

# RIKSDAGENS PROTOKOLL.

1930.

Första kammaren.

Nr 36.

## Onsdagen den 21 maj f. m.

Kammaren sammanträdde kl. 11 f. m.

Föredrogos, men bordlades ånyo på flera ledamöters begäran bankoutsrottets utlåtanden nr 49—51 och memorial nr 52.

Föredrogs ånyo andra lagutskottets utlåtande nr 34, i anledning av dels Kungl. Maj:ts proposition med förslag till motorfordonsförordning m. m., dels ock i ämnet väckta motioner.

Genom en den 25 februari 1930 till riksdagen avlämnad proposition, nr 121, vilken hänvisats till lagutskott och behandlats av andra lagutskottet, hade Kungl. Maj:t, under åberopande av propositionen bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden, anhållit om riksdagens yttrande över vid propositionen fogade förslag till

- 1) motorfordonsförordning och
- 2) vägtrafikstadga.

I sammanhang med berörda proposition hade utskottet till behandling förehåft följande inom riksdagen väckta motioner, nämligen

### *inom första kammaren*

- nr 248, av herr *Dalberg*,
- nr 250, av herr *Erik Anderson* m. fl.,
- nr 255, av herr *Schlyter* m. fl.,
- nr 256, av herr *Schlyter* m. fl.,
- nr 257, av herr *Bergman* m. fl.,
- nr 258, av herr *Johan Larsson*,
- nr 259, av herr *Österström* m. fl.,
- nr 260, av herr *Österström* m. fl.,
- nr 261, av herr *Löfvander* m. fl.,
- nr 262, av herr *Bärg* m. fl.,
- nr 263, av herr *Nylander*,
- nr 264, av herr *Nylander*,
- nr 265, av herr *Albert Bergström*,
- nr 273, av herr *Lindley*, samt
- nr 274, av herr *Bjurström* m. fl.;

### *inom andra kammaren*

- nr 292, av herr *Nilsson* i Antnäs m. fl.,
- nr 378, av herr *Vahlstedt*,
- nr 413, av herr *Johansson* i Edsbyn,
- nr 424, av herr *Andersson* i Rasjön m. fl.,
- nr 425, av herr *Lindqvist* i Halmstad,
- nr 426, av herr *Sandström* m. fl.,

*Första kammarens protokoll 1930. Nr 36.*

- nr 427, av herr *Sandström* m. fl.,  
 nr 428, av herr *Andersson* i Ovanmyra m. fl.,  
 nr 429, av herr *Sandberg* m. fl.,  
 nr 430, av herr *Bengtsson* i Norup m. fl.,  
 nr 433, av herr *Wiklund* i Byske, samt  
 nr 434, av herr *Andersson* i Rasjön och herr *Pettersson* i Hällbacken.

Utskottet hade i det nu ifrågavarande utlåtandet framställt vissa erinringar beträffande de föreliggande förslagens detaljer och de i ämnet väckta motionerna, varefter utskottet hemställt,

A) att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anmäla, att vid granskning av de vid ifrågavarande proposition fogade förslagen till motorfordonsförordning och vägtrafikstadga riksdagen ej funnit skäl att mot desamma göra andra erinringar än utskottet i förevarande utlåtande upptagit, samt

B) att de i ämnet väckta motionerna, i den mån de icke kunde anses besvarade genom vad utskottet under A) hemställt, icke måtte till någon riksdagens åtgärd föranleda.

Angående sättet för utlåtandets föredragning yttrade

Herr **Westman**: Herr talman! I avseende å föredragningen av andra lagutskottets utlåtande nr 34 får jag hemställa,

att desamma må företagas till avgörande på det sätt, att först föredragas i den ordning, vari de i utlåtandet förekomma, utskottets erinringar beträffande de föreliggande förslagens detaljer och de i ämnet väckta motionerna, varvid sagda erinringar icke må behöva uppläsas i vidare mån, än sådant av någon kammarens ledamot begäres, samt

att sedan utlåtandet blivit på nyss angivit sätt genomgånet, utskottets hemställan föredrages.

Vad herr Westman sålunda hemställt bifölls.

I enlighet härmed föredrogs nu

*Ang. självregistrerande hastighetsmätare å automobil.* Utskottets å sid. 48 gjorda yttrande beträffande 2 § 2 mom. i) av förslaget till motorfordonsförordning.

Inledningen till nämnda moment samt punkten i) därav hade följande avfattning:

Automobil skall vara så konstruerad och utförd, att den ur trafiksäkerhets synpunkt är fullt tillförlitlig och i övrigt för sitt ändamål lämplig. Automobil skall vara försedd med

i) efter av Konungen meddelat förordnande hastighetsmätare av sådan beskaffenhet, att därigenom kan utövas kontroll över den hastighet, varmed automobilen blivit framförd å viss tillryggalagd vägsträcka.

I de likalydande motionerna I: 260 av herr *Österström* m. fl. och II: 427 av herr *Sandström* m. fl. hade hemställts, att stadgandet om hastighetsmätare skulle utgå ur förordningen.

Härom hade utskottet i den nu föredragna delen av sitt yttrande anfört:

»Ehuru utskottet ej vill bestrida, att i enlighet med den mening, som omfattades av riksdagen 1923 och nu uttalats av föredragande departementschefen, vissa fördelar skulle vara förenade med införandet av en självregistrerande hastighetsmätare, finner emellertid utskottet vissa betänkligheter föreligga här för. Dessa uppstå särskilt med hänsyn till de kostnader, som skulle föranle-

das av en dylik mätares påbjudande och på grund av tveksamhet, huruvida svårigheter av praktisk art skulle uppstå vid användandet av instrumentet.

Utskottet har på grund härav kommit till den uppfattningen, att bestämmelsen i 2 § 2 mom. i) bör utgå.»

Reservation hade avgivits av, utom annan, herr *Mellén*, som ansett, att utskottets yttrande bort hava den lydelse, reservationen visade, samt att utskottet bort förorda, att den föreslagna bestämmelsen bibehölles.

Herr **Mellén**: Herr talman! Utskottets flesta ledamöter ha uttalat sig för att bestämmelsen, att varje automobil skall vara försedd med hastighetsmätare, måtte utgå ur förordningen. Häremot har jag reserverat mig. Det synes mig som om utskottet överdrivit farhågorna i fråga om mätarnas tillförlitlighet och praktiska användbarhet, liksom utskottet också överskattat kostnaderna för mätarna. Samma farhågor, som uttalats beträffande dessa mätare, kommo också till uttryck, när det var fråga om att införa taxametrar. Liknande farhågor yppades beträffande motorerna, vid deras första framträdande. Svårigheterna överskattades i fråga om taxametrar och motorer, och jag är övertygad om, att våra ingenjörer på ett lysande sätt skola lösa problemet att konstruera fullt tillförlitliga hastighetsmätare.

Det stod i går att läsa i en tidning, att om en hastighetsmätare å en trafikbil ginge sönder på vägen, så skulle chauffören vara tvungen att omedelbart stanna och sätta av sina passagerare samt ensam fara till närmaste ort för att få mätaren lagad. Kan någon människa tro, att lagen skall tillämpas på det sättet — om det nu blir lag — eller att någon chaufför skulle handla på det viset? Han fullföljer naturligtvis sin resa och kör försiktigt, och gör han det, blir han inte antastad av polismyndighet och behöver inte visa sin mätare. Vill han vara riktigt försiktig, så sätter han sig i förbindelse med närmaste landsfiskal och anmäler förhållandet, varefter han utan anmärkning får fara genom detta distrikt och så vidare undan för undan.

Det finnes för övrigt redan en mätare vid namn »Cassella», som godkänts enligt intyg av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och statens provningsanstalt. Dessas sakkunniga ge mätaren det betyget, att den är fullt rättvisande, driftsäker och tillförlitlig. Kostnadsfrågan har enligt min mening tillmätts alltför stor betydelse. I en broschyr rörande denna hastighetsmätare uppges, att den kan säljas för omkring 100 kronor och att den har samma livslängd som en bil. De nuvarande hastighetsmätarna kosta mellan 63 kronor och 87 kronor 50 öre. Tror då någon, att skillnaden skall vara så avskräckande, att den skall utgöra ett verkligt hinder för att denna nya mätare infördes? I samma tidning lästes också, att trafikautomobilägarna, om denna mätare infördes, skulle drabbas av en utgift på 4 miljoner kronor. Än se'n då? Det är en ny industri, som arbetar sig fram, och det bör man ju inte ha något emot.

Som jag framhållit i min reservation, är hastighetsmätaren av synnerligen stor betydelse såväl för kontrollen över motorfordonens fart som såsom bevismedel. Jag kan inte förstå de farhågor för denna mätare, som uttalats från alla personer, som köra bil. Det förefaller, som om de vore rädda för att mätaren skulle registrera deras onda samvete. De frukta, att den endast skall tjäna som bevis *emot* dem. Ja, det är ju sant, att den talar om, när de köra för fort, men å andra sidan är mätaren såsom bevis till gagn för dem, ty genom att påpeka vad den anger kunna de tillbakavisa beskyllningar om att de kört för våldsamt.

Vi kunna inte komma ifrån, att om man färdades med mindre fart och, jag må säga, med mera nykterhet med bilarna på våra landsvägar, så skulle antalet olyckor begränsas högst avsevärt. Farten tjuvar, det kan aldrig för-

Ang. självregistrerade hastighetsmätare å automobiler.

(Forts.)

*Ang. självregistrerande hastighetsmätare å automobil.*  
(Forts.)

nekas, och även mycket vana bilförare kunna inte själva bedöma, vilken hastighet de ha. Det gör, att denna hastighetens tjustning ofta förleder till och med aktsamma och ansvarsfulla chaufförer till överdåd. För sådana personer skulle mätaren vara återhållande och lugnande och verka uppfostrande. De som köra bil fästa för övrigt stort avseende vid vad mätaren säger, och även de medge, att den fart, med vilken en bil framföres, i många fall kan förorsaka olyckor. Detta framgår därav att om t. ex. två bilar krockera och jag inför domstolen frågar chaufförerna vem som har skulden, så skyller den ene på den andre och säger: »Han körde för fort, min mätare visar endast det och det.» Men nu, när det gäller att införa tillförlitliga mätare, säger man, att det kan göra detsamma och att farten inte har någon betydelse.

Om, såsom jag förmodar, riksdagen i dag kommer att antaga förslaget om fri hastighet, d. v. s. att vi inte skola ha någon maximihastighet för bilar på våra vägar, och vi sedan också taga bort hastighetsmätaren, ja, då äro vi ju fullständigt prisgivna åt motorterrorismen. Hur skall bilarnas hastighet då kunna kontrolleras? Chaufförerna få fara fram som de vilja, och allmänheten, den massa människor, som inte åka bil, men som också ha rätt till vägarna, bliva fullständigt prisgivna åt dessa herrars framfart.

Med dessa ord, herr talman, ber jag att få yrka bifall till Kungl. Maj:ts förslag i denna punkt, vilket är detsamma som bifall till reservationen.

Herr Nylander: Herr talman! Då jag i denna angelägenhet beträffande motorfordonsförordningen dels har uppträtt som motionär i en hel del punkter och dels nu i dag vill taga till orda, så beror det icke endast därpå, att jag har det allmänna motorintresse, som man nu för tiden finner litet varstans hos vår generation, utan också därpå, att jag under många år varit verksam som bilbesiktningsman och därför kanske mer än någon annan av kammarens ledamöter varit nödsakad att taga befattning med denna motorfordonsförordning, varvid jag varit i tillfälle att se dess verkningar — dess svagheter och eventuellt dess fördelar.

Vad nu närmast beträffar den fråga, som här för ögonblicket är på tal, nämligen införandet av registrerande hastighetsmätare, så vill jag kort och gott erinra därom, att en bestämmelse om mätare funnits i den motorfordonsförordning, som nu gäller sedan den 15 juni 1923, men trots att så pass många år förflutit, sedan den antogs, har det dock inte fallit någon regering in att föreskriva införande av en sådan registrerande hastighetsmätare. Den hastighetsmätare, som av den föregående ärade talaren omnämndes, har ju redan några år funnits i marknaden, och om det vore så, att en sittande regering verkligen hade reflekterat på att införa den och verkligen själv varit övertygad om, att en sådan hastighetsmätare skulle medföra någon ökning av trafiksäkerheten, så hade den väl varit införd för länge sedan. För min del har jag under min verksamhet kommit till klarhet i det avseendet, att en av de detaljer på våra bilar, som först råka i olag och som folk sedan endast med mycket stora svårigheter kan reparera, just är dessa hastighetsmätare. Det beror inte bara på, att själva maskineriet i denna mätarapparat är krångligt, utan kanske lika mycket på, att det i svåra väderleksförhållanden, särskilt vid snö och is, är mycket vanskligt att hålla de drivanordningar, som erfordras, i lag och gott stånd. En hastig överblick över de bilar, särskilt några år gamla, som finnas i vårt land, kommer också att visa, att hastighetsmätarna av en eller annan orsak kommit i olag och icke blivit reparerade och iordningställda. Jag tror, att även införandet av en registrerande hastighetsmätare kommer att medföra lika stora olägenheter. Om också själva apparaten kanske kan hålla, så blir det samma möjligheter till fel genom att drivanordningarna inte uthärda de påfrestningar, som uppstå.

Nu har det talats om, att ett sådant införande av registrerande hastighetsmätare skulle vara av betydelse för en domare vid vittnesförhör o. d. Ja, jag vill om den saken i korthet säga, att åtminstone den konstruktion, som här närmast har omtalats, ju endast ger möjlighet att avläsa den under den sista kilometern verkligen begagnade hastigheten. Det är ju en mycket kort sträcka, och jag vill för min del uttala, att vid flertalet olycksfall är det inte hastigheten i och för sig, som varit avgörande för att en olycka inträffat, utan det har varit andra omständigheter, som spelat in, och dem kan man i alla fall inte avläsa på hastighetsmätaren. Jag menar, att det varit en tillfällighet på vägen i form av ett hastigt inträffande möte, djur som sprungit över vägen, eller människor som hastigt kommit upp på vägen eller dylikt, som vållat olyckan, och sådana omständigheter, som kanske varit de mest avgörande, kan man i alla händelser inte avläsa på en dylik registrerande hastighetsmätare.

Sedan har det på många håll talats om de stora kostnader, som äro förenade med införandet av dessa mätare, och det är ju verkligen summor, som göra, att man häpnar. Mot detta kan ju invändas, att ett införande av hastighetsmätare ju inte ovillkorligen skall ske omedelbart, utan man kan ställa detta på viss övergångstid i avvaktan på att denna registrerande hastighetsmätare skall slå igenom i världen, så att den blir införd som standardutrustning på nya bilar. Jag tror, att det är ganska hopplöst att tänka sig en sådan utveckling. Det finns ju inte något annat land i världen, som har sådana föreskrifter om registrerande hastighetsmätare, och skulle vi i vårt land införa en sådan, så är vår bilmarknad alldeles för liten för att den på något vis skulle kunna påverka den internationella bilproduktionen på så sätt, att vi kunde räkna med sådana hastighetsmätare såsom standardutrustning. Jag vill bara ta det lilla exemplet, att vi här i Sverige liksom i ett fåtal andra länder i Europa ha vänstertrafik, men detta har inte hindrat, att så gott som alla de bilar, som för närvarande finnas — enligt vad 1927 års motorfordonssakkunniga upplyste i sin utredning icke mindre än 85 % — äro byggda för högertrafik. Ingen av de stora utländska bilfirmorna har ju ansett lämpligt, nödvändigt eller behöfligt att med hänsyn till dessa länder med vänstertrafik lägga upp sådana biltyper, som ha ratten till höger, utan de bygga allt fortfarande standardbilar med ratten till vänster. Jag vill bara anföra detta som exempel på, hur hopplöst det är att tänka sig, att de stora bilproducerande länderna skulle taga någon hänsyn till, att den svenska motorfordonsförordningen föreskriver registrerande hastighetsmätare.

Jag tror även, att om denna bestämmelse om hastighetsmätare kommer att stå kvar i den nya förordningen, så torde det väl i alla fall knappast vara någon regering, som skulle vilja taga på sitt ansvar att gå in för en sådan föreskrift på grund av de avsevärda kostnader, som måste bli förknippade med dess genomförande. Jag finner fördenskull, att det är ganska likgiltigt, huruvida denna bestämmelse finnes i motorfordonsförordningen eller icke, men då så är förhållandet, har jag för min del ingen anledning att bibehålla paragrafen, utan får jag i likhet med utskottet och 1927 års motorfordonssakkunniga tillstyrka, att bestämmelsen utgår.

Herr statsrådet **Borell**: Herr talman, mina herrar! Det stadgande, som ingår i 2 § av nu gällande motorfordonsförordning och som handlar om motorfordonens utrustning, tillkom ju som bekant år 1923. Det fanns ej i det förslag, som Kungl. Maj:t underställde riksdagen, utan det infördes på riksdagens initiativ. Bestämmelsen avser ju, att Kungl. Maj:t skall kunna föreskriva, att automobiler skola vara utrustade med s. k. självregistrerande hastighetsmätare. Jag tror, att anledningen till att riksdagen uttalade sig för att den-

*Ang. självregistrerande hastighetsmätare å automobiler.*  
(Forts.)

Ang. själv-  
registrerade  
hastighets-  
mätare å  
automobiler.  
(Forts.)

na bestämmelse skulle införas i motorfordonsförordningen var den, att från vissa polismyndigheter med skärpa framhölls vikten av att få förbättrade kontrollanordningar beträffande motortrafiken, en uppfattning, som jag vet att åtminstone de ledande polismännen på trafikområdet i Stockholm fortfarande hysa. Anledningen till detta är naturligtvis de erfarenheter de gjort beträffande den ganska ofta förekommande hänsynslösa och vårdslösa framfarten, vars följder man ju kan få vittnesbörd om i snart sagt varenda tidning, som man slår upp.

Nu anser utskottet, att enahanda bestämmelse ej bör inflyta i den reviderade förordning, som här är föremål för behandling. Man skulle väl då kunna tro, att förhållandena beträffande nödvändigheten att erhålla kontroll på något sätt förändrats, men så är ingalunda fallet. Tvärtom, sedan 1923 har ju motortrafiken ökat i en omfattning, som man då knappast kunde ana. Trafiken på våra vägar ger oupphörligt anledning till svåra olyckor, medförande skada till person eller egendom, ja, ganska ofta orsakande dödsfall. Det borde sålunda, enligt min mening vara klart, att man ej bör frånsäga sig de möjligheter till kontroll över motortrafiken, som kunna förefinnas. Det har ju från många håll framhållits, huru nödvändigt det är att få en bättre uppsikt över trafiken på våra gator och vägar genom ett bättre ordnat trafikpolisväsende, men detta har ju strandat huvudsakligen på de svårigheter och kostnader, som äro förenade med ett sådant övervakande av trafiken.

Nu har det emellertid invänts, att införandet av självregistrerade hastighetsmätare ej skulle i kontrollhänseende vara av något särskilt värde för trafiken, och att, även om så vore, värdet dock icke uppväger de olägenheter, som äro förenade med införandet av bestämmelsen om, att motorfordonen skola vara försedda med sådana mätare. Jag vill då understryka, att det i detta ögonblick icke är fråga om att träffa bestämmelser, huruvida bilarna skola vara försedda med sådan anordning eller ej. Det är endast fråga om, huruvida man skall låta den bestämmelsen stå kvar i motorfordonsförordningen, att Kungl. Maj:t, därest man får fram en hastighetsmätare, som är på samma gång så billig, att priset icke utgör något oöverstigitligt hinder, och vidare så driftsäker och rättvisande, att den kan anses fylla det praktiska livets krav och behov, skall äga föreskriva, att bilarna skola förses med dylika apparater. Det har sagts av den föregående ärade talaren, att den hastighetsmätare, som nu är utexperimenterad, funnits i många år, men att det inte fallit Kungl. Maj:t in att föreskriva, att den skulle komma till obligatorisk användning. Detta är icke riktigt, ty det är endast en kort tid, sedan proven med denna hastighetsmätare blevo avslutade. Innan dessa prov avslutats och intyg av myndigheterna givits i fråga om tillförlitligheten och driftsäkerheten, har Kungl. Maj:t givetvis ej kunnat tänka på att meddela sådana bestämmelser. Det är, som sagt, ej fråga om att nu fastställa en viss typ av hastighetsmätare, utan det är endast fråga om att bestämma, att om vi få en tillförlitlig och i övrigt lämplig typ, den då skall kunna införas. Den s. k. »Casella», som nu är utexperimenterad, har fått det betyget, att den är driftsäker och tillförlitlig. Det har sagts av den föregående ärade talaren, att detta ej är mycket att lita på. Han har jämfört den med de nu befintliga hastighetsmätarna och sagt, att det ej finnes något på en automobil, som går så fort och ofta sönder som hastighetsmätarna, men att detta ej beror så mycket på själva apparaterna som fastner på kopplingsanordningen. Emellertid har »Casella» underkastats fleråriga, hårda och genomgående prov, och det vitsordas, att de även i detta avseende äro tillförlitliga och fylla måttet. Nu är det emellertid inte säkert, att det blir bara detta slags hastighetsmätare, som en gång kommer att godtagas. Det arbetas både inom och utom Sverige med stort intresse och stark intensitet på detta problems lösning, och det kan myc-

ket väl hända, att utvecklingen går därhän, att man kan fastställa och godkänna flera olika typer, som få konkurrera med varandra.

Beträffande den nytta med avseende på kontrollen, som en sådan mätare kan göra, så är det ju alldeles uppenbart, att vare sig man kommer att bibehålla en till viss siffra bestämd maximifart, som väl då kommer att ligga högre än den siffra, vilken nu är fastställd som maximum, eller man inför s. k. fri hastighet, så är det av ytterligt stor vikt att förhindra, att automobiler framföras med så stor hastighet, att våda för trafiksäkerheten, för de mötande åkandes och gåendes liv och egendom därigenom uppstår. I det avseendet har man nu knappast några hjälpmedel. Polismyndigheterna anordna s. k. »fällor». Det måste ske på relativt raka vägsträckor. Att kontrollera hastigheten i kurva eller nattetid är nästan uteslutet. En självregistrerande hastighetsmätare, som visar, vilken fart man vid olika tillfällen hållit under den sista kilometern, skulle naturligtvis utgöra ett utomordentligt gott hjälpmedel. Trafikpolisen hade endast att stoppa den bil, han finner föras fram med alltför hög fart, och avläsa på mätaren, hur fort bilen framföres. Det är också uppenbart, att den självregistrerande mätaren i rättstvister skulle vara ett utomordentligt gott bevismedel, såsom den näst föregående talaren sade, ett hjälpmedel, som kommer att utgöra ett skydd för den lojale bilföraren.

Den invändning, som man mest trycker på, är ju frågan om reparation av dylika hastighetsmätare. Jag återkommer emellertid i detta sammanhang till vad jag nyss förut anfört därom, att en dylik hastighetsmätare naturligtvis ej bör göras obligatorisk, förrän man är säker på, att den kommer att ha samma tillförlitlighet och samma driftsäkerhet som varje annan maskinell del i bilen. Vi ha ju taxametrarna, som äro rätt så jämförliga med dessa mätare. Man hör aldrig, att taxametrarna vålla några svårigheter i detta avseende. En sådan hastighetsmätare, som nu är fråga om, skall överhuvud, innan man begagnar sig av den, vara så driftsäker och så stark, att det inte föreligger större risk att den skall gå sönder, än för vilken annan del av motorn som helst. Att de nuvarande hastighetsmätarna ofta gå sönder är sant, men det beror till mycket stor del på att många biltyper, särskilt de billigare, äro försedda med hastighetsmätare av prisbillig och rätt låg kvalitet. De bättre bilarnas hastighetsmätare, som äro omsorgsfullt utförda och därför också betinga ett något högre pris, äro mera sällan utsatta för störningar i funktionen. Nu har ju den ifrågavarande hastighetsmätaren »Cassella», som jag sade, underkastats hårda prov, varvid den visat sig fullt driftsäker, oaktat den ännu är ett förstlingsarbete, och det kan ju förväntas, att den kommer att ytterligare förbättras. Man har sökt att skrämja med priset. Den nu ifrågavarande mätaren skulle, om man nöjer sig med det enkla registreringsarrangemang, som visar huru man har färdats fram under den sist tillryggalagda kilometern, betinga ett pris av cirka 100:— kronor. De nu allmänt använda hastighetsmätarna betinga ett pris av mellan 60:— och 80:— kronor, och skillnaden skulle sålunda vara 20:— till 40:— kronor. Det är givet, att, om bestämmelse att bilar skola vara försedda med självregistrerande hastighetsmätare skall meddelas, man måste bereda tillräckligt lång övergångstid. Man bör ordna det så, att praktiskt taget ingen behöver skaffa en mätare av detta slag, förrän han köper en ny automobil. Det är klart, att, om mätarna komma att bli obligatoriska, dessa bli standardartiklar, som ingå i bilutrustningen och icke komma att inverka på automobilpriset så mycket att det ens märks.

Det har sagts av herr Nylander, att de flesta av de bilar, som säljas i Sverige, äro av utländskt fabrikat, och att man icke kan tänka sig att utlandet skulle förse sina för Sverige avsedda bilar med sådana mätare bara därför

*Ang. självregistrerande hastighetsmätare å automobiler.*  
(Forts.)

Ang. självregistrerande hastighetsmätare å automobil.  
(Forts.)

att man i ett så relativt litet land gjort dem obligatoriska. Det är möjligt att så blir förhållandet, men man bör icke förglömma att det för närvarande även i andra länder finnes ett intresse för att införa registrerande hastighetsmätare. Detta intresse drives formligen fram av den risk, som den alltjämt ökade motortrafiken medför. Intresset säges på vissa håll vara stort. Det är mycket möjligt, att man bör avvakta utvecklingen i utlandet, innan man inför bestämmelser här om självregistrerande mätare. Frågan är i detta ögonblick: Finnes det någon anledning att, när man har denna bestämmelse i nu gällande motorfordonsförordning, tillkommen på grund av riksdagens eget initiativ, att ej låta den stå kvar i den nya förordningen och därmed bibehålla kontrollmöjligheterna. Man bör väl kunna lita på, att Kungl. Maj:t ej kommer att bringa bestämmelser till tillämpning, förrän apparaten blivit fullt avprovad och befunden tillförlitlig och kostnaden för dess anskaffande icke kommer att oskäligt betunga allmänheten. Jag för min del kan icke förstå, att det kan vara klokt att avhända sig den kontrollmöjlighet som finnes, och därför hemställer jag att kammaren i denna punkt ville besluta i enlighet med Kungl. Maj:ts förslag.

**Herr Österström:** Herr talman! Jag begår väl icke någon farlig indiskretion, om jag säger, att det inom utskottet, när man under behandlingen av detta ärende nått fram till denna detalj, funnos vissa sympatier för en anordning med den av herr statsrådet föreslagna typen. Bidragande till denna sympati var naturligtvis först och främst den omständigheten, som även herr statsrådet anförde, att riksdagen tidigare givit sin anslutning till denna tanke och vidare att det klingar väl i mängas öron att säga, som herr statsrådet sade, att man behöver all den kontroll över bilförare, som är möjlig att åstadkomma. Men jag tror också, att man kan säga, att ju längre diskussionen på denna punkt skred fram, dess mera svalnade det intresse, som i början fanns för en självregistrerande hastighetsmätare. Jag tror, att det är berättigat att säga, att den är en sådan sak, som vid första påseendet kan synas värdefull, men som vid närmare granskning snart nog förlorar det mesta av sin glans och sitt värde. Jag skall med ett par ord angiva de skäl, som jag tror hava varit de väsentligen avgörande för den ståndpunkt, som utskottet intagit.

Härvidlag är det först att märka, att 1927 års motorfordonssakkunniga, som representerade, det är väl herr statsrådet givetvis den förste att erkänna, en allsidig sakkunskap i denna fråga, enhälligt tillstyrkte, att den bestämmelse, varom man här tvistar, skulle utgå ur förordningen. De ställde sig enhälligt på den sidan, att man icke skulle ha självregistrerande mätare. Och det törs man väl också säga, att 1927 års sakkunniga representerade — jag vet icke huru jag skall uttrycka mig — en mera aktuell insikt i detta ämne än fallet var med 1920 års sakkunniga och 1923 års riksdag, som i viss mån band sig för denna linje. Utvecklingen har icke stått stilla under denna tid, det har herr statsrådet alldeles nyss konstaterat, och just den omständigheten att utvecklingen icke stått stilla, att man har många års erfarenhet att tillgodogöra sig vid bedömandet och att dessa sakkunniga gått emot hastighetsmätare, utgör ett skäl för att ställa sig synnerligen reserverad mot Kungl. Maj:ts proposition på denna punkt.

De sakkunniga kunna i sin tur hänvisa till att det icke finnes något land i världen, och härvidlag har herr Nylander otvivelaktigt rätt, där man vågat sig på att gå in för denna anordning. Jag vågar icke döma om, huruvida herr statsrådet har rätt, då han säger, att det finnes ett oerhört stort intresse i de flesta europeiska länder för införande av hastighetsmätare. Men om man läser de sakkunnigas betänkande och andra handlingar i denna sak, så kan man icke få fram att ett sådant intresse finnes. Att det finnes hos uppfinnar-

na är självklart, ty om detta förslag skulle genomföras, så skulle det bli en mycket, mycket stor affär, såsom kammaren förstår, och det är ju naturligt, att det på det hållet finnes intresse. Det är ett legitimt intresse, det är ingenting att säga om den saken. Att det på sakkunnighåll skulle finnas intresse vill jag icke bestrida, men jag har i varje fall icke kunnat upptäcka det. Under utskottsbehandlingen har det icke framkommit, lika litet som det i propositionen givits något bevis för det påståendet.

Nu kan man naturligtvis säga, att den omständigheten att den övriga världen icke haft behov av hastighetsmätare icke utgör något skäl för Sverige att icke vara ett föregångsland, men jag vill vördsamt hemställa till herr statsrådet, om man icke med ett visst berättigande kan säga, att det finnes andra länder i världen med mera utvecklade motorism, som härvidlag har skyldighet att gå i spetsen, att vara banbrytare före Sverige. Med allt erkännande av den utveckling, som vi äro mitt inne i, förs man dock påstå, att Sverige härvidlag icke har någon absolut skyldighet att bränna fingrarna, när andra länder vägrat att göra det, säkerligen på fullgoda skäl.

För det andra, och det är huvudskälet mot en anslutning till propositionen, så vet man absolut icke vad man givit sig in på, om man bifaller propositionen. Är meningen att få en verklig kontroll genom registrerade hastighetsmätare eller att möjliggöra stickprovskontroll? Om det förra skulle vara fallet, betyder det, såvitt jag förstår, i den mest vansinniga konsekvensen, att man skulle möjliggöra en fortlöpande kontroll över allas körning hos någon slags myndighet, men detta kan väl icke vara meningen, och herr statsrådet betygade ju, att han ansåg detta vara orimligt. Skulle man gå in för en verklig kontroll, så skulle man skapa en kontrollstyrelse, mot vilken den nuvarande kontrollstyrelsen är en verklig liten sötnos — jag tänker därvid både på ämbetsverkets omfattning och dess popularitet. Om man går in för stickprovskontroll, så sjunker hela betydelsen av denna hastighetsmätare väsentligen ned till att vara en hjälp vid polisutredningar om olycksfall. Även om det kan ha sin betydelse i några enstaka fall, så förnekar jag absolut, att det i regel skulle vara möjligt att utnyttja denna mätare med fördel vid polisutredningar. Men även om, säger jag, det vid vissa tillfällen skulle vara möjligt att tillgodogöra sig densamma, så får man lov att säga, att det är en alltför våldsam apparat att sätta igång med, om den bara skulle vara till för att hjälpa polisen att få klarhet i olycksfall.

Det är nämligen en ytterst kostsam apparat. Herr statsrådet bagatelliserade vad det ekonomiskt skulle komma att gå till, och jag får säga, att det förefaller mig underligt, att herr statsrådet tog så lätt på den sidan av saken som han gjorde i sitt anförande. Vi ha visat, att om man skulle införa denna mätare för hela landets bilpark på en gång, så skulle det gå till mellan 20 och 30 miljoner kronor. Det är en ofantligt stor siffra, det vågar man tryggt säga, en oerhörd utgift. Det är en så betydande summa, att den motsvarar kostnaden för hela landets försättande, om jag så får uttrycka mig, i stridbart skick, genom införande vid alla järnvägar av skenfria vägkorsningar, och det visar kanske i någon mån vad det här gäller.

Nu säger herr statsrådet: det är icke meningen att införa denna anordning på en gång, det får ske successivt allteftersom folk köper nya bilar. Ja, men jag tycker, att kammaren borde respektera den uppfattningen, att detta är strängt taget den orimligaste av alla lösningar! Det skulle betyda, att man skulle få två grupper av bilar och två grupper av chaufförer, varav den ena gruppen hade svärdet hängande över sig hela tiden och en annan, som fullständigt skulle vara ställd vid sidan av nya ordningen och lagen. Händer det en olycka mellan en bil som har hastighetsmätare och en bil som saknar sådan, vad skall då mätaren tjäna till? Vad har då mätaren gjort, och vad

*Ang. självregistrerade hastighetsmätare å automobil.*  
(Forts.)

Ang. själv-  
registrerande  
hastighets-  
mätare å  
automobiler.  
(Forts.)

har den för betydelse, vad säger den? Har den överhuvud taget något praktiskt värde?

Vidare måste det betyda, att denna successiva utveckling, denna reform icke kan genomföras, låt oss säga, på tio år. Men vad veta vi om vart utvecklingen fört oss inom tio år? Är det rimligt att lagstifta om rent tekniska detaljer, som icke kunna genomföras förr än efter tio år? Jag kan icke föreställa mig att det skall vara möjligt att animera riksdagen till någonting sådant. Skall saken genomföras, måste det ske på en gång för hela landets bilpark, men då kostar det denna vanvettiga summa och då måste även herr statsrådet hesitera.

Herr statsrådet har betygat, att denna apparat — det är en enda som finnes — nysst blivit utexperimenterad. Förhållandet är, att man faktiskt icke har någon som helst vetenskap om vad den innebär. Man vet icke, huru den fungerar, och i det avseendet hade herr Nylander i sin kritik absolut rätt. Att vissa officiella prov verkställes kan omöjligt vara detsamma som att man skulle kunna gå in för detta såsom någonting som man vågade giva sitt ord för, och herr statsrådet är icke beredd att garantera, att den enda apparat som finnes motsvarar måttet. Vilket trassel och vilka svårigheter för landsbygdens vidkommande registrerande hastighetsmätare skulle representera skall jag icke närmare ingå på, ty det kunna vi i alla fall förstå. Huru skulle det bli, om apparaten skulle sättas ur funktion medan man kör? Finge man då överhuvud taget köra fram till en reparatör, utan att ha myndighets tillstånd, och var finnas sådana reparatörer för en så oerhört invecklad apparat? De kunna rimligtvis icke finnas vid varje bilreparationsverkstad. Det torde komma att finnas reparatörer endast på relativt få platser i landet. Om jag kör en bil utan mätare, kan jag då få intyg från polisen att jag har rättighet att göra det? Skall det finnas, såsom jag såg i en broschyr som kammarens ledamöter fått sig tillsänd i dessa dagar, ett nederlag av mätare på vissa platser, så att man kan få odugliga mätare ersatta med andra? Huru har man tänkt sig att det skulle bli i det praktiska livet? Detta är frågor, på vilka man icke fått något tillfredsställande svar, man har halkat över dem. Men det är frågor, som så snart denna mätare blivit monterad i landets bilpark, omedelbart komma att bli aktuella och som måste besvaras.

Vidare har herr statsrådet i propositionen sagt, att man skulle uppfostra bilförarna genom denna kontroll. Men herr statsrådet får förlåta mig, om jag säger, att i så fall har Kungl. Maj:ts proposition angripit uppfostrarproblemet från en fullständig oriktig punkt. Om staten skulle gå in för en kontrollanordning, som skulle verka uppfostrande på bilförarna, skulle den åtaga sig någonting som den helt enkelt icke mäktade gå i land med. Det finnes icke någon möjlighet för statsmakterna att skapa en kontroll nog effektiv för att uppfostra bilförare. Det skulle bli en mekanisk kontroll, och det är ingen kontroll alls. Den kontrollen bleve i hög grad orättvist verkande. Ur kostnadsynpunkt, ur effektivitetssynpunkt och ur praktiska synpunkter måste man yrka avslag på Kungl. Maj:ts proposition i denna del, och jag ber därför att få yrka bifall till utskottets förslag.

I herr Österströms yttrande instämde herrar *Sandén, Bjurström, August Johansson, Wagnsson, Johan Larsson, Thorén, Granström* och *Hansén*.

Herr statsrådet **Borell**: Herr talman! Jag ber att få säga ytterligare några ord i anledning av den siste ärade talarens anförande, och jag skall då först upptaga prisfrågan.

Den föregående ärade talaren anslag kostnaden för den billigare typen av mätare, om jag fattade honom rätt, till ungefär 20 miljoner kronor. Jag vet icke, varifrån han har fått denna siffra. En mätare sådan som den man nu har kostar

60 kronor, och den nya mätaren skulle komma att kosta omkring 100 kronor. Vi ha 136,000 automobiler i landet, och det blir sålunda en skillnad av 5,440,000 kronor.

Det är givet, att man med tämligen stor säkerhet kan antaga, att om den registrerande mätaren kommer att få någon större användning, vilket naturligtvis skulle bli fallet, om den blir ett obligatoriskt tillbehör till bilarna, så priset kommer att sjunka, så att prisskillnaden mellan en sådan mätare och den nu använda hastighetsmätaren ju ej blir mer än låt mig säga 20 à 30 kronor. Tror verkligen någon att detta belopp för en så dyrbar sak som en automobil skulle komma att spela någon som helst roll? Det elimineras bort genom konkurrensen, och säkerligen kommer icke priset på de bilarna därför att höjas.

Herr Österström framförde ett skäl, som jag förut hört framställas, och som synes mig ägnat att förväna. Han sade att, om man skulle införa sådana apparater i olika etapper, det praktiskt taget skulle bli på det sättet att man skulle få två olika klasser av automobilförare, en klass som vore utrustad med det nya medlet och en annan som icke vore det. Han menar väl att den som icke hade det nya medlet då skulle bli handikappad med avseende på bevisningen, när det gäller att kontrollera anledningen till en olyckshändelse. De flesta olyckor ha till yttersta anledning för hög hastighet. Det måste emellertid vara till fördel, om i ett polismål eller i ett mål vid allmän domstol en ytterligare möjlighet utöver det redan nu befintliga skulle givas för att visa huru åtminstone den ena av de båda ifrågakvarande bilarna kört. Man skulle med samma resonemang kunna säga att om föraren av en automobil, som kolliderat med en annan, skaffat sig bevisning genom att anmoda sina passagerare att iakttaga hastighetsmätarens ställning, föraren av den andra bilen, som icke skaffat sig bevis, blir handikappad, när det gäller att avgöra, vem som är skulden till olyckan. Detta, att man får möjlighet att klarlägga åtminstone en detalj av den erforderliga utredningen i målet, måste väl dock vara till en stor fördel.

Herr Österström säger vidare, att det icke kan bli tal om att denna hastighetsmätare skulle avse att möjliggöra annat än en stiekprovsgranskning. Det är uppenbart att så är förhållandet, jag är överens med honom om, att det icke kan bli tal om någonting annat. Herr Österström underkänner värdet av denna granskning, men jag tillmåter denna möjlighet till stiekprovsgranskning en stor betydelse. Det blir, såsom jag redan anförde, ett utomordentligt gott hjälpmedel vid övervakandet av trafiken på våra vägar och gator och ett återhållande moment för den förare, som till äventyrs eljest skulle ha lust att rusa fram med för stark fart. Han vet, att om han t. ex. kör för fort i en kurva, finnes möjlighet för en vägpolis att genast kontrollera den av honom använda hastigheten, och detta måste utgöra ett återhållande moment. Man kan tvista om huruvida detta verkar uppfostrande eller icke, det är endast strid om ord. Säkert är att detta återhållande moment tvingar föraren att iakttaga försiktighet, även om det icke förbättrar honom, och det kan ju vara tämligen likgiltigt. I varje fall gör mätaren den verkan och nyttan, man vill ha: det avskräcker föraren från att använda för stor hastighet. Säkert torde väl vara, att om automobilerna bliva försedda med självregistrerande mätare detta skulle verka därhän, att trafikolyckorna minskades. Jag betonar ännu en gång, att det icke i dag är fråga om att införa en viss typ, utan det är endast fråga om att bibehålla möjligheten att införa hastighetsmätare, om det i praktiken skulle visa sig vara lämpligt. Jag förstår för min del icke, varför man skall avhända Kungl. Maj:t den möjligheten. Man måste ha den tilliten till Kungl. Maj:t, att Kungl. Maj:t, innan bestämmelse utfärdas om införande av hastighetsmätare, överväger alla omständigheter och att hastighetsmätare icke komma att föreskrivas förrän sådant visar sig praktiskt taget vara möjligt.

*Ang. självregistrerande hastighetsmätare å automobiler.*

*(Forts.)*

Ang. själv-  
registrerade  
hastighets-  
mätare å  
automobiler.

(Forts.)

Jag vill tillika ännu en gång betona att man därvidlag säkerligen kommer att taga hänsyn till utvecklingen icke blott i vårt land, utan även i utlandet. För min del kan jag icke förstå att det finnes någon anledning för riksdagen att nu intaga en annan ståndpunkt i denna fråga än den riksdagen intog år 1923.

**Herr Lindley:** Herr talman! Herr statsrådets stora skäl för bibehållandet av denna bestämmelse är, att det borde ligga i Kungl. Maj:ts hand att införa en sådan eller annan obligatorisk bestämmelse om hastighetsmätare, när Kungl. Maj:t funne tillfället härtill vara lämpligt. Jag kan icke förstå varför det skulle vara nödvändigt att lägga detta i Kungl. Maj:ts hand. Blir det nödvändigt att införa hastighetsmätare, kan man överlämna till riksdagen att besluta härom. Framför allt, när herr statsrådet talade om att det icke vore meningen att införa denna hastighetsmätare omedelbart, utan att det skulle bli på lång sikt — han gick så långt att han till och med sade, att han tänker sig att en del automobiler skulle hinna bli utslitna och nya bilar anskaffas — kan jag icke förstå att det skulle vara behövt att detta skulle bestämmas i motorfordonsförordningen. Jag kan icke inse nödvändigheten av en sådan bestämmelse.

En gång i tiden var jag en mycket stark anhängare av att man skulle få hastighetsmätare. Jag trodde att de skulle utgöra ett säkerhetsmoment, men sedan har jag blivit tagen ur denna uppfattning på grund av övertygande skäl angivna av vårt lands motormän. Jag har sedermera haft tillfälle att se på sådana där hastighetsmätare, och jag tror i likhet med statsrådet, att de kanske kunna vara tillförlitliga. Jag vågar inte yttra mig med bestämdhet härom, därför att jag är inte motorman. Men jag tror, att de hastighetsmätare, som åstadkommas i vårt land äro mycket bra. Det egentliga skälet till att chaufförerna äro motståndare till införande av sådana är emellertid att de säga, att om dessa införas obligatoriskt, skulle det innebära en ökning av alla de svårigheter, som de förut ha i sin verksamhet. Varje gång som automobilen blivit något skadad eller kommit i olag, måste den ställas in, och så gå de då förlustiga sin arbetsförtjänst. »Ju flera sådana där tingestar vi ha på en vagn», säga de, »desto flera bli också fallen, då vi bli avpolletterade och bli arbetslösa.» Jag tror, att detta är den mest ömtåliga punkten för deras vidkommande. Det är nog inte så, att de så mycket reagera mot själva hastighetsmätarna som sådana, utan de frukta, att dessa komma att medverka till att göra dem arbetslösa, i många fall tillfogade dem stora ekonomiska förluster.

Det är dessa omständigheter, som jag tror äro de utslagsgivande, åtminstone bland de arbetande chaufförerna. Hur det sedan är bland de så kallade gentlemannachaufförerna, kan jag inte yttra mig om — jag tror, att för deras vidkommande det inte betyder så förfärligt mycket, om de få ställa in sin vagn ibland och inte få bruka den — utan jag talar för dessa arbetande chaufförer, vilka räkna med att det kan bli en olägenhet, om man här obligatoriskt inför hastighetsmätare.

Och då riksdagen här har möjlighet att, om det skulle befinnas nödvändigt, sedermera införa erforderliga bestämmelser, kan jag inte inse, att det precis skall vara nödvändigt att ha dem inskrivna i lagen, och att man skall behöva överlämna åt Kungl. Maj:t att på egen hand fatta beslut i en fråga, som torde vara så omfattande, att statsrådet för sin del säger, att han inte tror, att denna anordning skall kunna införas annat än peu à peu.

Under sådana omständigheter ber jag att få yrka bifall till utskottets förslag.

Överläggningen ansågs härmed slutad, varefter herr talmannen enligt de därunder förekomna yrkandena gjorde propositioner, först på godkännande av utskottets yttrande i nu förevarande del samt vidare på godkännande av den av herr Mellén därom anförda reservationen; och förklarade herr talmannen,

sedan han upprepat propositionen på godkännande av utskottets yttrande, sig finna denna proposition vara med övervägande ja besvarad.

*Ang. självregistrerande hastighetsmätare å automobiler.*  
(Forts.)

Herr *Mellén* begärde votering, i anledning varav uppsattes samt efter given varsel upplästes och godkändes en omröstningsproposition av följande lydelse:

Den, som godkänner andra lagutskottets å sid. 48 i utlåtande nr 34 gjorda yttrande beträffande 2 § 2 mom. i) av Kungl. Maj:ts förslag till motorfordonsförordning, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, godkännes den av herr *Mellén* därom anförda reservationen.

Sedan kammarens ledamöter intagit sina platser samt voteringspropositionen efter förnyad uppläsning anslagits, verkställdes omröstningen på det sätt, att efter särskilda uppmaningar av herr talmannen först de ledamöter, som ville rösta för ja-propositionen, och därefter de ledamöter, som ville rösta för nej-propositionen, reste sig från sina platser; och befanns därvid, att flertalet röstade för ja-propositionen.

*Utskottets å sid. 50 gjorda yttrande beträffande 3 § av förslaget till motorfordonsförordning.*

*Om en chefsmyndighet för automobilbesiktningmännen.*

Nämnda paragraf var så lydande:

Besiktning och annan förrättning, som i denna förordning avses, verkställas av därtill särskilt förordnade besiktningsmän.

Konungen bestämmer efter förslag av vederbörande länsstyrelse det antal besiktningsmän, som skall finnas inom varje län. Besiktningsman utses av länsstyrelsen, som tillika fastställer besiktningsmans tjänstgöringsdistrikt och stationsort, där ej Konungen finner skäl därom bestämma i samband med fastställandet av antalet besiktningsmän.

Besiktningsman äger uppbära ersättning enligt grunder, som Konungen bestämmer.

Övervakandet av besiktningsmännens verksamhet utövas av länsstyrelserna.

Närmare föreskrifter angående besiktningsmännen och deras verksamhet meddelas av Konungen eller den myndighet, Konungen därtill förordnar.

I sin motion I: 263 hade herr *Nylander* föreslagit, att en särskild motorfordonsmyndighet skulle omedelbart inrättas.

Utskottet hade härom yttrat, att utskottet icke ansåge tillräckliga skäl föreliggande att nu förorda inrättande av en besiktningsmännens chefsmyndighet.

Herr *Nylander*: Herr talman! I fråga om denna angelägenhet, som gäller inrättande av en chefsmyndighet för bilbesiktningsmännen under formen av en särskild motorfordonsmyndighet i kommunikationsdepartementet, har jag avgivit en motion.

I denna fråga ha ju sakkunniga under olika tidsperioder yttrat sig. 1919 års sakkunniga föreslog införande av en dylik chefsmyndighet för bilbesiktningsmännen under namn av överbesiktningsman. Första kammaren antog detta förslag, men andra kammaren avlog detsamma och därigenom förföll frågan. 1920 års motorfordonssakkunniga upptogo också förslaget, men då proposition om ny motorfordonsförordning framlades för 1923 års riksdag, hade framställning härom icke upptagits i denna. Nu kan man säga: vad är

Om en chefs-  
myndighet för  
automobil-  
besiktning-  
männen.

(Forts.)

det då för motiv, som tala för att besiktningmännen skola ha en sådan chefsmyndighet? Ja, svaret blir, att jag tror, att det är ganska enastående, att vi här i vårt land ha en kår på bortemot ett hundratal tjänstemän, vilka, kan man säga, helt och hållet sakna den sammanhållande chefsmyndighet, som det väl borde vara ganska självklart, att de hade. I stället är det så, att bilbesiktningmännen var och en inom respektive län äro underställda sin länsstyrelse, och länsstyrelserna sakna som bekant möjlighet att med teknisk sakkunskap bedöma de frågor, som röra besiktningsväsendet. Någon annan chefsmyndighet finnes icke. Detta har också lett därefter, att besiktningmännen inom samma län ha mycket olika uppfattning och bedriva sitt arbete på ett ganska heterogent sätt för att nu icke tala om de stora differenser, som kunna föreligga mellan besiktningmännen i olika län och till och med mellan besiktningmännen i två till varandra angränsande län. Vad jag därvid särskilt tänker på, är, att busstyper kunna bli godkända i ett län, men kasseras i ett annat län, och tvärtom. Även fordringarna vid prövning för körkort, kanske en av de viktigaste uppgifter, som besiktningmännen ha, äro synnerligen olika hos olika besiktningmän. Man säger, att i det ena länet, på den ena tjänstgöringsorten, går det mycket lätt att få körkort. I det andra länet skall man däremot akta sig för att pröva, om man vill ha körkort, ty där är det besvärligt att få sådant kort!

Nu ha åtgärder verkligen vidtagits för att söka åstadkomma enhetlighet i besiktningsväsendet, men dessa åtgärder ha besiktningmännen själva fått vidtaga. Besiktningmännen ha sammanslutit sig till en förening med särskild uppgift att arbeta för enhetlighet i sin verksamhet och för sådana bestämmelser och direktiv till besiktningmännen, att dessa på ett fullt sakkunnigt vis sättas i stånd att utföra sin uppgift. Nu är det emellertid så, att en sådan förening icke alls är att jämföra med ett statligt organ. Det finns ingen skyldighet för den enskilde besiktningssmannen att ingå i denna förening eller att följa de direktiv, som därifrån utgivas.

1927 års motorfordonssakkunniga, vilkas betänkande ligger till grund för den kungl. proposition, vi i dag behandla, ha också erkänt behovet av »en besiktningsväsendet i dess helhet sammanhållande kraft.» Men sedan övergå de sakkunniga till att i fortsättningen av sitt utlåtande tala om att vägingenjörerna i länsstyrelserna skulle kunna taga någon slags befattning med besiktningsväsendet, och att som dem överordnad skulle kunna tänkas en av de väginpektörer, som skola finnas i väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Jag skulle om detta förslag vilja säga, att vägingenjörerna i de olika länen torde vara mindre väl skickade att handhava en dylik uppgift. Jag vill betona, att besiktningssmannakompetensen bör väl i första hand bestå i maskinteknisk utbildning och icke i sådan utbildning, som en väg- och vattenbyggare får. Detta om detta. Men om nu de olika vägingenjörerna i länen skola taga befattning med besiktningsväsendet, så blir det väl i alla händelser ingen likformighet mellan de olika länen, utan då skulle enhetligheten komma att hänga på denna väginpektör i väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, som väl för att kunna fylla sin uppgift skulle ha någon särskild maskinteknisk utbildning.

Jag vill nu förklara, att en sådan chefsmyndighet har jag ingenting emot. Men 1927 års sakkunniga ha inte tagit steget fullt ut och inte kommit med något positivt förslag i denna del. Detta kan jag möjligen förstå, ty vid den tidpunkt, då sakkunniga avgåvo sitt utlåtande, var ännu frågan om väg- och vattenbyggnadsstyrelsens omorganisation under utredning, och är det allt fortfarande så, att det ännu står i vida fältet, hur dess slutgiltiga organisation kommer att bli. Emellertid finner jag för min del, att redan de av mig här omnämnda omständigheterna skulle väl motivera införandet av en chefsmyndighet för bilbesiktningmännen. Men jag vill i samband härmed peka på ett

annat förhållande, som enligt min uppfattning framtvingar en omedelbar lösning och som bringar hela denna fråga i förgrunden. Det är nämligen så, att hela det här föreliggande förslaget till ny motorfordonsförordning avviker från den gamla förordningen i det hänseendet, att en hel del angelägenheter av mer eller mindre teknisk art ha brutits ut ur motorfordonsförordningen och i stället har införts den bestämmelsen, att det ankommer på Konungen eller den myndighet Konungen förordnar att giva närmare direktiv och utfärda bestämmelser i dessa punkter. Detta har ju också beaktats, och 1927 års motorfordons-sakkunniga yttra om detta: »Området för denna Kungl. Maj:ts befogenhet har avsevärt vidgats, varjämte i vissa fall det ansetts lämpligt att inrymma befogenhet, som nu sagts, åt den myndighet, Konungen därtill förordnar. Såsom en sådan myndighet skulle — alltefter spörsmålets art — kunna ifrågakomma väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, statens materialprovningsanstalt eller måhända en inom kommunikationsdepartementet i analogi med luftfartsmyndigheten upprättad motorfordonsmyndighet.» Det är denna sista tankegång, som jag för min del tagit upp, då jag ansett, att, om Kungl. Maj:t nu vill inrätta en särskild motorfordonsmyndighet i kommunikationsdepartementet eller möjligen i väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, vilken myndighet skall äga utfärda särskilda bestämmelser och på administrativ väg ordna en del frågor, som inte behöva närmare utformas i själva motorfordonsförordningen, så ligger det bra nära till hands, att denna samma myndighet får sådan befogenhet och organisation, att den kan tjäna som chefsmyndighet för bilbesiktningmännen.

