudna sättet för signalering, eller medelst signalhorn, lämpligt, och hafva vi ej heller erfarit, att därstädes någon erinran häremot framkommit. Vi kunna för vår del icke heller finna annat, än att de signaler, liknande dofva trumpetstötar, som medelst signalhorn afgifvas,

väl kunna skiljas från andra signaler, särskildt dem som afgifvas af lokomobilerna. Möjligen skulle signalhornets ljud kunna förblandas med de af brandkåren allmänt använda brandlurarnas, men detta senare ljud, som frambringas med lurblåsarens mun, är mera utdraget än de korta stötar, som afgifvas af automobilernas signalhorn och hvilka frambringas med mekanisk kraft: ett enkelt handgrepp eller ett tryck med foten, hvarigenom luften pressas in i hornet. Skulle en förväxling med brandluren emellertid kunna äga rum, så är detta dock af ingen afsevärd betydelse, då en hvar likaväl och än mera måste taga sig i akt för en framilande, för annan trafik icke väjande brandkår som för en automobil, hvilken lätt och snabbt kan vika undan för åkande och gående. Däremot synes verklig fara för förväxling förefinnas, om man för automobilerna föreskrefve ringklocka. Ljudet skulle då kunna förblandas med spårvagnarnas ringsignaler, hvilket särskildt i stad, där både spårvägs- och automobiltrafik råder, bör undvikas, enär man genom att hålla sig på sidan om spåren alltid är skyddad för sammanstötning eller öfverkörning af spårvagn, men däremot icke för en automobil, som rör sig fritt och obehindradt på marken. Signalhornets ljud har ock den fördelen, att det ej verkar särskildt skrämmande på hästar.

§ 1 mom. 2 och 3. Föreskrifterna i mom. 2 och 3 äro af betydelse ej mindre för annan vägtrafiks säkerhet än för dem, som färdas med bilen. I de afseenden, hvarom dessa moment handla, torde automobilerna numera allmänt fylla skäligen anspråk. För att förekomma, att åt automobilerna gifves en konstruktion, som med afseende å nu förevarande förhållanden är otjänlig eller farlig, torde emellertid föreskrifterna vara nödiga. Det blir besiktningsmannen, som i hvarje speciellt fall får undersöka, huruvida anordningarna för utsläppande af rök, ånga eller gas äro lämpliga och icke vålla olägenhet. Utstötandet af ånga eller gas bör ske så föga synbart som möjligt och ej i sådan grad, att t. ex. därigenom starkt buller uppkommer eller olägenhet i annat hänseende orsakas; ej heller får gasen vara illaluktande, så att däraf uppstår obehag.

§ 1 mom. 4. Då det vidare är af vikt, att automobiltrafiken icke må blifva till afsevärdare men för vägbanas bestånd, böra vissa minimifordringar angående hjulringarnas bredd uppställas. Frågan om lagstadgad hjulbredd för lastådon är uppmärksammas inom riksdagen och har föranledt skrifvelse i ämnet till Konungen. En föreskrift om hjulbredden å bilen, som i allmänhet är tyngre än vanliga ådon, är särskildt

påkallad för de tunga lastautomobilerna, hvilka, om de ej hafva hjul med tillräcklig bredd å hjulringarna, ofta skulle köra sönder vägen. Ju bredare en hjulring är, desto mindre skadar fordonet körbanan och kan tvärtom ofta gagna vägen genom igenkörande af de djupa spår, som uppkomma å vägar, där trafiken allmänt äger rum med enbetsåtkon körda i samma spår. Af enahanda anledning, eller förekommande af menlig inverkan på vägbanan, böra å hjulen ej få finnas tvärlister, framskjutande bulthufvuden eller andra ojämnheter. Härifrån måste emellertid ett undantag göras för vintern, då särskildt å isgata en broddning af hjulen är nödig för att automobilen skall kunna drivas fram eller för att hindra dess hjul att slira. Hjulens broddning vintertid kan ej åstadkomma någon olägenhet för körbanan. Måtten å hjulringarna hafva vi upptagit enligt väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förslag, som i detta hänseende synes lämpligt.

Med afseende å bestämmelserna i § 2 torde böra anmärkas, att, då vi funnit en viss maximihastighet för automobil böra föreskrivas och förutsätta, att denna hastighet å vissa orter, där särskilda anledningar därtill förekomma, af ortsmyndigheterna genom specialbestämmelser ytterligare inskränkes, samt det är angeläget för annan vägtrafiks säkerhet, att föreskrifterna om hastigheten noggrant följas, det ock bör vara nödigt att vinna kännedom om och kunna kontrollera, huru stor väglängd en automobil under viss tid framdrifvits, en kontroll, som ock är viktig för automobilföraren själf, enär han därigenom kommer i tillfälle att kunna ådagalägga lagligheten af den fart, hvarmed han färdats fram. På grund af hvad sålunda anförts, hafva vi ansett oss böra föreslå, att automobil skall hafva apparat för angifvande och registrering af den hastighet, hvarmed den färdas. En sådan apparat finnes stundom redan nu å automobiler, och några fabriker lära ej utsläppa i marknaden automobiler, som sakna hastighetsmätare. Denna apparat lärer ock utan svårighet kunna anbringas å automobiler, som förut sakna sådan. På det att en ägare af automobil, som nu saknar hastighetsmätare, icke måtte genast vid författningens trädande i kraft betungas med den rätt afsevärda utgiften för sådan apparat samt för att bereda rådrom för uppfinnande af billigare, säkrare och mera lättskötta hastighetsmätare än de, som nu finnas i handeln, hafva vi emellertid ansett skäligt, att ifrågavarande skyldighet ej inträder, förrän två år förflutit från det förevarande stadga träd i tillämpning.

§ 2.

Bland anordningarna å en automobil hafva vi ansett nödigt påfordra skylt, upptagande automobilägarens namn och hemvist. En uppgift å

själfva automobilen om ägaren synes oss nämligen vara viktig och lämplig för vinnande af kändedom om, hvem som äger automobilen, och något afsevärdt besvär att vid en öfvergång af äganderätten utbyta skylten kan ej finnas. Med hänsyn till bestämmelsen i § 33 skall skylten å en automobil, som användes i yrkesmässig trafik, i stället för ägarens upptaga tillståndshafvarens till trafiken namn. Det är ej meningen, att denna skylt såsom igenkänningsnumret skall synas på afstånd, hvadan några föreskrifter om skyltens beskaffenhet eller storleken af därå anbragta bokstäfver o. d. icke lämnats. Det är därför i automobilägarens eget skön att bestämma om denna skylts närmare utseende och plats. Hvad platsen angår, skall skylten dock alltid vara anbragt så, att den vid en okulär besiktning af automobilen lätt kan finnas. Namnskylt är föreskrifven i en del andra länder, såsom i *Frankrike, Baden, England* och *Spanien*.

Vidare torde böra anmärkas, att vi icke ansett en obligatorisk föreskrift därom, att två lyktor skola föras å automobilens framsida, vara erforderlig. Ehuru detta antal lyktor oftast torde förekomma samt därför allmänt är föreskrifvet i utlandet, kan *en* lykta med tillräckligt starkt sken vara tillfyllest. Med afseende å lyktornas glas hafva vi ansett dessa lämpligen böra vara ofärgade och lyktorna således visa hvitt sken. I andra länder äro olika föreskrifter härom meddelade. I *Danmark* skola lyktorna hafva ofärgade glas, likaså i *Sachsen, Baden, Bayern* och *England*, medan i *Frankrike* en lykta skall visa hvitt och en grönt sken, samt baklykta, som skall finnas, när släpvagn medföljer och anbringas å denna, rödt sken och i *Italien* en lykta till vänster framtill grönt och en lykta baktill rödt sken. Att i en allmän stadga för automobiltrafik upptaga närmare föreskrifter om, när lyktorna skola vara tända, har för ett land med den utsträckning som vårt och de olika förhållanden, som i olika landsdelar råda med afseende å tiden för dagsljus och mörker, ansetts mindre lämpligt. I utlandet har man i allmänhet föreskrifvit, att lyktorna skola hållas tända viss tid efter solnedgången (oftast $\frac{1}{2}$ timme) till soluppgången; men synes detta ej af våra förhållanden påkalladt. Under högsommaren torde i de nordligaste delarna af vårt land lyktorna alls icke behöfva tändas. I fall af behof kunna närmare bestämmelser om tiden, då lyktorna skola hållas tända, komma till stånd genom beslut af lokalmyndigheterna efter olika orters förhållanden (jfr §§ 13 och 14).

I sammanhang med nu förevarande afdelning af författningsförslaget hafva vi velat uttala oss i frågan om sammankoppling af automobil med annat fordon (*s. k. släpvagn*). En dylik sammankoppling förekommer emellanåt i utlandet, ehuru, så vidt vi kunnat erfara, i ringa utsträckning. Förhållandet är emellertid uppmärksamadt öfver allt i utlandet, och flera länders författningar om automobiltrafik innehålla bestämmelser härom. I Frankrike är en särskild afdelning i automobilförfattningen egnad åt trafiken med dessa släpvagnar. I allmänhet fordrar man för deras begagnande särskildt tillstånd.

Äfven vi hafva först tänkt föreslå särskilda bestämmelser angående släpvagnar till automobil, men under affattande af förslag härtill kommit till insikt om, att den allmänna författningen, åtminstone för närvarande, icke behöfver upptaga föreskrifter i detta ämne. Till en början må med afseende härå framhållas, att, såvidt vi kunnat inhämta, hittills icke hos oss förekommit sammankoppling mellan automobil och annat fordon. Det fordon, som vidkopplas och som icke kan framdrivas af sig själf, är ofarligt i och för sig, och några särskilda bestämmelser om dess beskaffenhet påkallas ej. Först när det gäller att sammankoppla det med en automobil, kunna särskilda fordringar såväl å släpvagnen som å den bogserande automobilen ifrågasättas. I sådant hänseende är det otvifvelaktigt, att släpvagnen, om den är ett själfständigt fordon och ej är fast sammankopplad med automobilen, måste på något sätt kunna bromsas, enär den eljest vid automobilens hastiga stannande skulle stöta samman med denna. Till förekommande häraf föreskrifves ock allmänt i utlandet, att släpvagn skall vara försedd med broms, som skall kunna handhafvas af automobilföraren från hans vanliga plats eller, om sådan anordning ej är träffad, af särskild konduktör eller bromsare, som då alltid skall medfölja å släpvagnen. En dylik föreskrift är emellertid näppeligen oundgänglig, då en bromsanordning af ofvan angifven beskaffenhet måste finnas för att de bägge fordonen skola kunna manövreras. Föreskriften kunde emellertid väl försvara sin plats i en allmän författning, om det icke funnes en del sammankopplingar mellan automobil och annat fordon, där en bromsanordning hvarken kan anses behöflig eller ens möjlig att anordna. Hos oss torde t. ex. emellanåt ifrågakomma att med en lastautomobil sammankoppla ett eller två hjulpar — dessa lära böra anses såsom fordon — för uppbärande af en skrymmande eller utskjutande, å automobilen förd last eller för transport af viss last, exempelvis timmerstockar, som ej får rum eller lämpligen kan föras å automobilen. Uppenbart är, att å sådan släpvagn särskild broms ej behöfves eller ens låter sig anbringas.

Andra liknande sammankopplingar kunna ock tänkas, såsom vid användande af automobil som dragkraft för en del landtbruksändamål och vid bogsering af fartyg eller pråmar medelst en å stranden gående automobil. Alla dessa för öfrigt hos oss ännu opröfvade förhållanden synas icke för närvarande behöfva föranleda särskilda bestämmelser i en allmän författning, där de, om de skulle uttömmade och tillfredsställande beaktas, komme att upptaga ett icke så ringa utrymme. Sammankopplingen kan dessutom ej afsevärdt inverka farligt eller störande på annan trafik, helst automobilens fart därvid måste blifva ringa.

Vid trafik med privata personautomobiler torde en sammankoppling med annat fordon icke kunna antagas ifrågakomma annat än i ytterst sällsynta fall, från hvilka lagstiftningen kan bortse, då fordonet i sin helhet (automobilen och släpvagnen) ej kan stort mera än automobilen ensam inverka på annan vägtrafik, och det för den enskilde, som begagnar sig af släpvagn, måste vara nödigt tillse, att fordonet, såsom helhet betraktadt, kan manövreras. Den i vissa fall något längre vägsträcka, som ett dylikt fordon upptager, bör icke vara af särskild betydelse för annan trafik. I de stora städerna kan visserligen för gatutrafikens behöriga ordnande en släpvagn emellanåt anses oläglig. Men enär enligt vårt förslag automobiltrafiken i städerna skulle till stor del få af de lokala myndigheterna ordnas efter olika orters förhållanden, kan genom dylika lokala föreskrifter en sammankoppling af automobil med släpvagn förbjudas eller regelbindas. Jämväl på landet kan, i fall så anses nödigt, på grund af § 14 meddelas bestämmelser i syfte att ordna eller inskränka bruket af släpvagn till automobil.

Vid en yrkesmässig automobiltrafik torde ibland kunna ifrågasättas att för medtagande af ett större antal personer eller en större last använda en eller flere släpvagnar. Men då vi föreslå meddelandet af ett särskildt tillstånd för utöfvande af yrkesmässig automobiltrafik, blir vederbörande myndighet alltid i tillfälle att pröfva, om och under hvilka villkor en dylik bogsering kan medgifvas, samt uppställa där-
efter lämpade fordringar.

Till motoreykel användes i utlandet understundom en liten vagn för medförande af lättare last. En dylik sammankoppling kan såsom regel gärna medgifvas och behöfvas härför icke författningsbestämmelser.

Alla dessa nu angifna förhållanden hafva varit bestämmande för vår underlåtenhet att i den nu föreslagna allmänna författningen upptaga särskilda bestämmelser om sammankoppling af automobil med annat fordon.

Om besiktning och igenkänningsnummer för automobil.

Till verkställande af de besiktningar å automobil, som ansetts nödiga, hafva vi funnit särskilda tekniskt sakkunniga besiktningsmän böra utses. Då det icke ansetts erforderligt eller ens lämpligt, att tilldelandet af igenkänningsnummer för automobil koncentreras hos någon central ämbetsmyndighet, som då ock borde utse besiktningsmännen, synes det böra ankomma på vederbörande Konungens befallningshafvande, som skulle erhålla bestyret med igenkänningsnumrens tilldelande, att, hvar för sitt län, utse lämpligt antal besiktningsmän.

§ 3.

Det kan icke anses möta några svårigheter att inom hvarje län finna en eller flere härtill kvalificerade personer. Hvarje ingenjör, som genomgått teknisk läroanstalt och har vana vid maskiners handhavande, torde kunna med ett dylikt uppdrag betros. Genom en eller annan dags studier vid fabrik, som tillverkar automobiler, eller hos maskinfirma, som har sådana på lager, torde en ingenjör kunna förskaffa sig erforderliga insikter, om han ej äger dem förut, i automobils konstruktion och skötsel.

I den allmänna motiveringen hafva vi haft tillfälle beröra vikten och nödvändigheten af, att hvarje automobil tilldelas och förer ett särskildt nummer eller märke, hvarigenom automobilen kan identifieras, samt att för erhållande af ett dylikt igenkänningstecken automobilen bör hafva undergått besiktning och befunnits uppfylla författningens bestämmelser. Med afseende å dessa besiktningar hafva vi ansett stor frihet kunna lämnas automobilägaren. Det synes således ej behöfva påfordras, att denne skall vända sig till besiktningsman i visst län. En dylik föreskrift torde nämligen sakna betydelse, då ett tilldeladt igenkänningsnummer ej skulle inskränka trafiken med automobilen till allenast det län, där tilldelandet skett, utan berättiga till automobilens användande öfver hela landet. Men häraf synes ock följa, att en automobiliägare bör få igenkänningsnummer tilldeladt sin automobil i hvilket län han själf vill välja. Den Konungens befallningshafvande, som förordnat den besiktningsman, till hvilken ägaren vänder sig, blir den myndighet, som tilldelar automobilen igenkänningsnummer. Det en gång tilldelade igenkänningsnumret följer automobilen, den må sedan aldrig så många gånger byta ägare.

§§ 4
och 5.

Det har syntts obehöfligt att belasta författningen med en detaljerad redogörelse för hvad besiktning sinstrumentet bör upptaga. Med bestämmelserna härom i § 5 mom. 2 och 3 samt stadgandena i § 1

bör det ej möta svårighet för besiktningsman att upprätta ett instrument, som innehåller nödiga upplysningar om automobilen. Till ledning för besiktningsmännen, särskildt vid den första grundläggande besiktningen, hafva vi emellertid uppgjort och bifogat betänkandet ett formulär till besiktningsinstrument.