Nu kan man ju säga, och det är kanske den egentliga invändningen, som riksdagens ledamöter vilja göra mot detta önskemål från bilbesiktningmännen, att inrättandet av denna chefsmyndighet kostar pengar. Ja, då vill jag beträffande den saken erinra därom, att i en särskild proposition, som inte föreligger till behandling i dag, nr 221, har närmare redogjorts för de ekonomiska spörsmål, som sammanhånga med besiktningväsendet. Av denna proposition framgår, att det med all säkerhet kan beräknas, att bilbesiktningmännen av till dem inflytande inkomster för utförda förrättningar komma att bland annat inleverera minst 100.000 kronor, som äro avsedda att särskilt fördelas på de olika länsstyrelserna att av dem disponeras för den flygande besiktningen, för vissa arvoden, resetraktamenten och dylikt. Nu finner man, att det inte skulle möta någon svårighet att av detta ganska stora belopp, vartill också kommer en viss reservation, för närvarande beräknad till 11.000 kronor, att alltså av dessa disponibla medel, säger jag, avsätta så stort belopp, som kan erfordras för finansieringen av en sådan motorfordonsmyndighet, som jag här har skisserat. Jag vill nämna detta, då jag tror, att därigenom de betänkligheter skulle kunna förfalla, som man kan hysa beträffande kostnaderna.

Då jag emellertid av utlåtandet här finner, att utskottet inte för sin del har kunnat ansluta sig till denna sammankoppling så att säga av den föreslagna motorfordonsmyndigheten och chefsmyndigheten för bilbesiktningväsendet, och då jag inte på rak arm här kan göra ett yrkande, som jag tror skulle kunna erhålla majoritet i kammaren, skall jag här inte framställa något yrkande, så mycket mindre som jag hoppas att med anledning av vad som här blivit sagt och vad i övrigt framkommit, det i enlighet med vad 1927 års motorfordons-sakkunniga också framhållit, skall komma att undersökas, huruvida vid omorganisationen av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen någon av de i denna styrelse inrättade väginspektörerna kan bli en sådan motorfordonsmyndighet och samtidigt chefsmyndighet för besiktningmännen.

Efter härmed slutad överläggning godkändes den nu ifrågavarande delen av utskottets yttrande.

*Om en chefsmyndighet för automobilbesiktningmännen.*

(Forts.)

*Utskottets å sid. 52 gjorda yttrande beträffande 4 § 2 mom. av förslaget till motorfordonsförordning.*

Godkändes.

Ang.  
s. k. flygande  
besiktning av  
automobiler.

*Utskottets å sid. 56 gjorda yttrande beträffande 5 § 4 mom. av förslaget till motorfordonsförordning.*

Detta moment lydde:

Länsstyrelse äger, när skäl därtill provas föreligga, förordna om besiktning av automobil samt, om besiktningen därtill föranleder eller automobil undanhålles besiktning, meddela förbud mot automobilens användande.

Besiktningssman, envar för sitt tjänstgöringsdistrikt, äger, där han finner anledning antaga, att automobil ur trafiksäkerhetssynpunkt är mindre tillförlitlig, undersöka automobilen. Befinnes därvid, att automobilen icke är i betryggande skick, äger besiktningssmannen förelägga automobilens ägare eller förare att inom viss tid inställa automobilen till eftersyn hos honom eller hos besiktningssman, som med hänsyn till automobilens hemort eller trafikförhållanden eljest kan finnas lämplig; och skall denne ofördröjligen underrättas om föreläggandet.

Är automobil så bristfällig, att den ej utan uppenbar fara för trafiksäkerheten kan vidare nyttjas, äger besiktningssman förbjuda automobilens användande, intill dess bristen blivit avhjälpt. Förbudet skall ofördröjligen underställas prövning av länsstyrelsen i det län, där automobilen, enligt vad i 9 § 1 mom sägs, har sin hemort.

Besiktningssman låte sig städse angeläget vara att så anordna undersökning och eftersyn av automobil, att därav så vitt möjligt ej förorsakas rubbning i automobilens trafikförhållanden eller i övrigt större olägenhet än som kan anses oundgängligen nödigt.

I motionen I: 263 hade herr *Nylander* beträffande förevarande moment anfört, bland annat, att de i momentet meddelade nya bestämmelserna om besiktningssmännens inspektion av fordonsbeståndet inom tjänstgöringsdistriktet (den s. k. flygande besiktningen) borde förtydligas samt dessutom kompletteras med direktiv angående det antal fordon, som inspektionen årligen borde omfatta.

Utskottet hade i den nu föredragna delen av sitt yttrande anfört:

»Utskottet instämmer i departementschefens uttalande, att man på detta nya område bör framgå med stor varsamhet och att det icke är önskvärt att giva den flygande besiktningen vidsträcktare omfattning än som föreslagits. Utskottet kan i följd härav icke biträda motionärens förslag att redan nu införa skärpta bestämmelser.»

**Herr Nylander:** Herr talman! Om denna flygande besiktning har jag även framhållit några synpunkter i min motion.

Jag har gjort det därför, att då 1927 års motorfordonssakkunniga utsände sitt första förslag till bestämmelser om denna flygande besiktning, hälsades det förslaget allmänt av det allra största intresse och den djupaste förståelse bland bilbesiktningssmännen. Man tänkte, att nu skulle verkligen skapas en möjlighet för bilbesiktningssmännen, att var och en inom sitt tjänstgöringsdistrikt kunna arbeta för en högre trafiksäkerhet och för en bättre trafikultur. Vi läsa nämligen i 1927 års sakkunnigförslag följande: »Under länsstyrelsens överinseende och ledning skall besiktningssman envar för sitt tjänstgöringsdistrikt öva tillsyn över att automobil är i behörigt skick.» Med anledning av detta förslag till lagtext inkommo emellertid en del yttranden och bland annat framställdes farhågan, att denna formulering skulle kunna tagas till intäkt för

att en besiktningsman komme att, i mån han medhunnit det, besiktiga alla bilar, som han överhuvud kunde komma åt att besiktiga.

Nu måste jag säga, att detta torde vara en mycket stor missuppfattning angående innebörden i denna paragraf. Först och främst är det så, och det vill jag särskilt framhålla, att besiktningsmännen icke ha något särskilt intresse av att antalet bilar under den flygande besiktningen blir alltför stort. Det är nämligen på det sättet, att bilbesiktningsmännen ha ingen inkomst av denna flygande besiktning, räknat per fordon, utan för den flygande besiktningen beräknas endast utgå ett fast arvode av 500 kronor, allt i enlighet med den förut omnämnda propositionen nr 221.

Besiktningsmännen skulle ju närmast, om de ville se på sina egna fördelar, ha intresse av att antalet fordon, som de taga under besiktning, inte bleve alltför stort. Jag ser emellertid inte saken på det sättet, utan jag har fått mina betänkligheter på grund av den formulering, som givits i den kungl. propositionen, ty där har förslaget ändrats så, att det numera talas om, att innan en besiktningsman skall ge sig till att företaga undersökning av en bil, skall han »finna anledning antaga, att automobilen ur trafiksäkerhetssynpunkt är mindre tillförlitlig» och så står det längre ned i samma paragraf, att vid dylik besiktning besiktningsmannen skall »städse låta sig angeläget vara att så anordna undersökning, att därav såvitt möjligt ej förorsakas rubbning i automobilens trafikförhållanden eller i övrigt större olägenhet, än som kan anses oundgängligen nödigt». Ja, jag får säga, att jag har svårt att tänka mig in i hur en besiktningsman skall kunna fullgöra denna flygande besiktning med så vaga föreskrifter, som här verkligen givits i den kungl. propositionen. Jag vet inte, hur det skall gå till att man skall »finna anledning antaga, att automobilen ur trafiksäkerhetssynpunkt är mindre tillförlitlig» annat än på det sättet att jag ser bilen rulla. Jag kan möjligen se en del defekter på den, då den är i trafik, och om jag då skulle hejda den, mötes jag genast av förbehållet, att jag inte får förorsaka rubbning i bilens trafikförhållanden. Jag är rädd för att med den vaga formulering, som här gjorts, kommer denna flygande besiktning att bli ett fullständigt slag i luften. Det blir en bestämmelse, som ser mycket bra ut på papperet, men jag tror inte, att den blir särskilt effektiv.

Nu har jag inte, som utskottet velat göra gällande, begärt skärpta bestämmelser, utan jag har begärt, att bestämmelserna måtte förtydligas samt dessutom kompletteras med direktiv angående det antal fordon, som inspektionen årligen bör omfatta. Jag har inte talat om några skärpta bestämmelser, ehuru jag förstår, att utskottet har uppfattat saken på det sättet. Jag menar, att det borde införas ett sådant förtydligande i instruktionen för besiktningsmännen, att de verkligen finge veta, huru dessa undersökningar skola gå till. Jag ser emellertid, att utskottet har i sitt utlåtande längre ned yttrat: »Utskottet kan i följd härav icke biträda motionärens förslag att redan nu införa skärpta bestämmelser.» I tanke, att detta yttrande, »redan nu», innebär, att utskottet i alla händelser har en viss förståelse för denna sak, och att förslaget möjligen kan vinna bättre gehör ett annat år, då man har större erfarenhet angående denna flygande besiktning att bygga på, får jag nöja mig med att här ha konstaterat detta förhållande.

Sedan överläggningen förklarats härmed slutad, godkändes utskottets yttrande i nu förevarande del.

*Utskottets å sid. 57 gjorda yttrande beträffande 8 § av förslaget till motorfordonsförordning.*

Godkändes.

*Första kammarens protokoll 1930. Nr 35.*

Ang.  
s. k. flygande  
besiktning av  
automobiler.  
(Forts.)

Ang. avgiften  
vid tillfälligt  
avförande av  
automobil  
ur registret.

*Utskottets å sid. 58 gjorda yttrande beträffande 10 § 3 mom. av förslaget till motorfordonsförordning.*

Nämnda moment hade följande avfattning:

Har ägare av registrerad automobil för avsikt att under viss tid ej nyttja bilen i trafik, äger han rätt att om detta förhållande göra anmälan för automobilens avförande ur registret hos länsstyrelsen i det län, där bilen är registrerad.

Sådan anmälan skall vara åtföljd, förutom av i 11 § 1 mom. stadgade avgifter, av en särskild avgift, svarande mot skatt för bilen under tre månader, vilken avgift skall redovisas av länsstyrelsen lika med registreringsavgift.

Sedan bilen avförts ur registret, må den ej i andra fall än i 8 § sägas nyttjas i trafik innan den ånyo blivit registrerad.

Ansökan om ny registrering av bilen skall innehålla uppgift om den förra registreringen och det därvid tilldelade igenkänningsmärket. I övrigt skall i fråga om sådan registrering gälla vad i 9 § är stadgat om registrering av automobil, som icke förut registrerats.

I motionen I: 263 av herr *Nylander* hade framställts vissa erinringar mot bestämmelsen om ifrågakarande särskilda avgift. Herrar *Andersson* i Rasjön och *Pettersson* i Hällbacken hade i motionen II: 434 yrkat, att bestämmelsen måtte utgå.

Utskottet hade i nu berörda fråga anfört:

»Den här ifrågakarande särskilda avgiften lär hava tillkommit för att förhindra missbruk av rätten att få bilen avförd ur registret under tid, då bilen ej kommer att nyttjas i trafik. De kostnader för bilens avförande ur registret och återinförande däri, som drabba fordonets ägare i form av registrerings- och besiktningavgifter, torde enligt utskottets mening vara tillräckliga för ernående av ifrågakarande ändamål. För enskilda bilägare — särskilt i sådana trakter, där biltrafik vintertiden icke kan äga rum — är en minskning av kostnaden för bilens tillfälliga avförande ur registret av stor betydelse. För bilskatten åter lär den minskning därav, som den föreslagna åtgärden skulle medföra, komma att bliva tämligen betydelselös. Utskottet föreslår därför, att bestämmelsen om ifrågakarande särskilda avgift utgår ur förevarande moment.»

Enligt en vid momentet avgiven reservation hade herrar *Westman*, *Linder*, *Frändén*, *Mellén*, *Hagman*, *Norman*, *Gardell* i Gans och *Sandström* ansett, att utskottets yttrande i nu ifrågakarande del bort hava den lydelse, reservationen visade. I det av reservanterna föreslagna yttrandet hade bland annat uttalats, att utskottet icke funnit tillrådligt att förorda motionärernas förslag.

**Herr Westman:** Herr talman! Jag ber att med några ord få fästa kammarrens uppmärksamhet på den meningsskiljaktighet, som uppstått i utskottet vid behandlingen av den nu föredragna punkten d. v. s. 10 § 3 mom. av motorfordonsförordningen. I detta moment finnes ett stadgande, som avser det fall, att ägare av inregistrerad automobil har för avsikt att under viss tid icke nyttja bilen i trafik. För detta fall har Kungl. Maj:t föreslagit, att han skall kunna hos länsstyrelsen göra anmälan om automobilens avförande ur automobilregistret, och då får han den avförd mot att han betalar de avgifter, som äro föreskrivna, när man önskar taga ut en bil ur registret. När han sedan åter vill taga in denna bil i registret, måste han naturligtvis betala viss registreringsavgift. Men dessutom skall han enligt Kungl. Maj:ts förslag betala en viss avgift, som svarar mot skatten för bilen under tre månader.

Detta har Kungl. Maj:t bestämt för att förhindra, att man utan legitima skäl tager ut bilarna ur registret.

Nu har emellertid utskottet föreslagit, att denna avgift, som motsvarar skatten under tre månader, inte skulle behöva erläggas. Skälet för detta utskottets förslag framskymtar i utskottets yttrande. Skälet har varit det, att i åtskilliga delar av vårt land, särskilt i Norrland, ställer sig saken så för många lantmän, att de under vintern inte kunna ha sina bilar i trafik, och att det därför kunde vara en fördel för dem att få avföra bilarna ur registret och slippa betala skatt för dem under den tid, de äro borta ur registret. Utskottet har då tänkt sig, att dessa bilar skulle kunna vara avförda ur registret och sålunda skattefria under tre eller fyra månader om året. Emellertid är det så, att i dessa landsdelar, varom här är fråga, har man i allmänhet bilar av lättare typ, Fordbilar eller Chevroletbilar, och undersöker man nu, hur saken ställer sig för vederbörande, om han skulle följa utskottets förslag, finner man, att dessa bilägare ha ingen nytta av den ändring, som utskottet föreslagit. Ty för den Ford eller den Chevrolet, som de taga ut ur registret under fyra månader, inbesparas en skatt av 25 kronor, men de registreringsavgifter, som ägarna måste betala för att taga ut bilarna och sedan åter låta föra in dem i registret, uppgå till 40 kronor. Således, även om en sådan bilägare blir befriad från den där särskilda avgiften, är det ingen affär för honom att på de villkor, som utskottet föreslagit, taga ut sin bil ur registret under vintermånaderna och sedan åter låta införa den där. De, som kunna vinna något genom utskottets förslag, äro ägare av tunga bilar och ägare av lyxbilar, varjämte förslaget också är fördelaktigt för en del firmor, som hava stora lager av bilar.

Man kan ju säga, att det också är ett intresse att tillgodose, att dessa herrar skola få ha sina lyxbilar skattefria, medan de till exempel resa utomlands — till Rivieran eller någon annanstans — för att rekreera sig. Likaså kan det vara mycket fördelaktigt för de stora bilfirmorna, som ha en hop begagnade bilar på lager, som de tagit i utbyte mot andra bilar som de sålt, att kunna taga ut dessa bilar ur registret och ha dem skattefria.

För min del finner jag dock dessa synpunkter inte vara tillräckligt vägande. Det finns ingen vägande anledning att av hänsyn till dessa intressen göra den ändring som utskottet föreslagit. Vad som särskilt talar emot, är att kontrollen blir förenad med mycket stora svårigheter, om man gynnar en sådan strävan att oupphörligt taga ut bilar och ha dem oregistrerade och sedan föra in dem igen. Det har också av de sakkunniga framhållits, att denna kontroll kommer att bereda mycket stora svårigheter, och jag kan inte finna annat än att de sakkunniga ha alldeles rätt däri. Vidare är det klart, att det alltid medför en minskning av statens inkomster, om man på detta sätt befriar från skatt.

Jag finner, herr talman, att utskottet knappast anfört tillräckliga skäl för att man skulle avvika från Kungl. Maj:ts förslag, och jag ber därför att få yrka bifall till den av mig jämte åtskilliga andra av utskottets ledamöter avgivna reservationen, som innebär, att utskottet skulle avvisa utskottets ändringsförslag och ansluta sig till Kungl. Maj:ts förslag.

**Herr Almkvist:** Herr talman! Det nu föredragna momentet i motorfordonsförordningen hör inte till de mera betydande punkterna i förslaget, och jag uttalar därför den förhoppningen, att diskussionen om denna punkt skall kunna begränsas i största möjliga utsträckning.

Som utskottets ärade ordförande påvisat, är det ju så, att om anmälan skall göras om automobils uttagande ur registret, skall därvid erläggas icke blott den stadgade avgiften, utan därjämte en särskild avgift, som motsvarar skatten under tre månader. Detta anses av många, som på grund av naturförhållanden inte kunna använda sina bilar under en stor del av året, vara en alltför betun-

*Ang. avgiften  
vid tillfälligt  
avförande av  
automobil  
ur registret.  
(Porta.)*

Ang. avgiften  
vid tillfälligt  
avförande av  
automobil  
ur registret.  
(Forts.)

gande föreskrift. Jag vill erinra om, att i vissa trakter av landet är det inte nog med, att bilarna måste stå inne tre månader, utan den tid, under vilken de icke kunna användas i trafik eller till det ändamål de äro avsedda för, kan uppgå till sex månader. Det har tidigare varit på tal att söka åstadkomma den förändringen i gällande föreskrift, att den särskilda avgift, som motsvarar tre månaders skatt, skulle bortfalla. Då förordningen om automobils katt år 1927 var föremål för riksdagens behandling, yttrade dåvarande departementschefen bland annat: »Hålles blott fordonsskatten inom rimliga gränser, synas berättigade anmärkningar i detta hänseende knappast kunna framställas, helst det i viss utsträckning finnes möjlighet att genom fordonets avförande ur automobilregistret erhålla befrielse från skatten för den tid bilen icke användes.» Den av dåvarande departementschefen här anvisade vägen för att erhålla en rättvis skattelindring för automobiler, som endast delvis användas i trafik, är emellertid av ringa värde, därför att de förut omnämnda registreringsavgifterna äro alltför höga. Den väg, som av departementschefen 1927 anvisades för erhållande av skattelättnader, bör därför, enligt utskottets mening, nu fullföljas genom det medgivande som utskottet har föreslagit. Det kan ju inte komma att medföra några stora rubbningar i fråga om automobilskattemedlen, som numera uppgå till så väsentliga belopp. Det kan inte heller spela någon större roll, om ägare av de mindre biltyperna, som herr ordföranden nämnde, icke skulle vinna något på bilens uttagande ur registret. Det är mycket möjligt, att de siffror, som av reservanterna äro anförda, äro riktiga, men å andra sidan är det också tämligen klart, att om en bilägare icke finner det medföra någon ekonomisk fördel för honom att för viss tid avföra sin automobil ur registret, så låter han bli att göra det. Det är således egentligen bilighetsskäl, som dikterat utskottets ståndpunktstagande i denna fråga, och jag tror de ha ganska starkt fog för sig, åtminstone vad de nordligare delarna av vårt land beträffar.

Jag ber därför, herr talman, att få tillstyrka bifall till utskottets hemställan.

Herr statsrådet **Borell**: Utskottet anför i denna fråga bland annat, att för automobilskatten den minskning, som den föreslagna åtgärden skulle medföra, skulle komma att bli tämligen betydelslös. Jag tror dock, att det kan vara skäl att tänka på den saken litet närmare och göra klart för sig, vad den kan komma att ekonomiskt innebära. För nästkommande budgetår är den egentliga automobilskatten, gummiring- och bensinskatten, beräknad till 47 miljoner kronor. Om nu blott tio procent av landets registrerade motorfordon avföras ur registret under ett halvår, således den kalla årstiden 1 oktober—1 april — procenten är nog ganska lågt beräknad — så skulle detta medföra en minskning av automobilskatten med fem procent eller för nästa budgetår 2,350,000 kronor. Även om man räknar så lågt, så blir minskningen alltså ganska betydande. Under cirka två miljoner torde man inte kunna komma, hur lågt man än räknar. Inför dessa konsekvenser måste man ju ställa sig mycket tveksam. Det är ju dessutom att märka, att de som komma att få den största fördelen av detta, äro automobilhandlarna. En stor del av automobilhandeln är ju nu baserad på byte, och de bilar som automobilhandlarna få i byte kunna ofta få stå ganska lång tid hos dem. Det kommer således säkerligen att vara förmånligt för automobilhandlarna att avföra dessa bilar ur registret, och det blir följaktligen automobilhandlarna, som jämte ägarna av de större bilarna skulle dra nyttan härav. Som utskottets ärade ordförande påpekade, spelar det däremot ingen egentlig ekonomisk roll för ägarna av mindre bilar, för vilka skatten är relativt låg.

Inför de ekonomiska konsekvenserna kan jag därför för min del ej instämma i utskottets uttalande, och detta så mycket mindre, som ju, på sätt utskottets

ordförande anført, kontrollsynpunkten ej får förbises. Jag vet för min del inte, hur det skulle gå till att åstadkomma en något så när effektiv kontroll över, att ur registret avförda bilar inte komma att användas till körslor. Jag måste därför för min del uttala min stora betänksamhet mot utskottets förslag och avstyrka bifall till detsamma.

*Ang. avgiften vid tillfälligt anförande av automobil ur registret.*  
(Forts.)

**Herr Almkvist:** Herr talman! Det är ju uppenbart, att från statsrådets sida vissa betänkligheter skola kunna anföras mot utskottets förevarande förslag, och det finns givetvis också visst fog för hans anförande, i vad detta berörde svårigheterna att utöva kontroll angår. Men å andra sidan ha både statsrådet och utskottets ärade ordförande helt och hållet bortsett från, att automobilskatten egentligen är en vägskatt, och att det skulle vara en rättvis grund för denna vägskatts utgående, om det kunde ordnas så, att automobilägarna finge betala skatt efter det slitage på vägarna, som deras bilar åstadkomma. Det är ju emellertid knappast tänkbart, att någon rationell lösning av detta problem skall kunna nås. Men en åtgärd i den nu av utskottet förordade riktningen torde kunna betecknas som ett försök att på detta område åstadkomma ett mera rättvist förhållande, än det som nu råder, då automobiler, även då de icke användas och icke slita vägarna, likväl medföra skattskyldighet för ägarerna.

De beräkningar, som herr statsrådet anförde till stöd för sitt ståndpunktstagande, omfatta ju endast approximativa siffror. Det finns, såvitt jag förstår, icke större sannolikhet för ett antagande att en minskning av automobilskattemedlen skulle belöpa sig till 2 miljoner kronor, än för ett påstående att denna summa skulle komma att ställa sig väsentligt lägre. Men även om det skulle vara på det sättet, att det relativt stora skattemedelsbeloppet skulle minskas med ungefär 2 miljoner kronor, får väl ändå inte detta, då åtgärden i och för sig, enligt min uppfattning, innebär en rättvisa mot vissa bilägare, hindra ett ståndpunktstagande i frågan i enlighet med utskottets förslag.

**Herr Westman:** Herr talman! Den siste ärade talaren betonade i sitt anförande, att utskottets förslag innebär en skattereform, en reform avseende att komma automobilskatten att utgå på sådant sätt, att den mera motsvarar sin karaktär av att vara en vägskatt, som den ärade talaren uttryckte sig. Jag ber att få hemställa till kammaren, huruvida kammaren verkligen är beredd att i denna ordning och med den förberedelse, som detta ärende fått, skrida till en skattereform.

Jag tillåter mig vidare att påpeka, att de beräkningar rörande verkningarna av den nu föreslagna ändringen, som kunna göras vare sig från den ena eller andra sidan, äro mycket osäkra. Den siste ärade talaren antydde, att statsrådets siffror måste betraktas såsom i hög grad approximativa. Men om man vänder sig till utskottet för att se, hur utskottets ekonomiska kalkyler se ut, finner man, att dessa kalkyler helt och hållet lysa med sin frånvaro. Såflyktigt har utskottet behandlat den ekonomiska sidan av saken.

Den siste ärade talaren yttrade i sitt första anförande, att det var billighets-skäl, som föranlett utskottet att framlägga sitt ändringsförslag, och han underströk detta även i sitt andra anförande. Men den som varit med om överläggningarna inom utskottet vet, att dessa billighetsskäl ingalunda avsett de automobilhandlare och de innehavare av lyxbilar, som få den verkliga fördelen av reformen, utan billighetshänsyn tog man till de små bilägarna, som inte komma att få någon fördel av reformen. Jag hemställer, huruvida under sådana omständigheter kammaren verkligen vill anse, att det finns tillräckliga billighetsskäl för att följa utskottet i denna fråga.

Ang. avgiften  
vid tillfälligt  
avförande av  
automobil  
ur registret.

(Forts.)

**Herr Nylander:** Herr talman! Då jag även i denna fråga varit motionär, har jag emellertid haft en annan utgångspunkt än den utskottet, att döma av herr Almkvists motivering, haft. Med den kännedom om praxis som jag har, har jag kunnat peka på det avvita förhållande som råder på så sätt, att en person, som vill avföra sin bil för viss tid, skall betala denna extra avgift, medan däremot en person, som helt enkelt vill förklara sin bil nedskrotad, inte behöver betala någonting. Här har talats om alla de firmor som handla med bilar. Det ligger ju nära till hands att anta, att dessa personer inte äro sämre uppfinnare på det ekonomiska området än att de skulle kunna hitta på den utvägen att i stället för att betala denna extra avgift helt enkelt anmäla bilen som nedskrotad. För att göra detta behövs endast ett intyg, att den är nedskrotad. Jag tänker inte här ingå på några detaljer, men jag tror att ett sådant intyg är mycket lätt att få. Det är en mycket enkel manipulation att försätta bilen i ett sådant skick, att den för tillfället inte kan köras, och sedermera få ett intyg på det. Med hjälp av ett sådant intyg kan man så avföra sin bil utan någon kostnad. Det är egentligen motsättningen mellan dessa bägge sätt att avföra bilar, som slagit mig såsom varande orättvis och motiverande en ändring. Jag kommer i detta fall att följa utskottets majoritet, då det ju inte är värre än att man kan låta tiden utvisa, hur åtgärden kommer att verka. Jag är fullt överens med herr kommunikationsministern, att det är så gott som omöjligt att på förhand göra några ekonomiska kalkyler över resultatet, och det torde inte heller kunna närmare utredas i vad mån en sådan åtgärd kommer att influera på inflytande bilskattemedel.

Jag ber emellertid att få yrka bifall till utskottets förslag.

**Herr Westman:** Herr talman! Jag hade inte förbisett, att den siste ärade talaren i sin motion uppgivit, att det tillgår på det sättet att man lätt erhåller intyg om att en bil förstörts, om blott några väsentliga delar äro borttagna, och att den ärade talaren då utgått ifrån, att vederbörande tjänstemän skulle göra sig medskyldiga till en sådan illojal trafik. Metoden skulle innebära, att bilhandlarna monterade bort några väsentliga delar på sina bilar, därpå skaffade intyg på att bilarna voro förstörda och fingo dem avförda ur registret utan att behöva betala någon avgift. Sedan kunde de sätta bilarna i stånd igen. Men jag vill säga den ärade talaren, att om en sådan illojal trafik försiggår, så kan det endast ske under medverkan av tjänstemän, en medverkan av sådan art, att den måste betraktas såsom ett grovt oförsvarligt tjänstefel. Och jag hoppas att andan inom den förening, som den ärade talaren tillhör och som han förut åberopat, är sådan, att man mycket kraftigt skulle reagera mot en sådan trafik, så att vi här i kammaren inte skulle behöva räkna med, att en dylik illojal metod skulle förekomma.

**Herr Nylander:** Herr talman! Jag skulle känna mig djupt förkrossad över vad utskottets ärade ordförande har sagt här, om det finnes någon som helst grund därtill. Det är emellertid så, att de »tjänstemän», som han torde ha avsett — mig och mina medbesiktningsmän i landet — ha ingenting som helst med dessa intyg att göra. Det finns ingen föreskrift, att besiktningsmännen skola utfärda dessa intyg, och det är inte heller vanligt, att det går till så i verkligheten, utan en person kan använda vem som helst, någon av sina grannar till exempel, att underskriva intyget, och ett sådant intyg godtages i länsstyrelserna. Det är inför dessa förhållanden som jag reagerat, och jag har varit så osjälvisk, att jag inte yrkat på, att intygen skulle utfärdas av en bilbesiktningsman, ty det skulle ju ha kunnat tydas på sådant sätt, som om jag skulle vara mån om de inkomster av besiktningen, som därmed skulle följa.

Jag har inte syftat däråt, och jag får tillbakavisa den insinuation, som utskottets ordförande framställt.

*Ang. avgiften vid tillfälligt avförande av automobil ur registret.*

Herr **Westman**: Jag ber att få fästa kammarens uppmärksamhet på, att jag inte alls framställt några insinuationer mot bilbesiktningsmännen. Jag sade endast, att det tillvägagångssätt, som uppgives förekomma, skulle ske under medverkan av *tjänstemän*; jag har inte yttrat mig om, vilka tjänstemän det skulle vara, men jag menar naturligtvis dem som ha ansvaret för åtgärden.

(Forts.)

Efter det överläggningen ansetts härmed slutad, gjorde herr talmannen i enlighet med de yrkanden, som därunder framkommit, propositioner, först på godkännande av utskottets nu föredragna yttrande samt vidare på godkännande av den av herr Westman m. fl. därom anförda reservationen; och förklarade herr talmannen, sedan han upprepat propositionen på godkännande av utskottets yttrande, sig finna denna proposition vara med övervägande ja besvarad.

Herr *Westman* begärde votering, i anledning varav uppsattes samt efter given varsel upplästes och godkändes en så lydande omröstningsproposition:

Den, som godkänner andra lagutskottets å sid. 58 i utlåtande nr 34 gjorda yttrande beträffande 10 § 3 mom. av Kungl. Maj:ts förslag till motorfordonsförordning, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, godkännes den av herr Westman m. fl. därom anförda reservationen.

Sedan kammarens ledamöter intagit sina platser samt voteringspropositionen efter förnyad uppläsning anslagits, verkställdes omröstningen på det sätt, att efter särskilda uppmaningar av herr talmannen först de ledamöter, som ville rösta för ja-propositionen, och därefter de ledamöter, som ville rösta för nej-propositionen, reste sig från sina platser; och befanns därvid, att flertalet röstade för nej-propositionen.

*Utskottets å sid. 59, 62, 63, 68 och följande samt 72 gjorda yttranden beträffande 13 § och 14 § 2 mom. av förslaget till motorfordonsförordning.*

Godkändes.

*Utskottets å sid. 86 och följande gjorda yttrande beträffande 15 § 3 mom. av förslaget till motorfordonsförordning.*

*Ang. indragning av körkort på grund av onykterhet.*

*Punkten 1.*

Första punkten av nämnda moment hade följande lydelse:

Har förare vid färd med automobil i något för trafiksäkerheten väsentligt hänseende allvarligen åsidosatt honom såsom förare åliggande förpliktelser eller varit synbarligen berörd av starka drycker eller eljest så påverkad därav, att han icke kunnat på tillfredsställande sätt föra automobilen eller har förare eljest ådagalagt sådana egenskaper, att han icke bör betros att föra automobil, skall länsstyrelse, som utfärdat körkortet, efter nöjaktig utredning, återkalla detsamma.

I de likalydande motionerna I: 257 av herr *Bergman* m. fl. och II: 429 av herr *Sandberg* m. fl. hade föreslagits, bland annat, att nu ifrågavarande del av momentet skulle erhålla följande ändrade lydelse:

Ang.  
indragning av  
körtkort på  
grund av  
onykterhet.

(Forts.)

Har förare vid färd — — — förpliktelser eller under färden eller de senast före färdens anträdande förflutna sex timmarna förtärt starka drycker eller annan stimulans, som kan försvaga hans normala förmåga av iakttagelse, uppfattning eller handling, eller har förare eljest — — — återkalla detsamma.

I de likalydande motionerna I: 262 av herr *Bärg* m. fl. och II: 430 av herr *Bengtsson* i Norup m. fl. hade föreslagits, bland annat, att bestämmelsen skulle erhålla följande ändrade lydelse:

Har förare — — — förpliktelser eller varit av starka drycker så påverkad att han kan antagas ej äga nödigt herravälde över sina handlingar, eller har förare — — — återkalla detsamma.

I de likalydande motionerna I: 255 av herr *Schlyter* m. fl. och II: 425 av herr *Lindqvist* i Halmstad hade föreslagits, att samma bestämmelse skulle erhålla följande ändrade lydelse:

Har förare — — — förpliktelser eller varit så påverkad av starka drycker, att han måste antagas ej hava ägt nödigt herravälde över sina handlingar, eller har förare — — — återkalla detsamma.

Utskottet hade i den nu föredragna punkten yttrat:

»Numera torde allmänt råda enighet därom, att kraftiga åtgärder måste vidtagas för att i görligaste mån borteliminera de risker ur trafiksäkerhetssynpunkt, som orsakas av motorförarens användande av starka drycker. Det är endast i fråga om det sätt, på vilket de erforderliga bestämmelserna böra avfattas, som olika meningar yppat sig.

Huru önskvärt det i och för sig än vore, att bestämmelser infördes i lagstiftningen om skyldighet för motorförare att fullständigt avhålla sig från bruk av alkoholhaltiga drycker under körning och viss tid dessförinnan, kan utskottet emellertid icke biträda det motionsvis härom framställda förslaget, då utskottet icke anser, att en så utformad lagregel skulle erbjuda bästa medlet att ernå det avsedda syftet.

Vid övervägande av de övriga förslag till frågans lösning, som innehållas i propositionen och motionerna, anser utskottet det förslag, som framlagts i motionerna I: 262 och II: 430 vara det, som kan antagas bliva mest verkningfullt. Detta förslag överensstämmer i huvudsak med det av de sakkunniga framförda och ansluter sig nära till det vid 1928 års riksdag framlagda förslaget till lag angående fylleri m. m. De föreslagna bestämmelserna avse att drabba ej blott den förare, som under en färd med motorfordon finnes vara av starka drycker synbart berörd, utan jämväl den förare, som — ehuru detta ej förmärkes genom det sätt, på vilket motorfordonet framföres — genom alkoholförtäring förlorat nödigt herravälde över sina handlingar. Utskottet anser därför, att första punkten i förevarande moment bör erhålla ändrad avfattning i följande del:

»Har förare vid färd med automobil i något för trafiksäkerheten väsentligt hänseende allvarligen åsidosatt honom såsom förare åliggande förpliktelser eller varit så påverkad av starka drycker, att han kan antagas ej hava ägt nödigt herravälde över sina handlingar, eller har förare eljest ådagalagt sådana egenskaper, att han icke bör betros att föra automobil, skall — — — detsamma.»

Reservation hade avgivits av herrar *Westman*, *Linder*, *Frändén*, *Mellén*, *Hagman*, *Magnusson* i Skövde, *Gardell* i Gans och *Sandström*, som ansett, att utskottets yttrande under punkt 1 bort erhålla den lydelse, reservationen visade. I det föreslagna yttrandet hade bland annat uttalats att utskottet ansåge, att första punkten i förevarande moment borde erhålla ändrad avfattning i följande del:

»Har förare vid färd med automobil i något för trafiksäkerheten väsentligt hänseende allvarligen åsidosatt honom såsom förare åliggande förpliktelser eller

varit synbarligen berörd av starka drycker eller eljest så påverkad därav, att han icke ägt det herravälde över sina handlingar, att han kunnat på ett tillfredsställande sätt föra bilen, eller har förare eljest ådagalagt sådana egenskaper, att han icke bör betros att föra bil, skall — — — detsamma.»

Ang.  
indragning av  
körkort på  
grund av  
onykterhet.  
(Forts.)

Herr **Linder**: Herr talman, mina herrar! Vi äro nu framme vid en av de punkter i utskottsbetänkandet, som har vållat några av de mest ivriga överläggningarna inom utskottet. Det gäller frågan om nykterhetsparagrafen, om jag så får uttrycka mig.

Jag vill för min del förutskicka, att inom utskottet har inte förelegat någon meningsskiljaktighet därom, att det är av den allra yttersta vikt att se till, att nykterheten vid förande av automobil befordras och understrykes. Alla inom utskottet ha varit ense om, att allt bör göras för att befordra trafiksäkerheten. Onykterheten vid ratten måste betraktas och har av oss i utskottet betraktats som en styggelse, mot vilken det bör resas den kraftigaste och mest bestämda reaktion. — Vill man göra detta på det *mest fullständiga* sätt, då är det enligt min mening alldeles givet, att det inte finns något krav, som är så berättigat, som kravet på en fullständig avhållsamhet från rusdrycker, när det gäller att sätta sig till ratten. Det kravet har också framförts i detta ärende. Det föreligger i avgivna motioner, bland annat, av herr Bergman. Man har förvisso inte varit blind för detta krav under hela den långa och stora utredning, som förekommit i saken — långt därifrån. Men förhållandet är i alla fall det, att, sådant läget för närvarande är, har man på de mest skilda håll måst förklara, att man, tillsvidare åtminstone, får avstå från att genomföra detta krav. Man har avvisat detta krav av olika skäl. Dels har man ansett, att det skulle vara liksom att göra en klasslagstiftning att påbjuda, att alla bilförare skulle iakttä en fullständig avhållsamhet från rusdrycker. — Man har också sagt, att, om man nu skulle kunna göra så, som man t. ex. gjort i Norge, nämligen föreskriva en dylik avhållsamhet beträffande yrkeschaufförerna — man har funnit, att kravet hos allmänheten på att få känna sig trygg har sitt stora berättigande, — så har det å andra sidan visat sig, att överträdelserna, såvitt det gäller yrkeschaufförerna i detta avseende, varit av mindre betydelse. I allmänhet har det kunnat konstateras beträffande yrkeschaufförer, att man har varit ytterligt försiktig, när det gällt att inmundiga rusdrycker, när man gått till sitt arbete.

Går man emellertid icke in för att fordra en fullständig avhållsamhet beträffande rusdrycker — jag vill nämna, att kravet har ansetts kunna fyllas så, att vederbörande exempelvis inom sex timmar före det att färden anträdes icke skall hava intagit några rusdrycker — så måste man räkna med möjligheten att föraren vid anträdandet av färden med automobil har intagit rusdrycker, har förtärt sprit. Då uppkommer den frågan: Var går gränsen mellan den straffria och den straffbara alkoholförtäringen i detta avseende? När har gränsen i det konkreta fallet blivit överträdd? Ja, jag skall fatta mig kort. Jag vill bara säga, att detta enligt min mening är en *bevisningsfråga*. Jag har för min del i stort sett varit fullständigt nöjd med den formulering av paragrafen, som den kungl. propositionen från början föreslagit. Det är på denna punkt, i fråga om denna formulering, som skiljaktigheten inom utskottet har uppstått. Jag har varit nöjd med Kungl. Maj:ts formulering, då det om föraren heter, att »han icke kunnat på tillfredsställande sätt föra bilen». Majoriteten har emellertid, som kammaren finner av utlåtandet, gått in för en annan formulering, som i den citerade punkten lyder på följande sätt: »Eller varit så påverkad av starka drycker, att han kan antagas ej hava ägt något herravälde över sina handlingar.» Nu ha reservanterna gått in för en något annan formulering av denna sats än den, som den kungl. propositionen har

Ang.  
indragning av  
körkort på  
grund av  
onykterhet.  
(Forts.)

lämnat. Jag har biträtt denna formulering därför, att man ansett, att den formuleringen skulle vara något tydligare än propositionen. Jag har kunnat vara med om detta, men jag säger ännu en gång: jag skulle ha nöjt mig med den formulering, som den kungl. propositionen anvisade.

Jag frågar nu för min del: vilken av dessa formuleringar för längst, vilken formulering leder till det sannolikt bästa resultatet? Jag menar då med det sannolikt bästa resultatet det resultat, som avser att hålla efter onykterheten, ty det är dit jag vill. Jag skall erkänna, att om man ser *teoretiskt* på frågan så må medgivas, att utskottet med sin formulering måhända kommer längst, men i det *praktiska* livet, där håller jag för min del med bestämdhet före, att reservanternas och den kungl. propositionens lydelse kommer att betyda mest. Varför det? Ja, jag skall lämna åsido det fall, att vederbörande »är synbarligen berörd av starka drycker» därför, att, när det fallet föreligger, då förmenar jag, att själva bevisningen är jämförelsevis lätt att åstadkomma. Vad jag i stället måste gå in på, det är frågan om de tveksamma fallen. Vad skall nu denna bevisning gå ut på, som skall konstatera, att vederbörande har varit »så påverkad av starka drycker, att han kan antagas ej hava ägt nödigt herravälde över sina handlingar?» Ja, enligt min mening — och jag vet, att denna min åsikt även har delats av andra vid föregående tillfällen, då denna fråga varit å bane — skall den först och främst gå ut på att visa, att vederbörande har förtärt sprit, men den skall *däruöver* visa, att han har varit så påverkad, att han icke har ägt nödigt herravälde över sina handlingar. Men hur skulle den bevisningen kunna åstadkommas? Hur skall man kunna få konstaterat, att vederbörande icke har ägt nödigt herravälde över sina handlingar? Det är en fråga, som har åstadkommit mycket bryderi och besvär för vederbörande, som ha haft att tillse, att bestämmelser i detta avseende skulle kunna skapas. Jag vill då erinra om, att man har tillgripit vissa särskilda prov. I Danmark talar man ju om de s. k. Spiritusprovet, som gå ut på att i olika avseenden pröva, huruvida vederbörande kan utföra vissa rörelser. De gå ut på att undersöka, om han t. ex. kan plocka upp från golvet en del föremål, vidare om han kan säga vissa mycket konstigt utformade ord o. s. v. Jag återkommer måhända sedermera till den saken. Det är huvudsakligen prov, som skola ådagalägga, om han har den nödiga självbehärsknigen vid tillfället, kan man korteligen säga. Och sådana prov förekomma även bl. a. i England. Man kan om dessa prov säga, att de i viss mån ha tillvunnit sig förtroende, men det har också gjorts mycket bestämda erinringar mot dem, och de erinringarna hava kommit icke minst från rent medicinskt håll. Då man funnit, att detta kanske ej har varit den riktiga vägen att gå, så har man försökt att komma fram en annan väg, nämligen med de s. k. blodproven, som bestå i att konstatera, att det blod man får från föraren innehåller en viss mängd alkohol. På mängden av denna alkoholhalt beror det då i vad mån man skall kunna säga, att han icke ägt nödigt herravälde över bilen. Man har mycket tvistat om hur hög den procenten skulle vara, och någon enighet därom är ej uppnådd. Faktum är, att hur mycket man än har strävat i detta avseende — ty det skulle ju vara ett mera objektivi sätt att bedöma frågan, om det lyckades att genom detta prov få alkoholemängden konstaterad — huru mycket, säger jag, man än gjort åt denna saken, så ännu i dag eller åtminstone ännu för någon vecka sedan — såvitt jag har mig bekant — har man ej lyckats att nå dithän, att man kunnat säga, att detta prov var något tillförlitligt, annat än om en mycket hög kvantitet förelåg. Det har konstaterats av de högsta medicinska myndigheterna, att ännu åtminstone kan man ej säga, att dessa blodprov böra få vara det avgörande.

Men vi ha ju också till slut möjligheten att på ett annat sätt få fram denna bevisning. Det finnes ju människor, som kunna ha stått och sett på hur det

har tilldragit sig, hur vederbörande har uppträtt vid tillfället — människor, som ej äro särskilt tillkallade såsom experter, utan som äro enkla människor, sådana som man tar dem från vägar och stigar, som kunna ha sett på bilförarens framfart vid tillfället och hans handlingar. Om man nu vill av dessa människors vittnesbörd skaffa sig en underrättelse om, huruvida vederbörande har ägt herravälde över sina handlingar eller om han »varit så påverkad av starka drycker, att han kan antagas ej hava ägt nödigt herravälde över sina handlingar», så förmenar jag, att med den formuleringen, som paragrafen här skulle få, det måste ställa sig utomordentligt svårt att nå dithän, som paragrafens formulering antyder. Om man ger sig till att utfråga dessa enkla människor om vederbörande varit »så påverkad av starka drycker, att han kan antagas ej ha ägt nödigt herravälde över sina handlingar», då kommer det stora flertalet människor att stå så tämligen tveksamma inför denna fråga. Man måste från domstolens sida försöka att få svar genom en mängd frågor, som äsyfta att få fram en beskrivning av en viss handling eller dylikt. Ty att ställa en fråga direkt på dem om nödigt herravälde o. s. v. vore orimligt, anser jag. Man kan ej begära, att menige man skall kunna besvara en sådan fråga med ett enda svar, utan man måste försöka få fram svaret på ett annat sätt. Sedan blir det domarens uppgift att sammanfatta till ett resultat allt vad dessa vittnen kunna ha sagt om olika beteende och utseende etc. Många vittnen äro just ej precis så talföra, utan man får göra stora ansträngningar för att få tämligen enkla saker ur dem, men resultatet av det hela är det emellertid, som domaren har att hopsommara. Man måste emellertid också komma ihåg, att den, som står tilltalad, han har också ett ord med i laget. Han har också något att säga. Han kommer att göra alla de invändningar, som äro möjliga för honom att göra, för att fria sig för åtalet. Han kommer att sätta på prov vittnenas förmåga att avgöra, om det verkligen var så och så, om de verkligen kunna taga på sin ed, att det verkligen så och så förhöll sig. Jag förmenar, att man här ger sig in på ett kapitel, som är utomordentligt svårt. Man har också haft detta på känn, när man förklarar, att domaren här inte skall hålla sig till precis fakta, utan han får »antaga», att någonting förhåller sig på det eller det sättet. Därför blir den formulering, som har givits i den *kungl. propositionen*, för menige man såsom vittnen den lättaste enligt min mening. — Jag talar ej för någon annan än för mig, ty det vägar jag ej göra, men mina medreservanter ha dock hittills i stort sett varit ense med mig. — Jag kan fråga ett vittne, som sett händelsen: »Kunde denne man föra bilen tillfredsställande?» Jag förmenar, att det är lättare för ett vittne att säga: »Nej, det kunde han inte» — om förhållandet var så. »Hur kan ni säga det?» »Jo», svarar vittnet, »bilen gjorde så, och föraren gjorde så.» Det var vissa lätt skönjbara företeelser, som dessa människor lade märke till. Det blir enligt denna formulering lättare att konstatera någonting, som har framträtt.

Beträffande formuleringen, att »han kan antagas ej hava ägt nödigt herravälde över sina handlingar» tillkommer nu också det, att det väl i allmänhet är på det sättet med oss människor, att vi vilja, att, om en människa skall straffas, så skall hon ha gjort någonting. Känslan av, att det är rimligt, att det skall finnas ett sammanhang mellan vållande och skada, det är, därom är jag säker, något mycket, mycket djupt rotat hos människorna. Om man skall straffa, vill man också kunna säga, att någonting har inträffat, som har gjort, att vederbörande har gjort sig förtjänt av den bestraffningen, som lagen talar om. — Emellertid går man här in för att det inte skall vara nödvändigt, att någonting har inträffat. Man nöjer sig i denna formulering, som utskottet har, med att straffa någonting, om vilket man måste *antaga*, att det förhåller sig så och så. Det är egentligen själva själstillståndet, som man här riktar sig mot. Att detta själstillstånd straffas, det beror tydligtvis därpå, att man

Ang.  
indragning av  
körkort på  
grund av  
onykterhet.  
(Forts.)

Ang.  
indragning av  
körkort på  
grund av  
onykterhet.  
(Forts.)

anser, att vederbörande med det själstillståndet vid ratten har åstadkommit en fara, en fara för att någonting komme att inträffa. Men låt vara, att man går in för en sådan i motorförordningen ny princip — alltså, att en människa icke behöver ha varit vållande till någonting med sin automobil men ändå skall straffas därför, att han har förtärt spritdrycker och har satt sig till ratten och kört — så bör man enligt min mening alldeles bestämt ha rätt att fordra en sådan bevisning för att fara förelåg, att den håller måttet. Den får ej vara byggd på alltför lösliga grunder. Man skall ej tvinga domaren att emot en människa avkunna en dom, ett straff, på grundvalen av att man skall antaga, att så förhåller det sig, utan därpå att det funnits en tillräcklig grund för att antaga detta. Jag menar då, att den kungl. propositionens avfattning med avseende å vittnesbevisningen utgör en större garanti än vad majoritetens formulering utgör. Nu säger man: Ja, det kan nog hända — det har erkänts för resten vid ett tillfälle, 1928 troligen, då det framlades ett liknande lagförslag, att det kanske ej är så helt med detta lagstadgande, men man får lita på domarens goda omdöme. Ja, det gläder mig, att så är förhållandet, jag tror visst, att man har starka skäl för att kunna hålla sig till domarnes i vårt land goda omdöme, men man får ej glömma en sak, och det är, att en domare är människa som alla andra. Även hans omdöme kan taga miste, och man bör ju likväl, när det gäller en så allvarlig sak som att straffa en människa, göra allt vad man kan för att hjälpa domaren att komma till ett riktigt resultat i saken.

Det är här närmast fråga om en indragning av körkortet, men jag vill erinra om, att indragning av körkort ej är något straff i strafflagens betydelse. Det är endast en förekommande skyddsåtgärd, att en man, som är av den eller den beskaffenheten, ej får ha tillstånd att köra bil. Men för oss människor i allmänhet ligger ej saken så. För den, som ej är expert, förefaller det vara ett straff att få körkortet indraget. Och jag får säga, att det är en mycket allvarlig sak därför, att det är ett djupt ingrepp i den medborgerliga rätten att röra sig i samhället, som man åstadkommer med detta. Och om man indrager körkortet för en man, som därav har sitt uppehälle, är det ännu allvarligare. Därför menar jag, att det måste ställas ett bestämt krav på, att ingen skall dömas här annat än om bevisningen är fullgod, så långt det står i mänsklig makt att göra den. Alltså: jag förkastar tanken på, att domaren skall behöva »antaga», att vederbörande har saknat nödigt herravälde över sina handlingar. Jag nöjer mig med, att det skall kunna konstateras, om han var så påverkad, att han icke kunnat på ett tillfredsställande sätt köra bilen. Jag tror, att denna uppfattning är den riktigaste. Nu är den förtydligad av reservanterna. Jag går in för den lydelsen också. Jag säger, att det är det riktigaste med avseende å formuleringen, och jag tror vidare, att den i verkligheten i det praktiska livet för längst. Därför har jag kommit till det resultat, som jag har gjort, och jag yrkar bifall till den av herr Westman m. fl. i detta avseende avgivna reservationen.

Herr talmannen tillkännagav, att anslag utfärdats till sammanträdets fortsättande kl. 8 e. m.

Herr **Bergman**: Herr talman! När det blir fråga om nykterhet och om skärpning av några bestämmelser, som gå i förbudsriktning, då är man här i Sverige och mångenstädes i det gamla Europa så oerhört rädd för att taga något radikalt steg, i motsats till amerikanarna, som med sin ungdomliga företagsamhet ej draga sig för detta, när de funnit att en radikal åtgärd är det effektiva steget. Vad nu särskilt denna fråga om nykterheten vid ratten beträffar, är historien om dess behandling av regeringar och riksdagar ganska

bedröglig. Det motionerades för några år sedan om skärpning av nykterhetsparagrafen. Då gällde vissa ansvarsbestämmelser för den händelse vederbörande var *berusad*. Man tyckte med rätta, att dessa bestämmelser ej i tillbörlig grad tryggade trafiksäkerheten och man begärde strängare ansvarsbestämmelser. Riksdagen biföll motionerna, och en skrivelse kom till stånd. Den regering, som då satt, kom i sinom tid med ett förslag, som innebar en förändring av uttrycket »berusad» till »synbarligen berörd av starka drycker». Jag vågar påstå, att det torde finnas ytterst få människor i vårt land, som göra någon väsentlig skillnad mellan »berusad» och »synbarligen berörd av starka drycker». Ifall det är någon differens — juristerna påstå ju, att det skall skilja på någon liten nyans — så är det en skillnad, som åtminstone förtjänar att kallas härfin. När riksdagen accepterade den nya formuleringen så tog den på sin höjd ett tuppfjät framåt. Ja, nu har man funnit, att detta steg verkligen ej har hjälpt något nämnvärt. Vi sade ju också redan då, när den bestämmelsen kom till, tydligt ifrån, att vi ej väntade mycket därav, det skulle bli i sak detsamma som förut. Och det har man nu äntligen allmänt konstaterat. Nu vill man ha någonting annat, men efter långvarigt utredningsarbete står man här i valet mellan två formuleringar, som äro lika verkningsslösa. Skillnaden är alltjämt härfin både mellan dessa nya formuleringar inbördes och mellan dem båda i jämförelse med vad som hittills gällt. Efter alla utredningar står man och stampar på samma ställe. Och varför? Därför, att man ej vågar taga ett resolut och radikalt steg framåt. Det har man dock vågat i vårt västra grannland. Där har man i många år, i allt väsentligt ända sedan 1916, haft en bestämmelse, som innebär, att den, som är förare av motorfordon, som regelbundet befordrar personer mot betalning, icke alls får under tjänstgöringstiden *förtära* alkoholhaltiga drycker, och i tjänstgöringstiden inbegriper den norska lagen även sex timmar före färdens början. Det är just den bestämmelse, som jag och några medmotionärer nu här har föreslagit, att man skulle försöka även i Sverige. I fall man nu tycker, att det är vågsamt att taga ett så fruktansvärt steg framåt, som man dock utan några farliga konsekvenser, tvärtom med framgång tagit sedan många år i Norge — om man nu tycker, säger jag, att effekten av detta vore svårberäknelig, så skulle man väl åtminstone ha kunnat reflektera på en provisorisk lag i sådan riktning att gälla t. ex. under tre år eller så — sådana lagar antagas ju emellanåt — för att kunna experimentera och se vad den verkar. Men inte ens det har utskottet velat vara med om: ja, man har icke ens besvärat sig med att inhämta uppgifter om vilka verkningar systemet haft i Norge; man har kostat på hela detta uppslag allenast dessa två rader: »— — då utskottet icke anser, att en så utformad lagregel skulle erbjuda bästa medlet att ernå det avsedda syftet.» Det är allt vad man säger om det. Detta är ingen motivering, det är blott en deklaration angående utskottets utan all motivering angivna mening. Och dock är motionärernas förslag intet löst framkastat hugskott: det är förordat av en stor grupp motorförare, samlade i en vida spridd förening här i landet. Det är ett förslag, som vissa länsstyrelser har tillstyrkt, däribland överståthållarämbetet i Stockholm, och det är ett förslag, som har tilldragit sig — jag vågar påstå det — i mycket vidsträckt grad den stora allmänhetens sympatier. En stor mängd pressorgan ha talat för det ifrån Social-Demokraten till Nya Dagligt Allehanda. Förslaget är kemiskt fritt från politisk färgbetoning. Det är uteslutande sakligt motiverat. Men när det kommer till avgörande här i riksdagen, då är all denna vidsträckta sympati alldeles som bortblåst. Då vågar man ej taga ett sådan steg. Då börjar vad man kallar »eftertankens — rättare tankeslöhetens — kränka blekhet» göra sig gällande. Den föregående ärade talaren var nog vänlig att i inledningen av sitt anförande uppriktigt säga, att han nog tyckte, att mitt förslag var det förnuftigaste, men man kunde kanske ej

Ang.  
indragning av  
körtkort på  
grund av  
onykterhet.  
(Forts.)

*Ang.  
indragning av  
körkort på  
grund av  
onykterhet.  
(Forts.)*

anse, att vi ej ännu voro mogna för det. Detta erkänn samma uttalande får man ju vara tacksam för, sådan som kammarmajoriteten för närvarande är. Men inte är det mycket att bygga på. Det visar sig, att även denne ärade talare anser, att »onykterheten» vid ratten är det enda, som behöver klämmas efter. Vad menar man med begreppet »onykterhet»? Är det det, att föraren slirar med bilen liksom den »synbart berörde» vandraren slirar hit och dit med sin kropp? Det som uppfattas som onykterhet, är för de flesta människor blott den för alla påtagliga berusningen. Läkarvetenskapen är emellertid enig om att alkoholen kan vålla de största olycksfall långt innan någon sådan påtaglig berusning inträffat. Jag tänker att vi snart få höra det av den framstående läkare, som vi ha här i kammaren — ja, vi ha ju till och med två medicinska auktoriteter här. Såvitt jag känner, är det en fullkomligt enhällig läkareuppfattning, att det visst ej behövs vad man menar med onykterhet för att vålla sådana trafikolyckor, som förorsakas av sprit, utan att redan förtärandet av alkoholhaltiga drycker, ofta i så minimala doser, att det ej på ringaste sätt märkes i vederbörandes yttre uppträdande, är fullt tillräckligt. Det ha många läkare alldeles tydligt sagt ifrån och ingen läkare har jävat påståendet. Fältläkaren doktor Wahlstedt t. ex. säger: »Även en ringa alkoholförtäring, som i den allmänna uppfattningen anses betydelselös, t. ex. den spirituosa mängd, vilken enligt gällande författning får serveras i samband med å restaurang intagen måltid, verkar i riktning av att framkalla ett avtrubbande av just de förmögenheter, vilka i kritiska situationer äro nödvändiga för varje förare av motorfordon. Man kan nu med skäl anse, att det borde vara en självklar sak, att varje människa med ansvarskänsla, som har en verksamhet, där uppmärksamhet, rådighet och förmåga av snabb handling äro av betydelse, gjorde till regel att icke förtära en droppe spirituosa förrän all tjänstgöring är slutad för dagen.» Ungefär detsamma, ja nästan precis detsamma fastän i något varierande ordalag har doktor Ivan Bratt uttalat vid åtskilliga tillfällen, och överhuvud taget ha alla läkare, som uttalat sig om saken, i det stora hela förklaratsamma. Men när lagstiftningen skall ge uttryck åt tidens vetande och plikt-känsla, då fäste man sig ej mycket vid vad experterna säga, ehuru det väl ändå borde vara de, som hade det avgörande ordet i en sådan sak.

Alkohol är ett högst anakronistiskt njutningsmedel i en motoriserad tid, mina herrar, en tid, som blir med varje år mer och mer maskintekniskt inställd. Bilägarnas och bilkörarnas antal ökas i hastigt tempo för varje år. Det är ju ett tecken på framåtskridande och på stigande välstånd; det tillhör den framåtgående kulturen. Och om också inte var människa kör en bil eller en motorcykel — i Amerika är det åtminstone praktiskt sett en i varje familj, som gör det, — så är åtminstone i det närmaste varenda människa mer eller mindre utsatt för risken att komma i närheten av ett sådant fordon, så att var och en har det mest personliga intresse av denna lagstiftning. Det är således en sak, som måste intressera hela folket. Det är faktiskt så, att bildöden för närvarande är den allmänna förekommande i vårt land bland de dödsfall, som vållas genom maskinella anordningar. Statistiken på detta område har länge varit och är ännu rätt ofullständig, men vi ha åtminstone för närvarande reda på vilka personer som ha vårdats på sjukvårdsanstalter efter motorolycksfall, och de sista siffrorna i detta avseende gälla året 1925 — det är ju en ganska senfärdig statistik, men det kan för ögonblicket icke hjälpas. Siffrorna äro lärrika i alla fall. För de senaste åren är antalet säkerligen mycket större. År 1925 behandlades på sjukhus c:a 2,300 personer för olycksfall av nämnda slag, vilkas vård krävde 67,192 dagar och drog en kostnad av c:a 400,000 kronor, därav 266,500 kronor sådana kostnader, som stat och kommun fingo betala. Det är således en sak, som även ekonomiskt spelar inte så liten roll för det allmänna. Jag behöver ju ej tillägga att dessa summor ej inbegripa de

säkerligen icke få olycksfall, vilkas offer vårdats på egen bekostnad i hemmen.

Vår maskinfyllda tid kräver helt annan inställning av den enskildes förhållande till alkoholen än förflutna tider. I forna, idylliska tider gick det an att gå och meditera utan att se sig så noga för på vägar och gator, men den tid, i vilken vi nu leva, kräver klara ögon och väl fungerande nerver. Därför är tidens rastlöst fortgående maskintekniska inställning enligt mitt förmenande ett av de kraftigaste motiven för att avlägsna alkoholen ur samhällslivet. Det allmänna förbudet påskyndas genom denna utveckling. Amerika, maskinernas och motorismens land par préférence, har redan tagit konsekvensen. Här i Sverige är emellertid opinionen ännu inte beredd att taga detta fullt rationella steg, men i avseende å de människor, som ha ansvar för andra människors liv och lemmar på sätt som här är fallet, börjar ju verkligen även här opinionen vakna i mån av olycksfallens tilltagande mängd. De framsusande bilarna på våra vägar äro i själva verket för närvarande våra bästa och effektivaste nykterhetsagitorer. Det har den föregående ärade talaren ganska tydligt visat i sitt anförande.

Detta anförande var av stort intresse icke minst därför att det var en jurist som talade, en erfaren domare, en av dem, som ha att tillämpa dessa bestämmelser — i denna fråga är det läkare och domare, som äro de speciellt sakkunniga. Det framgick av herr Linders anförande ganska tydligt, att det inte är lätt att fixera ett mått, som objektivt anger, när en förare är »så påverkad, att han icke på ett tillfredsställande sätt kan föra bilen», som det heter i det ena alternativet, eller »så påverkad, att han kan antagas icke äga tillräckligt herravälde över sina handlingar», som det heter i det andra alternativet. Jag är övertygad om att de allra flesta människor komma att betrakta dessa båda uttryck såsom endast nya formuleringar för det gamla och välkända begreppet berusning. Tänka vi på uttrycket så påverkad av starka drycker, att han icke kan på ett tillfredsställande sätt föra bilen, så komma naturligtvis de flesta att vid vittnesmålet betrakta det som om det gällde, huruvida vederbörande var vad man kallar full eller inte. Och om frågan gäller, om han var »så påverkad, att han kan antagas inte ha ägt nödigt herravälde över sina handlingar», så tänka väl de flesta vittnen på mycket kopiösa kvantiteter intagen spirituosa. Definitionen på »hur full en person skall vara för att uppfylla lagens föreskrift», som visst något vittne lär ha sagt inför domstol någon gång, blir nog fortfarande lika hopplöst otillfredsställande som förut.

Jag tror därför, herr talman, att det inte blir möjligt att med dessa vaga och ganska intetsägande formuleringar, som man här har, komma någon vart, till något resultat, som blir väsentligt bättre än vad man för närvarande har. Nej, vill man verkligen komma till ett resultat, får man lov att finna sig i att gå den radikala vägen och antingen säga ifrån, att bilförarna skola vara absolutister eller åtminstone följa den norska regeln. Vi, som naturligtvis helst skulle velat yrka det förstnämnda, ha nöjt oss med att föreslå den norska regeln, som vi tycka är ett moderat förslag. Man kan åtminstone objektivt bevisa, om en person förtärt sprit eller inte, och om nu lagen säger ifrån, att den, som har ansvar för andra människors liv och lemmar inte får förtära sprit under tjänstgöring och under viss tid förut, så skall det så småningom komma in i medvetandet, att sådan förtäring inte går an, men om det inte står i lagen utan där endast står, att vederbörande ej får vara så påverkad, att han inte kan ordentligt sköta sig o. s. v., då blir det precis samma otillfredsställande resultat som nu. Man dricker som vanligt och säger: »Det är inte så farligt, jag är inte så påverkad o. s. v.», och så kommer olyckan. Och frågar man då en läkare, säger han: Ja, det är naturligt, han hade förtärt alkohol, som inverkar på hjärnans och nervsystemets fina mekanism på ett sätt, som visser-

*Ang.  
indragning av  
körtkort på  
grund av  
onykterhet.  
(Forts.)*

Ang.  
indragning av  
körkort på  
grund av  
onykterhet.  
(Forts.)

ligen inte synes i det yttre men som haft den effekt, som olyckan utvisar. Enligt min tanke är således det enda rationella att acceptera vårt förslag, d. v. s. det förslag, som framlagts av herr Leander, herr Larsson i Örbyhus och mig i vår motion, och jag skall tillåta mig att yrka bifall därtill. Jag vet naturligtvis att vi ej ha stora utsikter att vinna framgång i dag med det yrkandet. Jag erinrar mig i detta ögonblick, att det icke är så många år sedan i denna kammare 60 röster (mot 72) avgåvos för bifall till ett yrkande om totalt förbud för inte bara motorförare utan för hela svenska folket beträffande allt vad rusdrycker hette. Det rena förbudsyrkandet har verkligen fått 60 röster i denna kammare en gång, och det var, mina herrar, *innan* demokratiseringen genomförts i denna kammare. Det är ett ganska dystert skådespel att för närvarande se den förändrade inställning till nykterhetsfrågan som en stor del av demokratien nu företer. Vad som trots allt håller mitt mod uppe är, att jag är övertygad om, att vi befinna oss i en vågdal, vars låga nivå icke blir varaktig. Det kommer en ny svallvåg igen, vilken skall föra fram det gamla demokratiska totalförbudskravet. För närvarande är ju dock situationen sådan den är. Jag bör ju tillägga, att det förbudsförslag, som fick 60 röster, endast innebar yrkande om ett provisoriskt förbud under kristiden, men det gällde i alla fall ett verkligt och allmänt förbud mot förtäring av alkoholhaltiga drycker, och hur länge det skulle ha kunnat komma att äga bestånd, om det genomförts, vet man ju inte. Kanske hade man mått så bra av det, att man gjort det permanent. Sådan är emellertid icke situationen i dag, och jag har därför ej stora utsikter att vinna någonting med mitt yrkande, men jag framställer det i alla fall, övertygad om att den linje, som jag här rekommenderat, är framtidens.

Jag tillåter mig alltså att yrka bifall till det yrkande på den nu föreliggande punkten, vilket ingår i den av mig m. fl. väckta motionen i denna fråga.

Häri instämde herrar *Leander, Granström* och *Johan Larsson*.

**Herr Almqvist:** Herr talman! Det torde vara uppenbart, att någon verklig trafiksäkerhet kan man inte nå, för så vitt icke den bestämmelse, som diskussionen nu gäller, erhåller en någorlunda tillfredsställande avfattning. Enligt Kungl. Maj:ts förslag skulle den formuleringen ges åt detta moment i paragrafen, att endast förare, som är synbarligen påverkad av starka drycker eller eljest så berörd därav, att han inte kunnat på ett tillfredsställande sätt föra automobilens, skulle falla under straffbestämmelserna. Förarens påtagliga utseende och beteende skulle bli det avgörande vid bestämmandet, huruvida förseelse begåtts eller icke. Utskottets majoritet har inte kunnat finna detta propositionens förslag vara av tillfredsställande beskaffenhet. Det går icke fram med tillräcklig stränghet, med sådan stränghet, som är erforderlig för att under nuvarande förhållanden skapa största möjliga trygghet. Ty om man närmare granskar den ifrågasatta lydelsen, finner man, att i det ena fallet skall föraren ha varit så berusad av starka drycker, att det har märkts för en och var. Men om man kunde vara nöjd med en sådan bestämmelse, vore ju den gällande allmänna fyllerilagens föreskrifter med någon skärpning tillfyllestgörande. Det är dock icke blott förtäring av starka drycker i sådan omfattning, man vill komma åt i detta fall, utan man vill vinna möjlighet att eliminera det moment av risk, som ligger i att en förare förtär alkohol i sådan mängd, att det kan antagas, att hans handlingar därav röna påverkan, även om han icke kan sägas vara synbart berörd. Enligt det andra ledet i Kungl. Maj:ts förslag skall föraren »eljest ha varit så påverkad av rusdrycker, att han icke kunnat på tillfredsställande sätt föra automobilens». Här möter man

åter samma förhållande. Förarens alkoholförtäring skall giva ett bestämt utslag, skall ge ett visst resultat, och det resultatet skall ådagalägga, att han inte kan föra bilen. Men det är, enligt reservanternas mening, att ingripa för sent i sådant fall. Det är uppenbart, att en person, som har förtärt alkoholhaltiga drycker i den utsträckningen, aldrig bör komma till ratten, han bör tagas om händer, innan han hinner föra sin bil i slingrande krumbukter efter vägen.

Den förste ärade talaren sade, att den formulering, som utskottet har föreslagit, kommer att medföra svårigheter för domarna, under det att den av Kungl. Maj:t föreslagna däremot gör det lättare för domarna att fastslå att förseelser äro begångna. Ja, jag instämmer med honom till fullo däri, att ur bekvämlighetssynpunkt från domarnas sida är naturligtvis den av Kungl. Maj:t föreslagna formuleringen att föredraga. Det är vida lättare att åstadkomma bevisning, som den ärade talaren också mycket riktigt anförde, om formuleringen blir den av Kungl. Maj:t föreslagna. Men man kan icke på grund endast av dessa orsaker vara tillfredsställd med en formulering, som uppenbarligen är bristfällig i ett annat viktigare avseende, nämligen i det fallet, att den icke kommer att träda i funktion förrän det är ådagalagt och bevisat, att vederbörande hängivit sig åt bruket av starka drycker i sådan omfattning, att han, enligt samhällets allmänna lagbestämmelser skulle tagas om händer, även om han icke vore bilförare.

Jag medger, att det kan finnas svårigheter att åstadkomma utslagsgivande bevisning, därest den av utskottet föreslagna formuleringen antages, men utskottet har trott sig ha starka skäl, att domarna på grund av sin rika erfarenhet tämligen snart skola bilda sig en uppfattning om tillämpningen av lagbestämmelserna, en uppfattning av ganska enhetlig beskaffenhet. Utskottet har följaktligen icke ansett sig behöva befara, att den ene domaren skall tillämpa gällande lagstiftning i nu förevarande fall på ett sätt och den andre domaren på ett annat.

Det har i den föregående debatten vidare påpekats, att denna bestämmelse om »kan antagas» finnes införd i vårt grannlands i söder lagstiftning. Det bör tilläggas, att föreskrifterna om bilförarens nykterhet vid bilfärder där äro kompletterade med bestämmelser om företagandet av vissa prov, vissa läkarundersökningar för att, då så behöves, konstatera alkoholförtäringens omfattning. Utskottets majoritet har mycket väl uppmärksammat detta och inser också, att det även i vårt land kan komma att inträffa en tidpunkt, då den nu föreslagna bestämmelsen lämpligen kan kompletteras med vissa läkarundersökningar, men å andra sidan har majoriteten icke velat nu förorda den form för undersökningarna, som använts i Danmark. Den synes icke i nuvarande gestaltning vara ur svensk synpunkt tillfredsställande. De danska undersökningarna kunna icke anses ha nått så långt, att icke förbättringar av betydande beskaffenhet ännu kunna åstadkommas, de vetenskapliga resultaten äro ännu icke säkert fastslagna o. s. v. Det är på grund av de skäl, jag nu i korthet anført, som utskottet har funnit sig böra föreslå i huvudsak den avfattning av förevarande moment, som återfinnes i de sakkunnigas yttrande och som tillika är i det väsentliga upptagen i motioner av dels herr Bärge m. fl., dels av herr Schlyter.

Jag ber, herr talman, att få yrka bifall till utskottets förslag.

Herr **Lindley**: Herr talman, mina herrar! Jag måste verkligen fråga mig själv: vad är det, man syftar till här. Är det att åstadkomma trafiksäkerhet eller är det att framskapa absolutister? Professor Bergman har ju i sitt anförande uppdragit en horoskopisk utvecklingslinje, där han pekar på den ständiga utvecklingen på motorismens område och där alla tendenser visa hän på

Första kammarens protokoll 1930. Nr 36.

Ang.  
indragning av  
körkort på  
grund av  
onykterhet.  
(Forts.)

*Ang.  
indragning av  
körkort på  
grund av  
onykterhet.  
(Forts.)*

att det skall gå ungefär såsom i Amerika, att alla människor eller åtminstone de allra flesta människor ha bilar och äro motorförare. Det blir då givetvis ganska lätt att lösa absolutismens spörsmål i och med att man inför en bestämmelse, att de personer, som handha en bil, måste vara absolutister.

Först och främst stadgar ju denna förordning en arbetstid, i regel begränsad till 13 timmar. Om man då i enlighet med dessa nykteristiska motioner skulle tänka sig 6 timmars avhållsamhet före den tiden, skulle det bli 19 timmar. Det skulle alltså bara finnas 5 timmar kvar, varunder dessa personer skulle kunna få använda sig av sina allmänna medborgerliga rättigheter. Det är ju ett mycket enkelt sätt att lösa alkoholproblemet, och jag måste säga, att det till och med är genialiskt att kunna tänka sig detta. Men å andra sidan måste vi väl säga oss själva, att det blir gränslöst svårt att kontrollera överträdelse däremot. Hur skall det kunna ske, om man inför en sådan bestämmelse? Det skulle bli ett system av spioneri och angiveri, som man skulle få använda sig av för att kunna utöva någon kontroll, som vore av något värde. Men jag är rädd för införande av någonting dylikt, ty vi få akta oss för att framskapa ett finskt kulturliv, och det är sannerligen inte alls en lysande exponent på ett kulturliv, vad vi gång efter annan få skåda i Finland. Skulle vi här införa bestämmelser av ifrågavarande art, skulle vi säkert göra precis samma rön, som man har gjort i det landet.

Jag har pekat på en sak, det är, att man stirrar sig blind på alkoholspörsmålet, och jag har även pekat på ett annat spörsmål, som enligt mitt förmenande är lika viktigt, och jag hävdar, att det är fullt ut lika viktigt, som alkoholspörsmålet — det är den långa arbetstiden. Gång efter annan inträffa fall, då chaufförer, som få sitta vid ratten i 8, 10, 11, 12, 13 timmars tid, äro uttröttade, och detta gäller i synnerhet, då de bli något till åren komna, då ha de inte samma motståndskraft. De kunna mycket lätt slumra till bara ett enda ögonblick, och så är olyckan skedd. En olycka händer lika lätt på det sättet, som om de ha förtärt något alkohol. Under förutsättning att de inte förtära alltför mycket alkohol utan endast en rimlig kvantitet, blir faran för trafiksäkerheten förvisso mindre än den, som uppstår genom den långa arbetstiden, men det ignorerar man. Nästan alla personer, som här yttra sig i frågan om trafiksäkerhet, ha icke fäst något avseende vid den långa arbetstiden. Det beror därpå att där spelar in ett annat intresse, arbetsgivarintresset. Men vi skola inte glömma den frågan, och den är enligt vårt förmenande mycket viktigare.

Nu måste jag säga, att enligt min uppfattning är det rysligt liten skillnad emellan utskottets förslag och reservanternas. Det är svårt att framleta skillnaden, men när jag försöker granska förslagen närmare, finner jag till och med, att utskottets förslag är på sätt och vis mildare. Enligt mitt förmenande är reservanternas förslag betydligt strängare.

Ävenså ber jag att få uttala, att jag är fullt överens med herr Linder om att det är en mycket allvarsam fråga att bestraffa folk, utan att det verkligen finns starka skäl för en sådan bestraffning. Jag känner till en hel del fall, där bestraffningar varit av det slaget, att man verkligen kan klandra dem. Helt nyligen fingo vi en rapport från Göteborg, vari det meddelades, att en chaufför hade av polisdomstolen blivit dömd till 50 kronors böter för vårdslös framfart. Han överklagade domen, och det resulterade i ett frikännande. Högre rätt frikände honom, men vid den första domen hade länsstyrelsen dragit in hans körkort, och under den tid, som åtgick, innan han kunde få ett nytt domslut, var han ju berövad sina existensmöjligheter. I två månaders tid var han alltså berövad sitt körkort. Dessa omständigheter måste också tagas med i räkningen, när man behandlar detta spörsmål, och man kan väl knappast vara med om att göra chaufförerna fullständigt fågelfria. Detta är ett mycket

svårt problem, det erkänner jag villigt. Visst vilja vi alla här ha den största möjliga trafiksäkerhet, men å andra sidan må vi inte heller hemfalla åt benägenheten att göra oss skyldiga till övergrepp och trakasserier.

Som saken ligger tror jag för min del, att jag trots allt vill rösta för reser-  
vanternas förslag, därför att det är strängare men på samma gång rättvisare.

*Ang.  
indragning av  
körkort på  
grund av  
onykterhet.  
(Forts.)*

**Herr Holmgren:** Herr talman! Både herr Bergman och herr Lindley ha framhållit, att vad vi diskutera och kivas om är endast två olika formuleringar, och det är inte så stor skillnad på dem. Jag vill också för min del framhålla, att jag tycker, att det är ganska svårt att bilda sig någon uppfattning om, vilkendera formuleringen som kan vara den lyckligaste.

Herr Lindley framhåller, att den för långa arbetstiden för yrkeschaufförerna är en mycket viktig orsak till trafikolyckor, och det kan nog hända, att han har rätt däri, men däremot tror jag, att man med bestämdhet kan säga, att han har orätt, när han säger, att detta skulle vara en viktigare anledning till trafikolyckorna än alkoholbruket. Jag tror, att det är alldeles omöjligt att fasthålla vid den uppfattningen. Det ger ju den dagliga erfarenheten vid handen, att så inte är förhållandet.

Det vore tydligen idealet, ifall man kunde komma fram till ett sådant tillstånd, att bilförare inte hade förtärt någon sprit alls under ett visst antal timmar, en viss tid, innan de började föra bilen. Det är alldeles klart, tyckes det mig, att ur trafiksäkerhetens synpunkt måste det vara idealet. Trafiksäkerheten skyddas inte tillräckligt genom de bestämmelser, som här äro föreslagna, ty, som herr Bergman framhöll nyss, kräves det inte en sådan grad av alkoholpåverkan, som enligt de här föreslagna föreskrifterna skulle kunna konstateras, för att redan det cerebrala tillståndet hos föraren kan ge anledning till olyckor.

Men sedan är det ju en annan fråga, hur man skall kunna komma fram till ett sådant tillstånd, att inte de, som föra bil, ha förtärt någon sprit alls under tillräckligt lång tid förut. Att stadga ett förbud för dem att förtära alkohol under en viss tid skulle ju vara det, som man närmast tänker sig skulle leda till målet. Det är väl emellertid tydligt, att man icke kan genomföra detta nu, såsom herr Bergman redan har framhållit, ty det finns ju inte alls tillräcklig resonans för ett sådant förbud, och här i debatten ha också av herrar Lindley och Linder anförts skäl, som visa, hur de resonera, som anse det vara omöjligt eller olämpligt att genomföra ett sådant förbud.

Jag vill framhålla, att man också kan tänka sig en annan möjlighet, som inte vidlades av dessa fel, och det vore, att när en olycka har skett, den vållande, om han förtärt alkohol under en viss tid före olyckan, skulle få strängare straff, än om han inte gjort det. En sådan sak tycker jag för min del skulle vara att allvarligt tänka på. Där har man inte några svårigheter i tillämpningen alls, inga svårigheter för bevisningen, man behöver bara lukta på vederbörande, så är bevisningen färdig.

Man kan inte heller mot en sådan bestämmelse göra den anmärkning, som herr Linder gjorde, att om en människa skall straffas, bör hon ha gjort någonting. Det är ju ett argument, som är ganska talande, men har man en bestämmelse av det slag, som jag här framkastade, så är ju också den svårigheten undanröjd. Jag har bara velat nämna detta i förbigående; det kan ju inte komma i fråga i detta sammanhang.

Man vet ju, att de önskemål, som herr Bergman här har framställt, icke kunna genomföras för närvarande, men att det nog vore idealet ber jag att få framhålla.

I detta anförande instämde herr *Petrén*.

Ang.  
indragning av  
körkort på  
grund av  
onykterhet.  
(Forts.)

Herr **Linder**: Herr talman! Jag vill gentemot herr Bergman ännu en gång betona vad jag sagt, eller att den utväg, som herr Bergman föreslagit, är den mest konsekventa. Omständigheterna äro dock sådana, att vi ha inga utsikter att kunna med framgång följa herr Bergman. Därför måste vi ge oss in på de andra vägarna. Det är inte tilltalande att gå på dessa vägar, men för dem, som vilja söka få någon rätsida på dessa problem, kan det dock inte hjälpas, att man får rätta sig efter verkligheten, sådan den föreligger.

Emellertid var det inte så mycket beträffande herr Bergman, som jag hade något att säga, utan jag ville yttra något även beträffande herr Almkvist, låt vara, att det inte är mycket jag har att anföra. Det är inte så, herr Almkvist, att det är därför, att vi domare skola ha det *bekvämt*, som jag tycker, att den formulering, regeringen gjort, är den bästa. Den synpunkten är inte riktig. Jag vågar påstå, att de, som rätt känna oss domare, tro inte om oss, att vi äro lata, när det gäller, eller att vi bara sträva efter att komma undan. Det är ett misstag. Anledningen, varför jag håller på denna formulering, som jag omnämnde, är den, att jag inte vill hava med om, att människor skola dömas till straff, utan att det finnes verklig bevisning, som talar för denna åtgärd. Jag går gärna med på, jag kan följa de herrar, vilka säga, att det behöver inte ha direkt inträffat någon olycka för att man skall kunna lagföra vederbörande, utan redan detta, att han sätter sig till ratten i berusat tillstånd, redan detta, att han framkallar en fara, kan vara för mig skäl nog att döma en sådan man. *Men* jag vill ha *bevisning* om, att dylik fara förelegat. Jag vill inte, att någon människa skall bara på antaganden kunna dömas till de allvarliga konsekvenser, som straffet alltid medför, utan jag vill ha ett säkert underlag, och det kan väl inte vara orimligt för en domare att begära det. Jag tror, att jag har ganska många i samhället bakom mig som säga: Gud bevara oss, om vi skola dömas om det verkligen inte finns skäl för detta! Det är ur den synpunkten, herr Almkvist, som jag fattat min ståndpunkt. Herr Almkvist säger, att förseelsen skall vara bevisligen ådagalagd. Ja, det är just vad jag vill, och jag vill ha detta markerat med så raka linjer som möjligt, det är alltsammans. När sedan herr Almkvist förklarar, att i Danmark skulle denna formulering, som utskottet föreslår, vara godtagen, så är det påståendet inte riktigt. Formuleringen lyder inte så i Danmark. Något sådant antagande, att brottslighet skall anses föreligga under den och den förutsättningen, har icke den danska lagen i sin formulering. Formuleringen är denna: »Frahendelse af Retten til at være eller blive Fører kan ogsaa ske naar en Fører — — gjort sig skyldig i særlig uforsvarlig Kørsel, eller naar han, efter ved Dom at være fundet skyldig i grovere Overtrædelse af de ham som Fører paahvilende forpligtelser, paany findes skyldig i saadan Overtrædelse», etc. Detta är något helt annat än att man skall antaga, att så och så varit förhållandet, och så skall denne man på grund av detta antagande få lida sitt straff. Detta är alltså min ståndpunkt i den här saken. Jag protesterar på det bestämdaste mot att några som helst bekvämlighetsskäl för domarna skulle ha dikterat mitt ställningstagande.

Herr **Schlyter**: Herr talman! Mycket av det som herr Linder yttrade i sitt första anförande innebar en logisk ståndpunkt, som måste respekteras. Han vill inte, att bilförare skola dömas för onykterhet vid ratten blott därför att vetenskapsmän på grund av blodprov förklara, att det finns anledning antaga att dessa förare inte ägt nödigt herravälde över sina handlingar för att kunna tillfredsställande föra en bil. Han vill, att förutsättningarna för ett fällande skola vara så klart och konkret angivna i lagen, att man kan direkt tillfråga vittnen härom med begagnande av lagens egna ord. Han vill inte ge domsto-

len den rätt till friare bevisprövning, som ligger i orden att bilföraren *kan antagas* icke hava ägt nödigt herravälde över sina handlingar. Han vill inte straffa den, som på grund av sin alkoholförtäring blott kan antagas innebära *en fara* för trafiksäkerheten, utan han vill att något påtagligt skall ha *inträffat*, nämligen det som uttryckes med orden i propositionen, att vederbörande »icke kunnat på tillfredsställande sätt föra bilen», någonting som ju kunnat iakttagas med vittnenas egna ögon. Slutligen sammanfattade herr Linder sina invändningar så, att man har *rätt att fordra bevisning*, för att en person skall kunna fällas till straff; det räcker inte med blotta antaganden.

Ja, herr talman, det där är ju en logisk och respektabel ståndpunkt för den, som inte vill gå alltför strängt fram emot de bilförare, som begagna sig av spritdrycker. Men vad som måste ha tett sig fullkomligt oförklarligt för en åhörare av herr Linders utläggningar, var hans uppgift i början av hans anförande, att han önskade en formulering, som ledde till det sannolikt bästa resultatet, därvid han med det bästa resultatet menade »det som mest håller efter onykterheten». Man behövde ju bara höra herr Linders fortsatta argumentering för att det skulle stå klart för var och en, att varje anmärkning mot utskottets formulering som herr Linder framställde gick ut på att han önskade en begränsning av de möjligheter, som utskottets formulering öppnat för domstolarna att fälla en spritpåverkad bilförare till ansvar. Man behövde ju för resten, herr talman, bara höra, med vilket intresse herr Lindley instämde i kravet på att vi skulle få den formulering som enligt herr Linder var strängast mot alkoholförtärarna, för att man skulle förstå, hur det sunda naturliga omdömet betraktar dessa båda formuleringar.

Men låt oss se till huru de båda alternativen äro avfattade i reservationen och i utskottets utlåtande. I utskottets utlåtande yrkas sådan formulering, att bilföraren för att kunna fällas till straff skall ha varit »så påverkad av starka drycker, att han kan antagas ej hava ägt nödigt herravälde över sina handlingar». Detta är i reservationen närmare specificerat och begränsat. Det säges i reservationen, att bilföraren skall fällas, i fall han »varit synbarligen berörd av starka drycker» — detta är alltså något, som vittnen kunna intyga att de iakttagit — »eller eljest så påverkad därav, att han icke ägt det herravälde över sina handlingar, att han kunnat på ett tillfredsställande sätt föra bilen». Man har alltså dels begränsat bristen i herraväldet över sina handlingar till det speciella fallet, att man kan finna det vara bevisat, att bilföraren *ej kunnat på ett tillfredsställande sätt föra bilen*, vilket ju innebär en tydlig och klar språklig begränsning i lagtextens formulering. Därtill kommer, att orden »kan antagas» äro strukna i reservationen. Det skall, som herr Linder riktigt och klart utvecklade, förebringas bevisning, att vederbörande *varit så påverkad* etc., och det räcker icke med ett antagande på sannolika skäl. Jag kan inte tänka mig, att det finns någon annan ledamot i denna kammare, som kan dela den uppfattningen, att reservanternas formulering, såsom herr Linder gjorde gällande, skulle ge ökade möjligheter för domstolarna att klämma efter spritpåverkade bilförare. När herr Linder nu i sitt senare anförande vände sig mot herr Almkvist och sade, att meningen inte är att det skall bli bekvämare för domstolen att döma efter paragrafen, om den får reservationens lydelse, så förstår jag mycket väl, att herr Linder ingalunda menar, att han vill undandraga domstolarna besvär genom detta; det fritager jag honom helt ifrån. Men så mycket ligger i hans yttrande, att det naturligtvis i en viss mening är lättare för domstolen att fälla en person efter en paragraf, som innehåller vissa konkreta beskrivningar om någonting som måste klart och tydligt bevisas innan ett fällande kan äga rum, än att fälla efter en mera abstrakt avfattad paragraf. Det är i denna mening lättare att fälla en person efter den kungl. propositionens och

Ang.  
indragning av  
körkort på  
grund av  
onykterhet.  
(Forts.)

Ang.  
indragning av  
körkort på  
grund av  
onykterhet.  
(Forts.)

reservationens formulering än efter utskottets formulering; det är »lättare» att i det individuella fallet tillämpa denna paragraf i reservationens formulering än med den formulering utskottet föreslår, men domstolen faller till straff i ett mycket mindre antal fall! Domstolen träffar med reservationens formulering inte de många fall, som ligga mellan den tydligt påvisade berusningen och den knappast straffvärda påverkan av alkoholhaltiga drycker, som inträder efter förtäring av endast ett glas pilsner eller något liknande. Dessa mellanliggande fall äro sådana, där t. ex. en domare kan finna straffbar spritpåverkan föreligga på grund av upplysningen, att bilföraren suttit inne på en restaurang och druckit 15—20 centiliter sprit, innan han fortsatt att köra. En bilförare med den spritmängden i kroppen innebär ju tydligen en fara för trafiksäkerheten. Han bör inte få tillfälle att sätta sig vid ratten, även om han är så tränad i spritförtäring, att han kan föra bilen linjerätt fram, så länge polisen står och tittar på. Detta är ett av de fall, där domaren kan ha skäl原因 att antaga, att bilföraren kan vara till fara för trafiksäkerheten, och därför bör fälla honom till straff.

Jag bör i detta sammanhang erinra om, att min motion inte är i varje detalj lika formulerad som utskottets förslag, vilket bygger på herr Bärge med fleras motion. Vid 1928 års riksdag framlades av Kungl. Maj:t ett förslag till lag angående fylleri. Här hade nykterhetskravet på alla dem, som utövade sådan verksamhet, att i händelse av bristande omsorg eller besinning fara lätteligen uppstår för människors liv eller hälsa, formulerats på det sätt, som nu skett i reservationen, så att vederbörande skulle fällas till straff, om han var så påverkad av starka drycker, att han »kan antagas ej äga nödigt herravälde över sina handlingar». Detta förslag avstyrktes av första lagutskottet, men i en reservation gjorde man den lilla jämkningen, att man ändrade orden »kan antagas» till »måste antagas». Denna formulering innebär ju ett något större krav på bevisning än om man blott säger »kan antagas». Denna reservation antogs av andra kammaren, och anledningen till att jag i min motion använt uttrycket »måste antagas» och icke uttrycket »kan antagas», var uteslutande den att förstnämnda formulering alltså för två år sedan vunnit andra kammarens gillande. Annars hyser jag för min del inte någon betänklighet mot att acceptera den formulering, som innehålles i herr Bärge motion och som numera tillstyrkts av utskottet. Jag har nämligen den fasta förvisningen, att vi inte behöva befara något missbruk från domstolarnas sida, även om vi använda formuleringen »kan antagas».

Härmed är jag till sist, herr talman, inne på en efter min mening ganska viktig fråga. För två år sedan förelåg det ärende till behandling, som jag nyss omnämnde, i en kungl. proposition, vilken behandlades av första lagutskottet, och över vilken lagrådet blivit hört. Det gällde då, att båda kamrarna måste antaga lagen, för att den skulle bli gällande. Nu har däremot denna utomordentligt viktiga brottsbeskrivning flyttats över till en administrativ författning, över vilken Kungl. Maj:t blott begär riksdagens yttrande. I dag kommer sannolikt första kammaren, som ju i allmänhet, när den står i valet mellan ett mera och ett mindre nykterhetsvänligt beslut, inte brukar ställa sig på den mera nykterhetsvänliga sidan, att antaga reservationen, och andra kammaren antager väl utskottets förslag. Då har Kungl. Maj:t hört riksdagen i det här ärendet. Något antagande av lagen från riksdagens sida har icke begärts, och lagrådet har inte blivit tillsport i saken. Sedan formulerar Kungl. Maj:t straffbestämmelsen i den administrativa förordningen så som Kungl. Maj:t behagar, och riksdagen är ställd utanför. Jag återkommer i annat sammanhang, herr talman, till denna fråga, men den synes mig icke vara alldeles utan betydelse för kammaren vid dess ståndpunktstagande i den nu föreliggande frågan, ty det vore ju i alla fall önskvärt, att båda kamrarna i en så viktig fråga som

denna stannade i samma beslut och inte överläte åt Kungl. Maj:t att själv träffa en sammanjämkning eller att fritt välja mellan formuleringarna.

Jag ber, herr talman, att få yrka bifall till utskottets förslag.

I herr Schlyters yttrande instämde herr *Thulin*.

Herr **Westman**: Herr talman! Vi äro helt säkert i denna kammare alla varse, att den moderna maskinkulturen icke lämnar något utrymme för berusade eller alkoholpåverkade personer. Maskinerna äro därvidlag grymma uppfostrare. Men man kan naturligtvis inte ställa sig på den ståndpunkten, att man avvaktar den tid, då maskinernas blodiga undervisning lett fram till en tillfredsställande folknykterhet. Lagen måste givetvis komma till användning som en mildare uppfostrarinna. Däröfver äro vi alla ense. Här föreliggande emellertid tvenne olika formuleringar av förslag till lagtext. Enligt min uppfattning är den skillnad i åsikter, som kommer i dagen i dessa två olika texter, inte särdeles stor. Den föregående ärade talaren överdrev enligt min uppfattning rätt betydligt den olikhet, som sakligt sett föreligger mellan de båda olika ståndpunkterna, den som företrädes av utskottet och den, som företrädes av reservanterna.

Jag ber först och främst att få framhålla, att utskottet och reservanterna äro ense därom, att den påverkan av starka drycker, som kan medföra ansvar, inte behöver ha konstaterats genom det sätt, på vilket fordonet har framförts. Det står uttryckligen framhållet i reservationen, att enligt reservanternas mening böra dessa straffbestämmelser »drabba ej blott den förare, som under en färd med motorfordon befinnes vara av starka drycker synbart berörd, utan jämväl den förare, som — ehuru detta ej förmärkes genom det sätt, på vilket motorfordonet framföres — genom alkoholförtäring förlorat nödigt herravälde öfver sina handlingar». Nu kan man säga, att denna ståndpunkt inte markeras fullt tydligt i den lagtext, som reservanterna föreslagit. Skillnaden i lagtexterna är den, att enligt utskottets förslag talas det om, att äga »nödigt herravälde öfver sina handlingar» och i reservationen talas det om »det herravälde öfver sina handlingar, att han icke kunnat på tillfredsställande sätt föra bilen». Men såvitt jag kan förstå, måste väl nödvändigt i utskottets formulering avses det kvantum av självbehärskning, som behövs för att man skall kunna framföra bilen. Detta uttryck »nödigt» måste hänföras till den verksamhet, varom här är fråga. Det är enligt min mening fullkomligt klart, ty vad som straffas, är ju den fara, som chauffören utgör, och denna fara måste hänföra sig till det sätt, varpå han framför åkdonet. Ordet »nödigt» måste alltså hänföra sig just till detta framförande.

Den föregående ärade talaren måste ha grundat sin mening på det antagande, att den omständigheten, att chauffören »inte ägt det herravälde öfver sina handlingar, att han kunnat på ett tillfredsställande sätt föra bilen», nödvändigtvis måste styrkas genom att man iakttagit, att bilen framförts på ett för omgivningen farligt sätt. Men detta är inte nödvändigt. I reservationen är bevisningen enligt dess formulering inriktad på frågan om herraväldet, alltså på tillståndet hos föraren. Då domstolen finner ett tillstånd konstaterat, som är av den beskaffenhet, att föraren inte kunnat på ett tillfredsställande sätt föra bilen, är domstolen fullt berättigad att fälla honom, även om ingen olycka inträffat.

Jag tror alltså, att ur denna synpunkt är den text, som reservanterna föreslagit, lika bra som den, utskottet föreslagit, då båda fästa uppmärksamheten vid förarens tillstånd. Att sedan den ena karakteriserar måttet av den självbehärskning, som erfordras för att undgå straff, som »nödigt herravälde öfver

*Ang.  
indragning av  
körkort på  
grund av  
onykterhet.  
(Forts.)*

Ang.  
indragning av  
körkort på  
grund av  
onykterhet.  
(Forts.)

sina handlingar», och den andra karakteriserar detta som »det herravälde över sina handlingar», som erfordras för att »på ett tillfredsställande sätt föra automobilen», kan inte konstateras vara någon stor skillnad. I alla fall gör jag en invändning mot utskottets formulering, och det är den invändningen, som hindrar, att jag anslutit mig till samma formulering. Den invändningen är, att jag tycker, att det är lagtekniskt otillfredsställande, att man i brottsbeskrivningen inför en presumtion. Det talas i utskottets förslag om att vederbörande »kan antagas ej hava ägt nödigt herravälde över sina handlingar» etc. En sådan formulering brukar man ju inte göra i en strafflag. I strafflagen står det, att den skall straffas, som är mördare, dräpare och dylikt.

Enligt min mening är det olämpligt att införa presumtionen i självt brottsbeskrivningen. Om man gör detta, skulle en person kunna dömas på indiciebevisning, att en presumtion föreligger för att han är farlig för trafiksäkerheten. Det är en tämligen långsökt konstruktion. Om man tager reservanternas text, finnes inte presumtionen i själva brottsbeskrivningen, men presumtionen kommer fram vid prövningen av bevisningen på vanligt sätt. Det förefaller mig också vara tekniskt sett riktigt.

Jag tror nu, att i praktiken blir skillnaden inte så stor, vare sig man tager den ena eller den andra lagtexten. Jag antar, att om domarna skola tillämpa den ena eller andra lagen, komma de att tillämpa lagtexterna på samma sätt. Om Olaus Petri hade levat i våra dagar och skrivit sina domarregler nu, skulle han nog ha formulerat dem så, att »en god domare är bättre än en dålig lag». Jag tror, att även om man tager utskottets formulering, komma domarna nog att reda sig med den, men, som sagt, jag föredrar på anförda skäl den andra formuleringen.

Den siste ärade talaren berörde i slutet av sitt anförande en fråga av lagstiftningsteknisk natur. Den ärade talaren uppställde den frågan: Hur skall det gå, om kamrarna stanna i olika beslut i ett ärende sådant som detta? I detta ärende har Kungl. Maj:t endast infortrat yttrande från riksdagen i fråga om en administrativ förordning. I fråga därom, hur riksdagen skall handla i den situation, som uppkommer, när kamrarna ha fattat olika beslut, i ärenden sådana som detta, föreligger en tämligen skiftande praxis. Vid den debatt av principiell natur, som senast hölls i riksdagen, när detta spörsmål var före, förfäktades av betydande auktoriteter den meningen, att sammanjämkning kunde äga rum. Vid flera tillfällen har också verkställts sammanjämkning. Men vid andra tillfällen har riksdagen gått den väg, som den ärade talaren antog vara den enda möjliga. Man har nämligen för Kungl. Maj:t anmält, att den ena kammaren fattat ett och den andra kammaren ett annat beslut. Enligt min mening bör det avgörande i fråga därom, huruvida man skall gå den ena eller den andra vägen, vara beskaffenheten av det ärende, som föreligger till avgörande. När det t. ex. i den nu föredragna punkten är fråga om en lagtext, bör enligt min mening, därest kamrarna fatta olika beslut, sammanjämkning äga rum. Likaså, ifall det t. ex. är fråga om ett uttalande, som är av ekonomisk innebörd, t. ex. inverkar på statsinkomsterna eller är av skatteteknisk natur såsom fallet varit med den punkt, vi förut talat om i dag, bör givetvis, för att tillvarata riksdagens makt, sammanjämkning äga rum. För övrigt vill jag betona till förmån för att sammanjämningsvägen anlitas, att vad Kungl. Maj:t begärt är ett yttrande av riksdagen och icke av riksdagens kamrar. Det bör då vara riksdagen angeläget att lämna Konungen ett tydligt svar om vad som är riksdagens mening och ur denna synpunkt bör man givetvis tillgripa sammanjämkning, om så erfordras.

Jag tror således för min del, att man icke behöver befara, att eventuellt

olika beslut i kamrarna i denna punkt skulle komma att leda till att Kungl. Maj:t får fria händer. För min del kommer jag att förorda, att vi skrida till samma procedur, som vi skulle använda, därest vi velat för Kungl. Maj:t i ett lagstiftningsärende meddela riksdagens åsikt.

Jag ber, herr talman, att få yrka bifall till reservationen.

*Ang.  
indragning av  
körkort på  
grund av  
onykterhet.  
(Forts.)*

**Herr Linder:** Beträffande det anförande, som hölls av herr Schlyter, vari han riktade sig särskilt emot mig, har redan utskottets ärade ordförande framhållit, att herr Schlyter i sin argumentering överdrev betydligt. Jag skall därför bara taga upp en och annan sak av vad han sade. Han sade, att jag icke skulle vilja straffa för den fara, som en alkoholpåverkad automobilförare utgör. Jag har hela tiden sagt, att jag fordrar en bevisning för detta, och jag vidhåller, att det är riktigt. Det har vidare sagts här av herr Schlyter, att jag vill ha bevisning och att ett antagande icke räcker. Det är riktigt, att jag icke nöjer mig med att bara antaga, att en person varit så och så, då jag dömer honom. Jag vill verkligen ha något, som övertygar mig om att den mannen gjort sig skyldig till den förseelse som det är fråga om, att han skall dömas för. Jag tror, att det är lyckligast för människorna så länge de hava denna regel att hålla sig till. Skulle människorna dömas på antaganden, hur skulle det då komma att gå? Det säges vidare, att därigenom att jag inte ansluter mig till formuleringen, att personen »kan antagas» etc., så skulle jag därmed utestänga den ökade möjligheten att hålla efter människor.

Jag vill säga, att domstolens plikt enligt min mening är att döma över vad som är *rättvist* och ingenting annat. Jag är icke åklagare, då jag sitter på domarstolen. Åklagaren har att förebbringa den bevisning, som är erforderlig för att jag skall kunna döma en man, som är tilltalad, och det är ur den synpunkten som jag ser saken. Sedan sades det vidare, att jag inte ville döma en människa blott därför, som det hette, att vetenskapsmännen hade genom ett blodprov funnit, att mannen varit i så hög grad alkoholpåverkad, att han inte kunnat på ett tillfredsställande sätt föra bilen. Jo, det vill jag visst. När vetenskapsmännen komma dithän, att de kunna garantera med sitt uttalande, att den mannen har varit så alkoholpåverkad, att han ej kunnat på ett tillfredsställande sätt föra automobil, då är jag den förste att också vilja godkänna detta. Men jag har här framför mig Karolinska institutets lärarekollegii utlåtande över denna sak, och det har sagt, att ännu så länge bör icke denna metod, som det här är fråga om, komma till användning, därför att den icke är tillräckligt utvecklad, men då den dagen kommer då så är fallet, skall jag vara den förste att godkänna också detta bevisningsmedel.

Slutligen undrar jag, om det skulle vara något förklenande för min åsikt, att en ledamot här i kammaren, herr Lindley, skulle ha instämt i mitt anförande.

**Herr Lindhagen:** Jag föreställer mig, att det här är fråga om att en automobilförare skall kunna attackeras av rättvisan på grund av hans egen inneboende beskaffenhet vid tillfället, oavsett om någon olycka förekommit eller om det bara sett ut som om en olycka varit nära att kunna förekomma.

Jag får verkligen säga, att om man med denna utgångspunkt skall kunna penetrera deras hjärtan och njurar, så finns det ju ingen annan utväg än att, som det också har ifrågasatts, föreskriva att den, som för bilen, inte får vid det tillfället ha intagit några starka drycker alls och inte heller inom en viss tid dessförinnan. Då får vetenskapen ett tillfälle att ingripa och bestämma, hur lång tid det kan anses behövas för att ett rus eller möjlighet till något slags rus skall ha kunnat dunsta bort, innan han satt sig vid ratten.

Utskottet säger, att denna utväg icke är lämplig. Jag förmodar, att det beror därpå, att man icke kan genomföra en sådan ordning i praktiken gentemot

Ang.  
indragning av  
körtkort på  
grund av  
onykterhet.  
(Forts.)

det svenska folkets uppfattning om alkoholbruket. Det kommer nämligen aldrig att kunna inträffa annat än att chaufförer och icke minst s. k. gentlemanna-chaufförer vilja stanna här och där exempelvis vid värdshus för att äta middag och taga sig en pilsner, en sup eller kanske, om de ha råd, ett glas vin och sedan i alla fall sätta sig vid ratten igen.

Det är ungefär två tredjedelar av svenska folkets uppfattning och därför vilja de icke vara med om att införa sådana drakoniska bestämmelser.

Då ha vi således att se till, hur mycket sprit en chaufför skall ha intagit, för att han skall kunna anses vara attackerbar. Varken vetenskapen eller någon domare kommer att i de speciella fallen, herr talman, kunna på något som helst exakt sätt avgöra detta, utan det avgörandet kommer att bero dels på domarens sinnelag och dels på beskaffenheten av den bevisning, som blivit förebragt. Det kan aldrig stanna vid något annat än *ett antagande* ifrån domarens sida.

Det är ju ett bekymmer för juridiken, i vad mån domaren skall få döma på antaganden eller på bevisade fakta. Vi avdöma för närvarande en mängd mål, där man säger, att det och det »kan antagas». I detta ligger ju en fara för den, mot vilken antagandet riktas. Vissa domare sitta inne med en uppfattning, om vad som skall antagas, andra ha en annan uppfattning därom — det beror på domarens sinnelag lika mycket som på chaufförens beskaffenhet, vad som skall kunna antagas eller icke antagas.

Då jag nu såsom erfaren jurist läser dessa olika formuleringar, måste jag säga: finns det överhuvud taget någon skillnad emellan dem?

Det står så här enligt Kungl. Maj:ts förslag, att han skall ha »varit synbarligen berörd av starka drycker eller eljest så påverkad därav, att han icke kunnat på tillfredsställande sätt föra automobilen». Hur skall en domare kunna säga, att vederbörande icke kunnat på tillfredsställande sätt föra automobilen annat än på grund av ett antagande av honom. Det kan ej påräknas någon exakt, naturvetenskaplig bevisning i något mål. Man är inskränkt till antaganden.

Så kommer jag till vad utskottet i detta avseende säger, nämligen att han »varit så påverkad av starka drycker, att han kan antagas ej hava ägt nödigt herravälde över sina handlingar». I valet mellan dessa två formuleringar känner jag mig övervägande böjd att rösta för utskottets förslag, ty det säger ärligt ifrån, vad som ändå måste inträffa med Kungl. Maj:ts förslag, och söker inte inbilliga folk, att man kan exakt och vetenskapligt avgöra frågan på ett definitivt sätt och väga på guldvåg.

Detta kan ha den faran med sig, att samvetsgranna domare aldrig fälla någon chaufför annat än då de åstadkommit olycka, och det är ju icke meningen här. Men jag förstår herr Linder, som är en rättrådig domare och alltid vill ha rättvisan tillämpad och ingenting annat, när han säger, att i detta fall, även med den formulering han föreslår, kan det icke förutses rättvisa utan man måste bygga på subjektiva antaganden. Och då kommer en domare, som är nykterist eller måttlighetssupare eller festprisse, att se saken på olika sätt. Det kunna vi icke göra något emot.

Jag ber således med anledning av vad jag nu anfört att få yrka bifall till utskottets hemställan, som är det mest exakta uttrycket för de verkliga förhållandena och för den svaghet i bedömandet, som här alltid kommer att vila över såväl chaufförer som domare.

**Herr Mellén:** Jag begärde ordet för att tillkännagiva, att jag delar herr Lindleys åsikt, att den av herr Westman och mig m. fl. avgivna reservationen innehåller strängare bestämmelser än utskottets förslag. Vi ha bibehållit uttrycket »synbarligen berörd av starka drycker» i vår reservation, men detta

har utskottet strukit, ehuru det är en bestämmelse, som är av oerhört vidsträckt betydelse. Med tillämpning av den dömes icke blott en person, som efter förtäring av starka drycker »icke ägt herravälde över sina handlingar» utan även en sådan. »som kan antagas ej hava ägt herravälde över sina handlingar» liksom den, som icke kunnat föra automobilen på ett tillfredsställande sätt såsom Kungl. Maj:ts sagt. Men även den dömes, som ägt herravälde över sina handlingar. Det finns nämligen människor, som av endast en högst ringa kvantitet spirituosa få en ovanligt hög ansiktsfärg utan att i övrigt därav påverkas. Jag är då såsom domare enligt denna bestämmelse tvungen att döma en sådan person, ty han är synbarligen berörd av starka drycker. På det viset finns det, herr Schlyter, i reservanternas bestämmelse en *ökad* möjlighet att klämma efter den, som förtär sprit.