Denna handling utgör det grundläggande dokumentet för automobilens beskaffenhet. Befinnes enligt detta instrument automobilen uppfylla de i § 1 meddelade bestämmelser och dessutom vara för sitt ändamål lämplig — ett förhållande, hvarom ansetts nödigt påfordra besiktningsmannens särskilda yttrande, på det att alldeles olämpliga eller för det speciella ändamål, automobilen afser att fylla, (personbefordran, lasttransport, kreatursforsling o. s. v.) otjänliga automobiler icke må erhålla igenkänningsnummer — har Konungens Befallningshafvande att tilldela automobilen sådant nummer. Om besiktningsinstrumentet fulltygar automobilens författningsenliga beskaffenhet samt dess lämplighet för sitt ändamål, bör Konungens befallningshafvande således icke vägra tilldelandet af igenkänningsnummer af andra skäl, t. ex. af afvoghet mot automobiltrafiken i allmänhet. Är däremot besiktningsinstrumentet ofullständigt, eller har besiktningsmannen ej kunnat intyga automobilens författningsenlighet och lämplighet, eller föreligga eljest formella hinder, bör Konungens befallningshafvande, där anledning ej förekommer att, innan beslut meddelas, infordra ytterligare upplysningar af besiktningsmannen eller lämna ägaren tillfälle att få automobilen ändrad eller kompletterad, vägra att tilldela den igenkänningsnummer.

§ 6
mom. 1. För att kunna identifiera och särskilja de olika automobilerna, är det, såsom nyss erinrats, nödigt, att en hvar sådan erhåller sitt särskilda igenkänningsnummer. Detta bör emellertid ej omfatta allenast det ordningsnummer, automobilen får i förhållande till andra inom samma län förut anmälda, enär det då skulle inträffa, att en automobil i ett län komme att hafva samma nummer som en automobil i ett annat län. Någon åtskillnad mellan numreringen inom länen inbördes måste därför göras. Att för sådant ändamål tilldela länen olika nummerserier har syntts mindre lämpligt, då dels stora svårigheter måste möta att i förväg beräkna den olika tillströmningen af automobiler inom de olika länen, hvarföre jämkningar framdeles i serierna ej vore uteslutna, dels ock mångsiffriga tal skulle behöfvas och försvåra anbringandet af igenkänningsnumret. På sätt öfverståthållareämbetet föreslagit, synes därför lämpligast, att hvarje län tilldelas sin särskilda bokstaf att tillfogas ordningsnumret.

Enligt det förslag härutinnan, vi i § 6 framlagt, kommer den första automobil, som i Stockholm tilldelas igenkänningsnummer, att betecknas med A 1, den andra med A 2 o. s. v. Den tredje i Stockholms län erhåller igenkänningsnumret B 3, den femte i Södermanlands län D 5 o. s. v. För att bokstäfverna ej skola förväxlas, har en del bokstäfver, J, Q, V, Å, Ä, Ö, som mindre väl lämpa sig till igenkänningsbokstäfver, uteslutits. I följd häraf måste för de två nordligaste länen tillgripas en bokstafssammansättning, som, för undvikande af bokstäfvernas hopsättande till diftong, hvarigenom de på afstånd blefve svårare att rätt urskilja, upptagits till AC för Västerbottens län och BD för Norrbottens län.

Att numreringen inom hvarje län sker i följd, måste anses lämpligt, men vi hafva icke funnit detta vara af den vikt, att obligatorisk föreskrift härom borde lämnas. Det möter således ej hinder att på begäran reservera ett igenkänningsnummer för någon automobil. Hufvudsaken blir alltid att tillse, att flere automobiler i samma län ej erhålla ett och samma nummer. En föreskrift att Konungens befallningshafvande skall föra särskild längd öfver anmälda automobiler har ansetts obehöfelig. För Konungens befallningshafvande blir det i allt fall nödigt att för särskild hållande af numren och deras kungörande hålla reda på de inom länet anmälda automobilerne, men sättet huru detta, utan onödigt skrifveri eller längdförande, lämpligast bör ske, är ett förhållande, som Konungens befallningshafvande må ordna på sätt tjänligast synes. Önskvärdt vore, att besiktningsinstrumenten med därtill hörande handlingar för lättare åtkomlighets skull förvarades särskildt och för hvar automobil för sig samt således ej inginge bland de vanliga resolutionsakterna. Men jämväl detta är uppenbart en anordning, som utan vidare kan lämnas åt Konungens befallningshafvandes omsorg.

När å vissa orter numrering af velocipeder föreskrefs, sökte en del velocipedägare, antagligen af missnöje med numreringen, gifva siffrorna en form och ett utseende, som väsentligt försvårade läsningen af numren — i Stockholm och jämväl annorstädes gälla till förekommande häraf detaljerade föreskrifter angående velocipednumrens storlek och beskaffenhet i öfrigt —, hvadan vi ansett af behof påkalladt att i nu förevarande författning jämväl upptaga detaljerade bestämmelser och mått på bokstäfver och siffror i automobilerne igenkänningsnummer. Däremot har det ej ansetts nödigt föreskrifva, att igenkänningsnumret skall föras å särskild skylt, utan kan det tillåtas, att numret, om automobilägaren så hellre önskar, målas på själfva automobilens. För att igenkänningsnumret lättare skall kunna läsas har det föreslagits, att

detsamma skall anbringas å hvit botten med svarta eller mörkblå bokstäfver och siffror.

Tillika har ansetts nödigt föreslå, att igenkänningsnumret skall föras på automobilens baksida och anbringas å sådan plats, att det lätt kan läsas af den, som befinner sig bakom fordonet. En dylik anordning har visat sig mycket lämplig för igenkännande af velocipeder, som skola föra särskilda nummer, och är i Stockholm tillämpad jämväl med afseende å åkaredroskor och lastfordon. Med hänsyn till den hastighet, hvarmed en automobil kan framdrifvas, blir det än nödvändigare, att igenkänningsnumret anbringas så, att det synes en stund sedan automobilen passerat förbi. Lämpligt torde vara att hafva igenkänningsnumret måladt på baklyktans glas, hvarmed det, då lyktan är tänd, blir lättare att urskilja.

§ 7. Genom tilldelandet af igenkänningsnummer för en viss automobil anses ådagalagdt, att automobilen, som omedelbart därförut undergått besiktning, fyller författningsenliga bestämmelser. Men det är uppenbart icke nog med att automobilen, innan den första gången tages i bruk, finnes till beskaffenhet och lämplighet tillfredsställande; den bör ock allt framgent uppfylla de i § 1 innehållna bestämmelser. Då i nyssnämnda § föreskrifves, att automobil skall vara försedd med vissa säkerhetsanordningar och i öfrigt på visst angifvet sätt beskaffad, så ligger häri förpliktelse att icke borttaga någon af dessa anordningar. Icke heller må de i något afseende förändras, utan att sådan förändring varder godkänd och finnes tillfredsställande.

För utrönande af automobils fortfarande författningsenlighet och lämplighet har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen föreslagit periodiska besiktningar hvart tredje år. I utlandet förekommer i allmänhet besiktning allenast innan automobilen tages i bruk. I *Danmark*, *Sachsen*, *Baden* och *Bayern* finnes om förnyad besiktning intet annat stadgande, än att polismyndighet äger därom förordna när som helst och att, när automobilen finnes otillfredsställande, förbud kan meddelas för dess begagnande, eller lämnadt tillstånd till trafik med automobilen återkallas. I *Italien* äro automobilerna underkastade regelbunden omprofning hvart fjärde år och däremellan, när väsentligare förändring vidtagits.

I fråga om automobil för enskildt bruk torde periodiska besiktningar kunna eftergifvas, hvaremot det synes välbetänkt att upptaga väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förslag om besiktning, när automobil undergått förändring, det må nu hafva varit i följd af skada, ådragen genom sammanstötning, ikullkörning o. s. v. eller

genom reparation eller ersättande af en apparat, som blifvit förbrukad eller otjänlig, med en annan. Dock bör därvid uttryckligt betonas, att förändringen skall hafva afseende å de förhållanden och bestämmelser, som rörande automobils beskaffenhet upptagits i författningen eller, med andra ord, då förändringen afser någon af de anordningar, hvarom i § 1 förmäles. En dylik ombesiktning måste vara erforderlig för vinnande af största möjliga säkerhet, att automobilen alltid uppfyller författningens bestämmelser, och kan icke vara till afsevärd molest för automobilägaren, i hvars intresse det är, att automobilen alltid hålles i brukbart och godt stånd, enär den eljest icke kan göra afsedd tjänst. Det har ock till lindring för automobilägaren föreslagits, att han jämväl för nu ifrågavarande besiktningar äger vända sig till hvilken besiktningsman, som är honom lägligast. Något slags godkännande genom offentlig myndighet af vidtagna förändringar eller någon anmälan till myndighet om verkställd besiktning af dylika förändringar har icke ansetts behöfligt. Den tekniskt sakkunniges intyg om förändringarnas författningensliga och tillfredsställande beskaffenhet bör vara tillfyllest, och att därjämte påfordra ett godkännande af Konungens befallningshafvande, som vid sitt beslut måste fästa hufvudsakligt afseende vid hvad besiktningsmannen intygat, eller ett insändande till denna myndighet af bevis om besiktningen, skulle blott medföra besvär och omgång för automobilägaren utan motsvarande nytta ur säkerhetssynpunkt. Besiktningsman är ändock gifvetvis oförhindrad att, om han finner automobilen felaktig eller icke författningenslig, göra anmälan till Konungens befallningshafvande i och för åtgärd enligt § 8.

Det måste inrymmas befogenhet för Konungens befallningshafvande att, när anledning yppas, att en viss automobil till sin beskaffenhet icke längre öfverensstämmer med de i § 1 meddelade bestämmelser, förordna om besiktning för utrönande af automobilens författningenslighet, hvadan i § 8 härom inflytt stadgande. §:en har afseende å automobil, som redan tilldelats igenkänningsnummer, och det är hvilken Konungens befallningshafvande som helst obetaget att om dylik besiktning föranstalta. Öfver hvad vid besiktningen kommit i dagen har besiktningsman gifvetvis i detta fall, och då han af myndighet mottagit ett särskildt förordnande eller uppdrag, för hvars utförande han bör redogöra, att afgifva rapport eller utlåtande till Konungens befallningshafvande, d. v. s. den Konungens befallningshafvande, som lämnat undersökningsuppdraget. På besiktningsmans pröfning torde kunna bero,

§ 8
mom 1.

huruvida han vill genast efter besiktningen insända sitt utlåtande till Konungens befallningshafvande eller om han, när sådant önskas och det allenast är fråga om ett mindre väsentligt och ofarligt fel å automobilen, vill förelägga automobilägaren en viss kortare tid till ändring eller komplettering och sedan göra en ombesiktning för utrönande att anmärkta brister blifvit tillfredsställande afhulplna. Ehuru i författningen bestämmelser i nu antydt syfte icke särskildt upptagits, hafva vi velat på detta sätt angifva, att vi icke anse en dylik frist, därest den enligt besiktningssmannens omdöme är befogad och utan någon som helst våda kan medgifvas, vara stridande mot § 8. När besiktningen utvisar, att automobilen icke längre uppfyller författningens anspråk på beskaffenhet och lämplighet, bör Konungens befallningshafvande meddela förbud tillsvidare för automobilens användande. Hinder förefinnes naturligtvis icke för Konungens befallningshafvande att, om felet är mindre väsentligt och ofarligt, söka genom föreläggande få automobilen åter i fullgodt stånd försatt, innan åtgärden att meddela förbud tillgripes. Detta må ankomma på pröfning af omständigheterna i hvarje speciellt fall.

Ett dylikt förbud måste ock vara befogadt, då ägaren tredskas och ej vill tillhandahålla automobilen åt besiktningssmannen för undersökning, hvadan bestämmelse härom jämväl införts i förevarande moment.

§ 8
mom. 2. En fråga, som kan blifva föremål för olika meningar, är, huru vidsträckt ett af Konungens befallningshafvande meddeladt förbud bör sträcka sig; om det blott skall gälla inom det län, hvars Konungens befallningshafvande meddelat förbudet, eller för hela riket. I analogi med hvad som föreslagits med afseende å igenkänningsnumret, eller att tilldelandet af ett sådant inom ett län berättigar till trafik öfver hela landet, har det här föreslagits, att ett af en Konungens befallningshafvande stadgadt förbud mot automobils användande, hvilket blott gäller tillsvidare, och i afbidan på att automobilen åter varder i fullgodt stånd försatt, skall tillämpas i hela landet. Skulle förbudet behöfva upprepas eller bekräftas för alla län af vederbörande Konungens befallningshafvande, hvilket alltid måste taga någon tid i anspråk, skulle ändamålet med förbudet, eller att förhindra icke författningensliga automobilers användande i trafik, lätt kunna förfelas i fråga om en så lättörlig egendom som en automobil.

I konsekvens med hvad som föreslagits rörande ett förbuds giltighet har i förevarande författningsrum upptagits en bestämmelse därom, att ett förklarande från en Konungens befallningshafvande, att hinder

för automobilens användande icke längre förefinnes, skall gälla för hela landet. Det ifrågasättes ej såsom oundgängligt, att det skall vara den Konungens befallningshafvande, som meddelat förbudet, utan det kan ock vara en annan. Alltid blir det emellertid den Konungens befallningshafvande, som utsett den besiktningsman, hvilken förklarar automobilen åter vara i författningsenligt och fullgodt skick försatt. Vi hafva nämligen ansett den grundsatsen böra upprätthållas, att en Konungens befallningshafvande ej bör hafva att taga befattning med utlåtanden från andra besiktningsmän än sådana inom länet. Formella betänkligheter mot hvad sålunda föreslagits torde visserligen icke vara alldeles uteslutna, men förslaget medför alltid den praktiska fördelen för en automobilägare, som fått förbud mot en viss automobils användande, att han, sedan automobilen blifvit i fullgodt skick åter försatt, kan få förbudet häfdt af den länsstyrelse, som är för honom lämpligast. En dylik automobil måste ofta undergå reparation eller förändring vid någon verkstad, och, om den härför måst föras till annan ort, blefve det förenadt med besvär och omgång att i och för den nya besiktningen föra automobilen tillbaka till det län, där förbudet meddelats.

Det bör ej sällan vara af vikt eller intresse för en person att kunna § 9.
förskaffa sig sakkunnigt intyg om sin kännedom om automobils konstruktion, beskaffenhet och manövrering; hvadan och med hänsyn till föreskriften i § 15, att allenast den får föra automobil, som äger nödig kännedom om dess skötsel och manövrering, i § 9 upptagits ett stadgande om skyldighet för besiktningsman att på anmodan pröfva en persons kompetens och däröfver afgifva bevis. Att förare af automobil i yrkesmässig trafik skall för erhållande af det tillståndsbevis, som för sådan förare erfordras, innehafva intyg af besiktningsman rörande sin förtroenhet med automobilen, är föreskrifvet i § 22.

Med afseende å de i § 10 upptagna bestämmelser torde annat icke § 10.
behöfva särskildt framhållas, än att besiktningsman, när fråga är om en förrättning, som af Konungens befallningshafvande åt honom uppdragits, ej bör gå förlustig sin ersättning därigenom, att ersättningen ej kan utbetäckas af automobilägaren eller den, som innehar tillstånd till yrkesmässig trafik. Då besiktningen, om ock föranledd af en enskild persons bristande tillsyn af sin automobil, företages ur allmän säkerhetssynpunkt, är det fullt fog för, att staten i nu antydt fall träder emellan. De utgifter, staten härmed ikläder sig, kunna ej blifva af någon som helst pekuniär betydelse.

Om körning med automobil.

§ 11. I den allmänna motiveringen hafva vi berört skälen för regeln i § 11. De inskränkningar eller undantag från denna för både stad och land gällande regel, som befinnas för vissa gator eller vägar påkallade, afhandlas för stad i § 13 och för landet i § 14.

§§ 12–14. Huruvida och i hvad omfattning en allmän stadga om automobiltrafik bör innehålla föreskrifter om hvad som skall iakttagas vid körning med automobil, kan med skäl blifva föremål för olika meningar.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har i sitt förslag upptagit bestämmelser om den högsta fart, hvarmed automobil må framföras, samt föreslagit en del hufvudregler för körningen, äfvensom därutöfver hemställt, att automobilägare och förare skola vara underkastade »tillämpliga föreskrifter i gällande bestämmelser och af lokala ämbetsmyndigheter utfärdade reglementen och föreskrifter angående fordons- och velocipedtrafik».