I övrigt lägger jag synpunkten på den bestämmelsen i samtliga förslagen, vari de alla fordra, att föraren skall vara »påverkad» av starka drycker för att han skall kunna dömas. Och föraren skall vara påverkad till den grad, att förarens tillstånd kunnat innebära fara för trafiken. Är tillståndet sådant, då fyller det alla de 3 förslagens villkor för straff. I praktiken måste det vara domstols sak att på grund av bevis och föreliggande omständigheter avgöra, om denna mindre påverkan av rusdrycker varit av den beskaffenheten att den inneburit eller kunnat innebära fara för trafiken. För mig är det för den skull tämligen likgiltigt, vilken bestämmelse som tages här. Men förslaget att införa i lagen en bestämmelse att någon skall dömas på grund av att det »kan antagas» etc. är mycket motbjudande, har förr icke förekommit och skulle verka stötande på många. Jag kan mycket väl ge tillkänna, att det förslag, som här föreligger från åtta reservanter inom utskottet, är ett kompromissförslag emellan Kungl. Maj:ts förslag och ett annat förslag.

På grund av vad jag nu anfört, herr talman, yrkar jag bifall till den av herr Westman m. fl. avgivna reservationen.

**Herr Schlyter:** Herr Linder försvarade i sitt sista anförande i sak ytterligare den ståndpunkt, som jag i mitt förra anförande betecknade såsom både logisk och respektabel. Däremot gick han icke alls in på det jag huvudsakligen vänt mig emot, nämligen hans förklaring att reservationens formulering skulle vara mer effektiv för bekämpande av onykterhet vid ratten än utskottets formulering. Herr Linders anförande föranleder mig ytterligare allenast att säga, att när jag återopade herr Lindleys instämmande i hans yrkande, innebar detta icke i minsta mån att jag skulle anse det vare sig för herr Linder eller för mig själv ofördelaktigt att få ett instämmande av herr Lindley — tvärtom skulle jag anse det som en förmån — utan jag syftade på kammarens känedom om herr Lindleys allmänna inställning till de frågor, som vi nu diskutera, och ingen med sådan känedom skulle väl falla på den idén, att herr Lindley i valet mellan tvenne olika alternativ skulle vilja påyrka bifall till det, som vore strängare emot bilförarna i det avseende varom nu är fråga. Jag har alltså icke velat på något sätt kränka min vän Lindley med mitt anförande, och så har han säkert icke själv uppfattat det.

Jag ber så endast att med ett par ord få bemöta utskottets ärade ordförande. Eftersom herr Westman citerade vad som yttras i motiveringen till reservationen, så vill jag blott framhålla, att den omständigheten, att reservanterna ordagrant skriva av utskottsmajoritetens så att säga nykterhetsvänliga motivering i verkligheten naturligtvis icke kan göra ändring i vad lagtextens formulering i reservationen uttryckligen ger vid handen. Då herr Westman skulle citera denna formulering, gjorde han för övrigt alldeles ofrivilligt en omskrivning, som var mycket betecknande. Det står nämligen i reservationen, att man vill träffa den, som »icke ägt det herravälde över sina handlingar, att han kunnat

*Ang.  
indragning av  
körkort på  
grund av  
onykterhet.  
(Forts.)*

Ang.  
indragning av  
körkort på  
grund av  
onykterhet.  
(Forts.)

på ett tillfredsställande sätt föra automobilen». Detta omskriver herr Westman och säger i stället »icke ägt det herravälde över sina handlingar, som *erfordras för att kunna* tillfredsställande föra bilen». Detta är något helt annat, herr talman, och i själva verket ungefär likvärdigt med utskottets formulering. Det ställer saken på ett mera abstrakt plan än det rent konkreta sätt, varpå reservationen är formulerad. Reservationens formulering leder ovillkorligen till att domstolen, vad herrarna än skriva i motiveringen, kommer att — alldeles såsom herr Linder utvecklade — kräva bevisning för, att vederbörande faktiskt icke kunnat tillfredsställande föra automobilen.

Jag skall icke i övrigt gå in på herr Westmans anförande. Hans yttrande om sammanjämkningen mellan kamrarnas olika beslut skall jag spara att yttra mig om, till dess vi komma in på den konstitutionella frågan.

**Herr Westman:** Jag beklagar, ifall jag låtit någon felsägning komma mig till last. Jag har citerat den formulering, som föreligger i reservationen, och jag hoppas, då kammarens ledamöter många gånger förut i dag hört den formuleringen uppläsas, att om jag möjligen gjort mig skyldig till en felsägning, den icke skall leda till något som helst missförstånd.

Jag ber därefter få framhålla, att skillnaden mellan herr Schlyter och mig är den, att herr Schlyter menar, att uttrycket, att föraren skulle eljest ha varit så påverkad av starka drycker, att han »icke ägt det herravälde över sina handlingar», att han kunnat på ett tillfredsställande sätt föra automobilen, skulle innebära, att bevisfrågan om hans herravälde skulle ligga till på det sättet, att den enda bevisning, som skulle tillåtas, vore vittnen, som intygade, att bilen hade framförts på ett slingrande och farligt sätt. Däremot anser jag för min del, att här föreligger en bevisfråga, där bevisning är tillåten på samma sätt som vid alla andra frågor, om vilka domstolen har att bilda sig en uppfattning. Ställer man sig på den ståndpunkt, som jag står på, blir det, såvitt jag kan se, icke någon skillnad i sak mellan reservanternas och utskottets formulering på denna punkt.

Jag skall icke inlåta mig på den principiella fråga, som herr Schlyter berörde, då han ställde sig på den ståndpunkten, att en motivering till en lagtext saknar all betydelse. Från den uppfattningen har jag icke utgått och från den brukar man ju icke utgå.

**Herr Kvarnzelius:** Jag hade icke tänkt blanda mig i den här diskussionen men jag föranleddes i alla fall att begära ordet för att för min personliga del förklara, att jag anser, att bestämmelsen om nykterhet hos dem, som föra bil, är mycket viktig, ja måhända den viktigaste bestämmelsen i hela motorfordonsförordningen, långt viktigare än hastighetsbestämmelser och dylikt. Jag behöver i det avseendet endast erinra om, vilka stränga bestämmelser som gälla för lokomotivförare, för att fästa uppmärksamheten på hur viktig den frågan är. Jag tror för min del, att vi en vacker dag måste gå in för att kräva absolut nykterhet hos en person, som sätter sig vid en bilratt för att föra en bil. Det är ett oerhört stort ansvar som vilar på den som för en bil såväl med hänsyn till honom själv som för andra som färdas på vägarna. Det är nämligen något helt annat att köra ett motorfordon på vägarna än att köra ett lokomotiv, som går på skenor. Men en bilförare, som vinglar fram hit och dit på vägen, vilken risk innebär icke denne för mötande bilåkande och för andra trafikanter på vägen!

Jag tror för min del, att vad herr Bergman föreslagit är något, som vi måste komma till, även om vi icke äro mogna för det den dag som i dag är, och jag skulle för min del icke ha hesiterat för att nu rösta för herr Bergmans motion,

så mycket mindre som jag tidigare i mitt yttrande över denna förordning givit uttryck åt den meningen.

Som ärendet emellertid nu ligger till, kan jag icke se någon möjlighet att komma så långt och får därför finna mig i att taga vad som är närmast möjligt att få. Därvidlag måste jag säga, att utskottets förslag är det bästa av de förslag, som på allvar kunna komma i fråga, och jag måste därför nöja mig med att yrka bifall till detsamma.

Ang.  
indragning av  
körkort på  
grund av  
onykterhet.  
(Forts.)

Häri instämde herr *Johansson, August.*

Herr **Lindley**: Jag ber att gentemot den siste ärade talaren få säga, att jag kan icke acceptera denna hans förklaring. Jag är dessutom absolut övertygad om, att det finns tusentals människor här i landet, som skulle protestera emot vad han sade.

Det är icke bara nykterheten, som är det avgörande. Hur är det t. ex. med alla dessa körkort, som utlämnas; förekommer det någon gallring bland körkortspaspiranterna, examinerar man dem för att undersöka, huruvida de ha sina övriga själsförnödenheter i jämvikt? Något bedömande därav förekommer säkerligen icke. Jag tror, att man till och med skulle kunna säga, att en skicklig, kunnig och duglig chaufför trots alkoholförtäring framför sitt fordon betydligt säkrare än en nervös person, som icke vet vare sig ut eller in, när det gäller att klara sig i en brydsam situation. Det är säkerligen av mycket, mycket större betydelse att undersöka detta, men det kunna vi icke göra något åt, ty det är ju en oerhörd mängd chaufförlicenser, som måste beviljas och därför finns det ingen möjlighet att verkställa en sådan gallring och att undersöka vederbörandes kvalifikationer i dessa hänseenden. Sannerligen tror jag inte, att man stirrat sig fullständigt blind på nykterhetsfrågan, så att man icke kan se andra spörsmål i samband med detta problem!

Överläggningen ansågs härmed slutad, varefter herr talmannen yttrade, att i avseende på den nu ifrågavarande punkten av utskottets yttrande yrkats 1:o) att densamma skulle godkännas; 2:o) att kammaren skulle godkänna den av herr *Westman* m. fl. därom anförda reservationen; samt 3:o), av herr *Bergman*, att kammaren skulle, med godkännande av första stycket av utskottets yttrande, i övrigt uttala sig för att första punkten av ifrågavarande moment i förslaget till motorfordonsförordning erhöles den lydelse, som föreslagits i den av honom m. fl. i ämnet väckta motionen.

Sedermera gjorde herr talmannen propositioner enligt berörda yrkanden och förklarade sig finna propositionen på godkännande av utskottets yttrande i nu förevarande del vara med övervägande ja besvarad.

Herr *Westman* begärde votering, i anledning varav och sedan till kontra-proposition därvid antagits godkännande av den av honom m. fl. anförda reservationen, uppsattes samt efter given varsel upplästes och godkändes en omröstningsproposition av följande lydelse:

Den, som godkänner punkt 1 av andra lagutskottets å sid. 86 och följande i utlåtande nr 34 gjorda yttrande beträffande 15 § 3 mom. av Kungl. Maj:ts förslag till motorfordonsförordning, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, godkännes den av herr *Westman* m. fl. därom anförda reservationen.

Ang.  
indragning av  
körkort på  
grund av  
onykterhet.  
(Forts.)

Sedan kammarens ledamöter intagit sina platser samt voteringspropositionen efter förnyad uppläsning anslagits, verkställdes till en början omröstning på det sätt, att efter särskilda uppmaningar av herr talmannen först de ledamöter, som ville rösta för ja-propositionen, och därför de ledamöter, som ville rösta för nej-propositionen, reste sig från sina platser.

Då herr talmannen fann tvekan kunna råda angående omröstningens resultat, verkställdes härefter votering medelst namnupprop; och befunnos vid omröstningens slut rösterna hava utfallit sålunda:

Ja — 63;

Nej — 59.

### *Punkterna 2 och 3.*

Godkändes.

### *Punkten 4.*

I 15 § 3 mom. av förslaget till motorfordonsförordning var tredje punkten av första stycket så lydande:

Återkallas körkort, skall därvid förklaras, att föraren, sedan viss tid, minst två månader och högst två år, gått till ända, äger på ansökan hos länsstyrelsen i det län, som i 1 mom. angives, få frågan om utfärdande av nytt körkort upptagen till prövning.

I de likalydande motionerna I: 262 av herr *Bärg* m. fl. och II: 430 av herr *Bengtsson* i Norup m. fl. hade föreslagits, att körkort alltid skulle indragas för minst sex månader, då förseelse begåtts mot stadgandena angående nykterhet.

Utskottet hade i den nu föredragna punkten yttrat bland annat:

»I propositionen föreslås, att indragningarna av körkort skola avse en tid av minst två månader och högst två år. Enligt utskottets mening bör emellertid indragning, som föranledes av motorförarens alkoholförtäring, ske för en tid av minst sex månader.»

I detta sammanhang hade utskottet föreslagit, att det förevarande momentets sjunde stycke skulle i viss del erhålla den ändrade lydelse, utskottet angivit.

I fråga om utskottets yttrande under förevarande punkt hade herrar *Frändén* och *Sandström* i avgiven reservation anført:

»Utskottet har i sitt yttrande över § 15 mom. 3 angående tiden för indragning av körkort uttalat sig för, att förseelse, föranledd av alkoholförtäring, alltid skulle medföra körkortets förlust under en tid av minst sex månader. Då vi hålla före, att en dylik bestämmelse är väl rigorös och ägnad att i vissa fall motverka ett snabbt beivrande av onykterhet vid ratten, anse vi, att utskottet bort tillstyrka Kungl. Maj:ts förslag rörande tiden för körkortsindragning i sin helhet.

Vi vilja således påyrka, att den del av nämnda yttrandes fjärde punkt, som börjar med orden 'i propositionen föreslås, att etc.', måtte erhålla följande lydelse:

'Emot kungl. propositionens förslag, att indragningarna av körkort skola avse en tid av minst två månader och högst två år, har utskottet intet att erinra. Utskottet vill alltså avstyrka det i motionerna I: 262 och II: 430 framställda yrkandet att körkort alltid skall indragas för en tid av minst sex månader, då förseelse begåtts mot stadgandena angående nykterhet.'»

Herr **Frändén**: I den kungl. propositionen har föreslagits, att indragning av körkort skall ske för en tid av minst två månader och högst två år. Utskottet har nu uttalat sig för en skärpning, så att förseelse, föranledd av alkoholförtäring, alltid skall medföra förlust av körkortet under minst sex månader. I den reservation, som jag och min medreservant undertecknat, ha vi ansett, att det är allt för strängt att indraga ett körkort på sex månader för en kanske rent av obetydlig förseelse, varvid bilföraren i olyckligaste fall kanske dömes på rena antaganden.

I vår rättskipning börjar man ju numera gå ifrån de långa straffen, men här har man tydligen återgått till den gamla regeln om långa straff. Utskottet söker trösta sig med att detta icke är något straff. Det heter på ett ställe, att enligt svensk lagstiftning indragning av körkort icke är att betrakta som ett straff, men det måtte väl vara en felaktig uppfattning. Nog är det ett hårt straff för den, som kanske begått ett obetydligt fel, om körkortet därför indrages för hela sex månader och därigenom ställes utan existensmöjligheter.

Herr Linder yttrade här för en stund sedan, att han bad Gud bevara människorna från att bli dömda, utan att någon bevisning förebragtes. Här kan man verkligen ha anledning att läsa samma bön, för att folk icke skall ådömas ett alltför högt straff utan att ha begått någon egentlig förseelse.

Jag ber, herr talman, att få hemställa om bifall till reservationen på denna punkt.

Herr **Westman**: Herr talman! Under den föregående debatten ha vi ju alla varit ense om att kraftiga åtgärder böra vidtagas för att förebygga de faror för den allmänna säkerheten, som uppstå därigenom, att förare, vilka äro påverkade av starka drycker, äro ute och färdas på vägarna. Det är i överensstämmelse med denna uppfattning som utskottet här förordar den skärpning i Kungl. Maj:ts förslag, att om en person gör sig skyldig till ett ur nykterhets synpunkt så betänkligt uppträdande vid bilratten, att körkortet anses böra frantagas honom, bör detta ske för en tid av minst sex månader. Jag erkänner gärna, att detta är en mycket allvarlig påföljd för chauffören i fråga, men hans förseelse är också av den allvarliga beskaffenhet, och hans samhällsfarlighet måste anses vara så väl styrkt, att en sådan utgärd är påkallad.

Herr talman! Jag ber att få hemställa om bifall till utskottets yttrande.

Herr statsrådet **Borell**: Herr talman! Jag är fullt överens med den ärade utskottsordföranden om att de förseelser, som här äro i fråga, d. v. s. förseelser emot nykterheten, när det gäller automobilförare, äro av den allvarliga beskaffenhet, att de böra medföra en allvarlig påföljd. Då körkort frantages någon på grund av fylleriförseelse, brukar nog i flertalet fall körkortet indragas för åtminstone sex månader. Man har blivit strängare och strängare i detta hänseende. Även om man godtar Kungl. Maj:ts förslag, torde det således i praktiken bli så, att i regel körkort indragas för minst sex månader, om indragningen föranledes av spritmissbruk. Men det kan ju finnas fall, där omständigheterna kunna vara synnerligen mildrande. Det kan exempelvis vara sådana fall, då en yrkeschaufför på grund av en tillfällig anledning blir berörd av starka drycker, utan att man behöver hysa större farhågor för återupprepande. Det kan bero på tillfällig trötthet, sjukdom eller något sådant. Det kan således finnas undantagsförhållanden, då frantagandet av körkortet för en tid av sex månader skulle bli en allt för hård påföljd i betraktande av den allvarliga inverkan det har på vederbörandes hela ekonomi, om det gäller en yrkeschaufför.

Jag tror därför, att det vore välbetänkt, om man ville medgiva det utrymme i latituden, som Kungl. Maj:ts förslag innebär. Praktiskt kommer nog en lind-

*Ang.  
indragning av  
körkort på  
grund av  
onykterhet.  
(Forts.)*

*Ang.  
indragning av  
körkort på  
grund av  
onykterhet.*

(Forts.)

rigare påföljd icke att förekomma många gånger, men det kan, som sagt, inträffa fall, då det skulle vara önskvärt, om man kunde sätta tiden lägre än till sex månader.

**Herr Lindley:** Herr talman! Jag skall be att få understryka vad herr statsrådet här sagt.

Det kan verkligen inträffa fall, där man tycker, att det är rysligt att straffa en människa så pass hårt. Låt oss tänka oss ett fall, då en man varit ute och kört i exempelvis elva eller tolv timmar. Han är trött, och någon bjuder honom därför på ett glas sprit. Så inträffar kanske en olyckshändelse på hemvägen. Frågan är då, om spriten påverkat hans omdömesförmåga. Han var, som sagt, trött förut. Men med den formulering, som godkändes vid omröstningen i kammaren, då man gick med på uttrycket »antagas», skulle det kunna anses, att han varit påverkad av spriten, och till följd därav skulle han alltså mista sitt körkort under sex månader. Följden skulle bli svält och umbäranden icke allenast för honom själv utan även för hans familj. Kan man verkligen anse detta för en rättvis påföljd i ett sådant fall?

Det borde finnas någon möjlighet att mildra straffet, om sådana förhållanden förelegat, som jag här talade om. Att fastslå sex månader som minimum i detta fall är väl ändå obarmhärtigt.

Jag ber att få yrka bifall till reservationen.

Efter härmed slutad överläggning yttrade herr talmannen, att i avseende på den nu ifrågavarande punkten av utskottets yttrande yrkats dels att densamma skulle godkännas, dels ock, av herr *Frändén*, att punkten skulle godkännas med den ändring, som påyrkats i den av honom och herr Sandström därom anförda reservationen.

Sedermera gjorde herr talmannen propositioner enligt berörda yrkanden och förklarade sig anse propositionen på punktens godkännande vara med övertvägande ja besvarad.

Herr *Lindley* begärde votering, i anledning varav uppsattes samt efter given varsel upplästes och godkändes en så lydande omröstningsproposition:

Den, som godkänner punkt 4 av andra lagutskottets å sid. 86 och följande i utlåtande nr 34 gjorda yttrande beträffande 15 § 3 mom. av Kungl. Maj:ts förslag till motorfordonsförordning, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, godkännes punkten med den av herr *Frändén* föreslagna ändringen.

Sedan kammarens ledamöter intagit sina platser samt voteringspropositionen efter förnyad uppläsning anslagits, verkställdes omröstningen på det sätt, att efter särskilda uppmaningar av herr talmannen först de ledamöter, som ville rösta för ja-propositionen, och därefter de ledamöter, som ville rösta för nej-propositionen, reste sig från sina platser; och befanns därvid, att flertalet röstade för ja-propositionen.

*Punkten 5.*

Godkändes.

*Utskottets å sid. 90 gjorda yttrande beträffande 17 § av förslaget till motorfordonsförordning.*

*Ang. rätten  
att befara  
enskilda  
vägar med  
automobil.*

Nämnda paragraf hade följande avfattning:

I fråga om enskilda vägar och andra enskilda områden ankommer det på ägaren av vägen eller området att avgöra, huruvida körning med automobil därstädes må äga rum. Har automobiltrafik å sådan väg icke förbjudits och är den allmänligen befarad, äger länsstyrelse enahanda befogenhet och skyldighet som beträffande allmän väg.

Enskild väg må, även om automobiltrafik därå förbjudits, befaras med automobil i sådana fall, som i 16 § 7 mom. sägs.

I motionen I: 250 av herr *Erik Anderson* m. fl. hade yrkats, att 17 § skulle erhålla följande lydelse:

I fråga om — — — må äga rum. Går enskild väg över flera fastigheter, med olika ägare, må vägen dock icke till någon del avstängas för automobiltrafik, därest ej samtliga ägare av vägen därom äro ense.

Har automobiltrafik — — — som i 16 § 7 mom. sägs.

Utskottet hade i denna fråga yttrat:

»De synpunkter de sakkunniga och motionärerna anfört i den föreliggande frågan anser utskottet värda allt beaktande. Att såsom i motionen föreslås utan särskild utredning nu intaga i motorfordonsförordningen en bestämmelse av förslaget innehåll vill utskottet emellertid icke tillstyrka. Däremot vill utskottet förorda, att spørsmålet om reglering av rätten att med automobil befara enskild väg skyndsamt upptages till utredning.»

Reservation hade anförts av herr *Mellén*, som ansett, att utskottets yttrande bort hava följande lydelse:

»Ifrågavarande paragraf saknar bestämmelse för det fall att till enskild väg finnas flera ägare eller flera nyttjanderättshavare. Frånvaron av dylik bestämmelse har, såsom motionärerna framhållit, vållat stora obehag, tvister och förluster. Frågan är av stor praktisk betydelse. För närvarande kan ägare till en mindre sträcka av en för flera gemensam utfartsväg stänga hela vägen för automobiltrafik genom vägran att upplåta vägen för dylik trafik.

Utskottet vill därför föreslå, att på lämplig plats i denna paragraf eller uti särskild paragraf införes en bestämmelse av i huvudsak följande innehåll: 'Är enskild väg utfartsväg eller eljest till stadigvarande nytta för två eller flera fastigheter såsom för skogskörslor eller eljest, må ej vägen till någon del avstängas från automobiltrafik, därest ej alla, som äga rätt att nyttja vägen, därom äro ense.

Påstår någon, som äger rätt till vägen, att densamma upplåtande för dylik trafik skulle för honom medföra avsevärt men, förordnar länsstyrelsen efter ansökan och undersökning om, när och under vilka villkor vägen må med bil befaras.»

Herr *Mellén*: Herr talman! Det föreligger ingen meningsskiljaktighet mellan utskottet och mig. Även utskottet anser, att föreskrifter snarast böra tillskapas, som reglera motortrafiken å enskilda vägar, för den händelse dessa gå över flera fastigheter eller till den enskilda vägen finnas flera nyttjanderättshavare. 17 § talar endast om det fall, då det blott finnes en ägare. Som det nu är, kan en ägare av en mindre del av vägen fullständigt avstänga trafiken, vilket ju icke kan anses vara tillfredsställande. Å andra sidan bör ju ej en ägare till en ringa del av vägen kunna tvinga sig fram över en annans större vägdel, som kräver betydligt större vägunderhåll än hans egen del. Frågan

Ang. rätten  
att befara  
enskilda  
vägar med  
automobil.  
(Forts.)

synes mig kunna lösas genom en föreskrift likartad med den, som är föreslagen i reservationen. Då Kungl. Maj:t nu velat inhämta riksdagens yttrande över förslaget, ha jag och mina medmotionärer önskat framhålla, att en bestämmelse som den av mig föreslagna är absolut nödvändig. Frågan är även av mycket brådskande natur, ty överallt ute i landet förekomma trätor mellan grannar och även en mängd processer, föranledda just därav, att man icke har bestämmelser för det fall, att det finnes flera gemensamma ägare till en väg.

Jag har från flera håll erhållit sympatiskrivelser i anledning av min reservation, och i dag var det en person, som stack i min hand ett tidningsmeddelande, enligt vilket en häradsrätt i Bohuslän ådömt åtta svarande böter, emedan de år 1926 framfört bil på enskilt område. Tre av svarandena dömdes dessutom att till målsägaren utbetala skadestånd av 300 kronor jämte rättegångskostnader. Dessa personer bo i ett villasamhälle, som har uppstått på en egendom. De ha köpt sina tomter där, och deras områden gränsa till egendomens utfartsväg. Denna väg, som är deras enda utfartsväg, ha de fått rätt att nyttja, men egendomsägaren sätter stopp för all biltrafik. Detta har föranlett ifrågakarande rättegångar, som pågått i flera år.

Jag menar nu, att om riksdagen uttalade sig för en bestämmelse, likartad med den av mig föreslagna, skulle Kungl. Maj:t kunna införa en sådan i lagen utan att vidare höra riksdagen, och vi skulle således vinna ett år. Utredning synes hava företagits, och om någon vidare sådan erfordras, kunde Kungl. Maj:t bestämma därom. Av sådan anledning, herr talman, vågar jag besvära kammaren med ett yrkande om bifall till min reservation, och jag kommer även att begära votering i frågan.

I detta anförande instämde herr *Löfvander*.

Herr **Westman**: Herr talman! Den fråga, som den ärade talaren framfört, är synnerligen viktig och har genom bilarnas ökade användning inom alla delar av vårt land blivit i hög grad aktualiserad. Utskottet har visst icke förbiset frågans betydelse, men med hänsyn därtill, att den i praktiken ställer sig ganska invecklad, har utskottet inte ansett det vara lämpligt att försöka lösa den på rak arm, utan utskottet har uttalat den förväntan, att Kungl. Maj:t skall upptaga den till skyndsamt utredning.

Jag vågar tro, att man för närvarande icke med säkerhet kan gå längre, än vad utskottet har föreslagit. Den ärade talaren ville visserligen göra gällande, att ett uttalande i överensstämmelse med reservationen från kammarens sida endast skulle innebära, att Kungl. Maj:t skulle få en fullmakt, varefter Kungl. Maj:t skulle verkställa en utredning i saken, och om Kungl. Maj:t icke ville använda fullmakten, skulle Kungl. Maj:t få återkomma med saken till riksdagen. Så ligger saken icke till, ty det är icke en fullmakt, som föreslås i reservationen, utan en direkt hemställan till Kungl. Maj:t att utfärda en författning av ett visst innehåll.

Skulle Kungl. Maj:t, efter ett sådant riksdagens beslut, som den ärade talaren föreslog, göra en utredning och denna utredning visa, att riksdagen farit fram alltför brådstörtat och utan tillräcklig kännedom om saken, kommer riksdagen i ett mycket beklagligt läge och blir med skäl desavuerad av Kungl. Maj:t. Jag tror, att det bästa är, att vi i detta som i andra fall låta utredningen komma först och riksdagens beslut sedan.

Jag ber att få yrka bifall till utskottets hemställan.

Sedan överläggningen förklarats härmed slutad, gjorde herr talmannen jämlikt därunder förekomna yrkanden propositioner, först på godkännande av utskottets yttrande i nu förevarande del samt vidare på godkännande av den av

herr Mellén därom anförda reservationen; och förklarade herr talmannen, efter att hava upprepat propositionen på godkännande av utskottets yttrande, sig anse denna proposition vara med övervägande ja besvarad.

*Ang. rätten  
att befara  
enskilda  
vägar med  
automobil.*

Herr Mellén begärde votering, i anledning varav uppsattes samt efter given varsel upplästes och godkändes en omröstningsproposition av följande lydelse:

Den, som godkänner andra lagutskottets å sid. 90 i utlåtande nr 34 gjorda yttrande beträffande 17 § av Kungl. Maj:ts förslag till motorfordonsförordning, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, godkännes den av herr Mellén därom anförda reservationen.

Sedan kammarens ledamöter intagit sina platser samt voteringspropositionen efter förnyad uppläsning anslagits, verkställdes omröstningen på det sätt, att efter särskilda uppmaningar av herr talmannen först de ledamöter, som ville rösta för ja-propositionen, och därefter de ledamöter, som ville rösta för nej-propositionen, reste sig från sina platser; och befanns därvid, att flertalet röstade för ja-propositionen.

*Utskottets å sid. 98 och 99 gjorda yttrande i fråga om 18 § av förslaget till motorfordonsförordning.*

*Ang. kör-  
hastigheten  
för automobil.*

2 mom. första stycket av nämnda paragraf lydde:

Körhastigheten för automobil må aldrig överstiga 65 kilometer i timmen.

I motionen I: 258 av herr *Johan Larsson* samt i de likalydande motionerna I: 259 av herr *Österström* m. fl. och II: 426 av herr *Sandström* m. fl. hade föreslagits, att bestämmelsen i 18 § 2 mom. första stycket (högsta tillåtna hastighet för vanlig personautomobil å landsbygden) måtte utgå.

I motionen I: 263 av herr *Nylander* hade föreslagits, att den i propositionen föreslagna maximihastigheten av 65 km. i timmen måtte sänkas till 55 km. i timmen.

Utskottet hade i den nu föredragna delen av sitt yttrande anført bland annat:

»I likhet med departementschefen har utskottet funnit tiden icke vara inne för slopande av absoluta hastighetstal för trafiken med vanliga personbilar och motorcyklar å landsbygden. Våra vägar äro i stor utsträckning ännu icke av beskaffenhet att tillåta en så snabb trafik som måhända skulle bliva följden, därest hastighetsbegränsningen borttoges. Den fria hastigheten skulle, såsom departementschefen framhållit, helt visst å många håll även medföra en icke önskvärd stegring av kostnaden för vägnas underhåll.

Den betydliga höjning av gällande maximihastighet, som föreslås i propositionen, vill utskottet emellertid förorda. Då utskottet räknar med den möjligheten, att det i framtiden kan befinnas lämpligt att övergå till fri hastighet, har det syntts utskottet ändamålsenligt att för erfarenhets vinnande systemet med viss maximihastighet och systemet med fri hastighet redan nu må komma att tillämpas jämsides med varandra. Utskottet föreslår därför, att vid sidan av det i propositionen föreslagna stadgandet i 18 § 2 mom. första stycket om en maximihastighet av 65 kilometer i timmen införes bestämmelse om rätt för länsstyrelse att förordna om fri körhastighet å vissa härför lämpade vägar. Utskottet förutsätter, att i frågor, som beröra flera län, länsstyrelserna samråda med varandra före meddelande av förordnande, som här avses. För att ernå en enhetlig och efter förhållandena avpassad tillämpning, föreligger för övrigt

Ang. kör-  
hastigheten  
för automobil.  
(Forts.)

givetvis i denna som i andra administrativa frågor möjligheten att påkalla Kungl. Maj:ts beslut.»

Reservationer hade anförts

1) av herrar *Linder, Almqvist, Österström, Hagman, Norman, Johansson* i Sollefteå, *Björnberg* och *Sandström*, som ansett, att utskottets yttrande bort hava den lydelse, som i reservationen angivits, samt att utskottet bort föreslå, att ur 18 § 2 mom. måtte uteslutas första stycket;

2) av herrar *Frändén, Mellén, Magnusson* i Kalmar och *Andersson* i Rasjön, som beträffande hastighetsbestämmelserna ansett, att utskottet bort förordna bifall till Kungl. Maj:ts proposition oförändrad.

**Herr Nylander:** Herr talman! Det är kanske ingen enda bestämmelse i motorfordonsförordningen, som i hela landet omfattas med så stort intresse som just denna paragraf med hastighetsbestämmelser. Varje bilkörare måste ju komma i kontakt med denna paragraf i sin dagliga körning.

Jag erinrar om att de nuvarande bestämmelserna för en vanlig personautomobil, vid vilken kategori av fordon jag här närmast vill uppehålla mig, tilllåta en hastighet av 45 kilometer i timmen. 1927 års motorfordonssakkunniga ha efter en lång utredning i saken föreslagit borttagandet av den siffermässiga hastighetsbegränsningen, medan däremot den kungl. propositionen har föreslagit en maximihastighet för nu ifrågavarande personautomobiler av 65 kilometer. Vad behandlingen i utskottet beträffar, kan jag icke finna annat än att utskottet har lyckats göra en kompromiss, vilken måste betecknas såsom det mest olyckliga av vad som möjligen kan åstadkommas på detta område. Utskottet föreslår nämligen, att det förutom den i propositionen angivna maximihastigheten av 65 kilometer i timmen skall införas en bestämmelse om rätt för länsstyrelse att förordna om fri körhastighet å vissa härför lämpade vägar.

Om jag nu först och främst får uppehålla mig något vid den siffermässiga begränsningen av hastigheten, är det redan nu så och kommer med all säkerhet att vara så även i framtiden, att den angivna siffran rent psykologiskt har den inverkan på föraren, att han alltid, med rätt eller orätt, tror sig vara på den säkra sidan, om han bara håller sig under maximisiffran. Denna rent psykologiska sida av saken får man icke bortse ifrån. Mångfaldiga gånger finner man också t. ex. vid olyckshändelser, att vederbörande anser sig ha fullt försvaret genom att säga: »Jag var aldrig över 45 kilometer.» Därigenom anser han sig ha uppfyllt allan rättfärdighet.

Nu är det ju fråga om att maximihastigheten ytterligare skulle höjas till 65 kilometer. Jag vill här våga det påståendet, att en höjning av maximihastigheten på våra vanliga vägar till 65 kilometer faktiskt betyder en väsentligt högre fart än om man skulle gå in för att helt borttaga den siffermässiga hastighetsbegränsningen, d. v. s. införa vad som populärt kallas för den fria hastigheten. Då den kungl. propositionen framlades, utgick jag från att det nu icke skulle bli fråga om något införande av den fria hastigheten utan att meningen vore, att riksdagen skulle stanna för en siffermässig hastighetsbegränsning. Med den utgångspunkten har jag för min del stannat vid att motionera om en maximigräns av 55 kilometer i timmen såsom den allra största hastighet, som borde angivas i författningen.

Vid utskottsbehandlingen har jag icke fått något gehör för denna min ståndpunkt, utan, som jag förut nämnt, har utskottet gjort en märkvärdig kompromiss, vilken i sig såsom slutresultat innefattar en synnerligen farlig princip. Det framgår också av utskottets uttalande, att utskottet i hela sin tankegång måtte ha missuppfattat begreppet fri hastighet. Utskottet säger nämligen först, att »våra vägar äro i stor utsträckning ännu icke av beskaf-

fenhet att tillåta en så snabb trafik som måhända skulle bli följden, därest hastighetsbegränsningen borttoges», men yttrar strax efteråt: »Den betydliga höjning av gällande maximihastighet, som föreslås i propositionen, vill utskottet emellertid förorda.»

Ang. kör-  
hastigheten  
för automobil.  
(Forts.)

Man kan härav icke utläsa något annat än att utskottet menar, att på sådana vägar, där fri hastighet förordnats, skall man utan vidare få köra väsentligt högre än 65 kilometer. Jag tror, att utskottet här på ett synnerligen olyckligt sätt missuppfattat begreppet fri hastighet. Det betyder icke alls, att man kan få köra så fort som det är möjligt, utan det betyder något helt annat. Jag vill för min del här klart säga ifrån, att den enda rätta körregeln är, att man skall iakttaga första momentet i 18 §: »Vid framförande av automobil skall hastigheten städse anpassas efter som vid varje tillfälle behörig hänsyn till trafiksäkerheten kräver och nödig försiktighet bjuder. — Automobil må ingenstädes framföras med större hastighet än att automobilen under alla omständigheter kan stannas, innan en tredjedel av den framför varande överskådliga och fria delen av körbanan tillryggalagts.» Detta anser jag vara den enda utgångspunkt, som en bilförare bör ha, och att därtill foga en siffermässig begränsning verkar vilseledande för honom. Jag menar således för min del, att införandet av fri hastighet betyder, att man uteslutande skall bygga på det här upplästa momentet i 18 §. Det innebär, att när det blir fråga om en olycka eller ett olyckstillbud, skall man inte längre få höra talas om att vederbörande körde bara med den och den hastigheten, och man kommer inte att få höra dessa vittnen, som alltid äro färdiga att mycket noggrant och precis tala om, att bilen körde bara så och så många kilometer i timmen — detta betygat av personer, som säkerligen icke ha de minsta förutsättningar för att bedöma, hur fort en bil verkligen kör. Det vore sålunda enligt min mening för hela vår rättsskipning med hänsyn till förekommande motorfordonsolyckor synnerligen fördelaktigt, om man icke längre behövde tala om maximihastigheter, uttryckta i kilometer per timme, utan man i stället, efter att hava borttagit den siffermässiga hastighetsbegränsningen, endast behövde undersöka, huruvida en bilförare kört vårdslöst eller försiktigt.

Enligt min mening saknas hållbara motiv för införandet av en så hög maximihastighet, som i den kungl. propositionen föreslagits. Jag är tveksam, huruvida bilförarna i vårt land nu äro mogna att köra med den fria hastigheten, men de äro ännu mindre mogna för att tillämpa en förordning, som anger den vanliga maximihastigheten på våra vägar till 65 kilometer.

I övrigt vill jag tillägga, att det förslag, som har framkommit från utskottet, är i princip riktigt, nämligen att man för våra vanliga vägar icke vill tillåta mer än en viss maximihastighet — som dock, enligt vad jag förut påpekat, måste sättas väsentligt lägre än vad Kungl. Maj:t föreslagit och nu även utskottets majoritet har gått med på — men att samtidigt för vissa vägar länsstyrelse skall kunna medgiva en högre hastighet. Denna tankegång och denna uppläggning av hela problemet har jag för min del under flera år varmt omfattat, och jag har trott, att man på så sätt skulle kunna finna den lämpligaste lösningen. Jag har emellertid senare erfarit, att ett sådant förslag redan har varit uppe och tämligen genomdiskuterats samt att det därvidlag har visat sig, att länsstyrelserna ogärna vilja taga på sig det särskilda ansvar, som skulle vara förenat med en sådan rättighet att medgiva en större hastighet för vissa vägar. För min del vill jag säga, att ett sådant höjande av den tillåtna hastigheten för vissa vägar i särskilt hög grad skulle befrämja utvecklingen av vårt vägnät, så att vi snart nog kunde komma fram till ett nät av huvudvägar, som hade undergått erforderliga moderniseringar i form av breddningar, rätningar, skevningar i kurvorna, skenfria järnvägs korsningar och helst även hårdgörning av vägbanan. Detta skulle

Ang. kör-  
hastigheten  
för automobil.  
(Forts.)

man ganska snart ernå, om man i länen inriktade sig på att få fram sådana vägar. Emellertid kan det resas en allvarlig kritik emot ett dylikt system. Dessa vägar måste kännetecknas genom särskilda signaler, så att den bilfarande allmänheten vet, när man kommer in på en väg, där en högre hastighet eller, som nu föreslagits, fri hastighet är tillåten. Ännu viktigare är, att allmänheten tydligt får veta, när man lämnar en väg, där fri hastighet gäller, och man kommer in på en annan väg, där man icke alls får köra så fort. Ett sådant utmärkande av våra vägar är ju kanske icke alldeles främmande för svenska förhållanden redan nu, då vi ju ha en viss klassindelning på vägarna. Den klassindelning, som nu finnes, avser emellertid endast fordonens bredd och hjultryck men icke hastigheten, och jag har för min del klart för mig, att det skulle bliva ganska svårt för allmänheten att vid alla tillfällen iakttaga eventuella hastighetsskyltar. Jag vågar fördenskull icke mot de avstyrkanden, som enligt vad jag hört kommit från länsstyrelserna, gå in för ett sådant system, som utskottet har uttalat sig för.

Jag tror mig emellertid i detta anförande hava påvisat de faror, som äro förknippade med att man i lagen angiver en så hög hastighetsiffra, som här är föreslagen, eller 65 kilometer, och jag har även av utskottets utlåtande och de därtill fogade reservationerna kunnat förstå, att meningarna varit synnerligen skiftande inom utskottet. Det förefaller till och med, som om riksdagen i nuvarande situation icke vore färdig att taga ställning. Jag skulle fördenskull anse det lyckligast, om frågan angående hastighetsbestämmelser kunde ytterligare utredas till nästa års riksdag och då återigen framläggas för behandling samt att vi under mellantiden få tillämpa den nuvarande bestämmelsen om en hastighet av 45 kilometer i timmen för vanliga personautomobiler.

Jag vill därför, herr talman, i första hand yrka, att orden »65 kilometer» i Kungl. Maj:ts proposition måtte utbytas mot »45 kilometer». Skulle detta yrkande icke här gå igenom, kommer jag för min del att ansluta mig till dem, som vilja borttaga den siffermässiga hastighetsbegränsningen, d. v. s. rösta för den reservation, som till betänkanudet fogats av herrar Linder, Almkvist, Österström m. fl.

I herr Nylanders yttrande instämde herrar *Widell, Björnsson, Sandegård* och *Gustav Hansson*.

Herr statsrådet **Borell**: Herr talman, mina herrar! Det är nog, som den siste ärade talaren sade, så, att detta är den punkt i motorfordonsförordningen, som tilldrager sig det allra största allmänna intresset — frågan, huruvida en viss maximibegränsning skall bibehållas eller denna maximibegränsning skall bortfalla.

Jag får nu till en början säga, att den tolkning, som herr Nylander givit åt det ifrågavarande stadgandet: »Körhastigheten för automobil må aldrig överstiga 65 kilometer i timmen», på det allra högsta förvånar mig. Han översatte detta stadgande så, att det skulle betyda, att den hastighet, som man i allmänhet får använda, skulle vara 65 kilometer i timmen. Detta är ju en total missuppfattning av stadgandets innebörd. Huvudregeln för all automobilkörning är ju den, som står i 1 mom. av samma paragraf: »Vid framförande av automobil skall hastigheten städse anpassas efter som vid varje tillfälle behörig hänsyn till trafiksäkerheten kräver och nödig försiktighet bjuder», varefter tillägges, att automobil ingenstädes må framföras med större hastighet än att den under alla omständigheter kan stannas, innan en tredjedel av den framför varande överskådliga och fria delen av körbanan tillrygga-

lagts. Huvudregeln skall man alltid iakttaga: Man får aldrig köra fortare, än omständigheterna försiktigtvis medge vid varje särskilt tillfälle, men man får icke under några förhållanden köra hastigare än 65 kilometer i timmen. Detta är således en maximigräns, och den ligger så högt, att det är alldeles uppenbart, att den farten endast mera undantagsvis kan användas. Regeln blir således, att körhastigheten i regel bör vara lägre än 65 kilometer i timmen. 65 kilometer i timmen är den högsta tillåtna hastigheten.

Nu har man sagt, att man inte bör införa en maximigräns, därför att man därigenom fascinerar förarna att tro, att de alltid äro skyddade, bara de hålla sig inom denna maximigräns av 65 kilometer i timmen. Den siste ärade talaren sade också, att man så ofta vid domstolar, när en person åtalats för fortkörning, hör denne söka försvara sig med att han ej överskridit den fastställda maximifarten, och att han därför ej bör fällas till ansvar. Ingen domare fäster emellertid något som helst avseende vid ett sådant påstående, försävt han finner att farten varit för hög med hänsyn till förhållandena vid det särskilda tillfället. Är detta fallet redan nu, då maximigränsen är 45 kilometer, så blir det väl så i ännu högre grad om hastighetsgränsen ökas till 65 kilometer. Det kan väl aldrig hända, att någon förare kan undskylla sig med att han icke kört mera än 65 kilometer och därför bör vara fri från ansvar. Huruvida han blir fri från ansvar eller icke, beror på om den hastighet han vid tillfället använt varit sådan, att den med hänsyn till de föreliggande förhållandena kan försvaras.

Ett annat mera plausibelt skäl för att man icke bör stadga en maximigräns av 65 kilometer i timmen anföres emellertid. Det skälet är, att man på goda vägar och under gynnsamma förhållanden i övrigt utan risk kan använda en högre hastighet och att detta ej bör förhindras. Det är ju givet, att det finns vägar, där man med en tung och välkörd bil kan använda en större hastighet än 65 kilometer i timmen. Men i stort sett är nog vårt vägnät sådant, att icke ens en så hög fart är tillräddig. Ty flertalet bilar, de lättare och billigare bilarna, äro sådana, att kommer man upp över 65 kilometers hastighet — en fart, som redan den är hög — är man uppe vid den gräns, då olyckan kan vara rätt nära. Det är nog så, mina herrar, att de allra flesta olyckorna på våra gator och vägar — eller på våra vägar bör jag kanske säga, när jag talar om dessa höga hastigheter — bero på att man kört för fort. Det stora flertalet olyckor har denna orsak. När man kommer upp till en sådan hastighet som 60 eller 65 kilometer i timmen, äro riskerna betydliga, nödgas man göra en häftig inbromsning, på grund av att något hinder kommer i vägen, så är detta, när man kör så fort, förenat med en stor risk både för den bil, som man själv kör, och även för mötande bilar, särskilt om väglaget är slipprigt. Jag tycker för min del att, då olyckor dagligen inträffa och vet, huru många av dem, som förorsakas av för hög hastighet, skulle man kunna vara överens om att det skulle vara klokt att införa en fartbegränsning för att motverka att alltför hög hastighet användes. Detta måste dock i hög grad verka därhän, att trafikolyckorna bliva färre än vad eljest kan befaras bli förhållandet.

När man talar om den psykologiska inverkan av en viss maximigräns och säger, att man därigenom skulle förleda automobilförarna att tro, att man alltid får köra 65 kilometer i timmen, kan man ju överföra detta exempelvis till förhållandena i städer eller tätbebyggda samhällen. Man kan ju med samma fog säga, att det är olämpligt att bestämma, att man därstädes icke får köra mera än 35 eller högst 45 kilometer. Ty därigenom skulle man ju också, om resonemanget är riktigt, förleda vederbörande att tro, att denna hastighet under alla förhållanden är tillåten. Detta argument är icke hållbart och ingen har,

Ang. körhastigheten för automobil.  
(Forts.)

Ang. kör-  
hastigheten  
för automobil.  
(Forts.)

såvitt jag vet, påyrkat, att man skulle avstå från en hastighetsbegränsning i dessa fall, lika litet som att man skulle avstå från en maximibegränsning beträffande tyngre åkdon, där ju precis samma resonemang kan tillämpas.

Detta resonemang att man kommer att färdas med större hastighet, om man stadgar en maximigräns än om man tillåter s. k. fri fart, är enligt min mening endast en konstruktion. Om man, som herr Österström säger i sin motion, alltid måste räkna med att det finns ovarsamma förare, är det väl alldeles uppenbart, att dessa komma att köra ännu ovarsammare, om det inte finns någon hastighetsbegränsning än om det finns en sådan, ty hur det än är, skall väl ändå den risk, som ligger i att man kan bli lagförd, om man överskrider den bestämda hastigheten, verka i någon mån återhållande.

Jag kommer därmed in på frågan om hastighetsgränsens stora värde i bevisningshänseende. Om det nu är så — och min erfarenhet ger det vid handen att så är — att många förare rusa fram på vägarna med allt för hög hastighet, är det väl uppenbart, att om man medger s. k. fria farten, d. v. s. ej föreskriver någon maximigräns, får man praktiskt taget aldrig en ovsam förare fast annat än då det händer en olycka. Har man däremot en viss maximigräns, finns det större möjlighet att hålla hastigheten inom rimliga gränser. Jag tror såsom jag förut sagt ej på det där påståendet, att man kör fortare, om en viss maximigräns finnes bestämd, än om man inte har en sådan. Har man ingen maximigräns, komma ovarsamma förare — och det är ju dem man behöver skydda sig för — att icke känna några band eller några gränser utan komma att rusa fram på vägarna ännu mycket värre än nu, och det är tillräckligt farligt och svårt på vägarna, som det nu är.

Det är för resten rätt egendomligt, att yrkeschaufförerna tämligen enhälligt — det är åtminstone min erfarenhet — anse att fri fart ej bör medgivas. Men talar man med sådana herrar, som mera använda bilen såsom ett nöjes- eller sportinstrument, är uppfattningen en helt annan. De vilja inte ha några gränser för hastigheten. Under den långa tid, som jag har sysslat med detta ärende, har jag när tillfälle därtill givits plägat spörja yrkeschaufförer om deras uppfattning härutinnan, och alla dessa — och det har inte varit så få — ha enstämigt utom en enda svarat mig ungefär så: »Nej, för allt i världen, släpp inte hastigheten fri, ty då blir det ännu mycket riskablare att färdas på vägarna än det nu är.» Den, som gav mig ett annat svar — det var bara för ett par dagar sedan — sade, att det nog skulle kunna ha sina fördelar att inte ha någon maximigräns, om alla körde förståndigt. Det var ju egentligen samma svar som de övriga. Detta tyder ju på, att yrkeschaufförerna, vilka i regel, det vill jag säga, köra försiktigt och ansvarsfullt, i allmänhet icke önska fri hastighet. För att kontrollera dem behövdes visserligen i regel ej någon maximigräns, men en sådan behövs för att kontrollera alla de personer, och det är ganska många, som fara ovarsamt och vådligt fram på våra vägar, till fara för sig själva och andra.

Det är väl så, att vi så småningom komma fram till den fria hastigheten, det tror även jag, men jag tror inte, att tiden ännu är mogen för detta, dels därför att körkulturen ännu inte är tillräckligt hög, och dels därför att vårt vägnät ännu ej är sådant, att det i stort sett tillåter en alltför överdriven hastighet.

Jag skall också be att få säga några ord om utskottets ställningstagande till frågan. Utskottet har föreslagit, att man såsom regel skulle behålla en maximigräns av 65 kilometer men att man skulle ge länsstyrelserna befogenhet att för vissa vägar, som kunde lämpa sig därför, upphäva denna begränsning. — Jag har själv varit ganska inne på denna tanke. Jag undersökte saken ganska noga, och jag hade i början stora sympatier för en sådan ordning. Jag tänkte mig, att man skulle kunna klassificera vägarna efter deras beskaffenhet och medge s. k. fri fart på de rätade och breddade hårdgjorda eller permanentbelagda vä-

garna. Jag framförde denna tanke på flera sätt för att få den ventilerad och diskuterad. Jag uttalade mig bland annat om denna linje vid det möte med landshövdingarna, som regeringen hade i höstas. Alla, som yttrade sig på detta möte, avstyrkte emellertid enhälligt en sådan anordning under påvisande av de stora praktiska svårigheter som skulle uppstå vid genomförandet av ett sådant system och omöjligheten att kontrollera efterlevnaden av detsamma. Man kan ju taga ett exempel. En person skall köra från Stockholm till Malmö — således genom åtskilliga län, på vägar, som till sin beskaffenhet äro rätt olika. Det skulle naturligtvis bli en mängd gånger, som han behöfde reglera farten på olika sätt. För att möjliggöra iakttagandet av fartföreskrifterna, måste man anordna något system med visare och anvisningar — anordningar, som skulle bli både dyrbara och utomordentligt svåra att effektivt genomföra. Vid varje ställe, där en fartbegränsning skulle iakttagas, vid varje väggkorsning, där den stora vägen mötte en mindre väg, måste man ha en visare, som utmärkte, att en lägre fart vore påbudet. Det skulle icke vara möjligt för en person, som färdas längre sträckor, att ha alla dessa föreskrifter i minnet, och särskilt under mörkret bleve det för en förare absolut omöjligt att ställa sig sådana anvisningar till efterrättelse. Jag tror således, att även om en dylik anordning är teoretiskt tilltalande, den av praktiska skäl icke är möjlig att genomföra.

Såsom saken nu ligger till, tillåter jag mig därför att hemställa, att kammaren ville bifalla den av herr Frändén m. fl. avgivna reservationen.

Herr **Möller**: Herr talman! Jag har tillåtit mig begära ordet på denna punkt, därför att jag tror, att det har en mycket stor betydelse, vilket beslut riksdagen kan komma att fatta i detta avseende.

Jag skulle tro, att det är två saker, som kunde vara kloka: det ena vore att icke ändra den nuvarande maximihastighetsbestämmelsen, d. v. s. bibehålla en maximihastighet på 45 kilometer i timmen, och det andra att avskaffa all sådan maximihastighet. Däremot tror jag, att den allra farligaste utväg, man överhuvud kan försöka sig på i detta sammanhang, är den, som regeringen och, jag måste säga till min överraskning, även utskottet hava kommit till, nämligen att man skulle utsträcka maximihastigheten till 65 kilometer i timmen.

Till en början vågar jag säga, att för den händelse man skulle i lagen ha en maximihastighet på 65 kilometer i timmen, bör man avstå från det vägförbättringsarbete, som med riksdagens benägna bistånd sedan många år bedrivits i detta land. Det finns ju vägar, som se ut som korrugerad plåt ungefär. Det kan köras ganska fort också på dylika vägar, men de, som föra bil, äro väl i alla fall inte roade av att köra alltför fort på vägar av den beskaffenheten. Men däremot borde det i en motorfordonsförordning, som innehåller en sådan här maximihastighetsbestämmelse, säkert intagas förbud mot beläggande av vägarna med asfalt eller cement eller att bredda dem, så att bilarna utan någon svårighet kunna mötas på vägarna. I så fall skulle en maximifart på 65 kilometer icke innebära några vådor därför att den icke kunde utnyttjas. Men om vi verkligen skola genomföra ett vägväsen så beskaffat, att bilarna kunna framföras något så när obehindrat — om vi så småningom skola få permanentbelagda vägar, som inte slitas sönder redan under en enda sommars körning, och på så vis underlätta framförande av bil på vägarna, då är bibehållandet av en maximihastighetsbestämmelse, såvitt jag kan förstå, ett så allvarligt psykologiskt missgrepp, att det är mig ofattligt, att man överhuvud kan stanna för en sådan. En dylik hastighetsbegränsning blir för de förare, om vilka herr statsrådet särskilt talade — de vårdslösa och oförsiktiga förarna — på de bättre vägarna i detta land icke en maximibegränsning utan en minimibegränsning; varje chaufför, och alldeles sär-

*Ang. körhastigheten för automobil.*  
(Forts.)

Ang. kör-  
hastigheten  
för automobil.  
(Forts.)

skilt just den litet lättsinnige chauffören, kommer att betrakta lagens anvisning på denna punkt som det naturliga idealet, vilket han bör uppnå. Vi ha ju, tror jag, en körkortsålder av 18 år. Vi veta, att de unga chaufförerna ofta snabbt bli mycket skickliga men å andra sidan utmärka sig för djärvhet och lätt falla för frestelsen till våldsamt framfart. De skulle inte betrakta sig själva som riktiga chaufförer, därest de inte praktiskt taget överallt kunde hålla den hastighet, som enligt lagen är den tillåtna.

Jag menar sålunda, att det vore mycket farligt, om riksdagen stannade vid utskottets förslag på denna punkt även med de dispensbestämmelser, som utskottet har tänkt sig. Jag har i princip inte någonting emot en begränsning av hastigheten betydligt längre ned, om det inte finnes ett i mitt tycke mycket starkt vägande skäl för att inte ha en sådan låg maximibegränsning, och det är, att vi göra hela det svenska folket till notoriska lagbrytare med 45-kilometersgränsen. Jag vet inte, hur många i denna kammare, som föra bil, men jag förmodar, att de som göra det kanske ibland ofrivilligt — de ha inte ständigt ögat på hastighetsmätaren — släppa på litet för mycket gas, och så åka de upp i 50 kilometer, och omedelbart äro de brottslingar enligt svensk lag. Det är det som gör, att jag inte tycker, att det finns något skäl att bibehålla den nuvarande bestämmelsen. Vad som skall inskräpas i den som kör bil är, att han under alla omständigheter skall iakttaga försiktighet, att varje vårdslöshet blir bestraffad och att följaktligen den omständigheten, att lagen inte innehåller någon maximibegränsning av hastigheten, aldrig kan betyda, att man får köra med vilken fart som helst. Men jag tror, att risken för att lagen skulle kunna så missförstås är ofantligt mycket mindre än risken för att just de slarviga bilförarna komme att finna 65-kilometersgränsen vara den naturliga, om en dylik bestämmelse infördes.

Jag kan för min del icke erkänna, att det resonemang, som förts av herr statsrådet med jämförelsen beträffande hastigheten i städerna och hastigheten på landsvägarna har någon bärighet. Först och främst är vilken stad som helst och framför allt en sådan stad som Stockholm späckad med poliser; där finns en ständig övervakning från polisens sida, och ändå tror jag, att om inte herr statsrådet presenterar sig som den högste vårdaren över motorfordonsförordningen, kommer han sällan att åka 35 kilometer t. ex. på Strandvägen, om han åker med en *drosk*chaufför. Regeln torde vara, att dessa köra upp till 40 kilometer, utan att polisen gör någon invändning, men de köra inte 40 kilometer på Drottninggatan t. ex., och de köra inte 40 kilometer i några trånga prång och inte ens på Strandvägen, om det verkligen visar sig svårt att komma fram. Men jag tror för min del, att den maximibegränsning, som finns i städerna, inte alls har den verkan som den där 65-kilometersbegränsningen skulle få, bland annat därför att den är så låg. Den tillåter ju inte någon verkligt hög fart. Jag betraktar då inte 45 kilometer som en mycket hög fart, utan den är det normala för droskchaufförerna på Skeppsbron, Strandvägen o. s. v., åtminstone har jag mycket sällan åkt saktare på sådana gator. Detta tycks polisen tolerera, åtminstone då det gäller våra droskchaufförer, antagligen därför att den har ett stort förtroende för deras skicklighet, och det förtroendet har jag funnit praktiskt taget alltid vara befogat. Man har anledning ge våra droskchaufförer åtminstone här i Stockholm en komplimang för deras skicklighet. Den skickligheten utgör i och för sig egentligen en tillräcklig garanti för den kategorien, men däremot skulle den nog inte utgöra en tillräcklig garanti för alla privata chaufförer eller privata bilägare, som äro ute och roa sig.

Alltså, herr talman, jag gör bara den reflexionen, att skola vi följa Kungl. Maj:t på denna punkt, skola vi framför allt akta oss för att räta våra vägar och för att bredda dem. Det finns ju många vägar, där inte ens den dukti-

gaste chaufför kan komma upp i 65 kilometer, och det är den enda garantien för att vi inte skola öka olyckornas antal på detta sätt.

Medan jag har ordet skulle jag kanske, trots att jag därigenom träder i stark opposition mot en bestämelse i Kungl. Maj:ts förslag, våga göra en hemställan. Det har åtminstone inträffat, då jag åkt på de svenska landsvägarna — jag har inte kört själv, men jag har åkt där i alla fall — att man träffat på små decauvillebanor, som gå mitt över de stora landsvägarna utan någon varning. Våra landsvägar äro väl sandade — det är ju den egentliga vägförbättring, som består på flertalet av våra vägar — det har blåst en liten smula på vägen, den lilla decauvillebanan är fullständigt dold, och ingen människa kan se, att det överhuvud finns något sådant, och det finns inte heller någon varning. Det förefaller mig, som om det skulle kunna gå för sig att åtminstone på de stora landsvägarna i vårt land genom en kungl. förordning bestämma, att där skall finnas den vanliga järnvägsvarningen. Det är ju inte fråga om några grindar och sådant utan endast om en varning att här någonting kommer, fastän man inte kan se det. Det är ju egentligen viktigare i sådana fall än vid de stora järnvägarna, ty dem kan man åtminstone se, men om spåren på dessa små banor äro mycket halkiga, kunna faktiskt olycker inträffa, och detta fullkomligt i onödan, ty det är ju en bagatell, som inte medför några stora kostnader, att sätta upp en sådan där gulsvart påle. Jag vågar i detta sammanhang rikta en hemställan till Kungl. Maj:t att tänka på saken, ty jag tror, eftersom inte vederbörande kommit sig för att se faran, att det behövs ett dylikt påpekande.

Herr talman, jag ber att få yrka bifall till den av herr Linder m. fl. afgivna reservationen.

Häri instämde herr *Schlyter*.

Herr statsrådet **Borell**: Som jag nödgas strax gå in i andra kammaren, skall jag redan nu säga några ord i anslutning till herr Möllers anförande. Herr Möllers resonemang var ju precis detsamma, som man har kunnat läsa i alla tidningar, precis samma resonemang som i många år drivits från automobilklubbens sida, ett resonemang som enligt min mening — jag har förut sagt det — vilar på absolut oriktiga förutsättningar och innefattar ett psykologiskt oriktigt bedömande. Herr Möller gör sig skyldig till precis samma fel som den förste talaren, då han talade om 65 kilometers hastighet som den enligt lag tillåtna hastigheten. Detta är ett fullkomligt felbedömande, en fullkomlig fel-läsning av författningens såväl ordalydelse som andemening. Det finns ingen i lag tillåten hastighet annat än den, med vilken man far fram, då man ger akt på de förhandenvarande förhållandena vid varje särskilt tillfälle och rättar sig därefter. De 65 kilometerna äro endast en maximigräns, över vilken man aldrig får gå.

Nu säger herr Möller, att de ovarsamma pojkarna, som i ungdomligt överdåd fara fram på våra vägar, inte komma att nöja sig med mindre än att de köra med »den lagliga hastigheten». Tror herr Möller, att de för närvarande — jag tänker särskilt på motorcyklisterna — hålla sig vid varken 45 eller 65 kilometer? Nej, de fara i regel fram med 70—80 kilometer eller mera, och det är sådant som bör, i den mån man kan åstadkomma det, genom lag stävas. 45 kilometer är på skäl som herr Möller själv anförde att betrakta som en antikerad hastighetsgräns, därför att den gränsen är för låg, men alldeles säkert är, att får man inte någon hastighetsbegränsning, fortsätta vissa förare gladeligen att köra med överdriven hastighet till fara för sig själva och ännu mera för den trafikerande allmänheten.

Herr Möller säger också, att om man inför en så hög siffra som maximigräns

Ang. kör-  
hastigheten  
för automobil.  
(Forts.)

som 65 kilometer, kan man låta bli att förbättra eller bygga om våra vägar. Herr Möller vet kanske inte, att för närvarande en fart av 55—60 kilometer, när vägarna äro något så när hyggliga, snarare är regel än undantag. Ur vägslitningssynpunkt kommer alltså 65 kilometers fart, som ju dock, jag betonar det ännu en gång, är att betrakta som en *maximifart*, praktiskt taget ej att verka i högre grad vägslitande än den hastighet som nu användes.

Jag vidhåller, att de, som ha samma uppfattning som herr Möller, bedöma saken psykologiskt oriktigt och framför allt, att de lägga in i författningen en helt annan innebörd och lydelse än den har.

**Herr Almkvist:** Herr talman! Som framgår av utskottets betänkande, hava åtta ledamöter anført reservation emot utskottets förslag om att tillstyrka bifall till Kungl. Maj:ts förslag om en maximihastighetsbestämmelse. Det torde vara för alla uppenbart, att det knappast finns någon lagbestämmelse av alla i fråga om biltrafiken nu gällande, som så ofta överträdes som just bestämmelsen om en högsta hastighet av 45 kilometer i timmen. Den var måhända på sin tid både välmotiverad och möjlig att utan större olägenheter följa. Men detta är ej längre fallet. Det föreligger precis samma skäl nu att frångå denna bestämmelse som det gjorde tidigare, när man frångick den då gällande föreskriften om att automobil fick framföras med högst 25 kilometers hastighet i timmen vid dagsljus och med högst 10 kilometers hastighet i mörker. Är man nu på det klara med att bestämmelse om en högsta hastighet av 45 kilometer i timmen är antikverad — och det har herr statsrådet själv medgivit — då gäller frågan: skall i dess ställe sättas en annan maximihastighetsbestämmelse och i så fall: bör den vara 65 kilometer? De ledamöter av utskottet, som reserverat sig emot utskottets framställning, ha ansett, att, som herr Möller redan här tidigare påpekat, det farligaste beslut, som kan fattas med avseende å denna paragraf, vore att godkänna en maximihastighet av 65 kilometer. Herr statsrådet har nyss förklarat för sin del, att herr Möllers tolkning av författningen berodde på en psykologisk missuppfattning av de förhållanden förhållandena och av bestämmelsens syfte, men jag nödgas bestrida, att herr statsrådet i detta avseende har rätt. Kan det vara en psykologisk missuppfattning av läget, när för varje dag som går erfarenheten visar, att nu gällande föreskrift om en högsta fart dagligen och stundligen överträdes. Här förekommer ju vid varje domstolssammanträde ett eller annat bilmål, där vederbörande, som ställts under åtal för förseelse, just hänvisar till det förhållandet, att han hållit sig inom den i lag bestämda maximihastigheten. Då är det väl ingen psykologisk missuppfattning av läget, att man går ut ifrån att bestämmelsen om maximihastighet har den inverkan på den körande, att han tror, att han, så länge han håller sig i närheten av denna bestämmelse och icke överskrider densamma, har fullgjort all rättfärdighet, även om han för tillfället färdats fram med en hastighet, som vägens beskaffenhet egentligen inte alls skulle tillåta. Herr statsrådet skulle naturligtvis ha rätt, om det bevisligen vore så, att förslaget om 65 kilometer som högsta fart icke skulle komma att överträdas. Men en var kan med bestämdhet påstå, att även 65 kilometers fart komme att överskridas oupphörligen. Jag måste därför säga, att herr statsrådets motivering av reservanterna icke kan anses bärande. Ett faktum är helt enkelt, att denna bestämmelse skulle komma att verka därhän, att det bleve en normalhastighetsbestämmelse och icke en föreskrift om högsta hastighet och herr statsrådet medgav ju själv, att även om denna bestämmelse på 65 kilometer godkännes, komma vissa personer att överträda densamma, t. ex. vårdslösa motorcyklister. Ja, det blir säkerligen icke bara vårdslösa motorcyklister, som komma att göra detta, utan det blir givetvis nästan envar, som har en bil av utmärkt beskaffenhet, som kör fortare, då han färdas fram

på vägar av den karaktär, att han anser, att han utan fara och utan svårigheter kan köra med 70 å 80 kilometers hastighet. De ansvarslösa och hänsynslösa bilisterna, om vi skola nämna ett särskilt ord om dem, låta inte sitt görande och låtande bestämmas av några maximihastighetsbestämmelser. De hittills gällande ha åtminstone icke visat sig kunna förhindra dylika bilisters hejdlösa framfart.

Ang. körhastigheten för automobil.  
(Forts.)

Om vad jag nu sagt gäller med avseende å Kungl. Maj:ts formulering, äger det tillämpning i ännu högre grad om den formulering, som utskottet tillstyrkt. Utskottet bibehåller Kungl. Maj:ts föreskrift, att automobil aldrig må framföras med mer än 65 kilometers hastighet i timmen, men strax därefter, trots detta absoluta uttryck »aldrig», föreslår utskottets majoritet, att länsstyrelserna skola ha rätt att medge fri hastighet på vissa vägar. Här har redan på ett övertygande och klart sätt uppvisats, vilka praktiska svårigheter en sådan bestämmelse skulle komma att medföra, och jag lyssnade med stort intresse till vad fackmannen på området, herr Nylander, uttalade, då han skulle klarlägga, hur en sådan bestämmelse skulle effektueras. Han nämnde, att det förmodligen skulle ordnas genom införande av ett signalsystem. Jag frågar: vad bleve följden av en sådan anordning? Jo, följden bleve naturligtvis först och främst svårigheter att få enhetliga bestämmelser hos de olika länsstyrelserna angående de vägar, som skulle upplåtas för fri hastighet. Vidare skulle signalsystemet föranleda, att förarnas uppmärksamhet skulle i väsentlig grad komma att riktas på förekomsten av dessa signaler och draga bort deras uppmärksamhet ifrån vad som egentligen borde vara föremål för deras uppmärksamhet, nämligen vägarnas beskaffenhet och vad som tilldrar sig på vägarna. Jag kan sålunda för min del icke finna, att de bestämmelser, som äro föreslagna vare sig i den kungl. propositionen eller av utskottet, äro ägnade att medföra den trafiksäkerhet och uppamma den trafikultur, som man i nuvarande tid kan anse vara av behovet påkallad. Däremot är min övertygelse den, att går man in för ett slopande av maximibestämmelsen om en viss högsta fart och i stället av föraren kräver, att han vid varje särskilt tillfälle skall föra fram automobil med den fart, som är betingad av den just vid tillfället rådande situationen, och förbinder man denna föreskrift med den andra restriktion, som förekommer i det av reservanterna förordade förslaget, nämligen att bil aldrig får framföras med större hastighet än att den kan stannas, innan en tredjedel tillryggalagts av den vägbana, som ligger öppen och fri framför en, tror jag att man kommit därhän, att man fått en bestämmelse, som kan anses leda till en ökad trafiksäkerhet och till uppfostran av hänsynsfulla och ansvarskännande förare.

Jag ber också att få betona, att icke blott de sakkunniga utan tvekan tillstyrkt denna åtgärd utan även icke mindre än 16 länsstyrelser, överståthållarämbetet, järnvägsstyrelsen, arméförvaltningen, chefen för generalstaben och flera andra myndigheter. Därjämte ha icke mindre än 135 landsfiskaler, alltså ett stort antal av de personer, som närmast kunnat iakttaga verkningarna av nu på området gällande bestämmelser, tillstyrkt samma åtgärd. I andra länder, där man har tagit bort denna bestämmelse — det är ju ett flertal, som gjort så, Holland, Tyskland, Ungern, Spanien, Belgien och Frankrike m. fl. — ha några klagomål icke försports, och någon försämring av trafikulturen har icke inträffat, utan tvärtom kan man skönja förbättringar.

På grund av vad jag nu anfört ber jag, herr talman, att få tillstyrka bifall till reservanternas förslag.

I detta anförande instämde herr *Granström*.

Herr **Mellén**: Herr talman! Herr Nylander yttrade, att han fann den av Kungl. Maj:ts föreslagna maximihastigheten av 65 kilometer vara allt för hög.

Ang. kör-  
hastigheten  
för automobil.  
(Forts.)

Däri instämmer jag gärna, och hade det varit någon möjlighet att få den nuvarande bestämmelsen bibehållen, skulle jag ha röstat därför. Nu förhåller det sig emellertid så, att vi ha betydligt bättre vägar nu än när 45-kilometershastigheten infördes. De allra flesta myndigheter, som hörts, ha tillstyrkt fri hastighet. 45-kilometersbestämmelsen har allmänt överträtts även av ansvarskännande förare, och vidare har i det förslag till motorförordning, som föreligger, införts betydligt skärpta straff för vårdslösa körare. Dessa äro de skäl, som föranlett mig och mina medmotionärer att gå med på den föreslagna höjningen till 65 kilometer. Annars äro vi fullt ense med herr Nylander därom att de flesta av våra motorförare icke äro mogna för en så hög hastighet, liksom att större delen av våra vägsträckor ej heller är lämplig för en sådan hastighet.

Mot bestämmelsen om 65 kilometer har som det starkaste skälet, senast av herr Möller, anförts, att denna bestämmelse kommer att av de flesta motorförare fattas så, att det blir en minimihastighet som under alla förhållanden är tillåten och bör utnyttjas. Jag får lov att säga, att detta är ett synnerligen dåligt betyg åt våra motorförare. Ha de så ringa ansvarskänsla och äro de så omdömeslösa, att en bestämmelse att de på rak och god väg, med fri sikt få köra 65 kilometer i timmen, av dem tages till intäkt för att de på varje väg ha rätt och t. o. m. böra köra med 65 kilometers hastighet, hur skall man då kunna släppa hastigheten fri och låta dessa omdömeslösa och icke ansvarskännande personer fritt avgöra, vilken hastighet de böra använda? Det förefaller mig gå synnerligen dåligt ihop.

Jag skall icke förlänga debatten, herr talman, utan tillåter mig yrka bifall till den av herr Frändén och mig m. fl. avgivna reservationen. Den innebär i huvudsak bifall till Kungl. Maj:ts förslag i denna punkt, men jag ber att ytterligare få ändra det så, att jag yrkar bifall till utskottets hemställan med utslutande av den del av andra stycket på sidan 99, som börjar med orden »då utskottet» och slutar med orden »Kungl. Maj:ts beslut». Därigenom uteslutes den farliga bestämmelse, utskottet föreslagit.

**Herr Åkerberg:** Utskottet säger i sitt betänkande, att våra vägar i stor utsträckning ännu icke äro av beskaffenhet att tillåta en så snabb trafik, som måhända skulle bliva följden, därest hastighetsbegränsningen toges bort. Utskottet utgår här från förutsättningen, att en övergång till fri fart, som det heter, skulle medföra en ökad hastighet i verkligheten, men detta torde vara en oriktig utgångspunkt. Det har under alla förhållanden aldrig varit utgångspunkten för de personer och korporationer, som yrkat på att maximihastigheten skulle upphävas. Därför torde också de farhågor, man har för vägunderhållet, kunna anses vara betydligt överdrivna. Nog körs det tillräckligt hastigt redan nu på våra landsvägar. Den gamla bestämmelsen om 45 kilometers maximihastighet har varit fullständigt meningslös och verkningslös, och det skulle verkligen vara intressant att anordna en liten enquête med de landshövdingar, som vi ha här i kammaren, och fråga dem, om de inte minst hundra gånger var och en varit med om att överträda lagens bestämmelser på denna punkt.

Vi veta ju också, att det är ett gouterat nöje för våra landsfiskaler att anordna en sådan där kontroll, som kommunikationsministern talade om, på landsvägarna. De ställa ut ett par vakter på ställen, där man utan risk kan fara med hur stor hastighet som helst och där man vet att bilisterna köra fortare än vanligt. Om det då konstateras, att de kört t. ex. 47 kilometer i timmen, få de åtal på halsen. Om det är en sådan kontroll, kommunikationsministern menar skulle möjliggöras genom en ny maximibestämmelse, tror jag, man gärna kan betacka sig för densamma.

Man måste, som sagt, om och om igen betona, att meningen från deras sida,

som yrka på fri fart, icke är att möjliggöra en ansvarslös och terroristisk körning på våra landsvägar, utan meningen är tvärtom att skjuta själva ansvaret i förgrunden. En sådan där maximibestämmelse kan aldrig bli någonting annat än ett ganska grovt instrument. Det blir någonting för polis- och paragrafsjälarna att haka sig fast vid. En sådan bestämmelse vållar utan tvivel ofta vid våra domstolar en fullständig förskjutning av bevisföringen på den objektiva prövningens bekostnad. Om t. ex. vid en domstol, när en olycka skett och parterna äro inkallade, konstateras, att den ena parten har överträtt maximibestämmelsen i fråga om farten, blir detta omedvetet eller medvetet det centrala i domstolens sätt att ta på saken. Det överskuggar alla andra på fallet inverkan omständigheter. Det drar både åklagarens och domarens fantasi till sig och fascinerar dem så, att kanske den verkligt skyldige därför kommer undan. Den fria farten är däremot som sagt ägnad att skjuta ansvaret i förgrunden och medverka till en friare, objektivare och mera allsidig prövning av rättsfallen. Kommunikationsministern och utskottet mena tydligen, att det där ansvaret skall verka inom en viss ram, men varför skall ramen vara just 65 kilometer? Man får ju ta hänsyn till att det för det första finns många olika bilar — för herr Lindgrens Cadillac är väl 65 kilometer närmast en minimifart, i varje fall en normal hastighet, under det att för en herre, som kommer med en gammal Ford ute på landsvägen en betydligt mindre hastighet måste finnas äventyrlig och kommunikationsministerns och utskottets 65 kilometer någonting fullständigt uteslutet. Man får också ta hänsyn till att det finns olika chaufförer. Den ena kan köra 65 kilometer; han kan köra 80 kilometer och ändå ha vagnen i sin hand, och man kan åt honom utan risk anförtro att köra hur fort han själv anser vara förenligt med sina egna nerver och vagnens egenskaper, under det att för en annan, som är nybörjare och överhuvud taget inte har de förutsättningarna, det skulle vara äventyrligt, om man läte honom köra 65 kilometer.

Utskottet har också behjärtat ansvarssynpunkten i viss mån, när det tillstyrker, att länsstyrelserna skola få medge fri fart på vissa vägar. Men det som utskottet ger med den ena handen, tar utskottet tillbaka med den andra, när det menar, att vissa vägar skola under alla förhållanden vara begränsade i anseende till hastigheten. Men varför skall ett undantag göras för dessa vägar? Utskottet menar väl de mindre byvägarna och sådana, men just för dessa mindre vägar borde väl kravet på en ansvarsmedveten körning vara värt att understrykas kraftigare än för andra vägar. På dessa vägar är det naturligtvis ofta äventyrligt att ens få tillåtelse att köra med 65 kilometers hastighet. Trots allt vad statsrådet Borell här anfört är det dock på det viset, att en sådan bestämmelse utövar ett visst fascinerande inflytande på bilister. Kommunikationsministern framhöll här, att det är den första punkten i paragrafen, som är själva huvudregeln, den som säger, att man skall ha den hastighet, som svarar emot förhandenvarande förhållanden o. s. v., och att bestämmelsen om en maximihastighet är bara en bipunkt. Men det torde dock vara på det viset, att större delen av de människor, som köra bilar på vägarna, inte ha reda på någonting annat i fråga om hastigheten än bestämmelsen om att de få köra 45 kilometer nu och 65 kilometer, om utskottets betänkande går igenom. Det är detta, som blir det fullständigt centrala i deras uppfattning av hastighetsproblemet, och det är den uppfattningen, som behärskar dem. De tro, att står det 65 kilometer, kunna de köra så fort under alla förhållanden. Det är samma förhållande som med den olycksaliga rusdrycksförordningen. Därför att det finns en bestämmelse om att en person får högst fyra liter, finns det massor av medborgare i landet, som påstå, att det är deras medborgerliga rätt att ha fyra liter i månaden. På samma sätt är det med hastighetsbestämmelsen. Finns den — låt vara att det står *högst* 65 kilometer, det ha de inte fäst så stort avseende vid

Ang. körhastigheten för automobil.  
(Forts.)

Ang. kör-  
hastigheten  
för automobil.  
(Forts.)

— så komma de att stå inför en domstol och säga med gott samvete, att vi hade den uppfattningen, att om vi körde 65 kilometer, voro vi på den säkra sidan.

Kommunikationsministern sade, att han frågat en massa yrkeschaufförer, och att de alla utom en svarat, att de ville ha maximibestämmelsen kvar. Ja, jag vet inte vilka chaufförer herr statsrådet tillfrågat. Möjligen ha de blivit så imponerade av interpellantens höga värdighet, att de ansågo sig inte kunna på något sätt motsätta sig hans uppfattning, men jag har också talat vid yrkeschaufförer, och jag har inte träffat någon, som ställt sig på Kungl. Maj:ts eller utskottets sida i det fallet.

Utskottet ger ju en vink om att i en framtid skall den fria farten komma att införas. Ja, vad är det egentligen, man vill vänta på? Ingenting, enligt min uppfattning. Vi ha de facto här i landet redan fri fart. Människorna köra så fort på vägarna, som de anse att deras bilar tåla och de själva orka med, och all erfarenhet visar, att det kan ske utan risk, när en ansvarskännande person sitter bakom ratten. När någon olycka händer, så inte beror det på att bilföraren överträtt maximihastigheten, utan det beror på att han kört värdslost, och däri kan naturligtvis hastigheten ingå som ett moment. Det finns enligt min uppfattning ingen anledning att vänta längre, och framför allt måste man ställa sig betänksam emot att i avvaktan på denna ökade så kallade erfarenhet begagna sig av det blandade system, som utskottet förordar och som endast kommer att öka förvirringen och kommer att sänka oss djupare ned i ovetenhetens natt.

Det är två principer, som här stå emot varandra. Man skulle nästan kunna säga, att det är två världåskådningar. Antingen har man den uppfattningen, att lagens bokstav har någon sorts magiskt inflytande på chaufförerna, så att de hålla sig på dygdens väg, eller också har man den uppfattningen, att en chaufför skall i varje ögonblick känna sitt ansvar och att hans omdöme skall vara det vägledande. Utskottet menar tydligen, att på *somliga* vägar skall lagens bokstav ha det där magiska inflytandet, på andra skall bilistens sunda förnuft och ansvarskänsla vara det vägledande. Då det, herr talman, är orimligt med en sådan personlighetsklyvning och orimligt att överhuvud taget reflektera på utskottets förslag i den punkten, ber jag att få yrka bifall till reservationen.

Herr statsrådet **Dahl**: Då jag under halva året har min bostad på landet och inte hör till de mera lyckligt lottade medborgare, som äga bil, får jag färdas på vägarna kring min bostad antingen med hästskjuts eller till fots. Jag skall därför be att i allra största korthet få med ett par ord anlägga fotgängarens och hästskjutsåkarens synpunkter på denna fråga.

Med anledning av vad herr Möller och, såsom jag tror, även herr Nylander yttrat, vill jag säga, att i fråga om lagfästade av viss maximihastighet har jag varit mycket betänksam, då jag anslutit mig till propositionens ståndpunkt. Egentligen skulle jag snarare velat ansluta mig till en begränsning ungefär i den riktning, som herrar Möller och Nylander angävo. Jag har emellertid på denna punkt kompromissat.

Då det gäller att taga ståndpunkt till frågan om fri fart eller begränsad hastighet, förefaller det mig ganska eget, att man intager en så olika ståndpunkt i premisserna, som man gör. Vid bedömandet av innebörden i den bestämda maximihastigheten har man två invändningar. Man säger: »Det är inte rätt att bestämma en viss maximihastighet. Den kommer nämligen då att framstå såsom det normala, och var och en, som endast tillämpat denna hastighet, anser sig skuldfri, om han föranleder en olycka.» Korteligen: för det första bortelimineras man alldeles bilisternas skyldighet att taga hänsyn till lagens föreskrifter att vid varje tillfälle taga behörig hänsyn till trafiksäkerheten. För det andra säger man, att om man stadgar en viss hastighet, kommer

denna bestämmelse inte att hållas, utan ett flertal bilister bli lagbrytare. I detta resonemang bortelimineras man sålunda helt och hållet ansvarskänslan. Men när man så skall försvara den fria farten, säger man: »Det är endast bilisternas ansvarskänsla, som skall vara normerande.» — Men, mina herrar, jag frågar: varför skall man tillerkänna bilisten en sådan betryggande ansvarskänsla, när det gäller för honom att utnyttja den fria farten, men alldeles fränkänna honom en sådan, då det gäller att färdas med en viss maximihastighet? Det är ett ojämnt spel.

*Ang. körhastigheten för automobil.*  
(Forts.)

Jag har under den tid, som detta spörsmål ventilerats i pressen, alltid stannat med ett frågetecken inför dessa många uttalanden, i vilka föras den fria fartens talan. För mig står det alldeles klart, att det med den beskaffenhet, som våra svenska vägar ännu hava, skulle vara ett utomordentlig stort äventyr för trafiksäkerheten på landsbygden, om man införde fri hastighet. Man behöver endast tänka sig, att det erfordras en sträcka av 24 meter för att bromsa in, när man har en hastighet av 65 kilometer i timmen. Men det erfordras en vägsträcka av 82 meters längd, för att man skall kunna bromsa in, om man har en hastighet av 120 kilometer i timmen. Hur många ställen på landsbygden är det inte, där vägsträckan företer en fullkomlig fri sikt, så att bilisten, när han har rättighet att köra med obegränsad hastighet, också använder denna rätt i stor utsträckning, men där det från angränsande bostadshus kan komma ut en vägfärdande i sådan tid, att bilisten inte hinner bromsa in? Jag har en mycket livlig erfarenhet av sådana fall. Just i närheten av min bostad finns det små egnahem, där trädgårdstjapporna med deras planteringar stänga utsikten för dem, som skola komma ut på vägen. Om det blir fri fart, blir det sannerligen ett äventyr för dem, som bo här, att överhuvud taget taga sig ut på vägen. Sådana personer, som komma i hästskjuts, få leda sina hästar, för att de skola kunna komma någorlunda tryggt fram.

Jag förstår mycket väl att alla, som köra bil och gärna färdas snabbt, hava intresse för den fria farten och i bästa mening yrka på densamma, ty de lita på sin egen körkultur. Men, mina herrar, den som varit bosatt på landet och känner arten av den körkultur, som i regel ännu existerar där, kan inte vara sinnad att gå med på den fria farten ännu. Och jag vill säga, att denna körkulturs beskaffenhet hänför sig icke till vissa samhällslager, utan varierar efter individerna rätt mycket i de olika skikten av samhällsmedlemmar. En söndags-eftermiddag i närheten av ett större samhälle är det redan för närvarande föräntat med allvarlig fara att såsom fotgängare taga sig fram på vägarna, och ännu värre blir det, om fri fart kommer att tillämpas.

Vi hava nyligen beslutat en lag om vägrätt i annan mening. Jag är övertygad om, att det skulle vara synnerligen olyckligt för den fria fartens anhängare, om den bleve lagfästad av riksdagen, ty det dröjer inte synnerligen lång tid, förrän här blir ett bakslag, som blir kännbart. Jag tror, att vi då komma att behöva en lag om vägrätt för fotgängare och alla andra, som färdas på annat sätt än med automobil.

Jag är så livligt övertygad om att vi behöva en begränsning av farten, att jag inte tvekat att ansluta mig till denna ståndpunkt. Däremot är jag mycket tveksam, huruvida utskottet i sitt förslag till medelväg träffat det rätta. Jag tror, att det kan framföras vissa anmärkningar ur praktiska synpunkter. Jag skall nu anföra en rent personlig. Då jag finner, att, enligt uppgift i propositionen, inte mindre än 16 länsstyrelser tillstyrkt fri fart, måste jag väl antaga, att man kan räkna med, att länsstyrelserna i ganska stor utsträckning komme att medge fri fart, om de finge denna prövning sig anförtrodd. Det är redan ett alldeles tillräckligt skäl för mig att inte vilja medge länsstyrelserna en sådan prövningsrätt.

Ang. kör-  
hastigheten  
för automobil.

Jag ber, herr talman, att få yrka bifall till den av herr Frändén m. fl. avgivna reservationen.

(Forts.)

**Herr Sederholm:** När man diskuterar denna fråga, huruvida det av utskottet eller Kungl. Maj:t framlagda förslaget kommer att medföra någon förändring och en önskvärd förändring med avseende å de förhållanden, som råda på våra vägar särskilt med avseende å hastigheten, synes det mig vara angeläget, att man gör klart för sig det verkliga utgångsläget: hurudana äro förhållandena för närvarande på våra vägar med avseende å bilarnas fart?

Man skall därvidlag inte göra sig den föreställningen eller illusionen, att denna begränsning till 45 kilometer i timmen är den för vår nuvarande trafik normerande. Det har av flera talare vitsordats, att denna hastighet i mycket stor utsträckning överskrides; och den överskrides inte med en obetydlighet, med några få procent, utan det förekommer ju inte så sällan, att hastigheten fördubblas eller åtminstone uppgår till 70 å 80 kilometer i timmen. Svårigheterna att få bevisning i dessa fall göra, att det ej är lätt att beivra överträdelser. Även den nuvarande bestämmelsens orimlighet i förhållande till bilens möjligheter och detta trafikmedels kapacitet överhuvud taget gör, att ett sådant åtal och fällande ytterst sällan förekommer. Men att det vanligen på våra vägar köres med en hastighet, som högst betydligt överskrider den lagstadgade, är ett faktum. Att under sådana förhållanden förutsätta, att en höjning från 45 till 65 kilometer i timmen skulle innebära en väsentlig höjning av den fart, varmed trafiken skulle röra sig med på våra vägar, tror jag inte vara riktigt. Folk respekterar nämligen inte denna lagbestämmelse. Min tro är, att om farten höjdes från 45 till 65 kilometer i timmen, kommer respekten för lagen inte på något sätt att ökas.

Herr statsrådet sade, att det inte heller är detta, som är grundbestämmelsen för hur man skall köra, utan det är vad som står i 18 §: »Vid framförandet av automobil skall hastigheten städse anpassas efter som vid varje tillfälle behörig hänsyn till trafiksäkerheten kräver och nödig försiktighet bjuder.» Det är ju alldeles riktigt, att så skall vara, men så länge en maximibestämmelse finnes, skymmer den så att säga undan denna grundbestämmelse inför det allmänna medvetandet. Man tror, att man står mindre ansvarig, då man under körandet icke överskridit den lagstadgade farten. Jag medger, att detta är en felaktig föreställning. Men det är en föreställning, som man inte kan komma ifrån, och jag menar, att man just genom att bibehålla en sådan maximsiffra för farten vidmakthåller en sådan felaktig föreställning. Denna föreställning blir så mycket farligare, ju högre gränsen sättes. Höjes denna från 45 till 65 kilometer i timmen, så tänka många förare, att de inte ha samma ansvar för oförsiktighet vid sin körning, blott de hålla sig under den garanterade siffran. Risken för vårdslöshet vid körningen är väsentligt större, än då de körande endast ha grundbestämmelsen att följa och ovillkorligen måste ha klart för sig, att de inte få köra på ett sätt, som står i strid med lagen. Jag menar alltså, att ett bibehållande av maximihastigheten och allra helst ett höjande av denna hastighet kommer att hos en del förare minska ansvars känslan och öka risken för kollisioner för övriga trafikanter — gående och hästskjutsar — samt för skador å vägarna, medan däremot ett borttagande av denna maximibestämmelse kommer att kraftigt bidra till att skärpa den personliga ansvars känslan och känslan för nödvändigheten av försiktighet och omtanke vid körningen.

Under sådana förhållanden kan jag inte finna annat, än att höjandet av siffran 45 till 65 är en avgjord försämring och kommer att medföra större vådor för allmänheten liksom även för de bilåkande trafikanterna på våra vägar, än den nuvarande bestämmelsen gör. Jag ställer mig alltså på samma ståndpunkt som herr Nylander. Det är bättre att stå kvar vid en hastighet av 45 kilometer

än att gå till 65 kilometer; men jag anser, att vi nu torde vara komna så långt, att man skulle kunna medge den fria hastigheten och lägga i bilförarnas händer och på deras ansvar att verkligen köra på ett sådant sätt, att de i varje stund och vid varje tillfälle kunna svara för det sätt, på vilket de framfört sitt åkdon.

Jag skulle emellertid vilja tillägga några ord med anledning av det sista förslaget, som utskottet kommit med, nämligen att det skulle vara länsstyrelserna medgivet att på vissa vägar medgiva fri fart. Jag kan inte förstå, vilka principer som därvidlag skulle vara normgivande. Om det skulle gälla huvudvägarna, så är det ju inte deras starka trafik, som därvidlag skulle vara bestämmande, utan deras byggnad, deras många raka linjer och frånvaron av farliga kurvor. Allt detta skulle vara omständigheter, som inverka. Men det är ju ofta så, att en sådan huvudväg kan vara bra på långa sträckor, men så kommer en tråkig kurva och en backig bit, som inte blivit omlagd. Skulle man gå in för, att dessa vägar delvis skulle vara öppna för den fria farten och delvis inte? Det blir slitning och oro för den, som kör på vägen, om något sådant skulle införas. Försöket att få ett enhetligt system mellan de olika länsstyrelserna och även med avseende å olika vägar inom ett och samma län skulle bli en olidlig uppgift för dem, som bestämma i den saken, och jag menar, att detta tillägg utgör en avgjord försämring i jämförelse med Kungl. Maj:ts förslag.

På grund av vad jag sålunda anført, herr talman, ber jag att få yrka bifall till den av herr Linder m. fl. avgivna reservationen.

I herr Sederholms yttrande instämde herrar *Örne, August Johansson, Lindgren, Wagnsson, Rosén, Rydén, Vennerström, Johan Larsson, Olof Carlsson* och *Fehr* samt fröken *Hesselgren*.

**Herr Westman:** Herr talman! Jag lovar kammaren att fatta mig kort och såvitt möjligt undvika att upprepa skäl och argumenteringar, som redan framförts av flera föregående talare.

Som kammarens ledamöter funnit av den förda debatten, ha samtliga talare utgått därifrån, att man har att välja mellan två system: systemet med maximibegränsad hastighet och systemet med fri fart. Argumenteringen till förmån för det ena eller andra systemet har väsentligen vilat på psykologiska analyser. Det hade varit synnerligen fördelaktigt, om kammaren haft tillgång till någon hastighetsinstinkts psykoanalytiker, en automobilismens Freud, som skulle kunnat fälla ett auktoritativt uttalande i den tvistiga frågan, vem som har rätt: den, som säger, att maximisiffran verkar upphetsande på bilisten, eller den, som säger, att den verkar återhållande. Men riksdagen har tyvärr inte tillgång till någon sådan auktoritet. Utskottet har också förutsett, att riksdagen inte skulle ha det, och därför har utskottet velat låta verkligheten fälla utslaget. Utskottet har velat, att vi skulle ställa de båda systemen sida vid sida och låta erfarenheten avgöra, vilket av dem som skulle verka fördelaktigast. Emellertid har detta förslag om en vädjan till verkligheten förklingat tämligen ohöört här i kammaren eller också blivit föremål för satir av vissa psykologiskt intresserade talare, såsom t. ex. av herr Åkerberg, som kallade det för en personlighetsklyvning.

Jag skall nu endast med några korta ord försvara utskottets ståndpunkt. Jag kan därvid, för den del av utskottets förslag, vari utskottet anslutit sig till propositionens hastighetsbegränsning, hänvisa till vad som anfördes särskilt av statsråden och cheferna för kommunikations- och finansdepartementen. Jag skall inte upprepa de tungt vägande argument, som de hava anført.

I stället ber jag få yttra några ord till svar å den kritik, som framförts gentemot utskottets kombination mellan maximihastighet och fri hastighet på vissa vägar.

*Ang. körhastigheten för automobil.*  
(Forts.)

Ang. kör-  
hastigheten  
för automobil.  
(Forts.)

Statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet yttrade, att en sådan anordning skulle medföra, att det bleve så förfärligt många visare, som måste uppsättas vid varje vägkorsning, och att det, såsom han sade, blir omöjligt för motorförarna att ställa sig dessa anvisningar till efterrättelse, särskilt efter mörkrets inbrott. Emellertid åligger det ju ingen att ställa sig anvisningarna om fri fart till efterrättelse. Om man håller maximihastigheten, är man under alla förhållanden på den säkra sidan.

Vidare har framhållits, att den av utskottet föreslagna anordningen skulle medföra olika bestämmelser för olika län och därigenom vålla trassel. Herr Sederholm har till och med gått så långt, att han antydde, att länsstyrelsen inom hans län skulle känna sig tveksam, huruvida den borde utfärda tillåtelse till fri hastighet endast för vissa vägsträckor med avbrott vid kurvorna. Vad herr Sederholms yttrande beträffar, får jag verkligen säga, att jag icke tänkt mig, att en länsstyrelse, som medger fri fart på en väg, skulle hysa en sådan misstro till den fria fartens lyckliga verkningar, att den icke ansåge, att den fria farten skulle kunna tillämpas även i kurvor. För övrigt har utskottet sagt, att utskottet förutsatt, att länsstyrelserna skola rådgöra med varandra, och hänvisat den, som är missnöjd med det alltför brokiga tillstånd, som skulle kunna uppkomma, att påkalla Kungl. Maj:t såsom högsta organ för att utjämna motsatsen mellan länsstyrelser, som tillämpa olika praxis. Jag tror därför, att den kombination, som utskottet föreslagit, mycket väl skulle kunna användas för att experimentvägen få erfarenhet att bygga på.

Jag vill sluta med att säga, att en hel del av de talare, som upprätt, hava utgått ifrån de faktiska förhållanden, som nu föreligga, nämligen att det utövas så gott som ingen kontroll på det sätt, varpå bilisterna fara fram på vägarna, och de hava förutsatt, att denna brist på kontroll även skulle komma att äga rum för framtiden. För min del vill jag endast uttala den förhoppningen, att vilketdera systemet som än kommer att tillämpas, skola de kontrollerande myndigheterna visa större intresse för lagens efterlevnad. Det skulle därvidlag vara ett önskemål, att just de myndigheter, som hava lagens efterlevnad sig anförtrodd, skola föregå med gott exempel. Från många län ingår den upplysningen, att den, som kör allra fortast på vägarna, är landshövdingen och ibland, tillägger man, biskopen. Och många säga: huru skall man kunna begära, att landsfiskalerna skola hålla efter vårdslösa bilister, eftersom det i vår trakt är så, att landsfiskalen anser sig kunna följa sin höga förmans exempel och fritaga sig från den måttfullhet, som måste anses åligga andra? Man må välja det ena eller andra systemet, så hoppas jag i alla fall, att den ansvarskänsla, som har utlovats, kommer att i första rummet framträda hos de myndigheter, som ha hand om lagens efterlevnad.

Jag ber, herr talman, att få yrka bifall till utskottets hemställan.

**Herr Möller:** Herr talman! Jag nödgas ge en replik framför allt till herr kommunikationsministern.

Men innan dess kanske jag får uttrycka mitt beklagande av att herr finansministern nödgats vara med om en kompromiss på denna punkt. Jag kan förstå alla de skäl, som anförts till förmån för en maximibegränsning, men jag bestrider bestämt, att dessa skäl kunna gälla en maximibegränsning av 65 kilometer i timmen. 65 kilometer är, skulle jag tro, på den största delen av det svenska vägnätet faktiskt en livsfarlig hastighet. Nu tröstar man oss med dessa andra stycken, som finnas. Och särskilt herr statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet förklarade, att herr Nylander och jag misstolkat eller missförstått författningen, ty det är inte alls frågan om att här finns en lagligen tillåten hastighet av 65 kilometer i timmen. Jag skall gärna erkänna, att vi misstolkat denna författning, men om herr statsrådet vore — förlåt, om

jag säger, det — en bättre psykolog, borde han av vår misstolkning kunna förstå, vilken fara som faktiskt föreligger i denna maximibestämmelse av 65 kilometer i timmen. Om det nämligen visar sig, att vi båda här i denna kammare inte riktigt kunna fatta denna bestämmelse, utan tro, att den kommer att leda till sådana följder, är det väl sannolikt, att många tusen motorförare i detta land åtminstone skulle komma att på samma sätt missuppfatta en sådan bestämmelse. Finns det någon slutsats att draga av herr statsrådets replik till under-tecknad och herr Nylander på denna punkt, är det endast den, att herr statsrådets egna ord fullständigt bekräfta de farhågor, vi tilläto oss uttrycka beträffande verkningarna av en maximibestämmelse av 65 kilometer.

Det kan inte hjälpas, om man till en viss grad kommer att upprepa vad som förut sagts; men jag skall be att få läsa upp 18 § mom. 1, sådant som det kommer att lyda utan tillägget i mom. 2: »Vid framförande av automobil skall hastigheten städse anpassas efter som vid varje tillfälle behörig hänsyn till trafiksäkerheten kräver och nödig försiktighet bjuder. Automobil må ingenstades framföras med större hastighet än att automobilen under alla omständigheter kan stannas, innan en tredjedel av den framför varande överskådliga och fria delen av körbanan tillryggalagts.» Här står naturligtvis inte något om vad man kallar fri fart, och den enda regel, som får någon giltighet hädanefter, om maximibegränsningen slopas, är att bilen icke får framföras med större hastighet, än att den vid varje tillfälle kan stannas på en tredjedel av den överskådliga körbanan. Man slipper ifrån den provokatoriska tilläggsbestämmelsen om att egentligen är 65 kilometer en laglig fart. Förarna få i varje ögonblick ha klart för sig, att där de icke kunna köra mer än 25 kilometer i timmen, skola de heller inte köra med större hastighet. Det kan inte finnas någon tvekan om den saken. Ingen förare kan tveka om, att det är den enda verkligt tillåtna hastigheten på sådana vägar, där sikten icke är fri, och en förare kan aldrig inbilla sig, att om han bara håller sig i närheten av 65 kilometer, så går han klar.

Den omständigheten, att vissa tidningar, såsom herr statsrådet nämnde, anfört ungefär samma argumentering, behöver inte nödvändigtvis, i varje fall, göra argumenteringen sämre. Nu kan det naturligtvis hända, att till och med tidningar av alla slags politiska färger kunna ha rätt i en fråga gentemot en regeringsledamot. Det förhåller sig inte på det sättet, att de, som förorda maximihastighetens avskaffande, skulle vilja låta förarna köra med vilken fart de behaga. Tvärtom är det så, att det blir kvar en enkel och lättförståelig — naturligtvis även tänjbar regel, det vill jag gärna medge — som står kvar, därest man slopar maximihastigheten. Jag skulle våga säga, att om de riksdagsmän, som tagit något starkare intryck av argumenteringen från regeringsbänken, inte skulle vilja vara med om den s. k. fria farten, måste jag allvarligt anbefalla dem att ersätta bestämmelsen om en maximifart av 65 kilometer i timmen med en om 45 kilometer, även med risken att alla våra motorförare fortfarande bli lagbrytare. Vill man skapa en säkerhet på detta område, skall den vara av den beskaffenheten, att om en person överskrider en viss fart, där detta är lätt att kontrollera, löper han risk att bli åtalad. I varje fall är detta mycket bättre än att tillåta honom köra med stor hastighet även på jämförelsevis dåliga vägar. Det finns vägar här i Sverige, på vilka det för en god förare inte är den ringaste risk att köra med 70—75 kilometer i timmen. De äro emellertid mycket fåtaliga, och det gäller i regel korta sträckor. Men det finns faktiskt sådana vägar. Tag t. ex. den breda stora vägen mellan Jönköping och Värnamo, där det finns mycket få bivägar och bebyggelsen icke är nämnvärt stor. Jag vågar påstå, att en god förare där löper ingen nämnvärd risk, även om han överskrider en hastighet av 65 kilometer i timmen. Men varje förare skapar livsfarliga risker omkring sig, om han på vissa sträckor kör med 40 eller till och med 30 kilometers hastighet i timmen.

Ang. kör-  
hastigheten  
för  
automobil.  
(Forts.)

Ang. kör-  
hastigheten  
för automobil.  
(Forts.)

Under sådana omständigheten förstår jag över huvud taget inte, att man kan föreslå något sådant som detta. Det är en kompromiss — det är alldeles riktigt — men en ovanligt dålig kompromiss. Den har alla en kompromiss' fel men ingen av de förtjänster, som åtminstone emellanåt kunna vidlåda en kompromiss.

Häri instämde herr *Strömberg*.

Herr *Nylander*: Herr statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet ville efter det anförande, som jag hållit, i min mun lägga uttalanden, vilka inte, enligt vad jag kan förstå, på något sätt överensstämde med vad jag sagt. Jag tror, att herr Möller blev beskylld för samma tolkning av lagen, som herr statsrådet ville beskylla mig för, och jag skulle kunna instämma i vad herr Möller anført. Men jag är inte fullt så anspråkslös som herr Möller, som sade, att det är *möjligt*, att vi gjort oss skyldiga till en misstolkning med de konsekvenser en sådan har. Jag vill säga, att jag inte kan förstå, att mitt anförande tidigare i dag kan tolkas i den riktningen, som herr statsrådet ville göra. Jag tror mig hava med synnerligen stor skärpa sagt ifrån, att den verkliga körregel, som först och främst skall gälla, är de två första meningarna i 18 §, vilka jag in extenso citerade och som även herr statsrådet senare citerade såsom en invändning emot mig. Jag har tydligt sagt ifrån, att faran med en siffermässig hastighetsbegränsning och särskilt denna höga siffermässiga hastighetsbegränsning, som i propositionen är föreslagen, är den, att den stora allmänheten siktar på denna stora hastighet såsom den siffra, inom vilken man över huvud taget alltid kan köra på vägarna.

Det är detta, som är det farliga. Det har av så många andra talare utvecklats, att jag inte behöver göra det vidare, utan jag tillåter mig, herr talman, att vidhålla mitt yrkande.

Då tiden nu var långt framskriden, beslöts på framställning av herr talman att den fortsatta överläggningen i förevarande fråga skulle uppskjutas till aftonsammanträdet.

Anmälades och godkändes jordbruksutskottets förslag till riksdagens skrivelser till Konungen:

nr 240, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående förlängd giltighetstid för avlöningsreglementet för tjänstemän vid domänverket;

nr 241, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående disponerande av avkastningen av statens hästavelsfond;

nr 242, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående rätt för förste statsmeteorologen V. F. V. Lindholm att för uppflyttning i löneklass tillgodoräkna viss tjänstgöring;

nr 243, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående rätt för skogstaxatorn B. Pählson att uppbära avlöning enligt viss löneklass m. m.;

nr 244, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående försäljning till Landskrona—Eslövs järnvägsaktiebolag av ett kronan tillhörigt område i Landskrona;

nr 245, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående försäljning av allmänna arvsfonden tillfallna fastigheten  $\frac{1}{32}$  mantal Vedby nr 54 i Vedby socken av Kristianstads län;

nr 246, i anledning av väckta motioner angående viss ändring i villkoren beträffande statslån till förbättring av betesmarker; samt

nr 247, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående avstående i vissa fall av mark från kronoegendomar eller upplåtande av nyttjanderätt eller servitutsrätt till sådan mark.

Anmäldes och godkändes riksdagens kanslis förslag till riksdagens skrivelser till Konungen:

nr 249, angående åtgärder till förebyggande av eldsolyckor vid biografföreställningar; och

nr 250, angående intressekontorsrörelsen bland statens befattningshavare.

---

Anmäldes och bordlades

statsutskottets utlåtanden:

nr 169, i anledning av väckt motion angående förbättrade avlöningsförhållanden för äldre subalternofficerare och marinintendenter; samt

nr 170, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående understöd av regelbunden luftfart m. m. jämte i ämnet väckta motioner;

sammansatta bevillnings- och andra lagutskottets utlåtande nr 3, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till förordning om vissa ändringar i förordningen den 1 juni 1923 (nr 140) angående tillverkning och beskattning av maltdrycker m. m. ävensom i ämnet väckta motioner;

andra lagutskottets utlåtanden:

nr 38, i anledning av dels Kungl. Maj:ts proposition angående upphävande av förbud mot skatteköp i vissa fall dels ock en i ämnet väckt motion; samt

nr 39, i anledning av dels Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om ändrad lydelse av vissa delar av lagen den 2 juni 1916 om skyddskoppypning, dels ock i ämnet väckta motioner; ävensom

första kammarens andra tillfälliga utskotts utlåtande nr 11, i anledning av väckt motion, I: 229, angående utredning rörande intressekontor för underlättande av jordbruksarbetares övergång till självständiga brukare m. m.

---

Justerades protokollsutdrag för detta sammanträde, varefter kammaren åtskildes kl. 5.12 e. m.

In fidem  
*G. H. Berggren.*

---

## Onsdagen den 21 maj e. m.

Kammaren sammanträdde kl. 8 e. m.; och dess förhandlingar leddes till en början av herr förste vice talmannen.

*Ang. kör-  
hastigheten  
för automobil.  
(Forts.)*

Fortsattes överläggningen angående andra lagutskottets i utlåtande nr 34 å sid. 98 och 99 gjorda yttrande i fråga om 18 § av Kungl. Maj:ts förslag till motorfordonsförordning.

**Greve Lagerbjelke:** Herr talman! Jag har begärt ordet för att yrka bifall till herr Linders m. fl:s reservation och sålunda uttala mig för fri hastighet.

Det är, enligt erkännanden ifrån många håll, ett faktum, att den nuvarande maximihastigheten av 45 kilometer överskrides i synnerligen stor omfattning. Det står då tämligen klart för mig, att om maximihastigheten ökades till 65 kilometer i timmen, skulle jämväl denna maximihastighet komma att ofta överskridas.

Det lär väl ändå vara så, att den, som har en god maskin och far på en öppen rak väg, kan mycket väl överskrida denna hastighet, även om han iakttagert behörig hänsyn till vad trafiksäkerheten kräver och nödig försiktighet bjuder. Skulle så vara, och det är nog fallet, att laglydiga medborgare kanske i regel iakttaga en föreskriven maximihastighet, lär man dock icke kunna räkna med att vårdslösa bilförare följa detta exempel.

När kommunikationsministern förut i dag talade för den kungl. propositionen och särskilt för en maximihastighet av 65 kilometer, framhöll han som sin mening, att man skulle med denna ökning ifrån 45 kilometer utöva det goda inflytandet på dessa vårdslösa bilförare, att de skulle hålla sig inom den lagfästa hastigheten. Jag måste emellertid säga, att detta förefaller mig vara synnerligen otroligt. Hur kan nämligen den omständigheten, att enligt lagen hastigheten medgives ökad ifrån 45 till 65 kilometer, ha den påverkan på en vårdslös människa, att han minskar den hastighet, med vilken han är van att köra. Det förefaller mig tvärtom vara mycket antagligt, att en dylik person anser sig med bättre samvete, om man får tala om samvete i detta sammanhang, kunna med en viss mindre fartökning överskrida de 65 kilometerna än att i hög grad överskrida de 45.