Mot upptagande i en allmän författning af föreskrifter och regler för körning med automobil har öfverståthållareämbetet i sitt öfver väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förslag afgifna utlåtande uttalat sig, under hemställan att alla föreskrifter om hvad som bör iakttagas vid körning med automobil, och således jämväl om den högsta tillåtna hastigheten, måtte öfverlämnas till ortsmyndigheternas bestämmanden. Den af öfverståthållareämbetet uttalade meningen torde ur teoretisk synpunkt vara välgrundad; men enligt vår mening tala en del praktiska skäl för att icke alltför strängt fasthålla vid den teoretiska sidan af saken. Vi hafva därför ansett oss böra föreslå, dels att den vid olika tillfällen tillåtna maximihastigheten angifves i den allmänna författningen, dels ock att därutöfver, för körning på landet, en del ytterligare bestämmelser i dylik författning meddelas.

§ 12. Hvad till en början beträffar hastigheten, så synes en allmän bestämmelse härom nödig. Det skulle eljest kunna inträffa, antingen att föreskrifter härom icke blefve för hvarje ort meddelade, och automobilerna således allmänt komme att färdas med en hastighet, som vore till stor fara och olägenhet för annan trafik, eller ock att genom Ortsbestämmelser väsentligt olika stadganden om hastigheten komme att varda gällande, stadganden, som antagligen i allmänhet skulle öfver höfvan inskränka hastigheten och därmed ej obetydligt förminska den nytta, automobil-

trafiken kan medföra. Men äfven om man i en allmän författning upptager den högsta tillåtna farten, måste det lämnas åt ortsmyndigheterna att, där särskilda omständigheter föreligga, efter lokala förhållanden antingen i allmänhet eller för vissa vägar eller särskilda tillfällen inskränka hastigheten, och det kan således ändock blifva skiljaktiga bestämmelser för olika orter. Detta synes emellertid näppeligen kunna undvikas, och det är i allt fall sannolikt, att, om den allmänna författningen innehåller bestämmelser om maximifarten, den fastställda hastigheten för automobilerna blir mindre skiftande och de detaljbestämmelser i afseende härå, som automobilförarna behöfva känna, färre, än om inga allmänna bestämmelser alls upptagas.

Med afseende å den af oss föreslagna maximihastigheten torde böra erinras, att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen föreslagit största hastigheten »inom städer och byar» till 12 kilometer i timmen och »i öppen landsbygd med fri utsikt öfver vägen» till 25 kilometer i timmen. Vidkommande detta förslag hafva flere Konungens befallningshafvande i sina afgifna yttranden framställt erinringar. Konungens befallningshafvande i *Kronobergs län* anser sålunda, att hastigheten ej bör få någonstädes öfverstiga 20 kilometer i timmen, och Konungens befallningshafvande i *Jämtlands län* förmenar en hastighet af 25 kilometer i timmen böra medgifvas allenast å vägar, som hafva en bredd af 10 meter och därutöfver, men att å öfriga vägar maximifarten bör sättas till 15 kilometer. Däremot förordar Konungens befallningshafvande i *Malnöhus län* en hastighet i öppen landsbygd af 30 kilometer i timmen. Åtskilliga länsstyrelser hafva dessutom mot väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förevarande förslag anmärkt, att föreskriften om den mindre hastigheten af 12 kilometer i timmen »för städer och byar» ej vore uttömmande eller lämplig, äfvensom att hastigheten vid mörker borde ytterligare begränsas. *Öfverståthållareämbetet* anmärker särskildt, att samma maximifart ej kunde vara lämplig »för färd å hufvudstadens gator som för färdande genom hvilken landsortsby som helst».

I de särskilda ordningsföreskrifter rörande automobilåkning å allmän väg, som, på sätt förut omförmäls, meddelats af Konungens befallningshafvande i *Stockholms* och *Hallands län*, är hastigheten allenast angifven för tiden efter mörkrets inbrott, då den ej får öfverstiga 10 kilometer i timmen, medan i de föreskrifter i samma ämne, som utfärdats af Konungens befallningshafvande i *Göteborgs* och *Bohus län*, ingen hastighet alls är angifven annat än vid starkare trafik, då farten ej får öfverstiga »vanligt hästtraf eller en mil i timmen».

Vidkommande den hastighet, hvarmed automobil må framföras i en del andra länder, erinras, att maximihastigheten i timmen är: i *Danmark* 30 kilometer å landsbygd med fri terräng och 15 kilometer i Köpenhamn, köpstäderna och handelsplatserna, äfvensom nattetid; i *Frankrike*: 30 kilometer i öppen och 15 kilometer i kuperad terräng; i *Sachsen*: ingen maximihastighet annat än under mörker och i bebyggda orter, då hastigheten ej får öfverstiga 15 kilometer; i *Bayern*: i bebyggd ort 12 kilometer, men i öfrig terräng och om dagen större hastighet, för hvilken någon maximigräns ej faststälts; i *Italien*: 25 kilometer å landsväg och 15 kilometer i bebyggd ort; i *England*: i allmän lag 14 miles = cirka 22½ kilometer, men genom lokala föreskrifter nedsatt till 12 miles = 20 kilometer; i *Spanien*: 28 kilometer i obebodd trakt, men i byar blott 12 kilometer, och i *Portugal*: 30 kilometer i allmänhet, men i mera befolkade trakter 10 kilometer. Vid släpvagns användande är hastigheten i allmänhet än ytterligare reducerad enligt bestämmelser i de olika författningarna eller reglementena.

Hvad beträffar den hastighet, som hos oss synes böra, såsom den högst tillåtna, angifvas i en allmän författning, anse vi, att med hänsyn till den ringa trafik, som råder å vägarna i en hel del trakter af landet, denna hastighet kan sättas till å landsbygden i allmänhet: 30 kilometer vid dagsljus och 20 kilometer vid mörker eller dimma samt i stad och köping: 20 kilometer vid dagsljus och 15 kilometer vid mörker eller dimma, allt i timmen. Att bestämma alltför låg maximihastighet för automobilerna, som äro inrättade för hastighetsgrader upp till 50 kilometer i timmen och därutöfver, kan icke vara lämpligt, enär frestelsen till öfverträdelse då måste blifva större. Enligt hvad Kungl. Maj:ts beskickningar i Rom och London anmärkt, följas ej heller i Italien och England föreskrifterna om maximifarten. I England förekomma ock talrika åtal för öfverträdelse af hastighetsbestämmelserna. Genom de färder med automobil, som vi varit i tillfälle göra, har enligt vår mening ådagalagts, att den af oss föreslagna hastigheten icke kan anses öfverdrifven, eller att den i och för sig skulle vara till fara eller men för annan trafik. Det har ock visat sig, att hästarna i Stockholm redan rätt väl vant sig vid automobilerna och icke i allmänhet skrämmas af dessa, när de framföras med tillräcklig varsamhet.

Vi hafva ansett oss vid den allmänna regelns uppställande böra för den lägre hastigheten angifva »stad och köping». Hvad beträffar de orter, som eljest hafva mera sammanträngd befolkning, synas, vidkommande municipalsamhällena, förhållandena där ej ovillkorligt och för hela deras område betinga en så låg fart som 15—20 kilometer,

och beträffande »byar», hvilka platser väg- och vattenbyggnadsstyrelsen angifvit såsom ställen, där den mindre hastigheten borde gälla, så är, utom det att begreppet by är sväfvande, ofta ej heller nödigt att där likställa hastigheten med den för stad föreslagna. Det är dessutom att märka, *dels* att för landsbygden i § 14 mom. 2 upptagits en föreskrift om särskildt långsam fart (sådan hastighet att automobilen kan stannas ögonblickligen) i vägkorsningar samt å sådana ställen, där liffigare trafik råder eller där körbanan ej kan öfverskådas minst 15 meter framför automobilen, *dels ock* att om för någon plats å landet, där i följd af en mera sammanträngd befolkning eller andra ortsförhållanden, en inskränkning af hastigheten påkallas, sådana bestämmelser kunna åvägbringas enligt § 14, medan för städerna och med dem likställda platser på grund af § 13 full frihet skulle råda att genom lokalbestämmelser inskränka den eljest tillåtna farten.

Från den angifna hastigheten måste uppenbarligen undantag medgifvas vid hastighetstäflan med automobiler, om sådan täflan bör förutsättas. Som bekant har hastighetstäflan i utlandet, där, åtminstone för några år sedan, denna sport drefs till en betydande höjd och automobiler framfördes med ända till 120—150 kilometers hastighet i timmen, förorsakat synnerligen svåra olyckshändelser, i främsta rummet för de med automobilen körande. Med afseende å kappkörningar med automobil göres det emellertid gällande, att sådana varit den kraftigaste häfstången till automobilteknikens fullkomnande, och att med den erfarenhet, som vunnits af kappkörning, synnerligen värdefulla uppslag hämtats i tekniskt afseende, och en starkare och mera betryggande konstruktion af automobilfordonets alla delar blifvit en följd. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förslag innehåller en bestämmelse om, att kappkörning å allmänna vägar ej får äga rum utan af vederbörande myndighet för hvarje gång meddeladt särskildt tillstånd. Öfverståthållareämbetet anser för sin del, att af 11 kap. 15 § strafflagen samt § 3 i ordningsstadgan för rikets städer följer, att »kappkörningar med automobil, hvilka icke torde kunna ske på allmänna vägar och gator utan våda för öfriga trafikerande, därstädes ej få äga rum». Konungens befallningshafvande i Hallands län anför följande: »Då kappkörning med automobil icke kan lända till nytta i något annat afseende än för utrönande af den ena automobiltypens företräde framför den andra i hastighet, hvilket, därest automobilen skulle vinna ökad användning i militäriskt hänseende, möjligen kan vara af vikt att känna, samt då för öfrigt, därest åt de lokala myndigheterna skulle öfverlämnas att meddela tillstånd till kappkörning, olika beslut, oaktadt för-

hållandena, hvarunder kappkörningen skulle ske, vore enahanda, säkerligen ofta skulle vara att förvänta, synes det Eders Kungl. Maj:ts befallningshafvande bäst, att icke någon bestämmelse alls meddelas om kappkörning, hvarmed rättighet att i visst fall få anställa kappkörning, om densamma vore af verklig nytta, kunde vinnas genom att därtill söka Kungl. Maj:ts tillstånd.»

I den utländska lagstiftningen finnas allmänt föreskrifter om hastighetstäflan. Så vidt vi känna, är allenast i det synnerligen tätbefolkade *Sachsen* bestämdt förbud häremot meddeladt. I *Danmark* kan tillstånd till »Prøvekørsel med Automobiler» lämnas af justitieministern för bestämda vägsträckor. I *Baden* meddelas tillstånd till kappkörning af distriktsförvaltningen (Bezirksamt), om kappkörningen ej skall sträcka sig öfver distriktets gränser, men i annat fall af inrikesministeriet. Likaså i *Bayern*. I *Frankrike* skall sådant tillstånd sökas hos prefekten i det departement, där täfningen skall äga rum, och meddelas efter hörande af »les chefs du service de voirie» och under förutsättning att märerna i vederbörande kommuner lämnat samtycke till täfningen. Sträcker sig täfningen öfver flere departement, skall ärendet hänskjutas till inrikesministerns pröfning. I *Italien* får hastighetstäflan anordnas efter särskildt tillstånd af prefekten i den provins, som skall af täfningen beröras. Skall den sträcka sig öfver flere provinser, utfärdas tillståndet af prefekten i den provins, där starten sker, men får sådant tillstånd ej meddelas, utan att prefekterna i öfriga provinser därtill samtyckt. Råda olika meningar mellan prefekterna, hänskjutes ärendets afgörande till ministeriet för offentliga arbeten, som bestämmer om täflan får äga rum och villkoren därför.

Att hvarje kappkörning med automobil å allmän väg eller gata skulle falla under 11 kap. 15 § strafflagen och i stad § 3 i ordningsstadgan för rikets städer, synes emellertid icke vara obestriddigt. Den möjlighet är icke utesluten, att sådan kappkörning kan ordnas så, att den, t. ex. efter vägs eller gatas afstängning, ej behöfver inverka på annan trafik. Det kan tänkas förhållanden, då vägar äro så belägna, att den allmänna trafiken kan utan men eller olägenhet hänvisas till en annan bredvidliggande väg, såsom nu emellanåt måste ske vid en ombyggnad af bro eller för större vägskadas botande. Bestämmelsen i 11 kap. 15 § strafflagen gäller ock för landet blott allmän väg, men det kan, med de af oss uppställda bestämmelser om automobiltrafiks tillåtlighet, tänkas, att en enskild utfartsväg eller annan enskild väg, som är för körtrafik tillgänglig, kan i något undantagsfall upplåtas för hastighetstäflan med automobil, när vederbörande det medgifvit. Hastig-

hetstämman torde således, låt vara i sällsynta undantagsfall, kunna åvägbringas utan afsevärdare inverkan på annan gatu- eller vägtrafik. För sådana fall och då man utomlands allmänt synes vara ense om, att en dylik täflan är till gagn såväl för uttrönande af den hastighet, hvartill en viss automobil kan uppdrivas, som för pröfning i öfrigt af hållbarheten och lämpligheten hos en viss automobiltyp, något som kan vara af särskild betydelse för automobils användande vid mobiliserings- och krigstillfälle, hafva vi velat lämna rum för en hastighetstämman i särskilda fall. En sådan behöfver ej vara någon större distanstämman, utan kan äga rum inom ett visst län, där täfningen, i följd af möjligheten att under den eller de timmar den pågår anvisa vägfärdande annan väg eller vidtaga andra påkallade åtgärder, kan utan hinder för den allmänna vägtrafiken anordnas. På grund häraf och då för sådan täflans tillåtande är nödigt beakta förhållandena å särskilda orter, hvilka kunna vara väsentligt olikartade, hafva vi ansett, att tillståndets meddelande kan öfverlåtas till vederbörande Konungens befallningshafvande, hvar för sitt län. För distanstämningar, som skulle sträcka sig genom flere län, finge vederbörande således vända sig till hvar och en Konungens befallningshafvande, inom hvars län täfningen skulle äga rum. Visserligen kunna därmed olika beslut inom olika län förväntas, hvarigenom täfningen blir begränsad till de län, för hvilka medgifvande lämnas; men detta vore ett försvårande af täfningarna, som ej vore opåkaladt, då större distanstämningar ej i allmänhet kunna försiggå utan olägenheter och våda för annan vägtrafik. Däremot ha vi icke ansett lämpligt att, om täfningen skulle beröra stad, fordra medgifvande jämväl af stadsmyndigheten därstädes. Ett inhämtande af tillstånd för hvarje stad, som skulle passeras, komme att öfver höfvan försvåra möjligheten att anordna dylik täflan. I en stad beröres ock trafiken vida mindre af en täflan än å landsbygden, i det hastigheten i en stad ej behöfver uppdrivas öfver den eljest tillåtliga, och det därstädes för öfrigt är lättare att under tiden för täfningen leda öfrig trafik in på några af täfningen oberörda gator. Vi hafva därför och då Konungens befallningshafvande, för bestämmande af de närmare villkoren för en täflan, hvarom här är fråga, i allmänhet torde före beslutets meddelande infordra yttrande från vederbörande stadsmyndighet, ansett oss kunna föreslå, att Konungens befallningshafvande äger för hela länet lämna tillstånd till hastighetstämman.

Att hänskjuta afgörandet af en ordningsfråga af den art som hastighetstämman med automobiler till Kungl. Maj:ts pröfning har icke ansetts nödigt, allra helst som Kungl. Maj:t i så fall antagligen skulle,

för inhämtande af förhållandena på olika orter och möjligheten att anordna hastighetstäflan utan afsevärdare hinder eller olägenhet för annan trafik, infordra yttranden af vederbörande Konungens befallningshafvande, hvilkas utlåtanden härvid säkerligen blefve af afgörande betydelse för frågans slutliga pröfning.

§ 13. Förutom bestämmelser om maximihastigheten torde, vidkommande körning med automobil i stad, icke behöfva eller ens böra i allmän författning lämnas några mera ingående stadganden. Olika förhållanden föreligga i olika städer, och hvad som är lämpligt i småstäderna kan ej alltid vinna tillämpning i de stora städerna, särskildt huvudstaden. För stadssamhällena finnes ock genom ordningsstadgan för rikets städer möjlighet att på ett lämpligt och för hvarje ords förhållanden afpassadt sätt få automobiltrafiken ordnad och lämpad efter de erfarenheter, som härutinnan vinnas. Det har därför ansetts bäst att för stad låta vederbörande myndighet meddela såväl nödiga inskränkningar och förbud med afseende å automobils användande å viss gata eller plats, som ock de bestämmelser, utöfver de i den föreslagna stadgan meddelade, hvilka kunna för olika städer påkallas.

Då för städerna, just i följd af nämnda stadgas förefintlighet, lätt kunna träffas erforderliga och lämpliga föreskrifter om automobiltrafik, bör hvad i § 13 upptagits äfven gälla de orter, köpingar eller municipalsamhällen, där ordningsstadgan för rikets städer tillämpas och där således enahanda lätthet som i de egentliga städerna förefinnes att åvägbringa påkallade Ortsbestämmelser.