När förut i dag finansministern uttalade sig i denna fråga, förklarade han, att han hade ofta undrat, hur man kunde tänka sig, att en person, som inte känner ansvarskänsla inför lagens bestämmelse angående maximihastighet, skulle ha någon ansvarskänsla inför den bestämmelsen, som här är intagen i 18 §, nämligen att hastigheten städe skall anpassas till vad trafiksäkerheten kräver och nödig försiktighet bjuder. Efter min uppfattning kan emellertid detta mycket lätt förklaras, ty det är dock en avsevärd skillnad mellan å ena sidan att göra avsteg ifrån en lagbestämmelse, vilken så ofta överskrides av andra, och då man själv har den uppfattningen, att lagens bestämmelser äro orimliga, och å andra sidan iakttaga en av lag och förhållanden väl påkallad hänsyn.

På grund av dessa skäl får jag, med instämmande i övrigt i vad herr Sederholm utförligt anfört, hemställa om bifall till herr Linders m. fl:s reservation.

Herr **Holmgren**: Herr talman! Det, som har uppkallat mig till att säga ett par ord i denna sak, är de yttranden, som ha fällts av en hel del talare här av innebörd, att det farligaste, som finns, är att bestämma en maximihastighet. Det har man hört upprepas oupphörligen, särskilt också av de två talare, som sist yttrade sig, innan vi skildes åt i middags. För min del har jag mycket svårt att förstå det berättigade i ett sådant uttalande.

*Ang. körhastigheten för automobil.*  
(Forts.)

Om man tänker efter, vad det är för ståndpunkter, som här konkurrera med varandra, skulle man kunna säga, att den ståndpunkt, som reservanterna, vilka vilja ha fri hastighet, företräda, är följande. De säga till chaufförerna: »Ni kunna köra, hur fort ni vilja, bara ni iakttaga nödig försiktighet.» Kungl. Maj:t däremot säger till chaufförerna: »Ni kunna köra, hur fort ni vilja, bara ni iakttaga nödig försiktighet — dock aldrig fortare än 65 kilometer.» Det är ju innebörden i detta. Då kan jag icke förstå annat, än att det är en för trafiksäkerheten fördelaktigare ståndpunkt, som Kungl. Maj:ts proposition därvidlag intager. Det kan ju hända, att bestämmelserna kunde ha formulerats på ett sådant sätt, att innebörden av detta framträtt tydligare, än vad det nu tycks göra, eftersom så många, efter vad jag kan förstå, ha missförstått detta, såsom statsrådet efter min mening alldeles riktigt framhöll.

Nu säger man, att det är önskvärt att ha tillfälle att också köra fortare än 65 kilometer, därför att det behöver inte innebära någon oförsiktighet. För min del är jag inte alldeles säker på det. Den kungl. propositionen ställer sig på den ståndpunkten, kan man säga, att hastigheter ovanför 65 kilometer äro alltid förbjudna, naturligtvis därför att de innebära en viss grad av oförsiktighet. Det är större risk för trafikolyckor, om hastigheten kommer upp högre.

Då säger man, att det har inte erfarenheten visat vara förhållandet, och i förmiddags sade en talare, att vi ha från de länder, som ha fri hastighet, inte hört några klagomål över olägenheter, som ha medföljt detta. Det kan ju hända, att det inte hörts några dylika klagomål. Det känner jag inte till, men jag tycker, att om man läser de utländska tidningarna, kan man få en annan uppfattning. Jag har t. ex. periodvis dagligen läst franska tidningar. Om man gör det, skall man finna, att där dagligdags förekomma former av olyckshändelser i automobiltrafiken, vilka här hos oss äro nästan okända. Det är nämligen de olyckshändelser, som uppkomma därigenom, att det blir något mankemang med vagnen under farten. Sålunda ser man nästan dagligen i de franska dagliga tidningarna berättas om, huru bilar, körande på släta vägen, utan att det är fråga om någonting, fått en punktering av en ring, och att detta ofta varit detsamma, som att de, som sitta i bilen, äro dödsdömda. Bilen gör en kullerbytta, och passagerarna slå ihjäl sig rubb och stubb. Jag skulle vilja påstå, att man läser så gott som dagligen om någon olyckshändelse av den typen, som, såvitt jag kan förstå, inte alls förekommer hos oss eller åtminstone inte på långa tag så mycket. Detta måste sammanhänga med körhastigheten i och för sig, ty så fort det blir något slags mankemang med bilen av någon anledning, medför den starka farten, att den olycka, som blir en följd av detta, tager mycket större dimensioner.

Jag kan därför inte komma till något annat resultat, än att de bestämmelser, som Kungl. Maj:t föreslagit, äro de lyckligaste, och jag ber därför, herr talman, att få yrka bifall till den av herr Frändén m. fl. avgivna reservationen, vilket är detsamma som bifall till Kungl. Maj:ts förslag.

Häri instämde herrar *Enhörning, Thelin, Erik Anderson* och *Fredrik Ström*.

Herr **Hagman**: Herr talman! Den fråga, som vi nu behandla, har ju en mycket stor förtjänst i det avseendet, att den är så pass enkel, att vi allesammans äro mer eller mindre sakkunniga, antingen såsom innehavare av körkort

Ang. kör-  
hastigheten  
för automobil  
(Forts.)

eller också i egenskap av bilåkare. Jag måste ju dock säga, att vi draga högst olika slutsatser av de erfarenheter, som vi ha gjort i någon av de egenskaper, som jag nu omnämnt.

Då jag för min del har antecknat mig såsom reservant för s. k. fri hastighet, vill jag gärna begagna tillfället att här framföra några synpunkter, som visa, hur jag ser på den föreliggande frågan. Jag har en uppfattning, som inte här i dag tidigare blivit framförd, nämligen den, att jag tror, att alla dessa behandlingar och alla dessa beslut i fråga om en motorfordonsförordning, som ha förekommit under de sista 20 åren, i själva verket blott äro övergångsanordningar för den nya ordning, som jag tror förr eller senare skall komma, och det är den, att det kommer att bli lika fritt beträffande rättigheten och möjligheten att handhava bil, som det för närvarande är, när det gäller att köra hästar. Jag tror, att i den mån som vagnarna och motorerna utvecklas och i den mån vi medhinna att ombygga vårt vägnät, så komma alla dessa bestämmelser, som nu äro ganska invecklade på skilda områden, att stå såsom ett rudiment över en svunnen tid, och om 50 år tror jag, att redan barn komma att lära sig denna då högst vanliga konst, och de komma också att förstå konsten att sköta sig på ett sådant sätt, att man inte alls behöver dessa detaljerade föreskrifter, som vi för närvarande under denna tid av stark teknisk utveckling på detta område ha ansett nödvändiga.

Det är för mitt vidkommande i huvudsak tre skäl, som äro avgörande för min uppfattning, att vi nu skola taga steget ut och gå in för den fria hastigheten, och det är de ur de tekniska synpunkterna numera ganska utvecklade vagnarna, de i allt större omfattning förbättrade vägarna, men framför allt den redan i praktiken tillämpade fria hastigheten.

Om det hade varit så, att man överallt på våra vägar hade kört med en hastighet av högst 45 kilometer och denna hastighet aldrig hade överskridits, då skulle jag ha förstått de betänkligheter, som här i dag framförts, men då det i själva verket förhåller sig på det sättet, som väl var och en, som varit ute i skilda trakter av landet och åkt i dessa moderna kommunikationsmedel, har iakttagit, så kör flertalet med en hastighet, som lämpar sig för vagnens konstruktion, vägens beskaffenhet och trafikens intensitet.

Om vi i dag här besluta oss för att gå in för den s. k. fria hastigheten, kommer i själva verket ingenting att inträffa. Man bara lagfäster de förhållanden, som redan äro gällande, och jag tycker, att man kan vara berättigad att med hänsyn till nu rådande förhållanden göra en jämförelse med t. ex. de förhållanden, som vi här i vårt land förut hade, när det gällde vårt deprecierade mynt. Ingen ville erkänna det faktum, som då var för handen, och ingen vill heller nu erkänna, att vi ha och redan tillämpa fri hastighet, utan man fortsätter, som om denna fria hastighet inte alls förekomme. Så sätter man ett nytt maximital, som på nytt kommer att överskridas.

Jag tycker, att det är mycket bättre, att man ser framåt och godkänner vad som redan de facto skett, och det är, att här har skett en så stark teknisk utveckling, att de bestämmelser, som vi tidigare ansett oss böra fasthålla vid på detta område, behövas inte längre.

Av det föreliggande utlåtandet se vi ju också, att i Holland, Tyskland och Ungern har hastigheten i åtskilliga år varit fri på öppen landsväg, och det samma gäller i Spanien ända sedan 1919, alltså sedan 11 år tillbaka, i Frankrike och Polen sedan 1921 och i Belgien sedan 1925. Det framhålles särskilt, att någon önskan om återgång till tidigare rådande förhållanden om maximerad fart har inte i dessa länder framkommit.

Jag tror, att man kan inte komma ifrån, att det finns vissa vettvillingar, som komma att köra så pass fort, att olyckor åstadkommas, men det göra de ju alldeles oberoende av, om det finns några bestämmelser om maximifart eller

inte. När man alltså inte kan förhindra detta sakförhållande utan nödgas att så småningom uppfostra alla trafikanter till en bättre kultur i trafikhänseende, tycker jag, att man kan erkänna det faktum, som i dag föreligger och gå in för att taga bort denna siffra om begränsad fart.

Ang. kör-  
hastigheten  
för automobil.  
(Forts.)

Jag tycker också, att det föreligger på detta område en viss likhet med tidigare förhållanden på ett annat område, nämligen våra järnvägar på sin tid. Jag har många gånger hört, att man här i kammaren har citerat vad som anfördes, när den första motionen väcktes om, att man skulle bygga järnvägar i vårt land, och jag har förvissat mig om, att detta verkligen också är riktigt. Man fann detta 1829 så pass äventyrligt, att det avsågs utan vidare, och de motiv, som anfördes därför, voro, att man inte skulle kunna förhindra, att landsbefolkningen tillgodosåg sitt järnbehov från de skenor, som man måste utan bevakning utlägga. Vi veta alla, att sedan dess har skett en mycket stark utveckling av detta trafikmedel, och i dessa dagar diskuteras det ju om, huruvida detta trafikmedel i fortsättningen skall kunna bestå i konkurrensen med motorfordonen. Numera är dock ingen rädd för järnvägarnas existens ur den synpunkt, som tidigare anfördes.

Jag tror, att beträffande bilismen stå vi inför en liknande stark utveckling på alla områden i framtiden, och det skulle kunna tänkas, att om 50 år kommer man i den svenska riksdagen att med hänsyn till då föreliggande förhållanden citera en rad av de betänkligheter, som vi i dag hört här. Men i ett avseende tycker jag, att vi skola kunna vara färdiga och draga den rätta konklusionen av de föreliggande förhållandena, och det är den, att vi godkänna den reservation, som här är fogad till utskottets betänkande och som närmast är under-tecknad av herr Linder, till vilken reservation jag nu, herr talman, ber att få hemställa om bifall.

Herr Samuelson: Herr talman, mina herrar! Även med risk att om 50 år bli anförd som ett avskräckande exempel på efterblivenhet skall jag tillåta mig anföra några av de betänkligheter, som jag har emot de synpunkter, som här framförts bland annat av herr Hagman.

Jag måste säga, att här ha flera talare uppträtt under dagens lopp och anført arbetarnas synpunkter på frågan. Herr Åkerberg, tror jag det var, meddelade, att han hade talat med åtskilliga chaufförer, men inte hört en enda chaufför, som inte delade hans synpunkter. Jag kan säga, att jag har också talat vid chaufförer, men jag har inte funnit, att det bland de arbetande chaufförerna finns en sådan där överdriven förtjusning för de synpunkter, som herr Åkerberg här i dag framförde och som åtskilliga andra talare med honom gjort gällande. Jag har däremot funnit, att åtskilliga av de arbetande chaufförerna — uppfattningarna äro naturligtvis också där delade — äro mycket betänksamma gentemot reservanternas förslag här om obegränsad hastighet, och jag måste säga, att jag tror, att man är för tidigt ute. Jag tror, att det ligger någonting i vad just herr Hagman här anförde, nämligen att vi äro litet för tidigt ute.

Emellertid kommer nog den linje, som herr Hagman och andra företräda, säkerligen att så småningom bli riksdagens linje. Utvecklingen kommer ju att sörja därför genom att vägväsendet förbättras och att det blir högre trafik-kultur. Det tvivlar jag inte ett ögonblick på, men frågan är, om vi i dag äro mogna för att genomföra en så vittgående reform, som det väl här dock är fråga om. Jag hör inte till dem, som äro motståndare till reformer, det kan jag försäkra herr Hagman, men jag tycker, att när man skall genomföra en sådan här anordning, bör man välja en tidpunkt, då inte risken av att genomföra den kommer att bli så pass stor som den för närvarande är. Vi kunna ju få vittnesbörd därom varje dag genom att i tidningarna läsa om olyckor,

Ang. kör-  
hastigheten  
för automobil.  
(Forts.)

och det kan väl ingen förneka, att vi för närvarande ha en fullständigt onormal olycksfallsstatistik på det här området. Det blir inte bättre utan i stället allt mer och mer avskräckande, och det måste ju ändock bero på någonting, antingen det nu är dåliga vägar, bristande trafikultur, vårdslös framfart eller att det inte gått dem i blodet, som sitta och köra en bil, att de skola vara försiktiga med andras liv. Detta måste ju vara orsaken till olyckorna, och då måste man ändock säga sig, att man bör inte stå kvar på denna primitiva ståndpunkt. Man bör väl ändock kunna förutsätta, att trafikulturen kommer att höjas, och att den, som herr Hagman sade, så småningom kommer att gå dem i blodet, som sitta och köra bilarna och inte blott dem utan även fotgängarna.

Det är också en viktig faktor, att fotgängarna tillägna sig trafikultur. Jag hör visst inte till dem, som lägga all skuld på chaufförerna, ty man kan många gånger reta sig åt den oerhörda nonchalans, som fotgängarna ådagalägga, när de skola passera en bil. Så t. ex. röra de sig många gånger med snigelfart, när de verkligen skulle behöva skynda sig en smula. Men det är nu ett faktum, att de ha inte kommit så långt i trafikultur. Vi skola räkna med objektiva faktorer, och det synes mig, att man då bör sörja för, att även fotgängarna få någon högre kultur på detta område än vad de nu ha. Men för närvarande är det dock i chaufförernas händer, det hela ligger. Då man faktiskt nu är mycket mer beroende av chaufförerna än av fotgängarna, synes det mig, att man bör vara synnerligen försiktig och vänta några år, kanske något decennium, innan man genomför den anordning, som herr Hagman och andra här ha talat för i dag.

Jag erinrar vidare om, att motorismen är ju hos oss en relativt ny företeelse, och jag påminner vidare om, att begreppet trafikultur är ju inte heller så gammalt, och det behövs sannerligen, att det begreppet får gå in i det allmänna medvetandet. För något år sedan började man här i landet diskutera eller slå ett slag för den där nyttiga engelsk-amerikanska parollen »Safety first», men det har sannerligen ännu inte gått in i medvetandet, att den första principen bör vara: Säkerhet och varsamhet med andras liv!

Jag vill vidare stryka under, att det är väl ändock på det sättet, att den stora massan är fotgängare, och att det är det relativt lilla fåtalet, som har bilar eller har råd att åka i bil. Då tycker jag åtminstone för min del, att innan man reformerar, bör man skapa garanti för, att säkerheten för den stora massan av folket, d. v. s. fotgängarna, och däri inrymmas ju barn och åldringar, blir den största möjliga.

Jag skall också tillåta mig att påminna om en annan synpunkt, som jag anser vara synnerligen viktig, ja, så pass viktig, att man i detta sammanhang bör taga hänsyn till den, och det är det förhållandet, att chaufförerna hetsas av dem, som åka bil. Handen på hjärtat, herr Hagman och herr Åkerberg och åtskilliga andra! Ha ni inte någon gång suttit i en bil och hetsat chaufförerna att skynda på, därför att ni tyckt, att det har gått för långsamt? Jag tror det, och jag tror, att vi ha gjort det litet var, då vi varit för sent ute. Det är ju inte chaufförens fel, att trafikanten är för sent ute. Det måste väl ändock sägas, att detta är trafikantens fel.

Inte kommer det att bli bättre, om man nu sätter obegränsad hastighet. Här i dag ha ju flera domare vittnat om, hur skröplig lagen i själva verket är eller i varje fall tillämpningen av lagen och jag vill säga, att jag har inte den oerhörda respekten för lagar — det måste jag säga — att jag tror, att själva skärpningen av lagparagrafen kommer att bli en lämplig uppfostrare. Enligt herrarnas uppfattning skulle en skärpning av lagparagrafen vara ett komplement till den obegränsade körhastigheten, men jag tror inte, att dessa skärpta lagparagrafer komma att få den stora betydelse, som herrarna här ha förutsett, och att den kommer att framskapa denna högre trafikultur.

Jag tror tvärtom, att vi nog få gå fram på andra vägar och framför allt är det då mycket viktigt att arbeta för denna sak inom de rent yrkesmässiga organisationerna och även inom andra organisationer, som arbeta på det här området och få anses representera fackmännen och experterna. Det åligger nog dem i första hand att sörja för, att trafikulturen både för dem, som köra bilar och dem, som gå på gatorna, blir högre och betydligt högre, om man skall kunna nå något resultat.

För närvarande anser jag, att när det finns så pass många s. k. »gentlemannachaufförer», som ha till sin huvudsakliga sysselsättning att köra omkring och äta middagar på utvårdshusen o. s. v. och som idka huvudsakligen nöjesäkning, är det synnerligen riskabelt, att man tillämpar den obegränsade hastigheten.

Tillsviðare anser jag det för de arbetande chaufförerna vara en större garanti mot den hets, som de nu äro utsatta för, om man i stället för förslaget om obegränsad hastighet väljer förslaget om en maximihastighet av 65 kilometer, och jag ber därför, herr talman, att få yrka bifall till utskottets förslag.

**Herr Hammarskjöld, Hjalmar:** Herr vice talman, mina herrar! Av förkämparna för den s. k. fria hastigheten argumenteras ofta så, som om det skulle vara föreslaget att med 65-kilometersregeln ersätta de övriga reglerna. Så är emellertid som bekant icke förhållandet.

Senast har herr Holmgren här klart påvisat, att även efter Kungl. Maj:ts proposition är det fortfarande obegränsad giltighet för dessa bestämmelser i första momentet, att hastigheten skall städse anpassas efter som vid varje tillfälle behörig hänsyn till trafiksäkerheten kräver och nödig försiktighet bjuder och att automobilen alltid skall kunna stanna, innan en tredjedel av den framförvarande överskådliga och fria delen av körbanan tillryggalagts. Dessa bestämmelser komma fortfarande att ha obegränsad giltighet. Tillägget i andra momentet, att körhastigheten för automobil må aldrig överstiga 65 kilometer i timmen, betyder således endast, att även under de allra gynnsammaste omständigheter får körhastigheten inte gå upp över det måttet. Jag har velat till en början konstatera detta. Det är grundvalen för vad jag sedan kommer att säga.

Från många håll, från anhängare till den s. k. fria hastigheten har betygats, att även deras önskan är att undvika alltför stor fart med därav följande olägenheter. Det är ju också obestriddigt, att alltför stor hastighet medför olägenheter i skilda avseenden, bland annat faror för den åkande själv och hans sällskap, emedan en uppkommande skada på bilen eller en inte i tid upptäckt ojämnhet på vägen lättare föranleder en katastrof. Herr Holmgren påpekade detta, och även jag har ibland läst franska tidningar och funnit, hur vanligt det är att bilar »kapottera», d. v. s. helt enkelt slå kullerbyttor på släta vägen till följd av antingen en maskinskada eller någon ojämnhet i vägen, som inte i tid upptäckts.

Vidare innebär detta tydligen en fara för övriga människor, som trafikera vägen, för personer som skola korsa vägen och för personer som färdas på vägen. Om de därunder råka ut för ett eller annat missöde kan detta missöde bli mera ödesdigert genom den större faran för överkörning, om den efterföljande bilen har en starkare fart. Slutligen få vi icke glömma, att det är som jag tror allmänt betygat, att den starkare farten utövar en skadligare inverkan på vägbanan.

Nu ha, som sagt, anhängarna av den s. k. fria farten förklarat, att de visst icke vilja ha en alltför stor hastighet, utan de anse tvärtom, att med den s. k. fria farten skulle hastigheten i själva verket bli mindre, än om man har en maximibestämmelse. Om detta vore sant, skulle det bero på ett synnerligen

*Ang. körhastigheten för automobil.*  
(Forts.)

Ang. kör-  
hastigheten  
för automobil.  
(Forts.)

grundligt och genomgående missförstånd hos körkortsinnehavarna. Dessa skulle då tro, att de genom att hålla 65 kilometers fart — om vi nu taga denna siffra — vore dispenserade från de övriga bestämmelserna i förordningen. Jag kan för min del icke befara, att ett sådant missförstånd allmänt skall göra sig gällande hos våra chaufförer. Jag tänker först och främst alltför högt om vår folkbildning för att tro, att chaufförerna skulle vara oförmögna att läsa skrivet till den grad, att de ej förstå, att den allmänna regeln är här hänsynen till trafiksäkerheten samt möjligheten att under alla omständigheter kunna stanna bilen inom en viss distans. Bestämmelsen om maximihastigheten är endast tillagd för att stadga, att även under de mest gynnsamma omständigheter får farten icke överstiga denna maximihastighet.

Vidare har jag också den tilliten till våra automobilbesiktningsmän att de icke skola underlåta att vid körkortsproven förvissa sig om, att körkortsaspiranterna väl ha klart för sig denna regel.

Skulle dessa två resurser mot förmodan slå slint finns det en tredje resurs. Vi veta ju, att det nu för tiden på många håll lägges in i alla körkort en liten lapp: »Visa vägvett», med åtskilliga förhållningsregler. Det skulle inte finnas det minsta hinder för, att en dylik lapp också innehölle en klar och eftertrycklig förklaring i den stil, som herr Holmgren önskade, nämligen att de två första reglerna gälla obetingat och att den sista regeln om maximihastigheten endast innefattar den ytterligare inskränkningen, att även i de allra gynnsammaste fall får farten icke överskrida detta maximum.

Skulle inte ens detta hjälpa så kommer vederbörande chaufför snart nog att genom böter och körkortets förlust på ett hårdhänt sätt bibringas en bättre insikt. Det är inte mer än en eller annan vecka sedan jag drog in körkortet för en gentlemannachaufför, som visst icke kört några 45 kilometer i timmen, men som var dömd till några hundra kronors böter för att han kört fortare än vad som i det rådande väglaget och de rådande ljusförhållandena var tillrädligt. Sådant förekommer således, och kommer att förekomma även i framtiden.

Skulle det nu verkligen vara så, att bestämmelsen om en maximihastighet på landsbygden skulle föranleda ett dylikt missförstånd, så kan jag verkligen icke fatta, varför icke motsvarande missförstånd även föranledes av bestämmelsen med avseende på städer och tätbebyggda samhällen. Är det så, att en maximibestämmelse föranleder olägenheter och faror i högre grad än den fria farten, borde man ju vara synnerligen angelägen om att etablera fri fart just för städer och tätbebyggda samhällen, d. v. s. just där faran är störst.

Nu har det sagts av en talare, att det är ett annat förhållande med städerna; där står det en polis i vart gathörn. Det är nu en sanning med rätt stor modifikation redan med avseende på städerna, och ännu mer med avseende på de tätbebyggda samhällena på landsbygden. Jag förstår i allt fall inte riktigt sammanhanget, allra helst om, såsom samme talare sade, polisen här i Stockholm ser genom fingrarna med olaglig fart, varom jag för övrigt icke vet någonting.

Om man verkligen gör gällande, att det finns en olika mentalitet, en olika sinnesförfattning på landet och i staden, skulle man komma till det orimliga resultatet, att efter antagandet av herr Linders reservation skulle en chaufför så länge han kör på landet, när det är dåligt och slirigt väglag, krypa fram med bilen, ty då rättar han sig efter regeln att iakttaga den försiktighet som omständigheterna kräva. Men i tätbebyggda samhällen säger han: Hej! Här är det föreskrivet en maximifart; det är bara den som gäller, så att här kan man släppa på gasen! Nog finns det underliga djur i vår herres hage, men så underliga människor tror jag inte, att det finns annat än på karikatyrteckningar.

Vill man icke tillerkänna beviskraft åt denna jämförelse med städerna, som redan herr statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet gjort förut, vill jag också erinra om, att det finns fartbestämmelser även för personombussar och lastbilar. Är det antagligt, att en person resonerar på olika sätt om han för en bil med sju passagerare och om han för en bil med åtta passagerare — en sådan bil är nämligen en omnibus — så att i ena fallet anser han sig vara fredad, ifall han iakttagit maximibestämmelsen, medan han däremot i det andra fallet anser sig skyldig att iakttaga den nödiga omsorgen? Det kan jag icke tro. Lastbilarna kunna vi ju här lämna å sido.

*Ang. körhastigheten för automobil.*  
(Forts.)

Vidare skall jag erinra om en annan sak. Det finns, såvitt jag vet, hastighetsbestämmelser för järnvägarna, där lokomotivförarna dock äro i hög grad skolade och där faran i vissa avseenden är mindre i följd av att lokomotiven och vagnarna ju löpa på spår.

Det är möjligt, som det här sagts, att i en framtid den fria farten kan vara motiverad. Jag har själv sagt det i mitt utlåtande i ämnet, men jag tillade tillika, att ännu så länge äro varken vägarna eller chaufförerna eller bilarna, av vilka en synnerligen betydande procent äro gamla med gammalmodiga bromsanordningar, tillräckligt betryggande för en sådan bestämmelse.

När det nu gäller att bestämma maximisiffran, har det sagts till min förvåning, att det vore så gott att bibehålla siffran 45. Detta förefaller mig vara fullständigt uteslutet, efter vad som här upplysts om det allmänna överskridandet av denna maximibestämmelse. Det skulle ju förefalla synnerligen ovärdigt, om de lagstiftande myndigheterna med full kännedom om att bestämmelsen överskrides fortsätta att hålla på densamma utan att göra någonting för att verkligen få den tillämpad.

I förbigående vill jag inpassa den exkursen, att när det mycket talas om det allmänna och tillika i hög grad skeende överskridandet av denna hastighetsbestämmelse, stämmer detta icke så synnerligt väl med mina erfarenheter. Men jag antar, att det till stor del beror på, att Uppsala län är ett så litet län! Varken länsstyrelsen eller länsborna där behöva kanske göra sig så förskräckligt bråttom!

Det finns verkligen, i motsats till vad här förut sagts, rätt stor anledning att vänta, att överskridandet av en maximibestämmelse av 65 kilometer i timmen skulle få betydligt mindre omfattning än överskridandet av maximibestämmelsen på 45 kilometer. En maximibestämmelse på 45 kilometer kan ju vida snarare anses vara orimlig efter nutida förhållanden och efter bilarnas, åtminstone de bättre och modernare bilarnas, nutida tillstånd. En så stor ökning som 20 kilometer i timmen minskar i alla händelser i hög grad frestelsen till överskridande, och jag skulle knappast tro, att en fart av 65 kilometer ens i större län överskrides så ofantligt mycket. Jag får säga, att 65 kilometer bör räcka ganska bra även utanför Uppsala län, i synnerhet om man tänker på, att det ändå i fjärde momentet har gjorts en del undantag, nämligen bland annat för automobil, inrättad för transport av sjuka. Jag skulle bara vilja i förbigående säga, att jag icke ogärna skulle se, om till dessa undantag också fogas sådan bil, som medför läkare eller barnmorska. Bilhastigheten slår verkligen ihjäl så pass många, att det ingalunda är för mycket att bilhastigheten också får bidra till att någon gång bevara ett liv eller till främjande av folkökningen.

Slutligen skall jag fästa uppmärksamheten därpå, att om den Linderska reservationen antages och sålunda regeln om omsorg och vad därtill hör blir den enda gällande, kommer detta att ställa mycket större anspråk på kontrollen än förut. Det går icke att skicka ut vilken vanlig fjärdingsman eller polis-konstapel som helst för att bedöma, huruvida det exempelvis i en farlig kurva iakttas nödvändig försiktighet. Man måste ha experter, speciellt utbildade

Ang. kör-  
hastigheten  
för automobil.  
(Forts.)

trafikpoliserna, och det blir en kostnad, som i varje fall är mindre nödvändig, om man dock har den hållhaken, att en alldeles överdriven fart är förbjuden.

Jag vill till det nu sagda endast tillägga, att jag alldeles icke haft någon sympati för det halverande eller om man så vill haltande förslag, som här uppträder som utskottets förslag. Jag kommer att rösta för Kungl. Maj:ts förslag.

**Herr Lindley:** Herr talman! Motsatserna möta ju varandra ibland — att här se herr Samuelson och herr Hammarskjöld på samma linje är sannerligen någonting att draga sig till minnes.

Jag måste säga, att jag i likhet med herr statsrådet Dahl är fotgängare. Jag har inte ens en cykel, och jag har därför en benägenhet att vilja se på detta problem från fotgängarens synpunkt. Därtill kommer också, att jag har en odisciplinerad hund, som jag kan befara kommer att när som helst bli överkörd, därför att han ännu saknar trafikkultur. Men det är kanske att hoppas, att han, om han får leva, kan komma att tillägna sig sådan i tillräcklig grad.

Nu kan man visserligen säga, att jag i min egenskap av förtroendeman för ett förbund, som inrymmer en oerhört stor mängd chaufförer, kan anses vara påverkad av de synpunkter, som dessa företräda. Men jag har ju gång efter annan dokumenterat mig såsom en, vilken har en självständig uppfattning om saker och ting, och vad jag finner vara rätt tar jag ståndpunkt för och vågar också klä skott för. Herr statsrådet Borell har för övrigt redan fritagit mig från misstanken att jag här skulle vara påverkad av chaufförernas synpunkter, ty han har ju sagt, att nästan alla de chaufförer, i varje fall de, som han talat med, ha varit motståndare till den fria hastigheten. Jag har emellertid en misstanke, att de inte ha varit fullt ärliga i sina deklARATIONER till statsrådet Borell. Jag tror snarare, att det har varit ett sådant där välvilligt utslag av inställsamhet eller också, inte utnyttja här sina ord på ett sådant sätt, att de förstått i vilken riktning de borde svara — de ha kanske rent av trott, att det då skulle vankas större drickspengar! Eller också finns det en tredje förklaring, nämligen att det varit uteslutande droskchaufförer i Stockholm, som han talat med. Och för deras vidkommande kan det vara mycket riktigt och naturligt att säga som så: Den fria hastigheten ha vi faktiskt intet intresse av, ty den kunna vi i alla fall inte utnyttja här i Stockholm. I Stockholm kan man, det är ju tydligt och klart, inte utnyttja vare sig 45 eller 65 kilometer, utan där får man naturligtvis i själva verket räkna med en fri hastighet — d. v. s. den fria hastighet, som är möjlig att utnyttja i en sådan trafik, som det finns i Stockholm.

Det var också en ganska intressant upplysning som herr Samuelson gav oss, den nämligen, att han såväl som andra gjort sig skyldig till att hetsa chaufförerna att köra fortare, därför att han inte kunnat göra sig färdig i tid. För att inte riskera att komma för sent har han, som han säger, liksom så många andra en benägenhet att hetsa chaufförerna att köra fortare. Jag kan förklara, att jag aldrig hetsat en chaufför att köra fortare! Tvärtom, jag har till och med sagt till dem, som jag tyckt kört för fort: Hejda farten en liten smula; jag har ingen särskild lust att hamna i något dike!

De föreningsrepresentanter som jag talat med ha emellertid haft en helt annan uppfattning än dem statsrådet Borell talat med. De ha givit uttryck åt precis samma uppfattning som den, vilken här framförts av herr Möller, herr Sederholm och herr Nylander — d. v. s. de mera ansvarsfulla och de mera kunniga bland dem. De ha allesammans sagt, att om man här fastställer en sådan fart som 65 kilometer som maximifart, så kommer detta givetvis att kunna innebära den faran, att de alltid komma att anse sig tillåtna att hålla denna fart. Och dessutom ha vi ju dessa människor, som herr Samuelson deklarerade

sig tillhöra, som hetsa chaufförerna att köra fortare: Ni få köra 65 kilometer i timmen; varsågod, jag har bråttom, kör bara! Är det då fri fart, så att hela ansvaret ligger på chauffören och det icke finns någon maximihastighet bestämd, tror jag verkligen, att chaufförerna komma att iakttaga en betydligt större försiktighet än vad som annars skulle vara fallet.

Det är därför, som jag efter grundligt övervägande har kommit till den uppfattningen, att den fria hastigheten är betydligt säkrare från fotgängarsynpunkt, om jag så får kalla det, än vad den bestämda maximikörhastigheten är.

Nu framförde också den föregående ärade talaren en hel del farhågor. Han förklarade bland annat, att även på slät väg kunna bilar med stark hastighet kullbyttas. Ja, det tror jag visst, och jag tror, att de också skulle kunna göra det med 65 kilometers fart — det är i varje fall inte alls uteslutet, om någon olycklig omständighet skulle stöta till. Och han förklarade ju också, att han helt nyligen varit med om att draga in körkortet för en person, som inte ens kört 45 kilometer i timmen.

Den ärade talaren berörde emellertid även några andra omständigheter, som jag ber att något få belysa. Han påvisade exempelvis den reglerade farten för omnibusarna och ansåg, att när man kan reglera farten för omnibusar kan man väl också reglera farten för andra bilar. Jag ber att få fästa uppmärksamheten på, att omnibusar i allmänhet ha en turlista, beräknad på förhand, med en tid för avgång och en tid för ankomst. Det är då givet, att de för att kunna hålla denna turlista köra med den genom turlistan givna hastigheten, och de ha intresse av att köra med någon större hastighet utom kanske för någon kortare sträcka för att köra in tid, då de förlorat någon halvminut eller minut för upptagande av passagerare eller dylikt. Men även detta är i allmänhet inräknat i turlistorna, och då är det helt naturligt, att det är lätt att reglera en hastighet för omnibusarna på ett mycket noggrant sätt.

Den ärade talaren pekade också på körhastigheten vid järnvägarna. Men hur förhåller det sig vid järnvägarna? I vårt land ha vi mycket konstiga bestämmelser på detta område. Om exempelvis ett tåg blir försenat, så förklarar sig järnvägsstyrelsen icke ha något ansvar för den ökade hastigheten, när tiden skall köras in. Detta får lokförarna göra på sitt eget ansvar. I många andra länder ha däremot lokförarna blivit ålagda att om möjligt köra in förlorad tid. I Sverige ha vi, som sagt, följt den andra linjen, och därför är det helt naturligt, att en lokförare ytterst ogärna vill öka farten för att köra in förlorad tid. Om någon olycka skulle inträffa under denna forcerade fart kommer ansvaret helt och hållet på hans eget konto.

Jag tror därför, att den fria hastigheten kommer att medföra en större säkerhet än en i förordningen fastställd maximihastighet, och det är därför, herr talman, som jag ber att få yrka bifall till den av herr Linder m. fl. avgivna reservationen.

**Herr von Geijer:** Herr talman! Endast några få ord! Jag begärde ordet med anledning av det myckna tal, som här förts angående det psykologiska momentet, nämligen att en bestämmelse angående maximihastighet skulle bibringa chauffören den uppfattningen, att han skulle känna sig säker bara han icke överskred denna hastighet — med andra ord, att den skulle dispensera honom från alla andra bestämmelser i ifrågavarande paragraf. Sedan jag begärt ordet har emellertid herr Hammarskjöld på ett utmärkt sätt utvecklat detta, och jag skall inskränka mig till att instämma med honom.

Jag vill endast göra ett enda litet tillägg. Skulle den satsen vara sann, d. v. s. satsen, att en maximibestämmelse skulle ha denna psykologiska inverkan, skulle den gälla jämväl nu. Det kan väl icke vara endast en bestämmelse

Ang. kör-  
hastigheten  
för automobil.  
(Forts.)

om 65 kilometer, som medför en sådan verkan, utan satsen måste väl gälla också med nuvarande bestämmelser. Jag vill då säga, att jag under min domarverksamhet handlagt många kollisionsmål och många mål med anledning av olyckor, men ännu har ingen någon enda gång sagt: Jag bör icke fällas; jag överskred icke den tillåtna maximihastigheten! Ingen har gjort den invändningen, utan alla ha haft klart för sig, att processens kärnpunkt låge på annat område. Och att domstolarna, som herr Åkerberg förmodade, skulle taga intryck av denna maximibestämmelse, är en ren orimlighet.

Jag ber, herr taman, att få yrka bifall till Kungl. Maj:ts förslag.

**Herr Larson, Edward:** Herr talman! Vore saken så enkel, att bestämmelsen om en maximihastighet av 65 kilometer vore avgörande för, att alla verkligen skulle hålla sig inom de 65 kilometerna, så skulle jag för min del kunna ge min röst för detta förslag. Men stadgandet om de 65 kilometerna är och förblir nog en död bokstav. Likaväl som man nu överskrider den lagstadgade hastigheten i mycket hög grad, likaväl kommer man att i fortsättningen överskrida 65 kilometer. Detta förstår nog var och en, som har någon praktisk erfarenhet på detta område. Jag har själv kört bil i elva år, så jag är inte alldeles främmande för saken. Och jag måste säga, att varje gång jag skall ut och köra och kommer på krokiga och mindre goda vägar, är det med en viss rädsla, som jag ser framför mig, ty man vet ju inte vad som möjligtvis kan dyka upp. Skall nu maximigränsen höjas till 65 kilometer blir det ännu farligare. Vore det så, att man här bara hade att räkna med yrkeschaufförer, skulle man ändå kunna känna sig ganska trygg. Men vi skola göra klart för oss att utom dessa och utom gentlemannachaufförerna, som herrarna talat om, finns det en hel massa ungdom från 18 år — barn, som ha mycket litet begrepp om vad det vill säga att vara försiktiga. Stipulerar man en maximihastighet av 65 kilometer, kommer säkerligen största delen av dessa att resonera så, att bara de hålla sig inom denna gräns är all rättfärdighet uppfylld, även om det gäller sådana krokiga och smala vägar där 30 kilometer, ja, 25 kilometer, är för hög hastighet. Sådant taga dessa naturligtvis icke hänsyn till. Inte sitta dessa ungdomar och resonera på samma sätt som herrar jurister i första kammaren. Långt därifrån. De komma blott och bart att tänka, att så länge de äro inom de 65 kilometerna äro de inom vad lagen tillåter.

Jag tror för min del, att det är större fara i att nu antaga förslaget om en maximihastighet av 65 kilometer än att taga förslaget sådant det i övrigt är framlagt, med uteslutande av bestämmelsen om maximihastighet. Varje dag kan man ju läsa i tidningarna om olyckor, och olyckorna äro i många fall beroende på för hög hastighet. Det är därför, herr talman, som jag för min del kommer att rösta för herr Linders reservation.

**Herr Kvarnzelius:** Herr talman! Jag kan i stort sett ge min anslutning till det anförande, som här hölls av landshövding Hammarskjöld. I ett avseende kan jag visserligen inte göra det, därför att jag tyvärr en och annan gång har kört över de 45 kilometer, som äro föreskrivna, men jag försäkrar, att om vi få 65 kilometer, skall jag i fråga om bilfart bli en av de mest laglydiga bland medborgare i detta avseende.

Jag skulle vilja göra en fråga till landshövding Sederholm, som här talade för den fria farten. Jag skulle vilja fråga honom, hur han skall komma att ställa sig, ifall utskottets förslag blir riksdagens beslut, så att det jämsides med den lagstadgade farten av 65 kilometer medges länsstyrelse rätt att i vissa fall för raka och fina vägar kunna medge en fri hastighet. Jag skulle vilja fråga min kollega herr landshövdingen: Är herr landshövdingen beredd

att i något fall medge en fri hastighet på någon av vägarna inom sitt län? Jag tycker att det skulle vara ett mycket stort intresse att få ett klart besked på den frågan. Ty jag misstänker, att det blir, som jag förutser, att han för sin del icke kommer att taga på sitt ansvar att lämna ett sådant medgivande. Då tycker jag också, att han för sin del fällt en mycket stark dom över det förslag, som han här förordat, nämligen den fria hastigheten.

Jag för min del skulle åtminstone icke för mitt läns vidkommande i något enda fall på någon enda av de vägar, som finnas inom Kopparbergs län, vilja medge en högre fart än 65 kilometer, därest jag skall bära hela ansvaret för en sådan åtgärd. Jag anser, att 65 kilometer är en sådan hastighet, att så snart man kommer upp till densamma, har man kommit till en verkligt farlig gräns, där man inte längre med säkerhet vet vad som kan inträffa. Det illustrerades mycket utförligt av landshövding Hammarskjöld och även av herr Holmgren, vilka risker det medför med en så hög fart som 65 kilometer. Det är mer än vanlig snälltågshastighet, och på våra vägar med dess många gupp och gropar vill det förefalla mig, som om även en bilist med den mest entusiastiska vurm för våldsamt fart borde känna sig fullt belåten om han får köra 65 kilometer.

Jag yrkar för min del bifall till Kungl. Maj:ts förslag.

**Greve Spens:** Herr talman! Den erfarenhet, som jag har förvärvat under en mycket lång tjänstgöring såsom ledamot av en länsstyrelse, har bibringat mig den bestämda uppfattningen, att Kungl. Maj:ts förslag är det bästa av de framställda förslagen. Det förnämsta skälet för denna min åsikt är, att jag anser, att en maximihastighet är den bästa förutsättningen för att kunna få bevis för, att vårdslös körning med automobil har ägt rum. Man behöver icke för att skaffa bevis göra sådana polisrazzior, som förekommit på många ställen och som blivit förhatliga på flera håll. Ett sätt, som är ganska lämpligt och mycket använt är, att en polisman eller en bilbesiktningsman eller annan intresserad person — t. ex. den som varit utsatt för att skadas av en vårdslös bilkörare — telefonerar till något ställe framåt, som ligger invid vägen, och säger: Giv akt på bilen med det och det numret och se vad klockan är, när den passerar. På sådant sätt kan man lätt få bevis om, att den tillåtna hastigheten överträtts, och det blir då möjligt att få föraren fast även om det ej kan bevisas, att han i övrigt kört vårdslöst.

Jag tror icke heller, att det skulle bli svårt att bibringa bilförare full insikt om, att den förnämsta fordran på en bilförare är, att han kör försiktigt, vilket föreskrives i första momentet av paragraf 18 i Kungl. Maj:ts förslag. Vikten av detta framhålles där kanske mera bestämt än förut. Ett sätt att inpränta detta hos bilkörare är ju, som herr Hammarskjöld föreslagit, att man i en bilaga — ett särskilt blad — till körkortet skulle framhålla detta. Men det komme bara att träffa de personer, som hädanefter få körkort. För att kännedomen om denna bestämmelse skall få en allmän spridning torde väl tidningarna efter denna diskussion framhålla densamma, och folk i allmänhet läser ju numera tidningar. Ett sätt vore emellertid också, att Kungl. Maj:t anmodade länsstyrelserna att i länskungörelserna framhålla denna bestämmelse. Den skulle då komma in i alla provinstidningar, och därigenom skulle den säkert bringas till allmän kännedom.

Jag ber, herr talman, att få tillstyrka Kungl. Maj:ts förslag.

**Herr Sederholm:** Herr talman! På den direkta fråga, som herr Kvarnzelius riktade till mig, kan jag i mitt svar huvudsakligen inskränka mig till att upprepa vad jag slutade mitt förra anförande med. Jag förklarade där, att det av utskottet ifrågasatta bemyndigandet för Kungl. Maj:ts befallnings-

Ang. kör-  
hastigheten  
för automobil.  
(Forts.)

Ang. kör-  
hastigheten  
för automobil.  
(Forts.)

havande i länen att pröva, i vilken mån och på vilka vägar man kunde medgiva en fri fart, skulle ju för Kungl. Maj:ts befallningshavande bli ett olidligt uppdrag. Det skulle, såvitt jag kan förstå, medföra en viss sektionering av de vägar, som kunna komma i fråga, där vissa delar vore tillräckligt raka och breda för att medgiva en fri hastighet, under det andra däremot icke vore det. Jag påpekade, att sektioneringen skulle innebära ett för trafiken synnerligen hinderligt och obekvämt förfarande, och jag menade, att det av utskottet föreslagna bemyndigandet icke vore lämpligt eller rekommendabelt. Jag vill påpeka det förhållandet, att om man fastställer en maximifart av 65 kilometer i timmen och därtill på vissa vägar medgiver en fri fart, detta innebär något helt annat, än om man medgiver fri fart, där noggrannhet och omsorgsfullhet vid framförandet av bilen uteslutande är reglerande och bestämmande. I det senare fallet skjutes det första momentet i paragraf 18 i förgrunden och blir det dominerande direktivet för trafiken på vägarna. Sätter jag maximihastigheten till 65 kilometer och säger, att på vissa vägsektioner hastigheten får överskrida 65 kilometer i timmen, innebär detta, att man på dessa vägar får använda en högre hastighet än 65 kilometer. Har jag icke någon maximifart innebär det icke, att farten nödvändigtvis skall vara högre än 65 kilometer i timmen, det innebär, att den skall vara så hög, som förhållandena med noggrant iakttagande av första delen av paragraf 18 medgiva, och det behöver då icke bli högre fart än 65 kilometer i timmen, ofta nog vida lägre.

Herr **Hellberg**: Herr talman! En av de första gångerna jag åkte automobil satt jag hos chauffören, som meddelade, att han körde med en hastighet av mellan 35 och 40 km. i timmen. Jag frågade honom, vilken den högsta tillåtna farten vore, och han svarade mig då, att det var 25 km. i timmen. Ja, men ni kör ju med 10 km. högre fart, sade jag. Ja, sade han, skulle man köra med 25 kilometers fart, kunde man lika gärna gå. Sedan har högsta tillåtna farten satts till 45 km., men jag har många gånger, när jag åkt bil, konstaterat, att den varit inte blott 50 eller 60 utan ända till 70, 80, ja 90 km. i timmen.

Nu föreslås att höja farten till 65 km. i timmen. Är det någon människa, som inbillar sig, att detta i trafiken skulle verka såsom ett återhållande moment på föraren? Nej, det skulle snarare bli en sporre till att höja farten lika mycket över 65 km., som man nu höjer den över 45 km. Tendensen är säkert att höja farten. Jag erinrar, att vid ett olyckstillfälle i Alperna, som höll på att kosta Hans Majestät Konungen livet, hans bil fördes med 100 och den mötande bilen med en hastighet av 150 km. i timmen.

Illusionerna om verkan av en maximihastighet äro blott — illusioner. Låtom oss i stället lägga vikt på bestämmelsen i första momentet av 18:e paragrafen. Den är åberopad förut, och jag skall inte ånyo citera den. Alla bestämmelser om en högsta fart uträdda ingenting.

Herr **Westman**: Herr talman! Endast ett par ord. Jag har hört många underliga resonemang under denna debatt, men något mera egendomligt än det, som herr Sederholm sade, har jag icke hört. Det är för mig svårt att förstå, huru den ärade landshövdingen kunde göra gällande, att om landshövdingen påbjuder fri fart, skulle det vara farligt, och då måste man ha viss sektionering i kurvorna, men om fri fart tillåtes av Kungl. Maj:t i förordningen, skulle det vara fullkomligt ofarligt. Likaså är det svärbegripligt för mig, att den ärade landshövdingen kunde säga, att om Konungens befallningshavande medgiver fri fart, så skulle försiktighetsregeln i 18:e paragrafen första mom. alldeles träda i bakgrunden, men om Kungl. Maj:t medgiver fri fart, skulle denna regel verka med full kraft.

Herr **Hagman**: Herr talman! Då en representant för det kommunistiska partiet här i afton apostroferat och kritiserat mina synpunkter, så vill jag säga, att det har förvånat mig, att förslaget om fri fart är för radikalt för denne representant. Vidare vill jag säga, att jag aldrig har jäktat någon chaufför, utan jag har alltid överlåtit åt honom att avgöra, med vilken fart han skall köra, då jag anser och ansett, att detta bör ankomma på honom, som bär ansvaret för vad som händer under färden.

Ang. kör-  
hastigheten  
för automobil.  
(Forts.)

Herr **Samuelson**: Herr talman! Jag ber att inför kammaren få uttala min beundran över, att det finnes så ordentliga människor som herrar Lindley och Hagman, som aldrig varit ute för sent.

Efter det överläggningen ansetts härmed slutad, yttrade herr förste vice talmannen, att därunder förekommit följande yrkanden: 1:o) att utskottets yttrande skulle godkännas i nu ifrågavarande del; 2:o) att kammaren skulle godkänna den av herr Linder m. fl. därom avgivna reservationen; 3:o), av herr *Mellén*, att utskottets yttrande skulle godkännas med den ändring, att hela andra stycket med undantag av första meningens utslöttes; samt 4:o), av herr *Nylander*, att kammaren skulle godkänna ett yttrande av följande lydelse:

»I likhet med — — — — (= de två första meningarna av utskottets yttrande) — — — — hastighetsbegränsningen borttoges. Utskottet kan ej heller förorda den betydliga höjningen av gällande maximihastighet, 45 kilometer i timmen, utan föreslår, att denna hastighetsgräns bibehålles i avvaktan på resultatet av ytterligare utredning.

De hastighetsbestämmelser — — — — (= sista stycket av utskottets yttrande) — — — — riktigt avvägda.»

Sedermera gjorde herr förste vice talmannen propositioner enligt berörda yrkanden och förklarade sig anse propositionen på godkännande av herr Linders m. fl. reservation vara med övervägande ja besvarad.

Herr *Mellén* begärde votering, i anledning varav och sedan till kontraproposition därvid antagits bifall till det av honom framställda yrkandet, uppsattes samt efter given varsel upplästes och godkändes en så lydande omröstningsproposition:

Den, som beträffande andra lagutskottets å sid. 98 och 99 i utlåtande nr 34 gjorda yttrande i fråga om 18 § av Kungl. Maj:ts förslag till motorfordonsförordning godkänner den av herr Linder m. fl. därom avgivna reservationen, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, bifalles herr *Mellén*'s yrkande i ämnet.

Sedan kammarens ledamöter intagit sina platser samt voteringspropositionen efter förnyad uppläsning anslagits, verkställdes till en början omröstning på det sätt, att efter särskilda uppmaningar av herr förste vice talmannen först de ledamöter, som ville rösta för ja-propositionen, och därefter de ledamöter, som ville rösta för nej-propositionen, reste sig från sina platser. Herr förste vice talmannen förklarade därpå, att enligt hans uppfattning flertalet röstat för ja-propositionen.

Då emellertid herr *Mellén* begärde rösträkning, verkställdes nu votering medelst namnupprop; och befunnos vid omröstningens slut rösterna hava utfallit sålunda:

Ja — 75;

Nej — 44.

Herr talmannen infann sig och övertog ledningen av kammarens förhandlingar.

*Utskottets å sid. 99 och 100 gjorda yttranden beträffande 21 § 7 och 9 mom. av förslaget till motorfordonsförordning.*

Godkändes.

Ang.  
bromsnings-  
system å  
släpvagn till  
automobil.

*Utskottets å sid. 100 gjorda yttrande beträffande 22 § 1 mom. av förslaget till motorfordonsförordning.*

Andra punkten av nämnda moment innehöll bland annat bestämmelse därom, att därest till aetomobil mer än en släpvagn brukades, effektivt bromsningssystem skulle vara anordnat samt erforderlig bemanning för bromsarnas skötande åtfölja fordonen.

I motionen I: 263 av herr *Nylander* hade framställts anmärkningar mot denna bestämmelse. Motionären hade föreslagit, att varje släpvagn borde vara försedd med bromsar.

Utskottet hade i sitt nu föredragna yttrande anfört, att utskottet ansåge sådan utredning icke föreligga angående erforderligheten av motionärens ifrågasvarande förslag, att utskottet för närvarande kunde förorda detsamma.

**Herr Nylander:** Herr talman! Detta är en sak, som man kan anse som en bagatell. Emellertid har jag klart för mig, att lika väl som man vill föreskriva, att när det är två släpvagnar, det skall finnas bromsar på den ena, lika väl bör man också föreskriva att det skall finnas bromsar, när det endast är en släpvagn efter det dragande fordonet. Systemet med släpvagnar har icke i vårt land nått den utveckling, som det har gjort i utlandet. Där har systemet utvecklats i en helt annan utsträckning än här.

Jag lägger icke någon sådan vikt på detta, att jag vill göra något yrkande. Jag är övertygad om, att denna sak kommer att gå igenom av sig själv, därför att ingen, som använder en släpvagn, kan vara så nonchalant, att han icke ser till, att släpvagnen kan låsas fast på vägen och bromsas in.

Herr talman! Jag har intet yrkande att göra.

Efter härmed slutad överläggning godkändes utskottets yttrande i nu förevarande del.

*Utskottets å sid. 103 gjorda yttrande beträffande 23 § av förslaget till motorfordonsförordning.*

Godkändes.

Ang.  
arbetstiden för  
automobil-  
förare i yrkes-  
mässig trafik.

*Utskottets å sid. 105 gjorda yttrande beträffande 27 § 2 mom. av förslaget till motorfordonsförordning.*

Detta moment lydde:

Vid prövning av ansökan om trafiktillstånd skall hänsyn tagas till behövligheten och lämpligheten av den ifrågasatta trafiken.

Trafiktillstånd skall upptaga de villkor och bestämmelser för trafiken, som prövas nödiga. Därvid skall föreskrivas, att i trafiken tjänstgörande förares arbetstid under tjugufyra på varandra följande timmar i regel icke får överstrida tretton timmar, raster däri inbegripna, dock att myndighet, som har att meddela trafiktillståndet, äger stadga ytterligare begränsning av arbetstiden.

I motionen I: 273 av herr *Lindley* hade hemställts, att riksdagen ville besluta att den i 27 § 2 mom. givna begränsningen beträffande arbetstiden måtte göras tillämplig på samtliga yrkesanställda bilförare, samt

att i 5 kapitlet måtte införas lämplig straffpåföljd för eventuella förseelser mot detta stadgande, och

att lagutskottet måtte söka finna lämplig formulering och placering för dessa påyrkade stadganden.