§ 14
mom. 1. På sätt i den allmänna motiveringen framhållits, måste för landet rätt inrymmas vederbörande länsmyndighet att meddela undantag från regeln i § 11 och således förordna om förbud eller inskränkningar i automobiltrafik å viss väg. Momentet gäller för landet, här taget i betydelse af den egentliga landsbygden och satt emot § 13, som aser automobiltrafikens ordnande i stad, äfvensom köping och municipalsamhälle, där ordningsstadgan för rikets städer tillämpas. Meningen är, att då särskilda olägenheter och faror äro förknippade med automobiltrafik å viss väg, sådan där skall förbjudas eller inskränkas. Förbud för automobiltrafik å viss väg kan påkallas af vägens ringa bredd eller af dess eller därå befintliga broars olämpliga beskaffenhet i öfrigt m. m. Såsom inskränkningar må nämnas, beslut om, att allenast automobiler af den eller den bredden få framföras å viss smalare

väg, eller att å den eller den vägen eller öfver den och den bron hastigheten för automobil allenast får vara så och så stor, eller att å viss väg eller bro automobiler af allenast den eller den totalvikten må framföras. En inskränkning sådan som den sistnämnda kan understundom vara lämpligare än ett rent förbud. Då de vanliga personautomobilerna i allmänhet ej hafva den tyngd, att de kunna menligt inverka på en vägbros bestånd, komma inskränkningarna med afseende å vikten hufvudsakligen att drabba lastautomobilerna. Det kan då emellanåt vara fördelaktigare för en automobiltrafikant att kunna för färd öfver viss bro lossa en del af lasten och taga den kvarlämnade delen däraf vid en följande resa, än att alldeles förhindras trafikera vägen i följd af en därå befintlig vägbros beskaffenhet. Nu antydda förbud och inskränningar blifva af särskild vikt och betydelse dels i följd af de svenska vägarnas bredd och beskaffenhet i allmänhet, dels ock därför, att vi, på sätt längre ned skall beröras, icke ansett oss böra föreslå meddelandet af särskildt tillstånd för trafik med tunga lastautomobiler.

Under § 13 har framhållits lättheten för städerna att på grund af ordningsstadgan för rikets städer åvägabrunga lämpliga lokala föreskrifter för automobiltrafikens närmare ordnande. För den egentliga landsbygden kunna liknande ortsföreskrifter icke med samma lätthet meddelas och göras tillräckligt effektiva. Då dylika föreskrifter, hvilka särskildt måste afse en del bestämmelser om körningen, icke torde kunna komma till stånd på sätt i förordningen om kommunalstyrelse på landet är föreskrifvet med afseende å kommunalstadgar till befrämjande af ordning och säkerhet inom kommunen, hvilket dessutom vore olämpligt i följd af den synnerliga mångfald och de utan tvivel skiftande bestämmelser, som däraf blefve en följd, torde enda sättet för deras åvägabrungande vara, att Konungens befallningshafvande, i sin egenskap af högsta polismyndighet och sin enligt § 10 i landshöfdingeinstruktionen åliggande »vårdnad däraf, att allmän ordning och säkerhet upprätthållas», hvar för sitt län utfärdade dylika bestämmelser, för hvilkas öfverträdande visst vite kan fastställas. Detta sätt för åstadkommande af en del föreskrifter rörande körning med automobil måste säkerligen ock tillgripas, då det, särskildt med hänsyn till den ringa erfarenhet, man hos oss ännu äger om automobiltrafiken och dess inverkan på annan vägtrafik, samt till de olika förhållandena å olika orter, näppeligen är möjligt, om det för öfrigt vore lämpligt, att i den allmänna författningen inrymma alla de bestämmelser, som i nu förevarande hänseenden kunna påkallas. Men då vissa rörande kör-

§ 14
mom. 2.

ning med automobil å landsbygden behöfliga föreskrifter kunna antagas vara af den art, att de böra gälla all automobiltrafik därstädes, synes det oss vara praktiskt att upptaga dessa i den allmänna författningen, som därmed ej behöfver afsevärdt tyngas. Därmed vinnes, *dels* att det icke blir nödvändigt att inom alla län utfärda särskilda ordningsföreskrifter rörande automobilkörning eller åtminstone att dessa blifva af mindre omfattning, *dels* att bestämmelserna vinna större effektivitet i allmänhet, *dels* ock att lämpligare bötesbestämmelser och böteslatituder kunna ernås än genom vitesbestämmelser. Genom upptagande i en allmän författning af de viktigaste bestämmelserna om automobilkörning på landet kommer mindre svårighet att möta för automobilförare, som färdas inom flere län eller rundt om i landet, att hålla reda på och ställa sig till efterrättelse de i olika orter gällande föreskrifter om sådan körning. Allenast i särskilda fall, då ytterligare bestämmelser vore af nöden, t. ex. för inskränkande tillsvidare eller för vissa tillfällen af den i allmänhet tillåtna högsta hastigheten, skulle Konungens befallningshafvande således behöfva utfärda särskilda regler för automobilkörning.

De föreskrifter vi upptagit rörande körning med automobil på landet äro sådana, som ej heller torde behöfva undergå förändring efter förhållandena å de olika orterna, annat än möjligen till skärpning för vissa landsdelar.

Hufvudsakligen dessa skäl hafva varit för oss bestämmande vid vårt förslag att i nu förevarande författningsrum inrymma en del ordningsregler beträffande automobilkörning på landet.

Någon detaljerad motivering af de sålunda föreslagna stadgandena torde näppeligen påkallas, då deras innebörd bör vara uppenbar.

§ 14
mom. 4. Förbud och inskränkningar i automobiltrafik å viss väg på landet böra, för att blifva tillräckligt kända och uppmärksammade, bringas till automobiltrafikanternas kännedom medelst anslag å lämpliga ställen vid eller i närheten af vägen. Då, på sätt i den allmänna motiveringen framhållits, det icke lämpligen kan ifrågakomma att ålägga alla eller vissa automobiltrafikanter kostnaden härför, utan denna i stället bör drabba väghållningsdistriktet, hafva vi för sådant ändamål framlagt förslag om tillägg till 53 § i väglagen.

Emellertid torde det icke allenast vara förbud och inskränkningar beträffande automobiltrafik å viss väg, som böra på detta sätt kungöras. Jämväl andra bestämmelser, utfärdade af Konungens befallningshafvande, behöfva understundom tillkännagifvas genom anslag

vid själfva vägen. Medan förstnämnda förbud och inskränkningar synas alltid böra på detta sätt kungöras, torde det kunna öfverlämnas åt vederbörande Konungens befallningshafvandes pröfning att bestämma, huruvida jämväl andra lokalbestämmelser skola i enahanda ordning of-fentliggöras.

Om vid yrkesmässig automobiltrafik erfordras tillkännagifvanden, som afse allenast den yrkesmässiga trafiken och ej tillika annan automobiltrafik, till exempel tidtabeller, uppgift å hållstationer m. m., synes det lämpligt, att kostnaderna härför bestridas af den, som utöfvar den yrkesmässiga trafiken. Då för sådan trafik erfordras ett särskildt tillstånd, och kostnaden för anslag af nyss angifna beskaffenhet således kan sökanden åläggas i tillståndsresolutionen, har det icke ansetts nödigt att i förevarande moment göra särskildt undantag med afseende å nämnda kostnad, helst det är i tillståndshafvarens eget intresse, att lämna allmänheten kännedom om, huru den yrkesmässiga trafiken är ordnad.

Under hänvisning till hvad förut yttrats beträffande rättigheten att såsom förare manövrera automobil, torde här allenast behöfva framhållas, att vi, i likhet med hvad allmänt gäller i den utländska automobilagstiftningen och hvad väg- och vattenbyggnadsstyrelsen föreslagit, satt förares minimiålder till 18 år. Man måste nämligen påfordra, att föraren skall innehafva den, för så vidt af åldern beror, stadga och mognad i omdömet, som påkallas för att med sinnesbehärskning och lugn manövrera ett fordon, som drifves med mekanisk kraft, och hvars hastighet kan uppdrifvas till sådan höjd som automobilens. Vidare bör föraren uppenbart besitta kunskap och erfarenhet i automobils skötsel och manövrering samt nödig kännedom om dess konstruktion. Att vi för den privata automobiltrafiken icke anse särskild kompetenspröfning erforderlig eller i afsevärdare grad betryggande för trafiksäkerheten, har förut framhållits.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förslag upptager, att förare skall förete läkareintyg därom, att han är fri från sådana organiska fel (närsynthet, döfhet och liknande), som kunna vålla olägenhet och fara vid förandet af automobil. Flere Konungens befallningshafvande hafva framhållit, att mindre grad af omförmälda fel och lyten icke borde utgöra hinder för rätten att föra automobil. Det synes oss emellertid vanskligt att härutinnan uppställa några allmänna författningsbestämmelser, hvadan vi ansett tillräckligt att i den

§ 15.

allmänna författningen betona, att föraren skall vara lämplig såsom sådan. Med af oss föreslagna ansvarighet för automobilägaren vid skada, som af förare vållats, och bötesansvar för användande af förare, som ej är tillräckligt kunnig i automobils skötsel och manövrering, eller som eljest är olämplig, torde den fara, som uppstår därigenom att obehöriga eller i följd af kroppsslyte eller annat förhållande olämpliga personer användas såsom förare, vara skäligen ringa. När i ett speciellt fall åtal skett för användande af obehörig förare, blir det domstolens sak att pröfva, om personen i fråga kan anses uppfylla föreskrifterna i § 15, och torde då ock komma i betraktande frågan om de lyten, som kunna göra honom olämplig såsom förare.

Att förare af automobil i yrkesmässig automobiltrafik skall innehafva ytterligare kvalifikationer och särskildt tillståndsbevis, inhämtas af § 22.

Särskilda föreskrifter om yrkesmässig automobiltrafik.

§ 16. Till förebyggande af hvarje missförstånd har i § 16 uttryckligt framhållits, att för yrkesmässig automobiltrafik gäller, icke blott hvad §§ 17—23 upptaga, utan jämväl den föreslagna stadgan i öfrigt.

Att här definiera hvad som menas med yrkesmässig automobiltrafik lär icke vara behöfligt, då detta ligger i själfva uttrycket och dessutom angifvits i det förslag till lag, vi särskildt framlagt.

§ 17. För utföfvande af yrkesmässig trafik anse vi, på sätt i den allmänna motiveringen framhållits, ett särskildt tillstånd erforderligt. Tillståndet synes böra lämnas för landet af Konungens befallningshafvande i det eller de län, där trafiken skall äga rum, och för stad af vederbörande magistrat eller, där sådan ej finnes, stadsstyrelse (för Stockholm af öfverståthållareämbetet). Att låta Konungens befallningshafvande meddela tillstånd för hela länet och således jämväl för därinom belägna städer, hvilket af flere Konungens befallningshafvande ifrågasatts, torde vara mindre lämpligt. Särskildt för de stora städerna (såsom Göteborg, Malmö m. fl.) synes det böra bero af de lokala myndigheternas beslut, om och i hvad omfattning samt under hvilka villkor yrkesmässig automobiltrafik må äga rum å stadens allmänna platser.

Det bör vara en sökande angeläget att själfmant till vederbörande myndighet eller på dess anmodan lämna besked om, å hvilka vägar o. s. v. han vill idka yrkesmässig trafik. En författningsbestämmelse

härom har emellertid icke ansetts nödig, helst det åtminstone för stad oftast torde förekomma, att tillstånd till automobiltrafik sökes, likasom till annan åkerirörelse, för hela staden och icke allenast för vissa delar däraf eller för vissa gator. För landsbygden torde tillstånd till yrkesmässig trafik allenast komma att lämnas för vissa vägar eller för förbindelse mellan vissa orter eller för viss rayon kring en automobilstation.

Föreskrifterna i § 18 torde kanske synas obehöfliga, då vederbörande myndighet vid pröfning af en ansökning om tillstånd till yrkesmässig automobiltrafik alltid måste utreda de förhållanden, som inverka på frågan, men de hafva ansetts lämpliga såsom en erinran om de särskilda omständigheter, som härvid behöfva uppmärksammas. § 18.

Det kan ofta blifva fråga om en rent teknisk undersökning af en bros bärkraft och om påkallade åtgärder till brons förstärkande. Åtminstone på landet torde en dylik undersökning, för hvilken Konungens befallningshafvande behöfver anlita sakkunnig person, t. ex. tjänsteman vid väg- och vattenbyggnadskåren, icke aflöpa utan särskilda kostnader; och då Konungens befallningshafvande till deras gäldande sagnar medel, och kostnaden ej heller rimligen kan åläggas väghållningsdistriktet, har det ansetts lämpligt föreskrifva, att sökande af tillstånd till yrkesmässig trafik har att gälda nämnda undersökningskostnad.

Vidare har, om trafiken skall äga rum på landet, de väghållnings-skyldigas hörande ansetts böra föreskrifvas, enär därmed betydelsefulla upplysningar och förslag till de villkor, som böra fästas vid ett speciellt tillstånd, kunna framkomma.

Vi hafva ansett nödigt, att de automobiler, som skola användas i yrkesmässig trafik, blifva formligen godkända. Det är nämligen väl möjligt, att en automobil, mot hvars beskaffenhet och allmänna lämplighet anmärkning ej varit att framställa och som i följd häraf tilldelats igenkänningsnummer, kan vara olämplig för en yrkesmässig trafik t. ex. för personbefordran, där vissa anspråk kunna ställas på prydlighet och bekvämlighet, skydd mot regn och blåst o. s. v. Med afseende å dylikt godkännande synes annat ej böra ifrågakomma, än att hvarje myndighet, som har att bestämma om tillstånd till den yrkesmässiga trafiken, ock får pröfva de särskilda automobilernas lämplighet för orten och där föreliggande förhållanden. Det är ju tänkbart, att en viss automobil kan för landsbygden fylla skäligen anspråk, men i följd af sin storlek eller mindre prydlighet icke anses i samma grad lämpad för trafiken i en större stad. § 19.

Före godkännandet bör automobilen hafva tilldelats igenkänningsnummer, hvarvid sålunda utredts, att automobilen uppfyller de allmänna föreskrifterna i § 1. Frågan om godkännande af en automobil i yrkesmässig trafik synes nämligen böra hållas skild från den om tilldelandet af igenkänningsnummer. Det är ej alltid samma myndighet, som har befattning med dessa bägge frågor. Igenkänningsnumret meddelas allenast af Konungens befallningshafvande, berättigar till trafik i allmänhet och gäller för hela riket; ett godkännande af automobil för yrkesmässig trafik åter lämnas af den myndighet, som pröfvar tillståndsfrågan, d. v. s. Konungens befallningshafvande eller magistrat, och afser en viss trafik inom gränsen af tillståndet.

Instrumentet öfver den besiktning, som föregått tilldelandet af igenkänningsnumret, har ansetts böra företes — ena exemplaret har automobilägaren fått tillbaka, påtecknad med numret, och han kan sedan lämna afskrifter däraf till de myndigheter, som skola godkänna automobilen, — enär det ofta kan inträffa, att detta instrument ej är tillgängligt för den myndighet, som skall godkänna automobilerna eller för den besiktningsman, som eventuellt skall undersöka deras särskilda lämplighet, något som emellertid måste anses erforderligt och underlätta pröfningen och den ytterligare besiktning, som tilläfvventyrs kan behövas. Emellanåt torde ock inträffa, att automobilernas lämplighet kan tillfyllest utrönas blott efter det nämnda besiktning sinstrumentet, och att således besiktning enligt mom. 2 blir obehöflig.

Det har ock ansetts lämpligt påfordra, att vid anmälan af viss automobil till godkännande i yrkesmässig trafik uppgift skall lämnas å det antal personer eller vikten af den last, som afses för automobilen. En undersökning af dess lämplighet för den afsedda yrkesmässiga trafiken bör ock omfatta frågan om personantal eller lastvikt; och den myndighet, som har att godkänna automobilen, kan vid godkännandet, om så behöves, inskränka begärda antalet eller vikten, och således godkänna automobilen allenast för det och det personantalet eller den och den lastvikten.

§ 20. I likhet med väg- och vattenbyggnadsstyrelsen hafva vi vid den yrkesmässiga trafiken, då ett utbudande till allmänheten af ett visst befodringsmedel äger rum, ansett ett uttryckligt stadgande böra meddelas därom, att tillstånd till yrkesmässig trafik medför skyldighet för tillståndshafvaren att ställa sig till efterrättelse den taxa för befodran af personer eller gods, som kan varda fastställd. Sättet för dylik taxas meddelande synes ock böra angifvas. Taxa för begagnande af auto-

mobil, som utbjudes till allmänheten för befordran af personer eller gods, kan ej likställas med de i kommunalförordningarna omförmälda nya eller förhöjda afgifter å den allmänna rörelsen såsom väg-, bro-, hamn- och färjpenningar m. m., hvilka skola underställas Kungl. Maj:ts pröfning. Vid yrkesmässig automobiltrafik utbjudes ett visst befordringsmedel, hvaraf det är den enskilde obetaget att begagna sig eller ej. Hvad beträffar stad, lära taxor för begagnande af automobil, som användes i yrkesmässig trafik, falla under eller böra likställas med de i § 23 af ordningsstadgan för rikets städer omförmälda »taxor för åkare, hyrkuskar, dem som betjäna allmänheten med omnibusvagnar, stadsbud, bärarelag eller dylikt». Det bör således ankomma på vederbörande magistrat att, där behof af taxor för yrkesmässig automobiltrafik inom staden förekommer, upprätta sådana och underställa dem Konungens befallningshafvandes pröfning. För landet åter torde befogenhet att fastställa taxor, där behof af sådana uppstår, böra genom en uttrycklig bestämmelse i nu förevarande författning tillerkännas vederbörande Konungens befallningshafvande.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har ifrågasatt, att bestämmelse bör meddelas därom, att ett tillstånd till yrkesmässig automobiltrafik medför skyldighet att mot aftalad ersättning bestrida den postföring, som postverket kan vilja anförtro sökanden. Med afseende härå hafva flere Konungens befallningshafvande anmärkt, att beloppet af denna ersättning borde vid olika meningar bestämmas af Kungl. Maj:t. Ehuru jämväl vi anse, att regelbunden yrkesmässig automobiltrafik kan i vissa trakter blifva af betydelse för postbefordran, torde dock en föreskrift i det syfte, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen föreslagit, afse ett alltför speciellt förhållande för att böra i en allmän författning upptagas. En dylik postbefordran torde en utöfvare af yrkesmässig automobiltrafik i allmänhet gärna åtaga sig. Denna befordran kan ock, när det är fråga om en regelbunden yrkesmässig trafik mellan orter, där en postbefordran med automobil kan vara till gagn, ordnas därigenom att, när sådant påyrkas och skäl därtill föreligga, vederbörande genom en bestämmelse eller ett villkor i tillståndsresolutionen ålägges att befordra post. Men det kan ock tänkas fall, då en postbefordran skulle väsentligt inkräkta på automobilens afsedda hufvudändamål (person- eller lastbefordran), och då kan det vara obilligt, att ett åläggande att befordra post finnes fastslaget.

Vid den yrkesmässiga automobiltrafiken hafva vi, för betryggande af den trafikerande allmänhetens intressen, ansett nödigt, att, förutom

§ 21.

de besiktningar, som automobilen skall undergå i de, äfven för den yrkesmässiga trafiken gällande fall, hvarom i § 7 stadgas, påfordra en periodisk undersökning. Det har emellertid ansetts tillfyllest, att tiden för sistnämnda undersökning räknas från senast verkställda besiktning. Myndighet, som meddelat tillstånd till yrkesmässig trafik, torde således, i fall tre kalenderår förflutit från den af myndigheten kända senaste besiktning utan att bevis inkommit därom, att automobilen undergått ombesiktning enligt § 21, infordra förklaring af tillståndshafvaren; och upplyses då, att en besiktning enligt § 7 ägt rum under mellantiden, föreligger icke skyldighet för ombesiktning förrän under det tredje kalenderåret från det besiktningen enligt § 7 verkstälts. Det sålunda föreslagna förfaringssättet med ombesiktningar har så mycket hellre syntts tillräckligt ur säkerhetssynpunkt, som vederbörande myndighet kan förordna om extra besiktning, när helst anledning därtill förekommer.

§ 22. För rättighet att tjänstgöra såsom förare af automobil i yrkesmässig trafik hafva vi ansett ett särskildt tillstånd böra påfordras. Det är visserligen, såsom förut framhållits, icke gifvet, att ett sådant tillstånd utgör någon alldeles tillförlitlig mätare af en persons kompetens och lämplighet såsom förare; men någon särskild garanti måste tillståndet alltid anses utgöra, en garanti, så mycket mera påkallad som det vid den yrkesmässiga trafiken gäller den allmänhets säkerhet, som anförtror sig åt befordran med en mot betalning utbjuden automobil. Af denna anledning har ock fog syntts föreligga att, i enlighet med hvad väg- och vattenbyggnadsstyrelsen föreslagit, höja minimiåldern för sådan förare till 21 år. I konsekvens med öfriga af oss föreslagna bestämmelser om den yrkesmässiga automobiltrafiken har det ansetts, att hvarje myndighet, som lämnat tillstånd till trafiken, ock bör meddela tillståndsbevis åt förare. Det kan visserligen i följd häraf hända, att en person kan få tillstånd såsom automobilförare i ett län, men icke i ett annat. Något dylikt torde dock i allt fall förekomma blott undantagsvis. Det är ju ej heller alldeles otänkbart, att en person kan lämpa sig såsom automobilförare på landet, men t. ex. ej i Stockholm.

§ 23. Då det synes böra lämnas vederbörande frihet att efter omständigheterna kunna återkalla ett tillstånd till yrkesmässig trafik, äfvensom lämnadt godkännande af automobil och förares tillståndsbevis, har, på sätt flere Konungens befallningshafvande ock påyrkat, en bestämmelse härom upptagits i § 23. Att med afseende å ett dylikt återkallande lämna

några speciella föreskrifter i författningen har icke ansetts lämpligt. Genom att hålla bestämmelsen i allmänna ordalag blir den bäst tillämplig på alla förhållanden. Bland anledningar till återkallelse enligt § 23 kunna nämnas, att tillståndsresolutionens bestämmelser ej följas, att trafiken visar sig medföra större våda och fara för annan trafik, att automobilerna befinnas otillförlitliga eller eljest olämpliga, att fastställda taxor ej följas, att förare beträddts med öfverträdelse af allmänna eller särskilda föreskrifter eller genom onykterhet eller opålitlighet visat sig olämplig o. s. v.

Af § 30 inhämtas, att undantag från stadgandena rörande yrkesmässig automobiltrafik gifvits beträffande af staten utöfvad sådan trafik; och hänvisas till hvad i motiveringen till nämnda § härom yttrats.

I en del länder erfordras särskildt tillstånd för trafik med vissa tunga lastautomobiler, så t. ex. i *Baden* och *Bayern* för automobil, som med full last väger öfver 4,000 kg. Ett upptagande af ett dylikt stadgande i en författning om automobiltrafik i vårt land skulle visserligen vara förenadt med den fördel, att man därmed kunde i förväg förvissa sig om vägars och broars beskaffenhet och lämplighet för sådana automobiler. Då emellertid de tunga lastautomobilerna i allmänhet färdas på mindre sträckor, och vi upptagit föreskrift om, att förbud eller inskränningar i vissa vägars eller broars befarande med automobiler i allmänhet eller med automobil af viss tyngd kunna meddelas, har det icke ansetts behöfligt föreslå särskildt tillstånd för begagnande af sådana automobiler. Skulle en ökad kostnad i visst vägunderhåll orsakas vederbörande väghållare, kan trafikanten enligt 6 § i den af oss framlagda lag, innefattande vissa bestämmelser om automobiltrafik, förpliktas här för utgifva underhållsbidrag.

Ansvarsbestämmelser.

De i mom. 1 angifna förseelser beröra hufvudsakligen automobilens författningensliga beskaffenhet och utrustning, och synes ansvaret för dessa förseelser i följd häraf böra såsom regel åläggas automobilägaren. Det kan ifrågasättas, om icke, i fall nyttjanderätten till bilen är öfverlåten å annan, sådan innehafvare borde, i stället för ägaren, åläggas ansvar för de förseelser, hvarom här är fråga. Det har emellertid synt oss uppenbart, att ett tillfälligt öfverlått af en automobil för en

§ 24.

viss färd eller för någon eller några dagar icke bör grunda någon skyldighet för innehafvaren att tillse och ansvara för att automobilen är författningsenligt beskaffad och utrustad eller att den förare, som medföljer, är kompetent och lämplig såsom sådan. Det vore obilligt, att t. ex. en person, som varit på besök hos en annan och erbjudes en den förre tillhörig automobil för hemfärden, skulle ådömas ansvar för att den automobil, han sålunda begagnar, tilläfventyrs icke är i vederbörligt stånd eller icke föres af behörig person. En dylik innehafvare torde också ofta hafva svårt att förvissa sig om dessa förhållanden, då han icke alltid kan, i samma grad som man har rätt fordra af en ägare, sitta inne med nödiga kunskaper härför. Först när det är fråga om en mera stadigvarande nyttjanderätt kan fog tänkas föreligga att ålägga sådan innehafvare ansvar i stället för automobilägaren. Men gränsen mellan dessa olika slag af nyttjanderätt, man må nu sätta den i formen för själfva öfverlåtelsen eller i tiden för densammans giltighet, är svår att finna, och ett stadigande i sådant syfte kunde ofta föranleda till obillighet. På grund af hvad sålunda anförts, och då de förseelser, hvarom i mom. 1 är fråga, ådagalägga bristande tillsyn från ägarens sida af hans egendom, hafva vi funnit öfvervägande skäl föreligga för att låta ansvar för ifrågavarande förseelser drabba automobilägaren.

Afser en i mom. 1 upptagen förseelse automobil, som användes i yrkesmässig trafik, blir det, enligt § 33, tillståndshafvaren till trafiken, som ådömes ansvar. En sådan tillståndshafvare måste nämligen alltid anses pliktig att tillse och ansvara för den författningsenliga beskaffenheten och utrustningen af den automobil, som han brukar i trafiken.

De i mom. 2, 3 och 4 innehållna bestämmelser torde icke påkalla särskild motivering.

§ 25. I § 25 äro sammanförda de förseelser, för hvilka förare bör åläggas ansvar. Vid öfverträdelse af bestämmelserna i § 12 eller § 14 mom. 2 kan ansvar äfven enligt 11 kap. 15 § strafflagen för öfverdådig framfart tänkas ifrågakomma; men synas förseelserna mot förstnämnda författningsrum i hvarje fall utgöra särskilda brott.

Ehuru de förseelser, hvarom i denna § är fråga, åtminstone vid iteration, kunna vara sådana, att ett högre bötesmaximum än 100 kronor kunde synas befogadt, hafva vi emellertid ej ansett oss böra sätta detta maximum högre än till nämnda belopp, enär förseelser, liknande dem, hvarom här är fråga, komma att, om de begås i stad, bedömas efter ordningsstadgau för rikets städer eller på grund därpå utfärdade bestämmelser, samt för öfverträdande af sådana föreskrifter och bestämmelser högre bötesansvar än 100 kronor ej kan åläggas.

Såväl med hänsyn till beskaffenheten af de föreskrifter, för hvilkas öfverträdande bötesansvar utsatts, som af principiella skäl hafva vi ansett ådömda böter böra tillfalla kronan. § 29.

Undantagsbestämmelser.

Vidkommande automobil, som tillhör staten eller kommuns brandväsen, har det ansetts lämpligt, att i så måtto meddela undantag från stadgans bestämmelser, att för sådan automobil igenkänningsnummer under den form, som för andra automobiler föreslagits, icke skulle erfordras. Med afseende å automobiler, tillhörande staten, synes ändock tillräcklig garanti för deras författningensliga beskaffenhet föreligga, då vederbörande statstjänstemän, som vårdnaden af automobilen åligger, måste hafva till tjänsteplikt att tillse, att automobilen är i författningensenligt och dugligt skick. Med hänsyn till det speciella och viktiga ändamål, som en automobil, tillhörig kommuns brandväsen, har att fylla, lär det vara att antaga, att jämväl sådan automobil alltid kommer att vara på föreskrifvet sätt inrättad och utrustad. Användningen af en brandväsendets automobil är ock vida mer inskränkt än andra automobilers. § 30.

I följd af hvad ofvan anförts böra ock föreskrifna besiktningar å staten eller kommuns brandväsen tillhörig automobil verkställas af teknisk och sakkunnig personal, som inrättningen har till sitt förfogande. Då vi såsom villkor för denna lindring föreslagit, att automobilen skall föra ett särskildt igenkänningstecken, som skiljer den såväl från automobiler i allmänhet, som, genom numrering eller på annat lämpligt sätt, från andra samma institution tillhöriga automobiler, har principen, att hvarje automobil skall genom särskildt igenkänningssmärke kunna skiljas från andra, icke blifvit frångången. Dylikt igenkänningstecken måste till sin hufvudsakliga beskaffenhet vara inrättadt i öfverensstämmelse med föreskrifterna i § 6 mom. 2, enär annars automobilens igenkännande kunde försvåras. Att automobilen skall uppfylla bestämmelserna i § 1 är uppenbart, då från denna § undantag ej skett för nu ifrågavarande automobiler; liksom det ock, beträffande automobiler, hvarom förevarande § handlar, skall tillses, att de ständigt uppfylla samma föreskrifter.

Från öfriga bestämmelser i stadgan har ej ansetts påkalladt meddela undantag, då vissa statens automobiler väl ock torde komma att an-

vändas i allmän trafik. Skulle en yrkesmässigt utöfvad automobiltrafik af staten drifvas, hvilket t. ex. för postverket (diligenser) kan ifrågakomma, synes dock mindre lämpligt, att tillstånd till och villkor för sådan trafik meddelas i den ordning §§ 17—23 angifver, hvadan undantag i sådant hänseende här upptagits.

§ 31. *Konungens befallningshafvande i Malmöhus län* har ifrågasatt, att särskilda undantagsbestämmelser borde meddelas med afseende å automobil, som af utlänning medföres hit till landet för tillfälligt bruk. Ett sådant undantag torde ej sakna betydelse för turisttrafiken och vara särskildt behöfligt i Skåne, dit automobiler från Danmark emellanåt öfverföras för färder under någon eller några dagar. Enligt hvad det torde framgå af den öfversikt af den utländska lagstiftningen, som åtföljer detta betänkande, äro med afseende å automobils beskaffenhet och utrustning stränga och tillfredsställande bestämmelser allmänt utfärdade i andra länder, hvadan det icke bör vara förenadt med afsevärdare risk att tillåta en i utlandet godkänd automobil att utan föregående besiktning tillfälligt användas här i landet. I § 31 hafva vi därför upptagit en undantagsbestämmelse för automobil, som för tillfälligt bruk här i landet hitförts af utlänning. Då anskaffandet af igenkänningsnummer för en dylik automobil möter en del svårigheter och tidspillan, torde en tillfällig användning af automobilen kunna tillåtas utlänningen, äfven om automobilen ej här i landet tilldelats sådant nummer; men det måste då på annat sätt styrkas, att automobilen är i betryggande skick, hvadan utlänningen bör innehafva behörigt bevis härom, hvilket af svensk polis- eller tullmyndighet i den ort i riket, dit utlänning först ankommer, bör förses med intyg om uppvisandet. Då en sådan automobil måste passera tullmyndigheten å gränsorten, har det föreslagits, att dylikt intyg skall kunna meddelas jämväl af tullmyndighet. Det kan uppstå fråga, om ej automobilen ändock borde föra något slags igenkänningsmärke, men har det syntts bättre att icke föreskrifva ett sådant. Förutom svårigheten att finna ett lämpligt, lätt tillgängligt igenkänningsmärke, skulle ett dylikt märke lätt kunna föranleda missbruk. Får en polisman se en automobil, som ej förer igenkänningsnummer, eller, hvad statens automobiler beträffar, annat liknande igenkänningstecken, vet han, att det antingen är en utlännings automobil, eller ock en automobil, som, ehuru därtill pliktig, ej förer igenkänningsnummer, i hvilket senare fall således en förseelse är begången, som bör beifras.

Öfriga föreskrifter i stadgan likasom den föreslagna lagen angående

ansvarighet för skada genom automobiltrafik synes utlänning böra vara underkastad.

För att undvika missbruk och då det undantag med afseende å igenkänningsnummers tilldelande och förande, hvarom här är fråga, blott bör afse tillfälliga besök här i landet, bör det angifna undantaget allenast gälla kortare tid, som vi anse kunna begränsas till en månad. Vill utlänning längre än nu nämnda tid bruka automobilen, måste han således gå i författning om erhållande af särskildt igenkänningsnummer för sin automobil, något hvartill han ock i sådant fall har godt tillfälle.

Föreskrifter om motoreykel.