Ang.  
arbetstiden för  
automobil-  
förare i yrkes-  
mässig trafik.  
(Forts.)

Härom hade utskottet anfört:

»Utskottet vill giva sin anslutning till förslaget att i förordningen inrymma bestämmelser i syfte att inskränka de risker för trafiken, som kunna uppstå genom förarens överansträngning till följd av alltför lång arbetstid. Utskottet utgår därvid från, att den begränsning av arbetstiden, som föreslås i propositionen, avser allenast arbetstiden i den yrkesmässiga trafiken och icke jämväl den tid, som förare använder för utförande av andra göromål för egen eller annans räkning.

Att såsom motionsvis föreslagits i nu föreliggande författning begränsa arbetstiden för samtliga yrkesanställda bilförare torde icke vara genomförbart. Inom utskottet har emellertid framhållits, att arbetstiden lämpligen borde i annan ordning begränsas i andra fall än de i propositionen föreslagna såsom t. ex. i fråga om personer, vilka i samband med yrkesmässig trafik även användas i annan sysselsättning, ävensom i fråga om enskilda firmors lastbilschaufförer. Utskottet anser emellertid, att i denna fråga tarvas särskild utredning och förutsätter, att Kungl. Maj:t, därest missförhållanden i här angivna avseenden visa sig medföra fara för trafiksäkerheten, verkställer den utredning, som förhållandena kunna påkalla.»

Herr *Lindley*: Herr talman! Jag har redan haft ett anförande i denna fråga, däri jag påpekat att denna bestämmelse om begränsad arbetstid enligt Kungl. Maj:ts förslag endast omfattar yrkeschaufförer. Jag anser, att detta är otillräckligt, ty utom dem finns det en hel massa chaufförer, anställda hos privata firmor, för vilka ofta tillämpas obegränsad arbetstid. Utskottet, som behandlat detta ärende, har här gjort ett yrkande, vari hemställes, att Kungl. Maj:t ville låta verkställa en särskild undersökning och utredning av detta problem. Jag skall icke upptaga tiden med att gå djupare in i frågan, utan jag skall endast hemställa, att Kungl. Maj:t, när denna utredning göres, måtte försöka att gå så djupt in i frågan som möjligt och att utredningen må ske snarast möjligt, så att chaufförer hos privata firmor må komma in under den tidsbegränsning, som motionen omfattar.

Sedan överläggningen ansetts härmed slutad, godkändes utskottets yttrande i nu ifrågasvarande del.

*Utskottets å sid. 106 och 112 gjorda yttranden beträffande motionsvis framkomna förslag till införande i 27 § motorfordonsförordningen av vissa nya bestämmelser.*

Godkändes.

*Utskottets å sid. 114 gjorda yttrande beträffande motionsvis framkommet förslag om sammanförande till en särskild lag av bestämmelserna angående straff för vissa förseelser vid framförande av motorfordon.*

Om särskild  
lag ang. straff  
för förseelser  
vid fram-  
förande av  
motorfordon.

5 kap. i det föreliggande förslaget till motorfordonsförordning upptog föreskrifter i avseende å förordningens efterlevnad. Straffbestämmelserna i förslaget till vägtrafikstadga hade intagits i 16—18 §§ av nämnda stadga.

*Om särskild lag ang. straff för förseelser vid framförande av motorfordon.*  
(Forts.)

I de likalydande motionerna I: 255 av herr *Schlyter* m. fl. och II: 425 av herr *Lindqvist* i Halmstad hade hemställts, att straffbestämmelserna angående spritmissbruk av motorförare ävensom angående de övriga förseelser, vilka i den föreslagna motorfordonsförordningen och vägtrafikstadgan med skärpning av nu gällande bestämmelser blivit belagda med fängelsestraff, måtte utbrytas ur nämnda administrativa författningar och sammanföras i en lag av ungefär det innehåll, ett vid motionerna fogat utkast till lag angående straff för vissa förseelser vid framförande av motorfordon utvisade, i samband varmed 41 och 49 §§ motorfordonsförordningen och 16 § vägtrafikstadgan borde erhålla den ändrade lydelse, som i motionerna angivits.

Utskottet hade härom yttrat, bland annat, att utskottet nu icke vore berett förorda den ändring av bestämmelserna i det föreliggande förslaget, varom motionärerna hemställt, men att utskottet ansåge det önskvärt, att frågan i vilka fall straffbestämmelser, vari urbota straff stadgades, borde meddelas av Kungl. Maj:t i administrativ väg eller i lagstiftningsväg av Kungl. Maj:t och riksdagen göras till föremål för utredning.

**Herr Schlyter:** Herr talman! Jag har redan förut i dag påpekat, att det föreligger en väsentlig skillnad mellan Kungl. Maj:ts proposition av år 1928 och propositionen av i år beträffande den lagtekniska behandlingen av frågan om straff för fylleri vid ratten. För två år sedan behandlades denna fråga i kamrarna med anledning av en proposition med förslag till lag om fylleri, över vilket förslag lagrådet hörts och vilket lagförslag kamrarna hade att antingen antaga, ändra eller förkasta. Nu föreligger samma fråga till kamrarnas bedömande med anledning av en Kungl. proposition om riksdagens hörande över bestämmelser intagna i ett förslag till administrativ författning, bestämmelser över vilka lagrådet icke blivit hört. Enligt mitt förmenande innebär detta, att ur det område, som rätteligen bör vara föremål för Kungl. Maj:ts och riksdagens gemensamma lagstiftning i enlighet med § 87 regeringsformen, på obehörigt sätt utbrutits vissa särskilt viktiga bestämmelser för att framdeles regleras av Kungl. Maj:t i administrativ ordning.

Ett liknande fall, då Kungl. Maj:t var betänkt på att väsentligt skärpa vissa straffbestämmelser, intagna i en administrativ författning, förelåg för en del år sedan, när riksdagen skulle höras över ett förslag till ny tullstadga. I det kapitel av detta förslag, som handlade om straff för olovlig varuinförsel, föreslogs en betydande skärpning av straffet för spritsmuggling. Vid detta tillfälle företog Kungl. Maj:t den åtgärden att ur den administrativa tullstadgan utbryta kapitlet om straffbestämmelser. Ett särskilt lagförslag utarbetades, lagrådet hördes över detta förslag, och lagförslaget antogs av riksdagen i grundlagsenlig ordning.

Ett annat med det föreliggande fallet jämförligt precedensfall förekom för en del år sedan, och även då gällde det skärpta straffbestämmelser på spritlagstiftningens område, nämligen i fråga om straff för olovligt innehav av brännvinsbränningsapparater. Då förelade Kungl. Maj:t riksdagen ett förslag till förordning angående olovlig tillverkning av brännvin, innehållande dessa nya straffbestämmelser, över vilka lagrådet icke hade blivit hört. På hemställan av bevillningsutskottet, som behandlade denna proposition, förordnade emellertid Kungl. Maj:t om lagrådets hörande över de ifrågavarande bestämmelserna i förslaget. Lagrådets yttrande inhämtades, och riksdagen godkände sedermera förslaget, vilket i realiteten innebär ett antagande av dessa bestämmelser i den ordning 87 § regeringsformen stadgar.

Nu har jag och några andra ledamöter av kammaren i en motion hemställt, att riksdagen måtte taga initiativ till att även de väsentliga skärpningar i

straffbestämmelserna i motorfordonsförordningen och i vägtrafikstadgan, som äro föreslagna i de författningar, vilka äro underställda riksdagens yttrande, måtte genomföras i den ordning som stadgas i 87 § regeringsformen. Sedan jag väckte denna motion, herr talman, har under lagrådets prövning hänskjutits ett kungligt förslag om upphävande av 11 kap. 15 § strafflagen, vilket är nästa ärende på föredragningslistan i dag. När lagrådet skulle yttra sig över detta förslag, vilket egentligen innebär ett efteråt lämnat godkännande av att man till administrativa författningar överflyttat allt väsentligt som var att stadga i fråga om ansvar för överdådig framfart å allmän väg, uttalade två ledamöter av lagrådet, att med strafflagsändringen borde anstå tills det konstitutionella spörsmålet vunnit sin lösning, medan de två övriga ledamöterna uttryckligen förklarade sig icke kunna tillstyrka förslaget med mindre motsvarande bestämmelser i motorfordonsförordningen och vägtrafikstadgan gäves i form av allmän lag.

*Om särskild lag ang. straff för förseelser vid framförande av motorfordon.*  
(Forts.)

Ehuru sålunda jag och mina medmotionärer ha fått understöd av ett enhälligt lagråd i vår synpunkt på den nu föreliggande konstitutionella frågan om riksdagens medverkan i lagstiftningen, har andra lagutskottet icke funnit anledning att ta något initiativ i den riktningen. Lagutskottet har visserligen visat sig i någon mån sympatisera med tanken, i det utskottet slutar sitt uttalande med att säga, att »utskottet anser det önskvärt, att frågan i vilka fall straffbestämmelser, vari urbota straff stadgas, böra meddelas av Kungl. Maj:t i administrativa väg eller i lagstiftningsväg av Kungl. Maj:t och riksdagen göres till föremål för utredning». För närvarande skulle vi alltså, herr talman, nödgas godtaga Kungl. Maj:ts förslag att i de blivande administrativa författningarna intaga straffbestämmelser, som gå ända upp till ett års fängelse, vilket innebär en skärpning från de nuvarande högsta straffbestämmelserna vid försvårande omständigheter om tre månaders fängelse.

Såsom saken nu ligger, herr talman, kan jag uppenbarligen på denna punkt icke framställa något yrkande i den riktning min motion innehåller. Då lagrådet ju inte blivit hört och då utskottet inte har underkastat ett lagförslag på denna punkt någon granskning, är det ju icke tänkbart, att jag här i kammaren skulle kunna framställa ett dylikt yrkande, utan jag får på denna punkt vara tillfreds med utskottets sympatiuttalande för en utredning i saken, i förhoppning att Kungl. Maj:t, i detta fall justitieministern, som ju i övrigt icke har haft med denna proposition att skaffa, måtte beakta vad riksdagsskrivelsen härom kommer att innehålla. Men, herr talman, vid nästa ärende på föredragningslistan skall jag be att få ställa ett yrkande, som drager konsekvenserna av de förutsättningar, för vilka jag nu redogjort.

**Herr Westman:** Herr talman! Med anledning av den föregående ärade talarens yttrande ber jag att få erinra därom, att enligt praxis Kungl. Maj:t i administrativa förordningar kunnat utfärda straffbestämmelser, innebärande icke blott bötesstraff, utan även frihetsstraff. Det område, där Kungl. Maj:t handlat på detta sätt, har varit det politirättsliga området, vilket med en tämligen svävande gräns är skilt från det straffrättsliga.

Herr Schlyter har nu velat göra sig till talesman för den nya principen, att frihetsstraff icke skall få meddelas i administrativa förordningar. Herr Schlyter har i sin motion velat, att vi skulle i detta föreliggande fall leda in en ny era genom att gå in för en alldeles ny anordning, den anordningen nämligen, att vi skulle i motorfordonsförordningen taga med endast de straffbestämmelser, som innehålla bötesstraff, men göra en särskild lag, där man skulle införa de straffsatser, i vilka frihetsstraff förekommer. Denna herr Schlyters tanke har vunnit ganska liten sympati inom lagutskottet, och detta med hänsyn till allmänheten. Vi ha befarat, att det skulle vålla mycket be-

*Om särskild lag ang. straff för förseelser vid framförande av motorfordon.*  
(Forts.)

svår för allmänheten, därest det skulle bli så, att allmänheten har att gå till två ställen, dels till en administrativ förordning för att finna bötesstraffen, och dels till en särskild strafflag, som skulle komma som bihang till den administrativa förordningen, för att finna frihetsstraffen. Det skulle alltför lätt kunna hända, att allmänheten bara studerade den administrativa författningen och förbisåge, att den hade att gå också till en speciell strafflag. Jag fruktar, att man på det sättet skulle ställa till en ganska svår irrgångssalong för den allmänhet, som har att göra med dessa saker. I varje fall ha vi inte velat, att man skulle beträda denna reformväg på det sättet, att man nu här skrede till en tillämpning av herr Schlyters tanke, ty även om allmänheten skulle finna sig tillrätta i detta system, om det generellt genomfördes, skulle tillståndet bli olidligt, om allmänheten i vissa fall hade att gå till strafflagen, i andra fall icke.

Utskottet har varit av den meningen, att det problem, som herr Schlyter upptagit, måste behandlas i ett stort sammanhang och göras till föremål för en utredning, och utskottet har därför uttalat, »att utskottet anser det önskvärt, att frågan i vilka fall straffbestämmelser, vari urbota straff stadgas, böra meddelas av Kungl. Maj:t i administrativ väg eller i lagstiftningsväg av Kungl. Maj:t och riksdagen göres till föremål för utredning». Längre har utskottet inte kunnat gå.

Jag ber för övrigt för min del att få säga, att det finns andra vägar, än den herr Schlyter beträtt i sin motion, som i denna utredning helt säkert komma att bli beaktade och som komma att visa sig innebära en betydligt mera praktisk lösning, än den herr Schlyter förordat, men det behöver jag ju inte gå in på nu, om ej herr Schlyter särskilt önskar det.

Det vore tydligen att gå en sådan allmän utredning i förväg, om man nu fattade ett positivt beslut.

Jag ber, herr talman, att i den föredragna punkten få yrka bifall till utskottets hemställan.

**Herr Schlyter:** Herr talman! Jag kan icke medge, att utskottets ärade ordförande fullt riktigt återgivit min ståndpunkt i den här frågan, när han förklarar, att jag har velat att riksdagen skulle intaga en helt ny ställning till frågan huruvida frihetsstraff får meddelas i administrativa författningar. Det som är kärnpunkten här, det är inte att frihetsstraff ifrågasättes i en administrativ författning — det vet jag har förekommit förut — utan kärnpunkten är den som tvenne ledamöter av lagrådet framhålla i det ärende, som förekommer i nästa punkt på föredragningslistan, när dessa ledamöter yttra: »Förslaget innebär, att ett lagbud, som vid den gällande strafflagens tilkomst ansågs vara av allmän lags natur, nu definitivt överföres till ett lagstiftningsområde, det politirättsliga, som tillkommer Konungen ensam.» Hitills har det ansetts vara god lagstiftningssed, att när Kungl. Maj:t och riksdagen gemensamt lagstiftat på ett visst område, så bibehålles detta område allt fortfarande under Kungl. Maj:ts och riksdagens gemensamma lagstiftning och överflyttas inte utan vidare till den politirättsliga lagstiftningen, som Kungl. Maj:t ensam beslutar om. Ett särskilt skäl att i detta fall ej eftergiva riksdagens medverkan i lagstiftningen ligger i den föreslagna väsentliga skärpningen av frihetsstraffen. Denna synpunkt underströks av de två övriga ledamöterna av lagrådet, vilka i ett särskilt yttrande förklarade, att det kunde, »särskilt med hänsyn till de jämförelsevis höga frihetsstraff, som ingå i latituderna för vissa av dessa förseelser, ifrågasättas, om ej hit hörande bestämmelser, åtminstone till en del, böra meddelas i den för stiftande av allmän kriminallag stadgade ordningen».

Det synes mig alltså, herr talman, såsom jag redan framhöll i mitt förra

yttrande, att jag har ett synnerligen gott stöd för den mening som jag gjort gällande, när lagrådet enhälligt uttalar sig för liknande synpunkter.

Då jag inte har något yrkande att framställa på denna punkt, herr talman, skall jag emellertid inte upptaga kammarens tid längre. Jag kommer med mitt yrkande vid nästa punkt på föredragningslistan.

*Om särskild lag ang. straff för förseelser vid framförande av motorfordon.  
(Forts.)*

**Herr Westman:** Herr talman! Jag ber att få påpeka, att vad herr Schlyter nu talar om är den fråga, som blir aktuell vid föredragningen av nästa ärendet på föredragningslistan. Jag har inte talat om den saken utan om den fråga, som nu är före.

Efter det överläggningen ansetts härmed slutad, godkändes utskottets yttrande i nu förevarande del.

*Utskottets å sid. 115 gjorda yttrande beträffande 41 § 2 mom. av förslaget till motorfordonsförordning.*

Godkändes.

*Utskottets å sid. 116 gjorda yttrande beträffande 42 § av förslaget till motorfordonsförordning.*

21 § 10 mom. första stycket av förevarande förordningsförslag var så lydande:

Förare skall under färd medhava det för honom utfärdade körkort, så ock i förekommande fall bevis om godkännande, varom ovan i 3 mom. är stadgat, för att på tillsägelse av besiktningsman eller polisman uppvisas.

I 42 § av förordningsförslaget stadgades, bland annat, att den, som åsidosatte föreskrifterna i nyssnämnda moment, skulle straffas med böter från och med tio till och med tvåhundra kronor.

I motionerna I: 274 av herr *Bjurström* m. fl. och II: 413 av herr *Johansson* i Edsbyn hade hemställts om sådan ändring i Kungl. Maj:ts förslag, att förare, som av besiktningsman eller polisman avfordrades för honom utfärdat körkort och inom viss tidsfrist, exempelvis 24 timmar, uppvisade sådant för den som avfordrat detsamma, skulle vara fri från det i förordningen stadgade straffet.

Utskottet hade i denna fråga yttrat:

»Enligt utskottets mening tala starka billighetskäl för bifall till förslaget om befrielse från straffpåföljd i förevarande fall, därest förseelsen har sin grund i ursäktligt förbiseende eller glömska. Utskottet vill därför föreslå, att på lämplig plats i 42 § införes en bestämmelse av i huvudsak följande innehåll:

»Visar den, som blivit angiven för förseelse mot 21 § 10 mom. första stycket eller 29 § 7 mom., inom 24 timmar, efter det angivelsen blev honom kunnig, hos vederbörande åklagare, att han vid tiden för förseelsen innehade gällande körkort eller trafik kort eller sådant bevis, som i förstnämnda lagrum sägs, och giva omständigheterna vid handen, att förseelsen haft sin grund i ursäktligt förbiseende, vare från ansvar fri.»

Reservation hade anmälts av herr *Mellén*, som ansett, att utskottets yttrande bort hava följande lydelse:

»Den ifrågavarande bestämmelsen uti 21 § 10 mom. första stycket är en ren ordningsföreskrift, som riksdagen såväl 1923 som 1926 vägrat att borttaga. Bestämmelsen kan i många fall vara polismyndigheten till nytta, särskilt ifråga om identifieringen av den vid ratten sittande och för att förhindra denne att om sig själv lämna vilseledande uppgifter. Med anledning härav och med hän-

*Ang. ansvar för underlåtenhet att medföra körkort.*

Ang.  
ansvar för  
underlåtenhet  
att medföra  
körkort.

(Forts.)

syn till den ringa olägenhet tillvaron av bestämmelsen medför för den motorförande allmänheten synes det utskottet, att motionärerna icke anfört tillräckliga skäl för bestämmelsens borttagande.»

**Herr Mellén:** Herr talman! Jag är ensam reservant i denna punkt. Som herrarna ha sig bekant, föreskriver motorfordonsförordningen, att varje motorförare är skyldig att städs medföra körkort för att vid anfordran kunna uppvisa det för polismyndighet, och i denna paragraf stadgas också straff, därest körkortet icke medhaves, böter mellan 10 och 200 kronor.

Nu ha några herrar varit ute och åkt bil och glömt körkortet hemma, varefter de instämts till domstol. Av denna anledning ha de väckt motion om, att Kungl. Maj:t och riksdagen måtte uppmjuka ifrågavarande bestämmelse, och utskottet har på sid. 116 tillstyrkt motionärernas framställning så till vida, att det föreslår antagande av en bestämmelse av följande innehåll: »Visar den, som blivit angiven för forseelse mot 21 § 10 mom. första stycket eller 29 § 7 mom., inom 24 timmar, efter det angivelsen blev honom kunnig, hos vederbörande åklagare, att han vid tiden för forseelsen innehade gällande körkort eller trafikort eller sådant bevis, som i förstnämnda lagrum sägs, och giva omständigheterna vid handen, att forseelsen haft sin grund i ursäktligt förbiseende, vare från ansvar fri.»

Enligt mitt förmenande skulle antagandet av en sådan bestämmelse göra föreskriften om medhavande av körkort fullkomligt värdelös. Det säger sig självt, att antalet av dem, som glömma sitt körkort hemma, skulle ökas i högst betydande grad. En massa människor skulle, när polisen trädde fram och ville se körkortet, säga: »Jag har det hemma, men jag skall visa det inom 24 timmar.» Föreskriften är given som en ordningsregel att följa och är polismyndigheterna till stor nytta. Genom att motorföraren har skyldighet att uppvisa körkort, kan polisen identifiera den man, som sitter vid ratten, och denne kan inte lämna några vilseledande uppgifter om sig själv.

Det är av denna anledning, jag reserverat mig. Ett bifall till motionen skulle också medföra en massa besvär för polismyndigheter och motorförare och komplicera saken betydligt. Jag vill även anmärka, att såvitt av handlingarna framgår, ha polismyndigheterna icke hörts om någon bestämmelse av föreslagen art. Ordalagen i den föreslagna bestämmelsen äro också mycket tvetydiga. Det står, att man inom 24 timmar skall visa körkortet för vederbörande åklagare. Ja, vem är åklagare? Polisen, som stoppar en bil i staden, är icke åklagare, fjärdingsmannen, som stoppar den på landet, är heller icke åklagare. Där är det landsfiskalen, som motorföraren inom 24 timmar skall vända sig till för att uppvisa sitt körkort, och då har han kanske inte reda på landsfiskalens adress eller vad han heter. Vidare står det, att han är från ansvar fri, »om forseelsen haft sin grund i ursäktligt förbiseende». Ja, vem skall avgöra det? Är det åklagaren, eller skall denne man, som glömt körkortet hemma, i alla fall stämmas inför domstol? Då vinner han ju ganska litet, ty inställelsen kostar kanske mycket mer än vad böterna skulle uppgå till. En ordningsregel skall man foga sig efter utan vidare, den är man skyldig att ställa sig till efterrättelse, antingen man har reda på den eller icke. Glömska är ingen ursäkt.

Jag skulle gentemot den föreslagna lagbestämmelsen vilja säga — kanske med lika stort skäl som i fråga om mitt förslag vid § 17 — att det saknas utredning i ärendet. Man vet inte, hur denna bestämmelse kommer att verka vare sig i ena eller andra avseendet. Jag har därför tillåtit mig, herr talman, att yrka avslag på motionärernas förslag och bifall till Kungl. Maj:ts förslag, d. v. s. till reservationen med den ändring, att i stället för sista ordet, »borttagande», insättes ordet »uppmjukande».

Herr **Westman**: Herr talman! Den föregående ärade talaren tycktes i sitt resonemang ha förbisett, att samma regel gäller både enligt utskottets förslag och Kungl. Maj:ts förslag, nämligen att den, som är ute och åker bil, är skyldig att medföra körkort. Vad utskottet föreslår är endast det, att han under vissa omständigheter skall bli straffri.

Jag förstår inte, att detta förslag kunnat väcka sådana betänkligheter, som den ärade talaren framställde.

Den ärade talaren sade, att om man bifaller utskottets förslag, så blir det svårt för polismyndigheterna att identifiera motorföraren. Men antag nu, att det kommer en karl och kör bil utan att ha körkort med sig. Enligt Kungl. Maj:ts förslag blir han ovillkorligt bötfälld, enligt utskottets förslag får han en dag på sig att uppvisa körkortet, men naturligtvis är det, vilken bestämmelse som än gäller, lika omöjligt att, när han hejdas, med hjälp av körkort identifiera mannen. Jag kan inte förstå, att den ärade talarens invändning ur den synpunkten har någon betydelse.

Vidare vill jag gentemot det resonemang, som den ärade talaren förde i senare delen av sitt anförande, framhålla, att det ju inte är fråga om någon *skyldighet* för den man, som glömt sitt körkort under måhända ursäktliga förhållanden, att begagna sig av den utväg, som utskottet anvisat. Finner han det bekvämt för sig att betala böter, så står det honom fullkomligt fritt. Det, som utskottet vill medge honom, är endast en *rättighet*, som han kan begagna sig av, om han finner det lämpligt.

Jag yrkar bifall till utskottets hemställan.

Herr statsrådet **Borell**: Herr talman! Utskottets ärade ordförande framhöll, att den bestämmelsen ju kvarstår, att motorförare är skyldig medföra körkort, och detta är riktigt. I kvarstående av denna bestämmelse ligger också ett konstaterande, att det är av fördel för vägtrafikväsendet, att körkort medföres. Detta är viktigt ur ordnings-, kontroll- och identifieringssynpunkt, och dessa fördelar framträda mera i den mån som bilfärderna utsträckas till trakter där vederbörande tillsyningsmän sakna personalkänedom om dem, som framföra bilarna. Jag vill i detta sammanhang framhålla, att den internationella trafiken ju allt mer och mer börjar söka sig till Sverige. Det är således av stort värde, att den regeln upprätthålles, att den, som kör bil, skall medföra körkort.

Nu har man emellertid i vissa fall velat befria en person från böter, oaktat han ej haft körkort med sig. Därom skulle ju i och för sig icke vara så mycket att säga, om man inte kunde befara, att denna lättnad i ansvarsbestämmelserna skulle medföra, att motorförarna bli mindre ordentliga i fråga om att ta med sig körkort. Är det så, att man, om man händelsevis blir avfordrad körkort, kan rädda sig från böter genom att visa upp det inom en viss tid, så är det givet, att den ovanan lätt kan inrota sig, att man inte blir så noga med att taga körkortet med sig. Det är denna fara, som ligger i ett uppmjukande av bestämmelsen. I annat fall skulle man inte ha så mycket betänkligheter däremot.

Jag förstår väl, att det kan kännas hårt för en person, som av någon tillfällighet glömt taga med körkort, att bli bötfälld därför, men jag undrar, om man inte hellre bör taga detta än att införa en uppmjukning, som kan komma att leda till det av mig nyss omnämnda missförhållandet. Det är ju för resten en mycket enkel sak att ordna så, att man alltid har körkortet med sig. Man kan ju låta körkortet ligga i en ficka i bilen, som många pläga göra, så löper man ingen risk i det hänseendet.

Det synes mig därför vara lyckligast, om kammaren bifölle herr Melléns reservation.

Ang.  
ansvar för  
underlåtenhet  
att medföra  
körkort.  
(Forts.)

Ang.  
ansvar för  
underlåtenhet  
att medföra  
körkort.  
(Forts.)

Överläggningen ansågs härmed slutad, varefter herr talmannen yttrade, att därunder yrkats dels att utskottets nu ifrågavarande yttrande skulle godkännas, dels ock, av herr *Mellén*, att kammaren skulle godkänna den av honom därom anförda reservationen med den ändring, att ordet »borttagande» utbyttes mot »uppmjukande».

Sedermera gjorde herr talmannen propositioner enligt dessa båda yrkanden och förklarade sig finna propositionen på godkännande av utskottets yttrande vara med övervägande ja besvarad.

Herr *Mellén* begärde votering, i anledning varav uppsattes samt efter given varsel upplästes och godkändes en omröstningsproposition av följande lydelse:

Den, som godkänner andra lagutskottets å sid. 116 i utlåtande nr 34 gjorda yttrande beträffande 42 § av Kungl. Maj:ts förslag till motorfordonsförordning, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, bifalles herr *Melléns* yrkande i frågan.

Sedan kammarens ledamöter intagit sina platser samt voteringspropositionen efter förnyad uppläsning anslagits, verkställdes omröstningen på det sätt, att efter särskilda uppmaningar av herr talmannen först de ledamöter, som ville rösta för ja-propositionen, och därefter de ledamöter, som ville rösta för nej-propositionen, reste sig från sina platser; och befanns därvid, att flertalet röstade för ja-propositionen.

*Utskottets å sid. 117, 118 och 119 gjorda yttranden beträffande 44 § 3 mom. och 51 § av förslaget till motorfordonsförordning samt 4 § av förslaget till vägtrafikstadga.*

Godkändes.

Ang.  
belysnings-  
anordningar  
å förspänt  
fordon.

*Utskottets å sid. 122 och följande gjorda yttrande beträffande 5 § av förslaget till vägtrafikstadga.*

Andra stycket av nämnda paragraf hade följande avfattning:

Framföres å väg under mörker med dragare förspänt fordon, skall å fordonet eller dragaren föras antingen tänd lykta så anbragt, att ljuset är synligt på avstånd såväl framifrån som bakifrån, eller ock reflexanordningar, som vid belysning återkasta sken såväl framåt som bakåt. Lykta och reflexanordningar skola visa vitt ljus framåt och rött ljus bakåt.

I motionen I:261 av herr *Löfvander* m. fl. hade yrkats, att riksdagen med anledning av Kungl. Maj:ts proposition nr 121 måtte uttala sig för den förändringen av Kungl. Maj:ts förslag till vägtrafikstadga, att 5 paragrafens andra stycke utginge och ersattes med bestämmelser i enlighet med vad som stadgades i 4 § av vägtrafikstadgan den 15 juni 1923 (nr 282).

I motionen II:424 av herr *Andersson* i Rasjön m. fl. hade hemställts, att riksdagen vid behandlingen av Kungl. Maj:ts proposition nr 121 med förslag till motorfordonsförordning och vägtrafikstadga måtte uttala, att bestämmelsen i vägtrafikstadgans 5 § om obligatoriskt förande av lykta eller annan belysningsanordning å hästfordon måtte utgå.

Utskottet hade i sitt nu föredragna yttrande anfört bland annat:

»Vad slutligen angår de motionsvis framförda yrkandena beträffande de föreslagna bestämmelserna om skyldighet att föra belysningsanordningar å hästfordon, har utskottet icke kunnat undgå att taga hänsyn till de skäl, som i motionerna anförts mot det i propositionen innefattade förslaget härom. Enligt utskottets mening torde strängare bestämmelser än de nu gällande icke böra ifrågakomma. Utskottet vill därför förorda, att andra stycket i förevarande paragraf ersättes med en bestämmelse av i huvudsak följande innehåll:

»Därest sådant finnes av behovet uppenbarligen påkallat, må länsstyrelse beträffande viss väg med livlig trafik förordna, att å med dragare förspänt fordon, som under mörker framföres å vägen, eller å dess dragare skall föras antingen tänd lykta så anbragt, att ljuset är synligt på avstånd såväl framifrån som bakifrån, eller ock reflexanordningar, som vid belysning återkasta sken såväl framåt som bakåt. Lykta och reflexanordningar skola visa vitt ljus framåt och rött ljus bakåt. Sådant förordnande, vilket må innehålla de undantag, länsstyrelsen finner erforderliga, skall kungöras samt, i den ordning länsstyrelsen bestämmer, tillkännagivas medelst anslag å eller invid vägen.»

Herrar *Frändén* och *Gardell* i Gans hade enligt avgiven reservation ansett, att 5 § andra stycket i vägtrafikstadgan borde erhålla följande lydelse:

»Därest sådant finnes av behovet uppenbarligen påkallat, må länsstyrelse beträffande viss väg med livlig trafik förordna, att å med dragare förspänt fordon, som under mörker framföres å vägen, skall föras antingen tänd lykta så anbragt, att ljuset är synligt på avstånd såväl framifrån som bakifrån, eller ock reflexanordningar, som vid belysning återkastar sken såväl framåt som bakåt. Lykta och reflexanordningar skola visa vitt ljus framåt och rött ljus bakåt. Sådant förordnande, *som ej må avse med dragare förspänt ofjädrat arbetsåkdon*, må innehålla de undantag, länsstyrelsen finner erforderliga, och skall kungöras samt, i den ordning länsstyrelsen bestämmer, tillkännagivas medelst anslag å eller invid vägen.»

Herr *Frändén*: Herr talman! På denna punkt har jag jämte en annan reservant ansett, att man i praktiken inte kan på ett tillfredsställande sätt å olika arbetsåkdon anbringa den lykta eller reflexanordningar, som föreslagits. Jag har därför jämte denne medreservant hemställt om sådant tillägg till utskottets motivering beträffande vägtrafikstadgan, att dessa anordningar icke skola behöva förekomma å ofjädrade arbetsåkdon. Jag skall därför i korthet be att få yrka bifall till den av mig och herr *Gardell* i Gans avgivna reservationen.

Herr *Westman*: Herr talman! Jag ber att få påpeka, att den fråga, som det här gäller, är bara, huruvida man skall förbjuda Kungl. Maj:ts befallningshavande att under några som helst omständigheter föreskriva att lykta med rött och vitt ljus och reflexanordningar uppsättas på arbetsåkdon av viss beskaffenhet. För min del tror jag, att man kan lugnt ge Konungens befallningshavande möjlighet att, såsom utskottet föreslagit, föreskriva sådana anordningar även för dessa fordon. Ty en lång erfarenhet visar, att Konungens befallningshavande långt ifrån missbrukat den befogenhet i avseende å rätten att påbjuda dylika skyddsanordningar, som Konungens befallningshavande hittills haft.

Jag ber att få yrka bifall till utskottets hemställan.

Efter härmed slutad överläggning yttrade herr talmannen, att i avseende på utskottets nu föredragna yttrande yrkats dels att detsamma skulle godkännas, dels ock, av herr *Frändén*, att kammaren skulle uttala sig för att 5 § andra

*Ang.  
belysnings-  
anordningar  
å förspänt  
fordon.  
(Forts.)*

Ang.  
belysnings-  
anordningar  
å förspänt  
fordon.  
(Forts.)

stycket i vägtrafikstadgan erhöles den lydelse, som förordats i den av honom och herr Gardell i Gans därom avgivna reservationen.

Sedermera gjordes propositioner enligt berörda yrkanden; och förklarades propositionen på godkännande av utskottets yttrande vara med övervägande ja besvarad.

*Utskottets å sid. 123 gjorda yttranden beträffande 6 § och 7 § 2 mom. av förslaget till vägtrafikstadga.*

Godkändes.

Ang.  
övergång till  
högertrafik.

*Utskottets å sid. 125 gjorda yttrande beträffande 9 § av förslaget till vägtrafikstadga och motionen I: 264.*

I nämnda paragraf innehölls huvudsakligen bestämmelser, avsedda att reglera riktningen för trafiken vid möte och omkörning. De föreslagna bestämmelserna inneburo, att vänsterkörning alltjämt skulle gälla.

I motionen I: 264 av herr *Nylander* hade hemställts, att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t ville anhålla om skyndsamt utredning dels beträffande de kostnader av olika slag, som vore förenade med övergång till högertrafik, dels beträffande det ur trafiksäkerhetssynpunkt lämpligaste tillvägagångssättet vid dylik omläggning till högertrafik.

Utskottet hade härom anfört, att jämväl utskottet funnit erforderligt uttala önskvärldheten, att en utredning om övergång till högertrafik i vårt land igångsattes.

**Herr Holmgren:** Herr talman! Utskottet uttalar på denna punkt önskvärldheten av att en utredning om övergång till högertrafik i vårt land igångsättes. Då jag, herr talman, inte kan inse, att det finns någon anledning att ifrågasätta en sådan utredning, skall jag be att få säga ett par ord i saken.

De skäl, som anföras för önskvärldheten av en övergång till högertrafik i vårt land, äro huvudsakligen dels att snart hela den civiliserade världen tillämpar högertrafik, och dels, att ungefär 85 procent eller mera, av världens alla automobiler äro byggda för högertrafik. Nu förefaller det mig något dunkelt, vad som menas med att bilar äro byggda för högertrafik, men, såvitt jag kan förstå, menas väl med detta, att förarplatsen är belägen på vänster sida. I det land, som har den största bilproduktionen eller Amerikas förenta stater är det emellertid så, att alla de bilar, som där produceras, ha förarplatsen på vänster sida, och det är ju också så här i Sverige med flertalet av de bilar som här användas. Men om man går till Frankrike, som också är ett land med högertrafik, finner man, att förarplatsen på de franska bilarna är placerad på höger sida; deras bilindustri, som fabricerar bilar för deras eget behov, sätter alltså förarplatsen på höger sida. Då så är, tycker jag, att det är svårt att komma till den uppfattningen, att det skulle vara något så särdeles starkt skäl för att övergå till högertrafik i vårt land, att man på en del håll inom bilindustrien sätter förarplatsen på vänster sida, eftersom vi se, att även i länder med högertrafik vanorna äro alldeles olika. Det måste väl visa, att det inte kan spela någon stor roll ur den synpunkten, på vilken sida förarplatsen är belägen.

Det andra skälet, som anföres, är det, att snart sagt hela den civiliserade världen tillämpar högertrafik, och det påståendet är ju riktigt. Det anföres, att av de länder, som hittills haft vänstertrafik, kommer Österrike att nu snart övergå till högertrafik. Det är ju mycket möjligt att det i Österrike finns

skäl, som kunna vara betydelsefulla för denna övergång. Österrike är ett helt litet land till sin utsträckning, ofantligt mycket mindre än Sverige. Det ligger omgivet av grannar runtomkring; det är ett land, som man far igenom på bil på några få timmar, och ett land till och genom vilket biltrafiken är oerhört mycket större än vad den är i Sverige. I Sverige föreligga alldeles andra förhållanden. Vårt land ligger skilt genom hav från den europeiska kontinenten, och för oss skulle fördelen av att övergå till högertrafik väl inte vara någon annan än den, att det lilla antalet svenska bilägare, som taga med sig sina bilar, när de resa utomlands och föra dem själva utomlands, skulle ha nytta av att vara vana vid högertrafik, och att det lilla antalet utlänningar, som taga med sig sina bilar till Sverige och själva köra dem här, inte skulle bli förvirrade av en övergång till vänstertrafik. Dessa fördelar måste väl ändå sägas vara ofantligt obetydliga i sig själva. Därtill kommer också, att alla, som jag talat vid om den saken, d. v. s., svenskar, som kört sina bilar utomlands, säga, att det vållar inte den minsta svårighet att övergå från vänstertrafik till högertrafik för dem, utan de komma genast över till detta system och finna inte några svårigheter därmed. Då förhållandena ligga till så, kan jag inte inse annat än att fördelarna för oss att övergå till högertrafik äro mycket små, varemot olägenheterna påtagligen äro stora. Den svenska allmänheten och vår svenska allmoge har sedan hundratals år varit van vid vänstertrafik, och det skulle också, såsom 1927 års motorfordonssakkunniga säga, vara förenat med ansevärd utgifter för oss att övergå till högertrafik.

Herr talman! Jag är mycket livlig vän av att alla skrankor mellan folken tagas bort, och att man gör vad man kan för att underlätta samfärdseln. Men det måste väl vara något slags proportion mellan vad man vinner och vad man uppoffrar i ett sådant fall. Och jag kan inte se att vare sig vad Sverige eller utlandet vinner genom att vi övergå till högertrafik, kan på något sätt upp väga de stora olägenheter, som detta skulle för oss medföra. Jag kan därför inte inse, att det finns någon anledning till att göra en utredning av den art, som där ifrågasättes, och jag ber därför, herr talman, att få yrka avslag på utskottets yttrande i denna del.

I detta anförande instämde herrar *Lindgren, Edward Larson, Widell, von Geijer* och *Karl Andersson, greve Lagerbjelke* samt herrar *Örne* och *Löfvander*.

**Herr Nylander:** Herr talman! Det är ganska märkvärdigt att få höra ett sådant anförande som det den siste ärade talaren här kommit med. Han har ju först, kan man säga, tagit fram just det argument, som borde vara ganska tydligt belysande för att vi här i landet måste taga ställning till detta problem om eventuell övergång till högertrafik, men han har bagatelliserat de omständigheter, som skulle motivera denna övergång, men vilka jag för min del finner vara synnerligen tungt vägande. Det är ju detta förhållande som förtjänar understrykas, att ingenting har så brutit ned skrankorna länderna emellan som just den moderna biltrafiken. Det är numera ingenting ovanligt, att både européer och folk från andra världsdelar göra långa resor med bil, både affärsresor och turistresor, i andra länder, och därigenom ha också de olika föreskrifter för trafiken, som råda i olika länder, kommit att vida oftare bringas i förgrunden mot vad förhållandena tidigare varit. Nu är det ju märkvärdigt att se, att vi här i Sverige snart äro ensamma kvar vid vår gamla vänstertrafik. Våra grannländer här uppe i Skandinavien ha ju av ålder haft högertrafik, och när vi nu äro i så ohjälplig minoritet, måste man ju säga, att vi få försöka att så småningom rätta oss efter det allmänna läget i Europa och i hela världen i övrigt på detta område. Jag vet, att det ena landet efter det andra av Europas riken har gått över till denna högertrafik. För ungefär ett

Ang.  
övergång till  
högertrafik.  
(Forts.)

Ang.  
övergång till  
högertrafik.  
(Forts.)

och ett halvt år sedan gick Portugal över. Österrike har redan beslutat, att dess övergång skall äga rum omkring nästa årsskifte. Sedan är det bara ett par länder av mindre betydelse kvar, vilka ha den gamla vänstertrafiken. Kostnaderna för övergång till högertrafik må nu vara stora eller små. Det är detta som skall utredas. Men varför jag motionerat om att en sådan utredning bör göras snarast möjligt, beror på, att jag har klart för mig, att ju längre man dröjer med en sådan åtgärd, desto dyrare blir det. Ju större antal omnibusar exempelvis, som vi få anordnade för påstigning från vänster sida, ju flera refuger och anordningar i olika städer för trafikens ledande och dylikt, som vi få bygga för vänstertrafik, desto dyrare blir det givetvis att anordna övergången, om man sedan vill göra det.

Jag för min del anser sålunda, att mycket starka skäl tala för, att man omedelbart, eller med det allra snaraste, bör få till stånd en sådan utredning om kostnaderna för denna övergång och för övrigt en undersökning angående lämpligaste sättet att anordna en sådan övergång till högertrafik. Det blir sedan riksdagens sak att granska det förslag, som på grund av utredningen kan framkomma, och fatta ställning till det förslaget. Jag menar emellertid, att vi inte få låta tiden gå ifrån oss, utan ju förr vi gå in för en sådan undersökning, desto bättre är det.

Med anledning därav ber jag, herr talman, att få yrka bifall till utskottets förslag.

**Herr Holmgren:** Herr talman! Jag vill gentemot den siste ärade talaren bara säga, att skrankorna i kommunikationshänseende mellan Sverige och Europas kontinent utgöras inte av vänstertrafiken, utan av — Östersjön.

Sedan överläggningen förklarats härmed slutad, gjorde herr talmannen jämligt därunder förekomna yrkanden propositioner, först på godkännande av utskottets yttrande i nu ifrågavarande del samt vidare därpå att nämnda yttrande skulle utgå; och förklarade herr talmannen, efter att hava upprepat propositionen på godkännande av utskottets yttrande, sig anse denna proposition vara med övertvägande ja besvarad.

Herr *Holmgren* begärde votering, i anledning varav uppsattes samt efter given varsel upplästes och godkändes en så lydande omröstningsproposition:

Den, som godkänner andra lagutskottets å sid. 125 i utlåtande nr 34 gjorda yttrande beträffande 9 § av Kungl. Maj:ts förslag till vägtrafikstadga och motionen I: 264, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, beslutar kammaren, att nämnda yttrande skall utgå.

Sedan kammarens ledamöter intagit sina platser samt voteringspropositionen efter förnyad uppläsning anslagits, verkställdes omröstningen på det sätt, att efter särskilda uppmaningar av herr talmannen först de ledamöter, som ville rösta för ja-propositionen, och därefter de ledamöter, som ville rösta för nej-propositionen, reste sig från sina platser; och befanns därvid, att flertalet röstade för ja-propositionen.

Härefter föredrogs

*Utskottets hemställan.*

Såsom förut angivits hade utskottet hemställt,

A) att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anmäla, att vid granskning av de vid ifrågavarande proposition fogade förslagen till motorfordonsförordning och vägtrafikstadga riksdagen ej funnit skäl att mot desamma göra andra erinringar än utskottet i förevarande utlåtande upptagit, samt

B) att de i ämnet väckta motionerna, i den mån de icke kunde anses besvarade genom vad utskottet under A) hemställt, icke måtte till någon riksdagens åtgärd föranleda.

3 kap. i förslaget till motorfordonsförordning, vilket kapitel omfattade 34 och 35 §§, innehöll särskilda bestämmelser om motoreyklar.

*Ang.  
motorcykels  
förseende med  
backspegel.*

I fråga om 34 § av förevarande förordningsförslag anförde nu

**Herr Nylander:** Herr talman! Jag har här fäst mig vid en bestämmelse, som jag tror har kommit in i denna förordning genom ett misstag. Det är nämligen så att beträffande motoreyklar säges i § 34 motorfordonsförordningen att för dessa motoreyklar gäller i tillämpliga delar, »vad ovan är stadgat för automobil». Nu har emellertid för automobil föreskrivits, att backspegel skall införas. Men jag tror varken, att det varit herr statsrådets mening eller utskottets mening, att en bestämmelse skall intagas i förordningen, att backspegel även måste finnas på motoreyklar. I övrigt säges här i § 34, att i fråga om motoreyklar erfordras endast ett bromssystem. Det är sålunda endast för att ange skillnaden mellan motoreyklar och automobiler som stadgandet kommit att föreslås.

Jag får i anledning härav, herr talman, yrka, att i denna paragraf måtte införas en bestämmelse om att för motoreyklar icke erfordras backspegel.

**Herr Westman:** Jag ber bara att få meddela den ärade talaren, att denna fråga förekom till övervägande inom utskottet, i det att en av utskottets ledamöter framställde samma yrkande, som den ärade talaren här har framställt, men att utskottet efter diskussion i frågan kommit till det resultat, att det inte finns någon anledning att undantaga motoreyklar i detta avseende, utan att det tvärtom kan vara en fördel att hava backspegel på dem, helst som backspegel lär ingå i standardutrustningen på motoreyklarna.

Jag ber därför, herr talman, att få hemställa, att det förslag, som den ärade talaren framlagt, inte måtte bifallas.

Efter det överläggningen ansetts härmed slutad, yttrade herr talmannen, att med anledning av vad därunder förekommit propositioner komme att framställas först särskilt angående det av herr *Nylander* nu framställda yrkandet, att kammaren skulle uttala sig för att i 34 § av förslaget till motorfordonsförordning skulle näst efter orden »Å motoreykel erfordras endast ett bromssystem» tilläggas orden »och erfordras icke backspegel», samt vidare särskilt beträffande utskottets hemställan i vad den ej blivit genom kammarens föregående beslut besvarad.

Sedermera gjorde herr talmannen till en början propositioner, först på bifall till herr *Nylanders* berörda yrkande samt vidare på avslag därå; och förklarade herr talmannen sig finna den senare propositionen vara med övervägande ja besvarad.

Herr *Nylander* begärde votering, i anledning varav uppsattes samt efter given varsel upplästes och godkändes en omröstningsproposition av följande lydelse:

*Ang.  
motorcykels  
förseende med  
backspiegel.  
(Forts.)*

Den, som avslår herr Nylanders yrkande, att kammaren skall göra visst uttalande i anledning av 34 § av Kungl. Maj:ts förslag till motorfordonsförordning, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, bifalles nämnda yrkande.

Sedan kammarens ledamöter intagit sina platser samt voteringspropositionen efter förnyad uppläsning anslagits, verkställdes omröstningen på det sätt, att efter särskilda uppmaningar av herr talmannens först de ledamöter, som ville rösta för ja-propositionen, och därefter de ledamöter, som ville rösta för nej-propositionen, reste sig från sina platser; och befanns därvid, att flertalet röstade för ja-propositionen.

På därefter gjord proposition bifölls utskottets hemställan i vad den ej besvarats genom kammarens föregående beslut.

*Om upp-  
hävande av  
strafflagens  
bestämmelser  
om straff  
för överdådig  
framfart.*

Föredrogs ånyo andra lagutskottets utlåtande nr 35, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om ändrad lydelse av 11 kap. 15 § strafflagen.

Genom en den 22 mars 1930 till riksdagen avlämnad proposition, nr 217, vilken hänvisats till lagutskott och behandlats av andra lagutskottet, hade Kungl. Maj:t föreslagit riksdagen att antaga vid propositionen fogat förslag till lag om ändrad lydelse av 11 kap. 15 § strafflagen.

Förslaget innebar, att första och andra momenten av 11 kap. 15 § strafflagen skulle upphävas och därav föranledda ändringar i tredje momentet vidtagas.

Utskottet hade i det nu föreliggande utlåtandet på anförda skäl hemställt, att förevarande proposition måtte av riksdagen bifallas.

**Herr Schlyter:** Herr talman! Den bestämmelse, som propositionen föreslår skola uteslutas ur den allmänna strafflagen, är den för alla jurister, åtminstone för alla domare, välbekanta gamla lagparagrafen, som lyder så här: »Far man överdådigt fram, så att annan därav skadas kan, å väg, gata, torg eller annan plats, som är upplåten för allmän samfärdsel eller eljest allmänligen befares, eller där marknad eller auktion hålles, straffes med böter, högst 100 riksdaler», samt andra momentet i samma paragraf, vilket innehåller en straffskärpning för det fall att den överdådiga framfarten ägt rum med motorfordon.

Dessa lagbestämmelser ha redan genom den nu gällande motorfordonsförordningen och vägtrafikstadgan väsentligen satts ur praktisk tillämpning, i det att de förseelser, som tidigare bestraffades enligt strafflagen, redan enligt de gällande förordningarna överflyttats till de administrativa författningarna, så att en dubblyr i straffbestämmelserna faktiskt förelegat, innebärande en större specialisering med hänsyn till olika fall av vårdslös framfart. Det karakteristiska för de nu gällande administrativa bestämmelserna är emellertid, att de i huvudsak ha hållit sig inom samma gränser för straffen som den allmänna strafflagen. I det nu framlagda och av riksdagen godkända förslaget till motorfordonsförordning och vägtrafikstadga ha, såsom jag tidigare i dag haft tillfälle att nämna, väsentliga straffskärpningar införts, i

det att framdeles vid försvårande omständigheter straff skall kunna avdömas av ända upp till ett års fängelse, medan för närvarande maximum för motsvarande fall är 3 månaders fängelse.

Denna straffskärpning borde, synes det mig, ha gjort naturligt, att man inte fortsatt på den vägen, att man intager straffbestämmelser av denna allmänna vikt och betydelse i administrativa författningar, där riksdagen inte kan utöva något definitivt inflytande på bestämmelsernas formulering. Och det oegentliga häri har ju ytterligare framträtt i dag under behandlingen av den viktiga frågan om fylleri vid ratten, där under stor meningsskiljaktighet angående formuleringen för förutsättningarna för straffbarhet, kamrarna lyckligtvis, må jag säga, ha stannat eller komma att stanna vid samma beslut. Jag förutsätter nämligen, att saken varit före i andra kammaren, och har den inte det, lär andra kammaren väl komma att fatta samma beslut som den första. När nu denna fråga om upphävande av allmänna strafflagens bestämmelser om straff för överdådig framfart på allmän väg hänsköts till lagrådets yttrande, gjorde sig inom lagrådet de betänkligheter gällande, som jag redan förut här i dag har citerat. Två av lagrådets ledamöter slutade med följande av den ene utav dem dikterade uttalande: »Med den uppfattning jag i nu angivna hänseende hyser anser jag mig icke kunna tillstyrka det remitterade förslaget under annan förutsättning än att de nu i motorfordonsförordningen och vägtrafikstadgan upptagna bestämmelser, som motsvara stadgandena i de ur förevarande lagrum enligt förslaget uteslutna momenten, givas i form av allmän lag.» De två övriga ledamöterna av lagrådet yttrade — efter att hava erinrat om den väckta konstitutionella frågan, huruvida ej de höga frihetsstraffen borde motivera, att bestämmelserna meddelades i form av allmän kriminallag — följande: »Med avseende härå synes oss den nu ifrågasatta strafflagsändringen böra anstå tills berörda konstitutionella spörsmål vunnit sin lösning.» Det konstitutionella spörsmålet var just det, som jag förut talat om här i dag: frågan rörande riksdagens medverkan vid en så betydelsefull lagstiftning som denna.

Jag har förut, herr talman, vid denna riksdag varit i tillfälle att ge uttryck åt min personliga uppfattning om önskvärdheten av en stark regering. Men detta innebär inte, att regeringen skall göra något intrång på riksdagens konstitutionella rättigheter, och till dessa konstitutionella rättigheter räknar jag riksdagens medverkan vid lagstiftning i sådana ämnen, som enligt grundlagens mening höra under 87 § regeringsformen. På dessa grunder finner jag inte rimligt, att denna paragraf i strafflagen nu utan vidare upphäves utan att ersättas med en enda skriven rad av lags natur. Jag yrkar därför här avslag å den kungl. propositionen. Och, såsom jag sagt, anser jag mig för detta yrkande ha stöd av ett enhälligt lagråd.

Man skulle kunna säga, att frågan av lagutskottet och riksdagen skulle hava bragts på riktig bog, i fall andra lagutskottet hade sagt: vi dela icke de betänkligheter, som uttalats av lagrådet; vi anse, att riksdagen kan avstå från att medverka på det lagstiftningsområde som här är i fråga, och vi medge, att för framtiden Kungl. Maj:t må lagstifta i dessa ting i administrativ ordning, eventuellt efter riksdagens hörande över de bestämmelser Kungl. Maj:t vill utfärda; men Kungl. Maj:t må gärna gå förbi lagrådet, och om kamrarna stanna i olika beslut och dessa inte kunna sammanjämkas, får Kungl. Maj:t göra som han vill. — Så har emellertid lagutskottet inte uttalat sig, utan lagutskottet har räckt ett finger åt den mening, som jag företräder i min motion och som delas av lagrådet, i det utskottet i det ärende, som nyss behandlades, gjort det uttalande, som utskottet citerar i detta utlåtande, och som innehåller, att »utskottet anser det önskvärt att frågan i vilka fall straffbestämmelser, vari urbota straff stadgas, böra meddelas av Kungl. Maj:t i

*Om upphävande av strafflagens bestämmelser om straff för överdådig framfart.*  
(Forts.)