På sätt anförts vid motiven till 6 § i den framlagda lagen, innefattande vissa bestämmelser om automobiltrafik, faller med motor försedd två- eller trehjulig velociped (motorcykel) under den i samma lag innehållna definitionen å automobil och således, då automobil i nu förevarande stadga tages i samma betydelse som i den nämnda lagen, under stadgan. Emellertid påkallas för dessa motorcyklar särskilda föreskrifter som ej blott, såsom de i §§ 30 och 31 meddelade, äro undantagsbestämmelser, utan jämväl upptaga särskilda föreskrifter utöfver hvad stadgan innehåller, hvarför bestämmelserna om motorcyklar upptagits under särskild afdelning. För motorcykel, såsom jämförelsevis ofarlig, åtminstone för annan än den, som därå färdas, har det icke ansetts nödigt föreskrifva besiktning och tilldelande af särskildt igenkänningsnummer.

§ 32.

Undantags- och tilläggsbestämmelserna med afseende å motorcyklar torde icke behöfva särskildt motiveras.

Motorcykel, som sammankopplas med släpvagn, underkastas flerstädes i utlandet alla de bestämmelser, som meddelats för automobiler; men, då vi icke inse nödvändigheten häraf, eller att de för automobiler i allmänhet gällande föreskrifter blifva eller kunna blifva mera tillämpliga å motorcykeln genom att till densamma kopplas släpvagn, finna vi icke skäl föreligga att föreslå en bestämmelse i ofvan antydt syfte.

Öfriga bestämmelser.

- § 33. Enär på flere ställen i stadgan användts uttrycket automobilens ägare, men de åligganden och det ansvar, som falla på ägaren, böra beträffande automobil, som användes i yrkesmässig trafik, tillkomma och drabba den, som undfått tillstånd till den yrkesmässiga trafiken, har i § 33 upptagits en bestämmelse härom.
- § 34. Då vi anse, att äfven ett rent tillfälligt manövrerande af automobil måste göra den, som därmed tager befattning, till förare vid detta tillfälle, hafva vi funnit nödigt att i § 34 föreslå ett stadgande, att hvar och en, som vid ett speciellt tillfälle manövrerar automobil, är att anse såsom automobilförare.
- § 35. På åtskilliga ställen i stadgan talas om automobilägare och tillståndshafvare till yrkesmässig trafik. I allmänhet torde någon vidare bestämmelse om hvem som vid särskilda förhållanden bör anses såsom ägare eller tillståndshafvare icke påkallas — den i § 2 omnämnda namnskylt bör t. ex., om ägaren är aktiebolag, upptaga bolagets och ej de särskilda styrelsemedlemmarnas namn —; men för ansvarsbestämmelsernas tillämpning synes erfordras ett stadgande, som för särskilda fall klargör hvem, som är att anse såsom automobilägare och tillståndshafvare till yrkesmässig automobiltrafik, hvarför bestämmelser i sådant syfte inrymts i § 35.
- Vidkommande staten eller kommun tillhörig automobil läser det alltid finnes någon statens eller kommunens tjänsteman, som betros med bestämmanderätten öfver automobilens användande, och hvilken sålunda bör fullgöra och ansvara för iakttagande af de föreskrifter, hvars öfverträdande medför straff för ägaren eller, vid yrkesmässig trafik, tillståndshafvaren.
- § 36. Beslut om tilldelande af igenkänningsnummer för automobil, om förbud för viss automobils användande eller förklarande, att sådant förbud ej utgör hinder för automobilens tagande i förnyadt bruk, gälla för hela landet; och är det således för automobiltrafikens öfvervakande af vikt, att dessa beslut lätt och säkert kunna bringas till landets polismyndigheters kännedom. Då en sådan kännedom ej kan i tillräckligt vidsträckt grad vinnas genom meddelanden i länskungörelser eller orts-

tidningar, och deras införande i post- och inrikes tidningar ej heller kan vara lämpligt, enär de lägre polistjänstemännen i allmänhet ej hafva tillgång till denna tidning, hafva vi ansett förevarande beslut böra inflyta i publikationen polisunderrättelser antingen under särskild afdelning eller, kanske än hellre, i särskildt bihang. Genom denna publikation, som i stor utsträckning tillhandahålles landets polismyndigheter, kunna de meddelanden, hvarom här är fråga, med stor lätthet nå rikets alla polistjänstemän.

Den framlagda stadgan måste äga tillämpning jämväl å de automobiler, som vid dess trädande i kraft äro i bruk, oafsedt om tillstånd till automobilernas användande meddelats eller icke.

Då det lär vara lämpligt, att någon kortare tid förflyter mellan stadgans promulgerande och dess trädande i kraft, kunna besiktningsmän under mellantiden blifva utsedda och erforderliga besiktningar äga rum, äfvensom i fall af behof, ändringar å automobiler, som ej fylla stadgans bestämmelser, medhinnas.

III. Lag angående ändring af 53 § i lagen angående väghållningsbesvärets utgörande på landet den 23 oktober 1891.

Med afseende å detta lagförslag hänvisas till hvad som härutinnan anförts vid den allmänna motiveringen, äfvensom till motiven under § 14 mom. 4.

V.

Sammanfattning af den utländska
lagstiftningen angående
automobiltrafik.

Danmark.

Automobiltrafiken, som till en början gjordes till föremål för Ortsbestämmelser (i Köpenhamn och i Fredriksberg), är numera ordnad genom en allmän lag, *Lov om Kørsel med Automobiles* af den 15 Maj 1903, som trädte i kraft den 15 juni samma år. Lov den 15 maj 1903.

Lagen äger tillämpning å körning med automobil (motorvagn, motorcykel) å offentlig gata, väg eller plats. Med afseende å beskaffenheten af automobil meddelas i lagen en del bestämmelser: den skall vara så inrättad, att dess begagnande ej medför fara eller väsentligt starkare buller än vanliga fordon utan kraftmaskin; den får ej utveckla rök, ånga eller elak lukt, som kan vara till hinder för samfärdseln; inrättningar till utstötande af ånga skola vara så anbragta, att utströmningen äger rum på så litet märkbart sätt som möjligt. Motorvagnar få ej i storlek eller utseende väsentligt afvika från hittills i bruk varande häståkdon. Viss hjulbredd samt den högsta höjd och bredd, automobil får innehafva, angifvas. Hvar motorvagn skall vara försedd med två, af hvarandra oberoende bromsar, hvar motorcykel med en sådan apparat. Signalthorn, som utan särskildt skrämmande verkan afgifver erforderliga varningssignaler, skall finnas. Styr-, broms- och signalapparater skola vara lätta att handhafva och så anbragta, att föraren kan nyttja dem utan att han behöfver vända sin uppmärksamhet från körbanan. Apparaterna skola ej ens vid mörker kunna förväxlas. Hvar motorvagn skall hafva två lyktor (motorcykel en) med ofärgadt glas, hvilka ljus kan synas framifrån och belysa körbanan minst 15 alnar framför fordonet. Lykta till belysande af motorvagns nummer skall finnas. Släpvagn till automobil får ej användas utan polismyndighetens tillstånd.

Justitieministern kan efter ansökning meddela tillstånd till profkörning med automobiler å bestämda vägsträckor.

Hvarje automobil skall, innan den tages i bruk, skriftligen anmälas hos polisöverheten i den jurisdiktion, där ägaren bor. Anmälningsskyldigheten hvilar på ägaren eller, om denne ej bor i landet, den, som å hans vägnar disponerar öfver automobilen. Anmälningen skall innehålla vissa uppgifter angående ägaren, automobilens typ, tillverkare o. s. v. Automobilens skall därefter uppvisas för polismyndigheten eller för af denna bestämda sakkunniga för pröfning, huruvida automobilen fyller ofvan angifna fordringar och för öfrigt är af beskaffenhet, att den utan fara kan få användas i allmän trafik. Befinnes allt i vederbörligt skick, förses automobilen af polismyndigheten med stämpel eller märke. Detta märke anbringas i enlighet med de närmare föreskrifter justitieministeriet meddelar, hvarmed automobilen blir befriad från att föra märken, som äro fastställda för andra fordon. Märkets bokstäfver och siffror skola hafva viss bredd (6 Tommer). Automobilens antecknas i särskildt register, och ägaren undfar bevis öfver anmälningen.

Ombyte af ägare till automobil skall anmälas såväl i förre som i nye ägarens hemort; ägarens flyttning till annan jurisdiktion likaledes hos polismyndigheten såväl

Allmänna bestämmelser.

Bestämmelser, som röra automobilägaren.

där han senast bott som å det nya stället. Automobilens skall då uppföras i registret för den nya orten och förses med nytt, denna ort afseende igenkänningsmärke.

Polismyndigheten i ägarens hemort kan när som helst påfordra automobilens uppvisande och låta undersöka dess fortfarande författningsenliga skick. Om den ej längre fyller meddelade föreskrifter, kan förbud meddelas för automobilens användande i offentlig trafik, och skall då igenkänningsmärket borttagas.

Ägaren är ansvarig för att automobilens alltid är i godt stånd, att föreskrifna märken finnas och att den föres af pålitlig person. Ägaren är pliktig att, på anmaning af polismyndighet, uppgifva, hvilka personer vid olika tillfällen fört automobilens.

Bestämmelser,
som röra
automobil-
föraren.

Förare skall om sin kannedom af maskinen och dess behandling samt sin lämplighet såsom förare innehafva bevis, utfärdadt af polismyndigheten i förarens hemort eller af denna myndighet godkänd sakkunnig person. Personer under 18 år och berusade få ej föra automobiler.

Innan körning börjar, skall förare förvissa sig om att alla apparater, särskildt bromsinrättningarna, fungera väl. Körning med automobil är i regeln tillåten å alla landsvägar (Amtsveje) samt i Köpenhamn, med Fredriksberg, Købstæderne och Handelspladserne. För vissa starkt trafikerade vägdelar kan förbud för automobilkörning meddelas af justitieministeriet, som ock äger med vederbörande Amtsraads samtycke gifva en allmän eller personlig tillåtelse till automobilkörning å bivägar. Från och med den 16 juli till och med den 15 Maj får automobilkörning ej äga rum från $\frac{1}{2}$ timme efter solens nedgång till $\frac{1}{2}$ timme före solens uppgång, där ej körbanan är öfverallt upplyst; dock kan justitieministeriet härifrån meddela undantag.

Körhastigheten får i Köpenhamn med Fredriksberg, Købstæderne och Handelspladserne ej öfverstiga 2 mil (cirka 15 kilometer) och annorstädes ej 4 mil (cirka 30 kilometer), allt i timmen; den senare hastigheten får blott användas, när vägbanan är fri och terrängen lätt öfverskådlig. Hastigheten vid körning om natten får ej öfverstiga 2 mil i timmen och, där stark trafik råder eller där körbanan är slipprig, 1 mil i timmen. I portgångar och å smala broar, vid afvikande från en gata eller väg till en annan, och i allmänhet där körbanan ej kan öfverskådas minst 15 alnar framför automobilens, skall det köras så långsamt, att automobilens kan stannas ögonblickligen. Signaler skola gifvas i god tid vid möte med eller förbikörande af annan åkande, i gatu- och vägkorsningar eller när fara för sammanstötning kan uppstå. Signalering skall upphöra, när hästar eller djur visa skrämelse; onyttig eller ändamålslös signalering är förbjuden. Ånga får ej utsläppas när det kan befaras, att djur däråf skola blifva rädda eller obehag eljest kan orsakas. Om körande ger tecken å automobilföraren, skall denne stanna och afvakta, att försiktighetsmått från den körandes sida vidtages genom afstigning eller körande åt sidan. Lyktorna skola vara tända från $\frac{1}{2}$ timme efter solnedgången till soluppgången. Sker sammanstötning eller annan olyckshändelse, skall förare stanna, på anmodan uppgifva namn och bostad och lämna den hjälp han kan, utan hänsyn till om han vållat olyckan eller ej. På anmaning af polismyndighet skall förare likaledes hålla. Lämnar förare automobilens, skall han sätta maskineriet ur verksamhet, bromsa automobilens och om möjligt träffa sådana förfoganden i öfrigt, att maskineriet ej kan sättas i gång af obehörig. Har förare två gånger under samma år straffats för grof öfverträdelse af sina förpliktelser, kan polismyndigheten förbjuda honom att vidare föra automobil.

Straff och
skadestånd-
bestämmelser.

Öfverträdelse af lagen straffas med böter från och med 10 till och med 400 kronor, där den felande ej förskytt högre straff enligt annan lag. Sker genom sammanstötning med automobil eller därigenom att vägfarandes hästar blifva skrämde af automobilens eller på annat liknande sätt i automobilens närhet skada å person eller

gods, är den för automobilen ansvarige pliktig att ersätta skadan, därest det ej upplyses, att den, som led skadan, afsiktligt eller genom grof vårdslöshet vållat densamma, eller det framgår af omständigheterna, att skadan ej kunnat afvärjas genom den uppmärksamhet och omsorg, som fordras af automobilföraren. Skadeståndsplikten hvilar på den, som nyttjar automobilen eller låter den nyttjas i allmän trafik.

Ansvar för öfverträdelse af bestämmelserna om försiktighet under körning drabbar tillika föraren. Den, som är berättigad till ersättning för skada, kan för ersättningens utfående hålla sig till automobilen, oafsedt om denna tillhör den körande eller icke. Underlåter förare att stanna, då han är skyldig härtill, och automobilen därför stannas af annan med våld, ersättes ej den skada, som däraf kan orsakas automobilen och de som färdas därå. En del undantagsbestämmelser äro meddelade för utlänning, som ej har fast bostad i riket.

Genom Justitieministeriets *kungörelse den 7 juli 1903* hafva närmare bestämmelser meddelats om igenkänningsmärke för automobiler. Hvarje amt har för sådant ändamål sig tilldelad en särskild bokstaf; inom amten äro olika nummerserier bestämda för de olika kretsarna eller häradena.

Kungörelse
den 7 juli
1903.

Sachsen.

För konungariket Sachsen gäller en den 3 april 1901 utfärdad *Verordnung den Verkehr mit Kraftfahrzeugen auf den öffentlichen Wegen betreffend*.

Yrkesmässig automobiltrafik för allmän befordran af personer eller gods får ej idkas utan särskildt tillstånd af ministeriet för inrikes angelägenheter och finanser.

Äfven privatbruk af automobiler (motorvagnar och motorcyklar, som ej löpa på skenor) — ångvältar och landsvägslokomotiv äro undantagna från förordningen — är allenast tillåtet för sådana automobiler, rörande hvilka en polismyndighet i Tyskland eller Österrike-Ungern utfärdat bevis, som medgifver automobilernas användande å offentliga vägar. Automobiler, som af riksposten eller för tyskt militärt ändamål användas, eller som tillhöra en sachsisk statsinstitution, behöfva ej förskaffa sig dylika bevis. Hvilka polismyndigheter, som äga utfärda nämnda bevis, är i förordningen närmare angifvet. Beviset får ej utlämnas, utan att polismyndigheten genom besiktning förvisat sig om, att automobilen fyller författningens föreskrifter (vid automobiler, som drivas med ångkraft, dessutom gällande föreskrifter för ångpannor). Hvarje automobil tilldelas ett särskildt igenkänningsnummer enligt fastställt formulär. Erfordras för automobilens besiktning sakkunnigt biträde, skall sådant tillkallas och kostnaden för besiktningen gäldas af automobilägaren. Polismyndigheten äger dessutom när som helst förordna om förnyad besiktning och kan, om anledning förekommer, återkalla lämnadt tillståndsbevis. Igenkänningsnumret skall vara fullt läsligt på 15 meters afstånd bakom automobilen. Skytt, upptagande tillverkarens af automobilen namn, kraftmaskinens hästkraftantal och vikten, skall anbringas å hvarje motorvagn, som dessutom skall föra två lyktor med vitt ljus, belysande farbanan minst 15 meter framåt (motorcykel *en* dylik lykta) och dessutom en lykta, som belyser igenkänningsnumret.

Hvarje automobil skall vara försedd med två säkra, lättskötta och kraftigt verkande bromsar (motorcykel *en* sådan broms); signalhorn skall medföras och vid behof användas; dess ljud måste skilja sig från järnvägarnas och brandkårens signaler. Utströmningen af gas eller ånga skall ske så oförmärkt som möjligt. Motorn får ej orsaka störande buller eller utsläppa elak lukt eller rök i större mängd. Motorvagnar om en vikt af 250 kilogram skola hafva apparat för backning (för de vid författningens utfärdande i bruk varande motorvagnar erfordrades sådan apparat allenast för motorvagnar af 600 kilograms vikt

Förordning
den 3 april
1901.

och däröfver). Styr- och bromsinrättningar skola vara så anordnade och alla apparater så tillgängliga, att föraren kan handhafva dem utan att vända sin uppmärksamhet från vägbanan; de få ej heller vid mörker kunna förväxlas. Automobilens främre delar skola vara så byggda, att de ej hindra förarens fria utsikt öfver vägen. Släpvagnar må i allmänhet ej tillkopplas automobil; dock kan polismyndighet härtill lämna tillstånd. Förbud för släpvagns användande gäller ej en med motorcykel förbunden vagn, men betraktas fordonet i sådant fall som automobil.

Ägaren är ansvarig för att fordonet är i dugligt och författningsenligt skick och att det föres af en person, ej under 18 år, som är fullt skicklig i automobilens manövrering. Förare skall undvika allt, som kan öfverraska och verka skrämmande på annan trafik. På tillrop eller om häst eller annat djur visar sig oroligt, skall förare stanna. Föreskrifter finnas, att automobilerna skola lämna fullt erforderligt utrymme och i fall af behof stanna för tågande trupper, kungliga och furstliga ekipager, offentliga processioner m. m. Signalering får ej ske, när djur visa rädsla, ej heller i onödan. Hastigheten får under mörker, i bebyggda trakter samt vid möte med eller upphinnande af andra fordon ej öfverstiga 15 kilometer i timmen. På smala vägar, där körbanan ej kan öfverskådas, vid liffig gatutrafik, i vägkorsningar o. s. v. får farten ej vara större, än att automobilen kan stannas ögonblickligen. Kappkörning med automobil å offentlig väg är alldeles förbjuden. Behållares påfyllande med gas eller flytande bränsle får allenast ske, där allmän trafik ej råder eller där eldfara ej kan däråf uppkomma. Om behållare blir otät, skall automobilens färd genast inställas.

Baden.

Förordning
af den 6 april
1901.

För automobiltrafik gäller i Baden *Verordnung den Verkehr mit Motorfahrzeugen auf öffentlichen Wegen und Plätzen betreffend* af den 6 April 1901.

Automobil — fordon, framdrifvet af motor genom ånga, elektricitet, benzin, petroleum m. m. samt ej löpande på skenor, — skall vara så byggd, inrättad och utrustad, att eld- eller explosionsfara ej föreligger, och så att så litet obehag som möjligt för personer och fordon uppstår genom rök eller illaluktande gas. Hjulringarna få ej hafva ojämheter, som kunna skada vägbanan. Hvar automobil skall vara försedd med 1) styrinrättning, som medger en säker och rask vändning i liten bäge; 2) två bromsinrättningar, af hvilka en hvar skall kunna stanna fordonet och minst en omedelbart verka på drifhjulen; 3) signalapparat; 4) två klart lysande lyktor å framsidan med vitt glas (motorcykel *en* lykta). Om automobilen väger öfver 400 kilogram, skall anordning för backning finnas. Alla manöverapparater skola vara så anbragta, att föraren kan handhafva dem utan att förlora farbanan ur sikte.

Den, som vill begagna automobil, skall göra anmälan därom hos distriktsförvaltningen (Bezirksamt) i sin hemort, hvarvid han skall uppgifva ägarens namn och bostad, automobil tillverkarens namn och automobilens tillverkningsnummer, drifkraft och vikt. Bevis öfver automobilens besiktning genom någon af distriktsförvaltningen godkänd sakkunnig skall vidfogas anmälningen. Uppgift skall tillika lämnas å den person, som skall öfvertaga det själfständiga förandet af automobilen. Ändringar i äganderätten och angående själfständiga förare skola likaledes anmälas. Hvarje automobil skall på ett i ögonen fallande ställe föra anslag, upptagande automobilägarens namn och hemvist. Undantag från nämnda anmälningsskyldighet äger rum beträffande automobiler, som användas af militärpersoner eller ämbetsmän i uniform och för statsinstitutioner samt för utläningar, som ej uppehålla sig mer än en vecka i Baden. Manövrering af automobil må öfverlämnas blott åt en härtill lämplig, med automobilen och dess

handhafvande fullt förtrogen person. Personer under 16 år få ej föra automobil eller begagna motorcykel.

Förare skall iakttaga all möjlig omsorg och försiktighet vid handhafvande af automobil; han får ej stiga af, så länge automobilen är i rörelse; ej heller får han aflägsna sig från densamma, så länge motorn är i gång. Han måste träffa nödiga förfoganden, att en obehörig ej kan igångsätta motorn. Farten måste vid hvarje tillfälle så inrättas, att olyckor eller trafikrubbingar icke uppstå. I trånga passager, vid ut- och infart å gator, i tvära krökar och i allmänhet där stark trafik eller dimma råder, får farten ej vara större, än att fordonet kan stannas ögonblickligen. Under alla omständigheter får farten ej öfverstiga: i bebyggda orter och på liffigare befarna gator: 12 kilometer i timmen, och i fri landsbygd: 30 kilometer i timmen. Nödiga varningssignaler skola gifvas vid behof.

Distriktsförvaltningen kan när som helst på ägarens bekostnad låta verkställa undersökning, huruvida automobil fyller författningsenliga bestämmelser. Förbud kan meddelas för användande å offentliga vägar och platser af automobil, som ej motsvarar de i förordningen meddelade bestämmelser. Likaså kan användandet af automobil öfver hufvud förbjudas å vissa bestämda vägar, då anledning förekommer, att genom sådan trafik vägbanan skall skadas i mer än vanligt afsevärd grad. Olämpliga personer, i synnerhet sådana, som låtit komma sig till last upprepade förseelser mot förordningen, kunna af distriktsförvaltningen för alltid eller för viss tid förbjudas att själfständigt föra automobil.

Särskildt tillstånd af inrikesministeriet erfordras för trafik med 1) autobiler, hvilkas vikt vid full belastning öfverstiger 4,000 kilogram; 2) automobil, till hvilken skall kopplas släpvagn (undantag: motorcykel med släpvagn, som ej kan befordra större last än 200 kilogram.) Vid ansökan om sådant tillstånd skall fogas beskrifning och ritning å fordonet och angifvas, på hvilka gator eller vägar regelmässig trafik skall äga rum. Om kommunvägar och under kretsförvaltningen (Kreisverwaltung) lydande vägar skola beröras af trafiken, får tillstånd först meddelas, sedan vederbörande kommun- eller kretsmyndighet blifvit i ärendet hörd. Den, som vill föranstalta kappkörning å offentliga vägar, skall söka tillstånd härtill hos distriktsförvaltningen, om kappkörningen ej sträcker sig öfver distriktets gränser, men eljest hos inrikesministeriet. Hastigheten må vid sådan täflan öfverstiga 30 kilometer i timmen. Åtgärder för vakthållning och öfvervakande af kappkörningen kunna föreskrivas och äläggas anordnarna att bekosta. Distrikts- eller ortspolismyndigheter kunna förbjuda eller inskränka automobiltrafik å särskilda gator, platser och broar; jämväl hastigheten kan nedsättas under den allmänt tillåtna genom beslut af ortspolismyndigheterna. Dylika föreskrifter och bestämmelser skola, om de hafva varaktig giltighet, anslås vid de af dem berörda gator och vägar.

Bayern.

För konungariket Bayern gälla rörande automobiltrafik *Oberpolizeiliche Vorschriften über den Verkehr mit Motorfahrzeugen auf öffentlichen Wegen, Strassen und Plätzen*, utfärdade den 10 maj 1902. Föreskrifter af
den 10 maj
1902.

Föreskrifterna öfverensstämman nästan fullkomligt med den i Baden gällande förordningen af den 6 april 1901 och hafva i allmänhet till och med ordagrann lik lydelse.

Följande skiljaktigheter och tillägg af betydelse finnas dock. Den lägsta åldern för förare är 18 år. Förare skall stanna på tillrop af polisman. Signalering skall

gifvas, när farbanan ej fullt kan öfverskådas, men får ej äga rum, när hästar eller andra djur därigenom blifva oroliga eller skrämde. Ändamålslös signalering är förbjuden.

Kappkörning med automobiler, som i allmänhet är förbjuden, kan dock under särskilda villkor och bestämmelser medgifvas, men måste tillstånd härtill sökas hos regeringen.

England.

I början af 1800-talet gjordes i England flere experiment med ångmotorvagnar, hvilka på 1830-talet ledde till, att en ganska liflig ångomnibustrafik uppstod. Denna automobiltrafik blef dock snart på tillskyndan af de stora järnvägsbolagen, som fruktade automobilernas konkurrens, hämmad genom en parlamentsbill, som föreskref, att 100 meter framför hvarje ångvagn, som icke löpte på skenor, en man skulle, försedd med en röd fana, gå och varna allmänheten. Hastigheten för dylika ångvagnar var bestämd till — 4 kilometer i timmen! Ångvagnarna försvunno alldeles, och automobilernas användning i England har först kommit till utveckling, sedan nämnda parlamentsbill år 1896 blifvit upphäfd.

Act af 1896.

Med afseende å automobiltrafiken gäller numera först *Locomotives on Highways Act of 1896*. Hufvudbestämmelserna äro följande: författningen äger tillämpning på vagnar, framdrifna genom mekanisk kraft, såvida de, olastade, äro under tre tons vikt och ej brukas att draga mer än en vagn samt så konstruerade, att ingen rök eller synbar ånga utstötes annat än tillfälligtvis eller vid skada. Så beskaffade vagnar, vare sig lokomotiv eller dragna af lokomotiv, kallas »light locomotives». Under tiden från 1 timme efter solnedgången till 1 timme före soluppgången skall hvarje automobil (light locomotive) föra en lykta, så konstruerad och placerad som de lokala myndigheterna föreskrifva. Klocka eller annan ljudsignalapparat skall finnas för att kunna varna mötande. Maximihastigheten på allmän landsväg är bestämd till 14 miles (= 22½ kilometer) eller den mindre fart, som de lokala myndigheterna bestämma. Förvaringen och bruket af petroleum eller annan eldfarlig vätska skall underkastas särskilda bestämmelser — detta har skett genom *Regulations as to Petroleum of 3:rd November 1896*. De lokala myndigheterna äga utfärda förordningar för bruket af automobiler (light locomotives) på allmän landsväg, för deras konstruktion och de villkor, under hvilka de få brukas. Lokala myndigheter äga äfven förbjuda eller inskränka bruket af automobil för framförande af vagnar på starkt trafikerade gator eller andra platser, då fara kan uppstå för allmänheten.

Local Govern-
ment Boards
Regulations
of 1896.

Locomotives on Highways Act är kompletterad med *The Light Locomotives on Highways order, 1896*, *General Regulations by Local Government Board of 9 Nov. 1896* och *Locomotives on Highways Act 1896, Circular by local Government Board of 10 Nov. 1896*. De viktigaste bestämmelserna i dessa förordningar äro följande. För att automobil (light locomotive) skall få användas på allmän väg fordras, utom de allmänna bestämmelserna, att anordning för backning skall finnas, om automobilen väger mer än 500 lbs, att största bredden skall vara 6½ eng. fot; att hjulringarna skola vara mjuka och, där de beröra marken, släta samt hafva viss angifven bredd för olika tyngd hos automobilen (öfver 1,500 lbs men under 1 ton: 60 mm.; öfver 1 ton men under 2 tons: 75 mm.; öfver 2 tons: 100 mm.), samt att två af hvarandra oberoende bromsar skola finnas, hvar och en nog kraftig att kunna fasthålla båda hjulen på samma axel, så att de ej kunna rotera, eller hafva samma förmåga att stanna automobilen. Konstruktionen skall i allo vara sådan, att automobilen ständigt är under förarens kontroll, så att inga obehag eller faror behöfva uppstå för fotgängare

eller annan trafik å landsvägarna. Om automobil är konstruerad att draga annan vagn, släpvagn, eller att föra gods, skall ägarens namn, bostad och yrke uppgifvas. Anslag om automobils vikt skall i stora läsliga bokstäfver finnas på lätt synligt ställe. Att sköta och styra automobilen, då den brukas å allmän väg, skall finnas en kompetent person. Föreskrifna lyktor skola visa hvitt sken, synligt på rimligt afstånd i den riktning automobilen går eller skall gå, och rödt sken, synligt i motsatt riktning. Lyktorna skola anbringas så, att de ej kunna skymmas. Särskilda föreskrifter äro meddelade för det fall, att släpvagn användes: särskild broms skall finnas å släpvagn, om den skall gå med större fart än 4 miles (= c:a 6 1/2 kilometer) i timmen, och skall då särskild person medfölja för bromsens skötsel, där ej bromsen kan skötas från själfva automobilen samtidigt med dennas bromsapparater. Maximihastigheten är nedsatt från 14 miles till 12 miles (= c:a 20 kilometer) i timmen. En del ytterligare regler och beskrifningar å de olika apparaterna och deras verkningar äro meddelade.

Närmare bestämmelser äro sedermera meddelade genom *Motor car Act af 14 aug. 1903*, som innehåller föreskrifter om registrering af automobil, förande af igenkänningsnummer och skylt med ägarens namn samt om tillståndsbevis för förare, ansvarsbestämmelser m. m. Motor car act af 1903.

Frankrike.

Sedan den 14 augusti 1893 meddelats en del lokala föreskrifter angående trafik med motorvagnar i Paris och polisprefekturernas område, utfärdades *den 10 mars 1899 en allmän författning angående automobiltrafik*. Denna författning undergick en del förändringar genom föreskrifter af *den 10 september 1901*. Tillika finnas förtydliganden och närmare bestämmelser i vissa detaljfrågor meddelade genom ministeriets för allmänna arbeten cirkulär af den 10 april 1899 och den 11 september 1901. Författningar den 10 mars 1899 och den 10 september 1901.

Särskilda bestämmelser äro meddelade för automobiler, som gå ensamma, utan sammankoppling med annat fordon, och för automobiler, som skola sammankopplas med släpvagn.

I. Ensamma automobiler.

Med afseende å

a. *säkerhetsåtgärder* äro föreskrifter meddelade af hufvudsakligen följande innehåll: Alla behållare och rör för explosiva eller brännbara ämnen skola vara så konstruerade, att ämnena ej utrinna. Motorn får ej föranleda särskild fara eller vara ägnad att skrämma hästar eller afgifva elak lukt. Apparater och handtag skola vara så placerade, att föraren kan manövrera dem utan att åsidosätta tillsynen eller förlora öfversikten öfver vägen. Visareapparaterna skola vara lätt åtkomliga och nattetid belysta. Intet får finnas, som kan skymma förarens utsikt fram öfver körbanan. Automobilens skall lätt lyda styrapparaten och kunna vända på liten kurva. Apparat för backning skall finnas, om automobilens olastad väger öfver 350 kilogram. Två kraftiga bromssystem, af hvilka det ena verkar direkt på hjulen eller med dem fast förbundna skifva, skola finnas, hvilka bromsar kunna fullt behärska automobilens rörelse, så att hjulen ögonblickligen stannas. Ett af dessa bromssystem eller en särskild anordning skall hindra automobilens att ofrivilligt gå baklänges. Är automobilens konstruerad såsom boggie, skall ett af bromssystemen verka på bakhjulen.

Konstaterandet att en automobil fyller dessa bestämmelser sker af le service des mines, på begäran af konstruktören eller ägaren. För i Frankrike konstruerade automobiler kan fabrikanten begära godkännande af hvarje typ, som han tillverkar eller ämnar tillverka. För automobiler, tillverkade utomlands, skall särskild under-

sökning af hvarje automobil ske, innan den får tagas i bruk. Öfver besiktningen skall den tjänsteman vid le service des mines, som därmed betrotts, upprätta ett undersökningsinstrument, betygande att automobilen fyller författningsenliga bestämmelser, och öfverlämna ett exemplar däraf till konstruktören eller ägaren. Konstruktören äger sedan till allmänheten försälja hvilket antal automobiler som helst af godkänd typ. Dessa skola vara likformigt anordnade och tillverkade. Hvar och en af dem skall hafva ett särskildt nummer i den serie, till hvilken de höra. Vid försäljning af sådan automobil skall köparen tillhandahållas en afskrift af undersökningsinstrumentet och ett bevis, som bestyrker att automobilen är i allo tillverkad enligt typen. Beviset skall och angifva den högsta hastighet, hvarmed automobilen kan framföras. Om automobilen kan färdas med större hastighet än 30 kilometer i timmen, skall han vara försedd med två särskilda igenkänningstaflor — dessas närmare beskaffenhet och utseende bestämmas af ministern för allmänna arbeten, hvilket skett genom cirkulär den 11 september 1901 — en anbringad framtill och en baktill. Hvarje automobil skall på ett lätt synligt ställe föra dels konstruktörens namn, typen och ordningsnumret i typserien, dels och uppgift å ägarens namn och hemvist.

b. *Automobils tagande i bruk.* Hvarje ägare af automobil åligger, att, innan han brukar automobilen å allmänna vägar, hos prefekten i det departement, där han är bosatt, göra anmälan om att han ärnar bruka viss automobil, vid hvilken anmälan, som skall upptaga ägarens namn och hemvist, bilägges afskrift af undersökningsprotokollet. Öfver sådan anmälan får ägaren af prefekten ett bevis, som innehåller det ordningsnummer automobilen erhåller, äfvensom föreskrift, huruvida förut berörda två igenkänningstaflor skola föras å automobilen eller icke.

c. *Om förare och körning med automobil.* Ingen får föra automobil utan att hafva erhållit ett bevis om sin kompetens såsom förare, meddeladt af prefekten i det departement, där föraren bor, och sedan inhämtadt yttrande af le service des mines utfallit gynnsamt. Ett särskildt kompetensbevis meddelas för förare af motorecyklar med en vikt understigande 150 kg. Förare af automobil skall alltid medhafva och på anfordran af vederbörande uppvisa såväl erhållet bevis om sin kompetens, som beviset öfver själfva automobilens anmälande hos prefektoren. Alla delar af automobilen, säkerhets- och styrapparater, bromsar, axlar o. s. v. skola alltid vara i god ordning. Förare skall tidt och ofta kontrollera, att båda bromssystemen äro i fullgodt skick och verka säkert; han skall städse vara herre öfver automobilens hastighet; han skall sakta farten eller stanna vid hvarje tillfälle, då olyckshändelse hotar eller fara eller obehag för annan trafik kan uppstå. Vid tränga passager och vid trängsel får automobilen ej framföras med större fart, än att den kan följas af en person som går bredvid. I andra fall får hastigheten uppgå till högst 30 kilometer i timmen i öppen terräng och 20 kilometer i kuperad terräng. En automobils annalkande skall vid fall af behof signaleras medelst en trumpet. Hvar automobil skall vara försedd med två lyktor, visande den ena hvitt och den andra grönt sken. Förare må ej lämna automobilen utan att hafva stannat motorn och vidtagit erforderliga försiktighetsmått för undvikande af olyckshändelse och till förhindrande af att automobilen må komma i gång af sig själf.

II. Automobiler, som bogsera andra fordon (släpvagnar).

a. *Säkerhetsåtgärder.* Själfva automobilerna skola fylla förut angifna bestämmelser för ensamma automobiler. Hvarje släpvagn skall vara försedd med en tillräckligt effektiv och hastigt verkande bromsinrättning, som kan regleras såväl af automobilföraren från hans plats, som af en särskild konduktör. Släpvagn skall hafva anslag, upptagande i tydliga bokstäfver ägarens namn och hemvist. För att automobil skall

få bogsera annat fordon, erfordras ett särskildt godkännande, meddeladt af prefekten efter hörande af le service des mines. Den tjänsteman, som för visst fall utses, skall besiktiga automobilen och äger profköra den till utrönande af, att någon särskild fara eller olägenhet med hänsyn till det ändamål, hvarför den är afsedd, icke förefinnas. Ett dylikt godkännande, meddeladt i ett departement, gäller för alla departement.

b. *Automobilens tagande i bruk.* Det är emellertid ej nog med automobilens godkännande; särskildt tillstånd för trafik med automobil, som skall framföra släpvagnar, måste meddelas af prefekten i det departement, där trafiken skall äga rum. Därförinnan skall yttrande, efter vägnarnas natur, afgifvas antingen af l'ingenieur en chef des ponts et chaussées eller af l'agent voyer en chef eller af båda. Ansökning om tillstånd skall innehålla uppgift å *dels* de vägar, som skola trafikeras, *dels* automobilens vikt, hvarje särskildt fordons vikt och hjulaxlarnas högsta belastning, *dels* ock den vanliga sammansättningen af tåget och dettas hela längd. Tillståndet skall angifva de särskilda säkerhetsföreskrifter, som påkallas utöfver de för annan automobiltrafik gällande.

c. *Om förare och körning af automobil med släpvagn.* Hvarje tåg skall, utom vanliga lyktor (en hvit och en grön), föra en röd lykta baktill. Hastigheten af tåget får ej öfverstiga 20 kilometer i timmen i öppen och 10 kilometer i kuperad terräng. Då de bogserade vagnarnas bromsar icke handhafvas af automobilföraren, skola de skötas af särskilda konduktörer, hvilkas antal är beroende af tågets storlek, vikt och hastighet, äfvensom af vägens lutningsförhållanden. Verksamma anordningar skola vara vidtagna till förhindrande af att de bogserade vagnarna komma i drift bakåt. Tågets hållstationer å allmän väg få ej väljas så, att de hindra trafiken eller störa en ägares tillträde till vägen. Lindringar i dessa bestämmelser äro meddelade för automobiler, som bogsera en liten vagn om en vikt, föraren oberäknad, ej öfverstigande 200 kg.

III. Allmänna bestämmelser.

Automobiltrafiken är underkastad gällande reglemente för annan körtrafik. Kappkörning med automobil får äga rum med vederbörligt tillstånd: af prefekten, om täflingen skall äga rum blott inom *ett* departement, — les chefs du service de voirie skola därförinnan höras, äfvensom samtycke till kappkörningen inhämtas af märerna inom de kommuner, där trafiken skall äga rum, — och, om kappkörningen skall försiggå i flere departement, af inrikesministern, sedan prefekterna hörts och samma formaliteter, som ofvan sagts, blifvit iakttagna. Hastigheten vid dylik täflan må öfverstiga i öppen terräng 30 kilometer i timmen, men i kuperad terräng ej 20 kilometer i timmen. Omkostnaderna för vägens utmärkande och bevakande m. m. bestridas af anordnarna, som härför deponera skäligt belopp.

Italien.

För automobiltrafiken gäller *ett reglemente af den 28 juli 1901 (Regolamento per la circolazione degli automobili sulle strade ordinarie)*, som upphäfde ett tidigare reglemente af den 9 februari s. å. I vissa afseenden är förstnämnda reglemente kompletteradt genom tillägg af den 5 mars 1903.

Hufvudgrunderna i reglementet äro följande: Automobiler, som skola trafikera de allmänna vägarna, äro underkastade besiktningar och profningar enligt de föreskrifter, som ministeriet för allmänna arbeten meddelar. En viss typ kan god-

Reglemente
den 28 juli
1901.

kännas, hvarvid, om automobilerna enligt fabrikantens intyg fullt öfverensstämma med typen, de särskilda automobilerna ej behöfva besiktigas. Omprofning skall äga rum vid afsevärdare förändring af automobilen och i allt fall, när 4 år förflutit från senaste profningen. Föreskrifna säkerhetsanordningar å automobil äro ungefär öfverensstämmande med de i Frankrike gällande. Två lyktor skola föras framtill, af hvilka den till vänster skall hafva grönt ljus. Dessutom baktill en lykta med rött ljus. Medföljer släpvagn skall denna lykta sitta å sista släpvnagen. Hvarje automobil får draga en eller flera släpvagnar; men fordras för tätare bebyggda områden, då för öfrigt i privattrafik blott *en* släpvagn får medföras, tillstånd af prefekten.

För rätt att föra automobil fordras tillstånd af prefekten inom den provins, där sökanden bor. För erhållande af sådant tillstånd måste profkörning äga rum inför tjänsteman vid Genio civile. En särskild tillståndsbok öfverlämnas till föraren; denna bok förses med förarens namnteckning och däri insättes förarens fotografi. Boken skall alltid medföras och uppvisas på anmaning af offentlig myndighet. Maximihastigheten för automobil är 25 kilometer i öppen terräng och 15 kilometer i mera tätbefolkade trakter och om natten. Ortsmyndigheterna äga inskränka hastigheten för särskilda fall eller vägar, och skola anslag därom finnas.

Hastighetstäflan får äga rum med särskildt tillstånd af prefekten. Skall den beröra två eller flera provinsers områden, meddelas tillståndet af prefekten i den provins, där starten äger rum, dock först efter öfriga prefekters hörande. Motsätta sig dessa senare förslaget, så bestämmer ministeriet för offentliga arbeten, om täflan får äga rum eller ej, äfvensom villkoren därför.

Angående skötsel af automobil och hvad som skall i öfrigt iakttagas vid körning äro bestämmelser, liknande dem i Frankrike, meddelade. Fabrikanter, importörer och återförsäljare af automobiler skola anmäla af dem innehafda automobiler å prefekturen, där de införas i särskildt register och numreras.

Automobiltrafik kan för viss tid förbjudas å vissa vägar eller orter.

Automobiler, som användas i militär tjänst, underkastas bestämmelserna med undantag för profning och omprofning, som verkställas af de militära myndigheterna, samt om särskildt tillståndsbevis för förare.

För yrkesmässig automobiltrafik äro särskilda bestämmelser meddelade. Särskildt tillstånd meddelas af prefekten, efter hörande af Ufficio del Genio civile. Uppgift å hvilka vägar, som skola trafikeras, skall lämnas samt tidtabellsförslag ingifvas. Meddeladt tillstånd gäller för hela riket. Sådan automobil skall baktill hafva skylt, angifvande provinsens namn och tillståndsnumret. Liknande uppgift skall finnas å den röda lykta, som skall föras å baksidan; jämväl skylt med tillståndshafvarens namn skall finnas. Tillstånd medför skyldighet besörja allmän postföring. Kostnaderna för öfvervakande af trafiken skola gäldas af tillståndshafvaren, hvilken härför samt för eventuella skadeståndsanspråk för olyckshändelser, som kunna drabba människor, djur eller vägar, skall deponera viss summa. Släpvagnar få medföras, om det i tillståndet medgifvits. Hvarje släpvagn skall hafva en broms, som, där denna ej kan manövreras af automobilföraren, skall handhafvas af särskild bromsare å släpvnagen. Är det fråga om mer än 2 släpvagnar, måste tillstånd gifvas af ministeriet för offentliga arbeten.

Föreskrifterna angående hvad som skall iakttagas vid körning äro analoga med dem, som i andra länder meddelats, och ansluta sig närmast till de i Frankrike gällande.

Spanien.

Efter det en del bestämmelser om automobiltrafik meddelats den 31 Juli 1897, har ett fullständigt *reglemente* utfärdats den 17 september 1900 (*Reglamento para el servicio de coches automóviles por las carreteras*). Reglemente
den 17 sep-
tember 1900.

Reglementet, som har tillämpning å alla genom mekanisk kraft framdrifna fordon, upptager först föreskrifter om de säkerhetsanordningar, som skola finnas å automobil. De öfverensstämman i allt hufvudsakligt med de franska bestämmelserna. Hvarje automobil skall å särskilda skyltar föra konstruktörens namn, typens märke och ordningsnummer, ägarens namn och hemvist samt lastdrygheten, allt i tydliga bokstäver. Automobilerna skola, innan de få tagas i bruk, undergå besiktning af sakkunnig, ungefär såsom är gällande i Italien. Reglementet har särskilda afdelningar för automobiler för enskildt bruk och automobiler för yrkesmässig trafik. Med afseende å automobiler för enskildt bruk gäller, att den som vill föra automobil i sådan trafik skall, med uppgift å sitt namn, hos hemortens guvernör därom göra annälän och förete erhållt besiktninginstrument öfver automobilen. Detta skall granskas af väg-ingenjören (Ingeniero Jefe de Caminos), och, om allt befinnes tillfredsställande, meddelas häröfver ett bevis, som berättigar sökanden till trafik å alla landsvägar i Spanien. Hastigheten får ej öfverstiga: i obebodda trakter 28 kilometer i timmen samt: i byar 12 kilometer i timmen. Särskildt ringa fart är anbefalld i tränga passager, kurvor, vägkorsningar m. m. För yrkesmässig automobiltrafik erfordras särskildt tillstånd. Ansökan härom inges till guvernören i den ort, där rörelsen skall hafva sitt säte. Undersökning af vägar, och vagnarnas största belastning m. m. skall äga rum genom öfveringenjören för de allmänna arbetena (Ingeniero Jefe de Obras públicas de la provincia). Om nämnde tjänsteman och guvernören samstämmande anse tillstånd böra meddelas, äger guvernören meddela sådant, medan i annat fall frågan hänskjutes till afgörande af nyssnämnda styrelse. Afser trafiken två eller flere provinser, och kunna guvernörerna ej ena sig om gemensamt utslag, afgöres frågan af styrelsen för de allmänna arbetena. I yrkesmässig trafik är högsta tillåtna hastigheten 25 kilometer i timmen i öppna och obebodda trakter samt annars 10 kilometer i timmen. Särskilda bestämmelser äro meddelade för trafik med släpvagnar. Tillstånd härtill skall sökas hos styrelsen för allmänna arbeten. Bestämmelserna angående beskaffenheten och anordningarna vid släpvagnar öfverensstämman i hufvudsakliga delar med de franska.

Med afseende å körning med automobil är en del föreskrifter meddelade af ungefär samma innebörd som de i Frankrike gällande. Förare, som under loppet af ett år två gånger beträdds med öfverträdelse af gällande föreskrifter, skall frångas rätten att vidare föra automobil.

Portugal.

Gällande *reglemente* för automobiltrafik är af den 3 oktober 1901. (*Reglamento sobre circulaçao de automoveis*). Reglemente
den 3 oktober
1901.

Reglementet har tillämpning å hvarje fordon, som drifves med mekanisk kraft och är afsedt att trafikera allmän väg utan utläggande af spår. För hvarje automobil äro vissa säkerhetsanordningar föreskrifna i hufvudsaklig öfverensstämmelse med de i Frankrike gällande. Automobil får ej användas utan att vara besiktigad och godkänd. Viss typ kan godkännas, men tillhör automobilen ej sådan typ, måste den särskildt besiktigas och profköras. Hvarje sålunda godkänd automobil tilldelas en liten bok, däri fabrikantens namn m. m. samt resultatet af skedd besiktning införes.

Härutöfver fordras emellertid särskildt tillstånd för trafiken af civilmyndigheten i den ort, där sökanden är bosatt. Ytterligare undersökning af automobilen kan härför äga rum. Under trafik skall tillståndsnumret föras baktill. Släpvagnar skola ock förut undergå inspektion. I tillståndet skall angifvas, om släpvagnar få medtagas eller ej. För yrkesmässig automobiltrafik äro ytterligare bestämmelser meddelade, afseende att vinna noggranna upplysningar, huru trafiken skall ordnas m. m.; hvarefter till dylik trafik lämnas särskildt tillstånd, sedan en del vederbörande hörts. För rättigheten att föra automobil fordras ock särskildt tillstånd, meddeladt sedan sökanden inför teknisk myndighet undergått vissa angifna prof. Den högsta tillåtna hastigheten är 30 kilometer i allmänhet, men i mera befolkad trakt allenast 10 kilometer. Kappkörningar äro allenast medgifna efter tillstånd för hvarje särskild gång, meddeladt af den civila myndigheten i den eller de orter, där kappkörningen skall äga rum. Bestämmelser om hvad som skall iakttagas vid körning äro meddelade i hufvudsaklig öfverensstämmelse med de i Frankrike gällande.

Länder, som sakna allmänna föreskrifter om automobiltrafik. (Norge, Preussen, Österrike, Ungern, Holland, Belgien, Ryssland och Turkiet.) För öfriga länder finnas, så vidt kunnat inhämtas, inga allmänna föreskrifter angående automobiltrafik.

I *Norge* saknas hvarje föreskrift i sådant syfte, och lära automobiler för närvarande icke få färdas fram därstädes.

I *Preussen*, där automobiltrafik sedan flera år förekommer, finnas lokala polisföreskrifter för automobiltrafiken, men icke någon allmän författning.

I *Österrike* hafva likaledes lokala föreskrifter utfärdats för hvarje kronland (såsom för Nedre Österrike den 19 september 1899). Frågan om allmänna föreskrifter till förkommande af olyckshändelse genom yrkesmässig automobiltrafik voro under utarbetande år 1902, men är ej känt, huru långt härmed fortskridit. Automobiltrafiken är i öfrigt underkastad en del bestämmelser i Gewerbeordnung den 15 mars 1883.

I *Ungern* saknas likaledes alla allmänna föreskrifter.

I *Holland* förelåg 1899 ett förslag till allmän författning angående automobiltrafikens fullständiga ordnande, men i anledning af ministerkris blef förslaget återtaget, och det är ej känt, om detsamma eller annat liknande ånyo framlagts.

I *Belgien* finnas bestämmelser om allmän körtrafik meddelade genom lag den 1 augusti 1899 och reglementet för körtrafik den 4 aug. 1899 (Réglement général sur le roulage et de la circulation), i hvilka författningar automobiltrafiken ock i vissa afseenden uppmärksammas.

I *Ryssland* saknas allmänna bestämmelser om automobiltrafik, men finnas å ett par orter lokala reglementen (sålunda för Petersburg af 8 september/26 augusti 1901), enligt hvilka för automobiltrafik erfordras polismyndighetens särskilda tillstånd och uppfyllande af en del detaljerade föreskrifter angående automobilers beskaffenhet och begagnande.

Då i *Turkiet* införsel af automobiler är förbjuden, och bruket af sådana därstädes okänt, saknas i detta land gifvetvis alla föreskrifter om automobiltrafik.