*Om upphävande av strafflagens bestämmelser om straff för överdådig framfart.*  
(Forts.)

administrativ väg eller i lagstiftningsväg av Kungl. Maj:t och riksdagen göres till föremål för utredning.» Men då är det väl bra besynnerligt, herr talman, och stridande mot all rimlig lagstiftningsteknik, att samtidigt som man ifrågasätter, att vi skola utreda i vad mån dessa nu beslutade bestämmelser böra meddelas i lags form eller ej, så upphäva vi den sista lilla rest, som kvarstår i strafflagen av dessa bestämmelser. Annars brukar man ju inte, herr talman, upphäva en lagbestämmelse, förrän man formulerat den nya som skall ersätta den gamla. Ett upphävande av denna lagbestämmelse har dessutom inte någon som helst praktisk betydelse ur den synpunkten att lagbestämelsen måste bort. Tvärtom finns det även en liten saklig betänklighet emot dess upphävande, som jag visserligen inte vill åberopa som ett viktigt skäl, men som lagtekniskt sett i alla fall torde böra beaktas. En del av innehållet i den nuvarande 11:15 strafflagen täckes inte av de nu av riksdagen godkända bestämmelserna i automobilförordningen och vägtrafikstadgan. Jag läste upp ordalydelsen nyss om den överdådiga framfarten på allmän väg, men som herrarna hörde tillämpas den även vid överdådig framfart på ställe, där auktion eller marknad hålles. Enligt vägtrafikstadgan avses med väg varje väg, gata eller annan allmän plats, som är upplåten för allmän samfärdsl eller eljest allmänneligen befares. Det blir alltså en liten lucka, i det man enligt nuvarande 11:15 strafflagen blir straffad för överdådig framfart i vissa fall, som inte finnas upptagna i vägtrafikstadgan. Detta är, som sagt, inte någon stor sak och utgör inte i och för sig något skäl till avslag å den kungl. propositionen. Jag anför den också bara som ett litet exempel på, att även ur andra synpunkter än den konstitutionella det är förenat med betänkligheter att på detta sätt upphäva en lagparagraf, utan att i dess ställe sätta andra bestämmelser av lags natur.

Jag ber alltså, herr talman, att få yrka avslag på den kungl. propositionen.

**Herr Westman:** Herr talman! Den föregående ärade talaren har velat i detta sammanhang uppta en stor konstitutionell fråga. Han anser nämligen, att man bör anknyta vissa principiella betraktelser till den åtgärd vi vidtagit, då vi för en stund sedan godkände Kungl. Maj:ts förslag rörande motorfordonsförordningen med dess innehåll av straffbestämmelser, innebärande frihetsstraff. I själva verket föreligger där emellertid ingenting principiellt nytt. Redan 1923 slog man ju in på samma väg, och vad som nu har skett är endast, att man i vissa enstaka paragrafer något skärpt straffsatsarna, dock utan att man i dessa skärpningar kan inlägga någon som helst principiell betydelse.

Nu åberopar den ärade talaren, att det i lagrådet talats om, att man kunde betrakta den föreliggande frågan ur konstitutionell synpunkt. Det är alldeles riktigt, det kan man naturligtvis göra, och jag vill visst inte förneka att frågan har konstitutionell betydelse. Men vad jag vill säga och vad utskottet gått in för, det är, att det inte finns någon nödvändighet att nu uppta denna konstitutionella fråga till behandling. Det måste väl ändå anses vara utan ringaste fara för riksdagens delaktighet i lagstiftningen, om riksdagen förklarar, att den nu inte vill uppta frågan om uppdragande av gränserna mellan Kungl. Maj:t och riksdagen till prövning, utan hänskjuter denna fråga till en blivande utredning. Detta har riksdagen redan beslutat under föregående ärende på föredragningslistan. Den fråga, som då kom upp, var således helt enkelt den, om det ur praktisk synpunkt var lämpligt att till herr Schlyters motion knyta upptagandet av en stor konstitutionell fråga, eller om man kunde låta därmed bero, tills utredningen föreligger, då man med stöd av denna kan överväga frågans konsekvenser.

Herr Schlyter yttrade, att det var mycket betänkligt, att ärendet handlades

på det sätt, som nu skedde, enär riksdagens medverkan i lagstiftningsväg inte begärdes för den anordning, varom här är fråga. Men här föreligger ju ett misstag från herr Schlyters sida. Riksdagens medverkan i lagstiftningsväg förutsättes just genom den föreliggande kungl. propositionen, som begär att riksdagen i lagstiftningsväg skall medverka till upphävande av en paragraf i strafflagen. Härigenom har ju Kungl. Maj:t principiellt erkänt riksdagens rätt att medverka vid ärenden, som äro av allmän strafflags natur. Jag kan därför inte finna, att det kan vara någon fara för riksdagen att gå den väg, som utskottet har föreslagit.

Herr Schlyter yttrade vidare, att det var orimligt att upphäva en lagbestämmelse sådan som den som föreligger i strafflagen 11:15, utan att man satte en annan lagbestämmelse i stället. Men naturligtvis kan man upphäva en lagbestämmelse, om man anser att den är föråldrad och utan betydelse, och detta är ju förhållandet med denna paragraf. Det är ju så, att i motorfordonsförordningen har Kungl. Maj:t med riksdagens medgivande fått införa straffbestämmelser, som innefatta strängare straff än som stå i denna paragraf i strafflagen. Under sådana förhållanden är det ju rent missledande för allmänheten, att man låter paragrafen i strafflagen stå kvar, och det finns alltså ett starkt praktiskt skäl för att upphäva densamma.

Jag är för min del övertygad om, att det finns bättre utgångspunkter för att ta upp den konstitutionella fråga till behandling, som herr Schlyter berörde. Jag tror inte, att det för att trygga riksdagens rätt är nödvändigt att bibehålla denna ruin i strafflagen, jag tror att riksdagens rätt att medverka vid strafflagstiftningen är säkrare grundad än på denna lagruin. Utskottet har ju i sin mån genom sitt principuttalande, varom i detta utlåtande erinras, också värvat om denna rätt.

Jag ber att få yrka bifall till utskottets hemställan.

Herr statsrådet **Bismark**: Herr talman! Jag skall först be att bara få göra en erinran till herr Schlyters framställning. Herr Schlyter nämnde, att man hittills, det vill säga med den nu gällande lagstiftningen, har hållit sig inom ramen för de straffsatser, som strafflagens 11:15 innehåller, medan man nu gått upp till fängelse i ett år. Jag vill då erinra om, att redan den gällande motorfordonsförordningen har tre månaders fängelse, medan strafflagens 11:15 såsom maximum har 1,000 kronors böter. Följaktligen finns redan nu en betydligt högre straffskala i den administrativa förordningen än i strafflagen.

Vidare nämnde herr Schlyter, att propositionen helt och hållet förbisett, att man slopat alla bestämmelser, som gälla överdådig framfart å platser, då allmän marknad eller auktion hålles. Jag hoppas, att herr Schlyter inte nedlagt alltför mycket skarpsinne för att upptäcka denna lilla inadvartens eller detta lilla förbiseende i propositionen, ty han skulle i så fall ha kunnat bespara sig detta genom att läsa propositionen, där det i departementschefens yttrande på sidan 7 står: »Den omständigheten, att nämnda paragraf gäller även å plats, där allmän marknad eller auktion hålles, torde vara utan betydelse.» Jag har nämligen ansett, att detta lilla rudiment i lagen inte har någon betydelse numera, då det inte gärna kan tänkas, att man rusar in med en automobil i en samlad marknadshop, och man i varje fall inte behöver ha kvar det för detta enstaka fall, som, om det skulle inträffa, under alla omständigheter faller under andra straffbestämmelser.

Vad som givit mig anledning att uppta frågan om att få bort de bestämmelser i 11:15, som helt och hållet täckas av numera gällande administrativa förordningar, vilka innehålla betydligt högre straff än vad 11:15 gör, har varit en framställning från flera domare, som sagt att det är dock en oegent-

*Om upphävande av strafflagens bestämmelser om straff för överdådig framfart.*  
(Forts.)

*Om upphävande av strafflagens bestämmelser om straff för överdådig framfart.*

(Forts.)

lighet, att vi ha dels en allmän lag, som sätter visst straff för ett brott, och dels en administrativ förordning, som sätter för precis samma brott betydligt högre straff. Man måste ju medge, att detta är en lagteknisk oegentlighet, som är ägnad att verka förvillande på domaren. Domarna fråga nu: Skola vi åberopa 11:15 eller den administrativa förordningen eller båda? Skola vi åberopa som en försvårande omständighet att det går in under 11:15, eller vad skall 11:15 spela för roll i det skick, som den nu har? Det är sådana omständigheter som gjort, att jag ansett, att en utrensning av 11:15 varit av behovet påkallad. Jag kan inte se annat, än att den utredning angående Kungl. Maj:ts befogenhet att på administrativ väg meddela bestämmelser om till exempel frihetsstraff, som andra lagutskottet föreslagit och som kammarna godkänt, jämväl kommer att omfatta frågan om att till allmän lag överflytta alla sådana bestämmelser, som hittills utfärdats i administrativ väg och som strida mot de principer, som föreslås skola läggas till grund för ett blivande uppdragande av gränserna mellan Kungl. Maj:ts befogenhet att utfärda administrativa lagar och lagstiftningen enligt § 87 regeringsformen. Jag tror inte man har något som helst att vinna genom att denna lagruin står kvar i det skick den gör. Att behålla den bara för marknader kan jag för min del inte anse vara behövtigt.

**Herr Schlyter:** Herr justitieministern gjorde tre erinringar mot mitt förra yttrande. I den första erinringen påpekade han, att i ett visst fall redan den nu gällande motorfordonsförordningen vid försvårande omständigheter innehåller en straffbestämmelse skarpare än den i allmänna strafflagen intagna. Detta strider inte, herr talman, mot vad jag yttrade nyss. Men även om Kungl. Maj:t vid tidigare tillfälle gått över gränserna för det lämpliga vid överflyttande till administrativ författning av bestämmelser som rätteligen höra till strafflagen, så är ju detta inte för oss något skäl till att, när nu uppmärksamheten fästes på saken av lagrådet, vilket inte hörts vid det tidigare tillfället och alltså inte förut haft möjlighet att göra erinran på denna punkt, låta udda vara jämnt.

Beträffande den andra erinringen av herr justitieministern att bestämmelsen rörande marknader och auktioner inte har någon praktisk betydelse, så vitsordar jag, att jag för ögonblicket inte erinrade mig, att saken stod omnämnd i motiveringen. Jag konstaterade endast vid en jämförelse mellan paragraferna, att denna lilla lucka uppstod, och det syntes mig inte finnas tillräcklig anledning att stryka bort den detaljen.

För det tredje, herr talman, nämnde herr justitieministern, att flera domare för honom påpekat det oegentliga i att i administrativa författningar innehållas bestämmelser, till och med av strängare natur än dem den allmänna strafflagen innehåller på alldeles samma område. Ja, herr talman, det är just också min mening, fastän jag förmenar, att denna anmärkning borde leda, inte till ett utplånande från strafflagen av vad som är kvar av detta lagstiftningsområde, utan till ett tillbakaflyttande av de ifrågavarande straffbestämmelserna till strafflagen eller annan enligt § 87 regeringsformen tillkommen lag.

Nu förstår jag ju, herr talman, att det inte finns någon möjlighet att i kammaren uppbringa tillräckligt intresse för en fråga om värnande av riksdagens andel i lagstiftningsmakten, och därför förutser jag, att mitt yrkande om avslag å denna proposition, vilken ju har tillstyrkts av ett enhälligt andra lagutskott, inte kommer att av kammaren bifallas. Men jag kan inte neka mig att konstatera den disproportion, som synes mig ha förelegat mellan intresset från herrar juristers sida i denna kammare för den lagfråga vi behandlade i går, där det firades verkliga orgier i juridiska finesser, och in-

tresset för denna lagstiftningsfråga, i vilken icke någon enda av kammarens jurister funnit anledning att biträda mitt yrkande.

**Herr Westman:** Jag vill endast säga, att jag tycker det är ett egendomligt tal av herr Schlyter, att detta ärendes behandling vittnar om bristande intresse från kammarens sida för att uppta frågan om gränserna för riksdagens deltagande i lagstiftningsarbetet. Saken är ju den, att kammaren för en kort stund sedan beslöt, att denna fråga skall upptagas i hela dess vidd till en principiell undersökning.

**Herr Linder:** Jag är i viss mån förekommen, herr talman, av andra lagutskottets ärade ordförande. Jag tycker inte, att denna fråga är så rysligt mycket att blåsa upp, eller att den är en så stor fråga, som man vill göra den till. Det är ju i alla fall ett faktum, att sedan riksdagen fattat beslut i motorfordonsförordningen och vägtrafikstadgan, det egentligen inte finns någonting kvar av 11:15 strafflagen. Här har ju också anförts ett uttalande, varigenom riksdagen fäst uppmärksamheten på, att man för framtiden bör gå försiktigare tillväga, när det gäller att införa urbota straff i administrativa förordningar. Sedan har herr Schlyter länge talat om, hur viktigt detta är, så nog måtte Kungl. Maj:t vara tillräckligt underrättad härom, utan att man behöver göra det till någon så utomordentligt riksviktig sak. Jag instämmer helt och fullt med herr Schlyter, att det förekommit ett olämpligt tillvägagångssätt i detta fall, men jag tycker det nu kan vara nog talat om saken. Kungl. Maj:ts uppmärksamhet är tillräckligt fäst på vad som förekommit, och vi ha ingen anledning att antaga annat än att förhållandet blir bättre för framtiden.

Jag yrkar bifall till vad utskottet hemställt.

Överläggningen ansågs härmed slutad, varefter i enlighet med de därunder förekomna yrkandena gjordes propositioner, först på bifall till samt vidare på avslag å vad utskottet i det under behandling varande utlåtandet hemställt; och förklarades den förra propositionen, som upprepades, vara med övervägande ja besvarad.

Föredros ånyo statsutskottets utlåtanden:

nr 161, i anledning av väckt motion om anslag till lindrande av inom Korpi-lombolo socken genom smittsam hästsjukdom uppkommen nöd;

nr 162, i anledning av väckta motioner om anslag till anordnande av en företagsräkning;

nr 163, i anledning av väckt motion om viss lönefyllnad till vissa statstjänstemän i Malmslätts stationssamhälle; samt

nr 164, i anledning av väckt motion om utgivande av visst belopp till Aktiebolaget Ekensbergs varv.

Vad utskottet i dessa utlåtanden hemställt bifölls.

Föredros ånyo statsutskottets utlåtande nr 165, i anledning av Kungl. Maj:ts i statsverkspropositionen under åttonde huvudtiteln, punkt 271, gjorda framställning angående anslag till bestridande av med landsmålsundersökningarna i riket förenade kostnader jämte två i ämnet väckta motioner.

I detta utlåtande hade utskottet hemställt, att riksdagen måtte, med bifall till Kungl. Maj:ts förslag och med avslag å två likalydande av herr Almqvist m. fl. samt herr Thomson m. fl. väckta motioner (I: 139 och II: 307), till be-

*Om upphävande av strafflagens bestämmelser om straff för överdådig framfart.*

*Anslag till landsmålsundersökningarna i riket.*

Anslag till  
landsmåls-  
undersök-  
ningarna  
i riket.  
(Forts.)

stridande av med landsmålsundersökningarna i riket förenade kostnader för budgetåret 1930/1931 under åttonde huvudtiteln anvisa ett extra anslag av 58,940 kronor att utgå i enlighet med vad departementschefen under punkt 271 i statsrådsprotokollet över ecklesiastikärenden den 3 januari 1930 angivit och med den närmare fördelning och enligt de villkor, Kungl. Maj:t kunde finna gott föreskriva.

I de av herr *Almkvist* m. fl. och herr *Thomson* m. fl. väckta motionerna hade hemställts, att riksdagen måtte — för beredande av möjlighet att anställa ytterligare en medarbetare vid landsmålsarkivet i Uppsala — öka det av Kungl. Maj:t föreslagna anslaget till bestridande av med landsmålsundersökningar i riket förenade kostnader med 8,100 kronor till 67,040 kronor.

Enligt en vid utlåtandet avgiven reservation hade herrar *Kvarnzellius*, *Asplund*, *Wallis*, *Anderson* i Råstock, *Jansson* i Falun, *Carlsson-Frosterud*, *Törnkvist* i Karlskrona, *Wigforss*, *Olofsson* i Digernäs och *Sandwall* ansett, att utskottets yttrande bort hava den lydelse, reservationen visade, samt att utskottet bort hemställa, att riksdagen måtte, i anledning av Kungl. Maj:ts förslag och med bifall till berörda av herr *Almkvist* m. fl. samt herr *Thomson* m. fl. väckta motioner (I: 139 och II: 307), till bestridande av med landsmålsundersökningarna i riket förenade kostnader för budgetåret 1930/1931 under åttonde huvudtiteln anvisa ett extra anslag av 67,040 kronor att utgå i enlighet med den närmare fördelning och enligt de villkor, Kungl. Maj:t kunde finna gott föreskriva.

**Herr Almkvist:** Herr talman! Jämte herrar *Westman* och *Per Gustafsson* har jag väckt en motion, vari hemställes, att det av Kungl. Maj:t begärda anslaget för här ifrågavarande ändamål måtte ökas med 8,100 kronor för att möjliggöra anställande av en andra vetenskaplig medarbetare vid landsmålsarkivet i Uppsala. Det torde nämligen förhålla sig på det sättet, att därest statsutskottets förslag här bifalles, kommer landsmålsarkivets framtida verksamhet att i hög grad äventyras. Då Kungl. Maj:t i fjol framlade förslag till ordnande av såväl ortnamns- och folkminnesforskningen som dialektforskningen, skedde detta efter utförliga, vittfamnande linjer. Riksdagen ansåg sig icke kunna godkänna det då framlagda förslaget, men beträffande denna punkt, frågan om antalet medarbetare vid landsmålsarkivet i Uppsala, liksom antalet personer, som skulle vinna anställning i övrigt, förklarade riksdagen, att den kunde ställas under debatt. Riksdagen intog alltså i fråga om antalet personer i fjol ingen definitiv ställning.

I den nu framlagda kungl. propositionen har departementschefen tagit hänsyn till riksdagens i fjol uttalade direktiv och framlagt ett högst väsentligt beskuret förslag. De personliga befattningar, som då föreslogos för de olika grenarna av här ifrågavarande forskningar, vidhållas icke längre, utan ett mindre antal på extra stat upprättade befattningar föreslås i stället.

Vad den sydsvenska dialektforskningen beträffar, torde man kunna säga, att dess intressen genom det förslag, som statsutskottet har tillstyrkt, i väsentlig mån bli tillgodosedda, men så är icke fallet beträffande landsmålsarkivet i Uppsala. Till Uppsala är emellertid den centrala forskningen för hela landet förlagd, och den omfattar inte bara med hänsyn till området ett mångdubbelt större fält än vad det sydsvenska forskningsområdet upptar utan jämväl med hänsyn till egendomligheterna hos de dialektområden, som skola utforskas, de mest ålderdomliga och ur språkvetenskaplig synpunkt mest intressanta områden i landet. Utskottet föreslår, att endast en vetenskaplig medarbetare skall jämte ledaren deltaga i detta vittomfattande och svåra arbete. Det finns, om detta förslag bifalles, inga möjligheter för landsmålsarkivet att bedriva sin

verksamhet på så sätt, att åt de mera speciella undersökningarna kan ägnas erforderlig tid, den tid som är nödvändig för att man skall hinna komma till ett någorlunda tillfredsställande resultat. Särskilt har det pekats därpå, att det mest intressanta och mest ålderdomliga området för dialekterna, nämligen Dalområdet, inte kan få tillräcklig tid för de specialundersökningar, som där krävas.

De svenska dialekterna angivas av vetenskapen vara ganska differentierade, och denna differentiering röjer på sina ställen mycket utpräglade, egendomliga drag, som ur språkvetenskaplig synpunkt äro synnerligen intressanta, och som äro värda att undersökas, bearbetas och bevaras för framtiden. Men med dessa drag av differentiering och ålderdomlighet följer ingalunda någon större stabilitet, utan tvärtom förhåller det sig på det sättet, att den starka differentieringen åtföljes av en mycket stark nivellering, en nivellering, som för övrigt gör sig gällande i allmänhet vad beträffar dialekterna också i andra länder, men som inom Sverige har gått och fortfarande går mycket fort. Därför är det av vikt, att det insamlingsarbete, som skall ske, kan äga rum i rätt så snabb takt, och det blir icke möjligt, därest de ifrån landsmålsarkivet framställda yrkandena beskäras på det sätt, som här har skett. Vi hava utan tvivel ett stort ansvar inför kommande tider i detta avseende, och detta ansvar kan man inte, synes det mig, vältra ifrån sig, därför att det kommer under en viss tid att medföra relativt stora utgifter.

För övrigt kan man ju också säga, att dialektforskningarna numera omfattas med mycket stort intresse av folket ute i bygderna. Det finns nämligen ett starkt sammanhang emellan den allmänna hembygdsforskningen, den allmänna kulturhistoriska forskningen och landsmålsforskningen, och detta är givetvis å ena sidan folkets förtjänst, och å andra sidan är det vetenskapsmännens. Folket har allt mer och mer erhållit eller skaffat sig förståelse för och inblick i hithörande förhållanden och omfattar därför vetenskapsmännens arbete med allt större och större intresse, och vetenskapsmännen å sin sida taga numera sina uppgifter på annat sätt än tillförene och förmå fånga allmogens intresse i rikare grad än tidigare skett.

Ja, herr talman, för att inte bli för mångordig ber jag nu kort och gott att få tillstyrka bifall till den reservation, som är anförd av herr Kvarnzelius och nio andra av statsutskottets ledamöter och som innebär ett bifall till motionärernas framställning.

**Herr Bergqvist:** När riksdagen förra året anmälde sitt beslut i anledning av Kungl. Maj:ts förslag om ordnande av landsmålsforskningen m. m., så framhöll riksdagen i sin skrivelse, att flera förenklingar hade blivit gjorda i det förslag, som den s. k. folkminneskommittén år 1923 hade framlagt. Men så tillade riksdagen följande: »Men det förefaller dock riksdagen, som om det i vart fall borde göras till föremål för ytterligare prövning, huruvida icke organisationen skulle kunna ytterligare förenklas.»

Nu har Kungl. Maj:t med anledning av dessa riksdagens direktiv bland annat föreslagit en inskränkning vid landsmålsarkivet i Uppsala i så måtto, att ledaren där skulle endast få en medarbetare. Statsrådet har emellertid självt varit mycket tveksamt i detta förslag och sagt, att enligt hans uppfattning behöves det två medarbetare. Utskottet har emellertid icke ansett sig kunna gå emot det förslag, som Kungl. Maj:t kommit till, när riksdagen själv har förordat en förenkling. Emellertid vill jag visst inte förneka, att behov kan förefinnas av två medarbetare vid landsmålsarkivet i Uppsala, det tror jag visst, men utskottet har förutsatt, att bidrag till lön för en andra medarbetare skulle kunna beredas av lotterimedel, vilka ju årligen ställas till landsmålsar-

*Anslag till  
landsmåls-  
undersök-  
ningarna  
i riket.  
(Forts.)*

Anslag till  
landsmåls-  
undersök-  
ningarna  
i riket.  
(Forts.)

kivets förfogande. På grund därav har utskottet trots sig kunna stanna vid förslaget om allenast en medarbetare, och jag yrkar bifall till utskottets hemställan.

**Herr Pauli:** Herr talman! Jag tror, att denna fråga ligger så till, att man kan fatta sig mycket kort. Det framgick av den ärade föregående talarens anförande, att han såsom ordförande i den avdelning inom utskottet, där man behandlat denna fråga, inte med någon större sorg skulle se, att kammaren toge reservationen och att alltså den av motionärerna begärda andra medarbetaren i Uppsala finge det därtill behövlige anslaget. Jag tror, att den motivering, som utskottet har förebragt för att man skall inskränka sig till den ene medarbetaren, är en smula vilseledande. Det är inte så, som utskottet tycks vilja hävda, att denne medarbetare uteslutande eller alldeles särskilt skulle ha att behandla en specialitet, nämligen dalmålet. Det framgår alldeles tydligt av handlingarna, att om det endast blir en vetenskaplig arbetare, så räcker inte arbetskraften till för de allmänna uppgifter, som detta landsmålsarkiv har att handlägga, och det är detta, som särskilt bör framhållas, att få vi inte dessa två medarbetare, kommer det hela att fördröjas och fördärvas. Detta är en sak, som också erkännes i den kungl propositionen.

Jag vill bara såsom ytterligare synpunkt påminna om att vårt östra grannland Finland, som har organiserat sitt landsmålsarbete efter svenskt mönster, har nyligen genom sin riksdag beviljat stora anslag till en stort anlagd ordbok över de finska landsmålen, ett anslag, som skall gå ut det ena året efter det andra, och för denna ordbok kommer det att finnas en hel rad medarbetare. Jag tycker, att när vi se, hur detta lilla land, som har ett betydligt mindre nyanserat dialektmaterial än vi, så kraftigt går in för att stödja denna viktiga vetenskap, så borde det vara en hederssak för Sverige att här bevilja den lilla ökning, som skulle fordras för den andre medarbetaren.

Jag ber att med dessa ord få yrka bifall till reservationen.

**Herr Westman:** Endast ett par ord, herr talman! Det kan ju förefalla, som om det här skulle vara fråga om en ökad statsutgift, men så är nog i verkligheten inte förhållandet, ty det material, som man eftersträvar att här insamla, kan med mycket mindre kostnad insamlas, om arbetet får ske med större snabbhet. Möjliggör man därför för denna institution att anställa två medarbetare, kan man vara säker på, att arbetet kan slutföras för en mindre kostnad än vad fallet blir, ifall man nu anställer endast en medarbetare, vilket måste ha till följd, att arbetet drar ut på tiden. De gamla traditionskunniga män och kvinnor, som det här gäller att uppsöka, bli för varje år allt mer sällsynta, det möter allt mer svårigheter att komma i beröring med dem, som upp bära minnena av äldre kulturskeden.

Inom riksdagen ha vi ju på mångfaldigt sätt visat, att vi intressera oss för utvecklingen på andra områden än det mänskliga. Jag vill vädja till kammaren att visa det intresse för den mänskliga utvecklingshistorien i vårt land, att kammaren gör det möjligt för denna institution att så fort som möjligt tillvarata det snabbt försvinnande material, varom här är fråga.

Jag ber därför, herr talman, att få yrka bifall till reservationen.

I herr Westmans yttrande instämde herrar *Petrén, Thelin, Per Gustafsson, Bergman, von Geijer, Rydén* och *Johan Peter Johansson*.

Efter härmed slutad överläggning gjordes i enlighet med de yrkanden, som därunder framkommit, propositioner, först på bifall till vad utskottet i det nu ifrågavarande utlåtandet hemställt samt vidare på antagande av det förslag, som innefattades i den vid utlåtandet avgivna reservationen; och förklarades den senare propositionen vara med övervägande ja besvarad.

Föredrogs ånyo statsutskottets utlåtande nr 166, i anledning av Kungl. Maj:ts under femte huvudtiteln av statsverkspropositionen gjorda framställning angående anslag till statens sinnessjukhus jämte i ämnet väckta motioner.

*Anslag  
till statens  
sinnessjukhus.*

Utskottet hade i förevarande utlåtande hemställt,

I:o) att riksdagen måtte i anledning av Kungl. Maj:ts ifrågavarande förslag och herrar Karlssons i Vadstena och Blomquists motion II: 303 samt med avslag å herr Berlings samt herrar Karlssons i Vadstena och Blomquists motioner I: 37 och II: 84, i vad desamma avsåge ökning av personal utöver vad Kungl. Maj:t föreslagit samt höjning av de i Kungl. Maj:ts förslag till avlöningsstat ingående anslagsposterna,

a) förklara, att befattningshavare vid den av 1928 års riksdag beslutade anstalten i Örebro för kvinnliga asociala imbecilla skulle i anställnings-, avlönings- och pensionshänseende anses tillhöra personalen vid statens sinnessjukhus;

b) bestämma antalet ordinarie befattningar vid statens sinnessjukhus på under punkten angivet sätt;

c) föreskriva, att av riksdagen godkända särskilda bestämmelser beträffande befattningshavare vid hospital och asyler skulle från och med den 1 juli 1930 i tillämpliga delar gälla jämväl beträffande befattningar såsom närmaste biträden till köksförestånderska, yttre nattvakter, närmaste biträden till bageriförestånderska, närmaste biträden till tvättförestånderska, sömmerskor och väverskor;

d) godkänna under punkten införd stat för statens sinnessjukhus, att tillämpas från och med budgetåret 1930/1931;

e) med utslutande ur riksstaten av det under femte huvudtiteln, avdelningen sjukvårdsanstalterna, underavdelningen sinnessjukvårdsanstalterna, uppförda ordinarie förslagsanslag till hospital och asyler, under samma avdelning och underavdelning med rubriken statens sinnessjukhus uppföra ett ordinarie förslagsanslag av 10,300,000 kronor;

f) medgiva, att till Fredrika-Bremer-förbundets Lundakrets finge, under i statsrådsprotokollet över socialärenden för den 3 januari 1930 angivna villkor, för tiden 1 juli—31 december 1930 av ifrågavarande anslag utgå ett belopp av 3,000 kronor såsom bidrag till utövande av social hjälpverksamhet för sinnessjuka; samt

II:o) att riksdagen måtte, i anledning av herrar Berlings samt Karlssons och Blomquists berörda motioner, I: 37 och II: 84, i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t måtte låta verkställa ytterligare utredning av frågan om inskränkning av tjänstgöringstiden för sjukvårdspersonalen vid statens sinnessjukhus.

Herr **Petrén**: Herr talman! Jag skulle gärna velat yrka bifall till den motion, vari det hemställes om något kortare arbetstid för sjukvårdspersonalen vid våra sinnessjukhus, vilken motion ju överensstämmer med medicinalstyrelsens förslag, nämligen att arbetstiden skulle bli 240 timmar på 30 dagar i stället för 240 timmar på 28 dagar. Den, som har varit i tillfälle att taga närmare kännedom om denna sjukvårdspersonals arbete, kan inte underlåta att finna, att detta förslag om en dylik liten förkortning av arbetstiden är mycket befoget. Då utskottet nu emellertid har enat sig om att icke avvisa en utredning om någon minskning i arbetstiden, så skall jag i alla fall, herr talman, inte tillåta mig att påyrka någon ändring i denna punkt.

Däremot ber jag att efter samråd med ordföranden på tredje avdelningen få yrka på den ändringen i utskottets yttrande, att på sid. 23 efter den punkt, som

*Anslag  
till statens  
sinnessjukhus.  
(Forts.)*

börjar med »antalet överläkartjänster av 2:a klass» och slutar så »ökas från 2 till 14» införes en sats av följande lydelse: »Det torde böra ankomma på Kungl. Maj:t att utfärda de övergångs- och tillämpningsbestämmelser, som i anledning härav må anses erforderliga.» I anslutning till detta ändringsförslag ber jag att få yrka, att riksdagen ville besluta att utöver utskottets tvenne hemställanden göra en tredje hemställan av följande lydelse: »III:o) att riksdagen må bemyndiga Kungl. Maj:t att utfärda de övergångs- och tillämpningsbestämmelser, som vid bifall till vad utskottet under I:o) hemställt må anses erforderliga.»

Anledningen till detta yrkande är den, att det utan ett sådant bemyndigande för Kungl. Maj:t skulle kunna bli icke önskvärda komplikationer vid övergången till den nya ordningen.

Slutligen ber jag, herr talman, att också få yrka på en ändring i utskottets tablå rörande antalet ordinarie befattningshavare. Jag yrkar på den ändringen, att antalet hantverkare bestämes till 88 i stället för 91. Det har nämligen på den punkten råkat bli en felräkning.

Jag vill tillägga, att statsutskottets ordförande uttalat sitt gillande av dessa ändringsyrkanden, som jag härmed framställt.

Herr statsrådet **Lübeck**: Herr talman! Det är ett par punkter, där de av utskottet vidtagna ändringarna i Kungl. Maj:ts förslag bereda mig vissa bekymmer, och det gäller dels vissa hospitalsläkare, nämligen de, som vid uppdelningen av hospitalen skulle komma att intaga överläkares ställning vid sidan av sjukhuschefen, dels tvättföreståndarinnorna vid anstalterna i Sala och Örebro. I fråga om hospitalsöverläkarna har utskottet nu gått på att de skulle placeras i lönegraden B 27 i stället för av Kungl. Maj:t föreslagna B 28, och de skulle då jämte B 27 ha rätt till fri bostad. Detta kan emellertid enligt min uppfattning medföra ganska stora svårigheter, när det gäller ett lämpligt rekryterande av dessa befattningar. Det är en del av de under nuvarande förhållanden s. k. hospitalsläkarna av första klass, som flyttas till dessa överläkarbefattningar vid de delade sinnessjukhusen, och det är uppenbart, att det ligger stor makt uppå att kunna få de skickligaste av dessa hospitalsläkare av första klass till överläkartjänsterna i de delade sjukhusen. När man nu sålunda skall gå till väga på det sättet, att dessa första hospitalsläkare, som nu sitta i lönegraden B 28, skola flyttas ned till B 27 och visserligen samtidigt få bostadsförmån, så är det väl i alla fall en rätt ovanlig åtgärd, man därmed vidtar för dessa tjänster. Jag är för min del icke övertygad om, att utskottet dömt rätt, när det gjort sin prutning på deras löneställning. Det kan som sagt visa sig uppstå tämligen stora svårigheter, när det gäller rekryteringen. Detta också med särskild hänsyn till att den praktiskmöjlighet, som dessa överläkare ha vid sidan av sjukhuschefen vid hospitalet, säkerligen blir mycket begränsad. Man har jämfört tjänsterna med överläkarna av tredje klass vid de nya anstalterna vid Sala och Örebro, men där råder dock den skillnaden, att dessa personer som ensamma överläkare ha större möjlighet till någon privatpraktik än vad överläkarna vid de delade sjukhusen ha vid sidan av sjukhuschefen.

Den andra punkten, där olägenheter av ändringarna enligt min uppfattning föreligga och detta i en alldeles påtaglig grad, är i fråga om tvättförestånderskorna i Sala och Örebro, där utskottet föreslagit, att de skola placeras om sådana förestånderskor i andra klass i B 3 i stället för som enligt medicinalstyrelsens och propositionens förslag i B 6. Det är så, att på dessa förestånderskor i Sala och Örebro måste ställas alldeles särskilda krav på den grund, att man räknar med, att de skola som biträden väsentligen använda patienter på dessa anstalter, och det torde inte behövas någon särskild förklaring till

att detta ställer alldeles speciella krav på föreståndarinnorna. Nu har utskottet samtidigt varit med om att i B 3 placera 15 stycken s. k. närmaste biträden till dessa tvättföreståndarinnor på olika hospital, och det är ju dessa, som man skall räkna med, när det gäller att rekrytera befattningarna som föreståndarinnor i Sala och Örebro. Det kan då till och med komma att ligga så illa till, beroende på hur man kan räkna med deras löneklasser, att dessa extra ordinarie biträden vid befördran till föreståndarinnor i Sala och Örebro rent av kunna komma att få undergå en löneminskning, vilket inte precis talar för möjligheterna att rekrytera dessa platser på tillfredsställande sätt.

Jag har därför, som sagt, herr talman, ansett, att jag borde framhålla, att enligt min uppfattning stora olägenheter vidlåda de prutningar, som utskottet på de här båda nu berörda punkterna har vidtagit, och jag skulle mycket gärna se, om en ändring härutinnan skulle kunna åstadkommas.

Sedan överläggningen ansetts härmed slutad, yttrade herr talmannen, att därunder endast yrkats, av herr *Petrén*, att vad utskottet i det nu förevarande utlåtandet yttrat och hemställt skulle godkännas med följande ändringar, nämligen

att i motiveringen näst efter den mening, som å sid. 23 rad 15 uppifrån i det tryckta utlåtandet slutade med orden »ökas från 2 till 14», tillades en så lydande mening: »Det torde böra ankomma på Kungl. Maj:t att utfärda de övergångs- och tillämpningsbestämmelser, som i anledning härav må anses erforderliga»;

att de i punkten I b) av den s. k. klämman under rubriken »IV. Ekonomipersonal» förekommande orden »91 hantverkare» utbyttes mot »88 hantverkare»; samt

att efter punkten II i klämman tillades en ny punkt av följande lydelse: »III:o) att riksdagen må bemyndiga Kungl. Maj:t att utfärda de övergångs- och tillämpningsbestämmelser, som vid bifall till vad utskottet under I:o) hemställt må anses erforderliga.»

Därefter gjordes propositioner, först på godkännande av vad utskottet yttrat och hemställt samt vidare enligt herr *Petréns* yrkande; och förklarades den senare propositionen vara med övervägande ja besvarad.

Föredrogs ånyo och företogs punktvis till avgörande statsutskottets utlåtande nr 167, i anledning av Kungl. Maj:ts i statsverkspropositionen under sjätte huvudtiteln gjorda framställningar angående anslag till hamnar och farleder jämte i ämnet väckta motioner.

### *Punkterna 1 och 2.*

Vad utskottet hemställt bifölls.

### *Punkten 3.*

Kungl. Maj:t hade föreslagit riksdagen att till handelshamnar och farleder för budgetåret 1930/1931 anvisa ett extra reservationsanslag av 300,000 kronor.

Under nu förevarande punkt hade utskottet behandlat de av departementschefen anmälda förslagen, som angingo dels inomskärsfarleder Ramsvikskilen—Ålstenshamn samt vid Hus- och Grindholmarna i Göteborgs och Bohus län, dels ock farleden förbi Långören till Torhamnsfjärden i Blekinge län, rörande vilka förslag väckts följande motioner, nämligen:

dels två likalydande motioner, väckta den ena inom första kammaren, nr 46, av herr *A. Sundberg m. fl.* och den andra inom andra kammaren, nr 97, av herr

*Anslag  
till statens  
sinnessjukhus.  
(Forts.)*

*Anslag  
till handels-  
hamnar  
och farleder.*

Anslag  
till handels-  
hamnar  
och farleder.

(Forts.)

*J. W. Mårtensson* m. fl., i vilka hemställts, att riksdagen måtte till påbörjande av inomskärsfarled mellan Ramsvikskilen och Ålstenshamn för budgetåret 1930/1931 anvisa ett anslag av 500,000 kronor;

dels ock en inom andra kammaren av herr *A. Törnkvist* i Karlskrona och herr *E. Hällgren* väckt motion, nr 63, vari hemställts, att riksdagen måtte besluta att för uppmuddring till ett djup av 3.6 meter och en bottenbredd av 20 meter av farleden förbi Långören till Torhamnsfjärden i Blekinge skärgård samt uppförande därstädes av nödiga fyrar anvisa ett extra reservationanslag av 95,000 kronor.

Utskottet hade i den nu ifrågavarande punkten av angivna orsaker hemställt,

a) att riksdagen, med bifall till Kungl. Maj:ts förevarande förslag, måtte till handelshamnar och farleder för budgetåret 1930/1931 anvisa ett extra reservationsanslag av 300,000 kronor;

b) att de av herr *Sundberg* m. fl. och herr *Mårtensson* m. fl. väckta motionerna (I: 46 och II: 97) rörande inomskärsfarled vid Sotefjorden måtte anses besvarade med vad utskottet förut under punkten anfört;

c) att den av herr *Törnkvist* i Karlskrona och herr *Hällgren* väckta motionen (II: 63) rörande en farled förbi Långören likaledes måtte anses besvarad med vad utskottet förut under punkten anfört.

**Herr Leander:** Jag har begärt ordet för att understryka vad utskottet har yttrat rörande upprensningen av Långörenfarleden i Blekinge östra skärgård. Utskottet framhåller nämligen, att »de ytterligare utredningar, som kunna erfordras för frågans slutgiltiga bedömande, ej lära behöva bliva mera vidlyftiga än att slutgiltigt beslut i frågan kan fattas vid nästkommande års riksdag». Att upprensningen är i synnerligen hög grad av behovet påkallad ha ju åtskilliga statsutskottsledamöter kunnat förvissa sig om genom besök på ort och ställe. Detta är för övrigt också väl känt av herr kommunikationsministern, som är väl förtrogen med förhållandena här nere både till lands och till sjöss. Jag hoppas alltså, att denna fråga inte faller i glömska utan att proposition i ärendet kommer att föreläggas nästa års riksdag. Jag förutsätter, att ingenting sällsamt händer, utan att den nuvarande kommunikationsministern kommer att få fullfölja och slutbehandla detta ärende, men om på grund av att vi leva i växlingarnas värld det skulle bli ombyte av kommunikationsminister, så gäller naturligtvis denna min vördsamma erinran även den nye innehavaren av posten.

Härmed har jag nu som sagt endast velat understryka vad statsutskottet har yttrat, och ber att få yrka bifall till utskottets hemställan.

Efter det överläggningen förklarats härmed slutad, bifölls vad utskottet i förevarande punkt hemställt.

#### *Punkterna 4 och 5.*

Vad utskottet hemställt bifölls.

Anslag  
till uthamn  
för Haparanda  
och  
Tornedalen.

Föredrogs ånyo statsutskottets utlåtande nr 168, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående anslag till anläggande av uthamn för Haparanda och Tornedalen vid Karl Johans stad jämte i ämnet väckta motioner.

I en till riksdagen den 14 mars 1930 avlåten proposition, nr 222, vilken hänvisats till statsutskottets förberedande behandling, hade Kungl. Maj:t, under åberopande av propositionen bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över kom-

munikationsärenden för samma dag föreslagit riksdagen att *dels* besluta, att en uthamn för Haparanda och Tornedalen skulle för en beräknad kostnad av 885,000 kronor och under av departementschefen i statsrådsprotokollet förordade villkor anläggas vid Karl Johans stad; *dels ock* till uthamn för Haparanda och Tornedalen för budgetåret 1930/1931 under sjätte huvudtiteln anvisa ett extra reservationsanslag av 200,000 kronor.

*Anslag till uthamn för Haparanda och Tornedalen.*  
(Forts.)

I samband med denna proposition hade utskottet till behandling förehaft dels två likalydande motioner, väckta den ena inom första kammaren, nr 47, av herr *D. Hansén* m. fl. och den andra inom andra kammaren, nr 94, av herr *O. W. Lövgren* m. fl., i vilka motioner hemställts, att riksdagen måtte för påbörjande av anläggning av hamn vid Karl Johans stad i enlighet med föreliggande förslag för budgetåret 1930/1931 anslå ett belopp av 300,000 kronor,

dels ock två likalydande motioner, väckta den ena inom första kammaren, nr 315, av herr *O. Bergqvist* m. fl. och den andra inom andra kammaren, nr 515, av herr *O. W. Lövgren* m. fl., i vilka motioner hemställts, att riksdagen ville besluta den ändringen uti Kungl. Maj:ts proposition nr 222, att orsintressenterna, Haparanda stad och landskommunerna i nedre Tornedalen, befriades från skyldigheten att med 5 procent eller 40,500 kronor deltaga uti anläggningskostnaden för hamnen vid Karl Johans stad.

Utskottet hade i det nu föredragna utlåtandet hemställt, att riksdagen, med bifall till Kungl. Maj:ts förevarande förslag och med avslag å de i ämnet av herr Bergqvist m. fl. och herr Lövgren i Nyborg m. fl. väckta motionerna (I: 315 och II: 515) samt med avslag jämväl å de av herr Hansén m. fl. och herr Lövgren m. fl. väckta motionerna (I: 147 och II: 94), i vad desamma skilde sig från Kungl. Maj:ts förslag, måtte

a) besluta, att en uthamn för Haparanda och Tornedalen skulle för en beräknad kostnad av 885,000 kronor och under de i statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden den 14 mars 1930 angivna villkor anläggas vid Karl Johans stad;

b) till uthamn för Haparanda och Tornedalen för budgetåret 1930/1931 under sjätte huvudtiteln anvisa ett extra reservationsanslag av 200,000 kronor.

Reservation hade avgivits av herr *Bergqvist*, som ansett, att utskottet bort tillstyrka bifall till de av herr *O. Bergqvist* m. fl. och herr *O. W. Lövgren* i Nyborg m. fl. i ämnet väckta motionerna (I: 315 och II: 515).

**Herr Bergqvist:** Herr talman! Jag har vid detta utskottsutlåtande fogat en reservation med yrkande om bifall till de väckta motionerna, att Haparanda med omnejd skulle befrias ifrån det bidrag av 5 procent till kostnaderna för hamnanläggningen i Karl Johans stad, som enligt den kungl. propositionen är förutsatt. Haparanda stad har en mycket dryg skattetunga, och de kringliggande kommunerna äro i finansiellt hänseende också mycket svaga. För övrigt finns här ingen utredning om vad som menas med Haparanda stad med omnejd, så att det framgår inte, vilka det är, som skola betala de 40,500 kronor, som det här gäller. Det är fråga om en gränsbygd, och när man tar hänsyn till befolkningens existensvillkor där, så tror jag, att det är klokt, att man söker att tillmötesgå de önskemål, som framställas därifrån, så långt det är möjligt.

Jag ber att få yrka bifall till motionerna.

**Herr Kvarnzelius:** Herr talman! Naturligtvis skulle man vara mycket benägen för att gå herrar Bergqvists och Lövgrens önsknningar till mötes i det-

*Anslag  
till uthamn  
för Hapa-  
randa och  
Tornedalen.  
(Forts.)*

ta avseende. Jag inser mycket väl, att det belopp, som Haparanda stad här skulle satsa för hamnanläggningen, är för den staden av betydligt större värde än vad det kan vara för staten, men med hänsyn till vad som under hand har meddelats mig av personer från dessa trakter, att det inte anses omöjligt, att staden däruppe kan komma ut med det belopp, som det här är fråga om, har jag likväl inte kunnat gå in för något annat än vad Kungl. Maj:t föreslagit.

Jag ber därför, herr talman, att få yrka bifall till statsutskottets förslag.

**Herr Enhörning:** Herr talman, mina herrar! Jag kan inte annat än på det kraftigaste understryka herr Bergqvists yrkande.

Haparanda stad har under en lång följd av år, minst ett tjugotal år, varit i saknad av hamn, och dess inbyggare ha därigenom givetvis blivit mycket kraftigt kringaskurna i kommersiellt avseende. Handeln och kommersen ha dragit sig ifrån Haparanda och förlagts till Luleå, Kalix och en del av de stora stationerna vid stambanan. Under sådana förhållanden synes det mig, att denna stad borde befrias ifrån denna börda på cirka 40,500 kronor, så mycket mer som man inte vet, vilka andra kommuner som skola deltaga i erläggandet av detta belopp.

Jag hemställer därför, herr talman, om bifall till reservationen.

**Herr Asplund:** Herr talman! Jag har inte reserverat mig till detta statsutskottets utlåtande, ehuru jag är motionär i frågan, men jag har vid behandlingen av ärendet i statsutskottet — och jag vill göra det även här — betonat, att det icke torde vara möjligt för Haparanda stad och vederbörande landskommuner att betala denna andel i kostnaderna för hamnanläggningen samt för uppehållande av hamnen i framtiden, för såvitt icke statsmakterna gå in för att möjliggöra för orten att förädla åtminstone en del av de stora naturtillgångar, som finnas där och som äro åberopade i den kungl. propositionen om hamnbyggnaden.

Jag har, herr talman, intet yrkande.

Överläggningen ansågs härmed slutad, varefter jämlikt därunder förekomna yrkanden gjordes propositioner, först på bifall till vad utskottet i det under behandling varande utlåtandet hemställt samt vidare på bifall till utskottets hemställan med den ändring, som föranleddes av bifall till de i ämnet väckta motionerna I: 315 och II: 515; och förklarades den förra propositionen, som upprepades, vara med övertvägande ja besvarad.

Föredrogos ånyo sammansatta stats- och jordbruksutskottets utlåtanden:

nr 3, i anledning av Kungl. Maj:ts framställning angående godkännande av viss överenskommelse mellan kronan och Lunds stad; samt

nr 4, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående försäljning av den under lantförsvarets förvaltning stående egendomen Arendala i Hardeberga socken av Malmöhus län.

Vad utskottet i dessa utlåtanden hemställt bifölls.

Föredrogos ånyo bevillningsutskottets betänkanden:

nr 29, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till förordning om ändrad lydelse av 3, 6 och 18 §§ i förordningen den 2 juni 1922 (nr 260) om automobils katt; och

nr 30, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om ändring i vissa delar av kommunalskattelagen den 28 september 1928 (nr 370) m. m. jämte en i ämnet väckt motion.

Vad utskottet i dessa betänkanden hemställt bifölls.

Föredrogs ånyo bevillningsutskottets betänkande nr 31, i anledning av väckt motion om upphävande av kaffetullen.

*Om upphävande av kaffetullen.*

I en inom andra kammaren av herr *Öhman* m. fl. väckt, till bevillningsutskottet hänvisad motion, nr 150, hade hemställts, att riksdagen måtte besluta upphäva tullsatserna för de varuslag, som fölle under rubrikerna 73—74 i gällande tulltaxa.

Utskottet hade i det nu föreliggande betänkandet på anförda skäl hemställt, att motionen II: 150 av herr *Öhman* m. fl., om upphävande av kaffetullen, icke måtte föranleda någon riksdagens åtgärd.

Herr **Holmgren**: Herr talman! Jag skall be att få göra några reflexioner med anledning av utskottets motivering. Utskottet motiverar sitt avslagsyrkande på motionen med att ett bifall till densamma skulle medföra en högst avsevärd minskning i statsverkets inkomster. Nu har ju riksdagen under de sista åren nedsatt kaffetullen med 20 öre, motsvarande, om man räknar med en import av 40,000,000 kilogram, en minskad statsinkomst av 8,000,000 kronor. Den minskning i statsinkomsten, som ett bifall till motionen skulle medföra, skulle bli ungefär 12,000,000 kronor. Det är ju visserligen mera, men det är ändå principiellt icke något annat än vad riksdagen förut har gått in för. För min del förefaller det, som om det viktigaste här skulle vara, då man skall taga ställning till motionen, att avgöra, ifall det är ett statsintresse av vikt, att kaffetullen tages bort. Riksdagen tycks ju förut ha ansett det vara ett viktigt intresse, att kaffetullen sänkes, och det också högst betydligt. För min del ställde jag mig, då saken var före vid den sista riksdagen, emot denna sänkning och ansåg, att det inte är något statsintresse, att tullen på kaffe sänkes. Det har ju framhållits, att det är så viktigt att tullen på kaffe tages bort, detta ur de fattigare befolkningslagrens synpunkt, därför att de äro så stora kaffeförbrukare. Enligt min mening är det inte ett riktigt sätt att se på saken, utan om man skall se mera vidsynt på befolkningens intresse, är det väl alldeles tydligt, att man bör göra vad man kan för att motarbeta kaffebruket och således inte genom att göra det billigare verka i annan riktning, nämligen så att förbrukningen ökas. Detta med anledning av de stora skador för folkhälsan, som kaffet medför. Jag anser därför, att utskottets motivering är otillfredsställande och att utskottets yrkande borde ha motiverats i den riktning, som jag här anför.

Jag har i fråga om utskottets yrkande ingen annan mening utan ber att få tillstyrka bifall därtill.

Herr **Samuelson**: Med den uppfattning, som herr Holmgren har, skulle man ju komma till den ståndpunkten, att det vore bra och nyttigt för folkhälsan, att man höjde tullen. Ju dyrare man kan göra kaffet, desto bättre folkhälsa.

Jag kan självfallet inte ingå på någon diskussion med herr Holmgren om det hälsovådliga i kaffebruket, men jag kan påminna om att kaffebruket förekommer så pass mycket och har förekommit så pass länge, att jag i varje fall tror, att det inte blir så värst vådliga konsekvenser av detsamma. I varje fall

Om upp-  
hävande av  
kaffetullen.  
(Forts.)

är det dock ett faktum, att kaffet användes i mycket hög grad av den bredare och fattigare befolkningen, och med den syn vi ha på dessa saker — vilken har varit arbetarklassens syn under alla tider — att man inte skall fördyra de livsmedel, som dessa befolkningslager använda, genom livsmedelstullar, så ha vi gått in för att försöka i första hand i varje fall nedbringa tullen till vad den en gång var. Den är ju i alla fall mycket högre nu än den en gång var.

Jag yrkar bifall till motionen.

**Herr Holmgren:** Herr talman! Jag skulle inte ha någonting emot att kaffet bleve dyrare än det är nu. Jag tycker inte, att det är önskvärt, att det blir billigare, därför röstade jag, som jag sade, i fjol mot bifall till sänkning av kaffetullen. Det är inte här fråga om någon tull på ett födoämne eller näringsmedel, som herr Samuelson tror, ty någon näring finns inte i kaffet. Man säger, att det är nödvändigt för den fattigare befolkningen. Det är inte nödvändigt alls på annat sätt än att kaffebruket är en vana, och det vore mycket önskligt, att den vanan arbetades bort. Det kommer säkerligen att förr eller senare bli nödvändigt att vidtaga åtgärder för att minska kaffeförbrukningen.

**Herr Nilsson, Johan,** i Kristianstad: Jag skulle kunna instämma i vad herr Holmgren sagt, och jag beklagar, att vi inte fått in detta resonemang i utskottets motivering. Jag trodde inte, att det var nödvändigt, utan jag anser det som en allmänt känd sats, så att vi tyckte inte det fanns anledning gå närmare in därpå, när vi behandlade motionen. Denna tull är ju främst en finanstull, och det belopp, som skulle fränhandas statskassan, ifall man skulle gå på bifall till motionen, är högst betydande. Jag hoppas, att kammaren inser detta till fullo och går med på utskottets förslag, och jag ber att få yrka bifall till detta.

**Herr Holmgren:** Jag beklagar, att jag inte haft tillfälle att närvara i utskottet, då denna fråga förevar, men jag tänker, att jag inte gör utskottet någon oförrätt genom att jag här nu efteråt framfört dessa synpunkter.

Efter härmed slutad överläggning gjordes enligt de därunder förekomna yrkandena propositioner, först på bifall till vad utskottet i det nu ifrågavarande betänkandet hemställt samt vidare på bifall till den i ämnet väckta motionen; och förklarades den förra propositionen, vilken förnyades, vara med övervägande ja besvarad.

Om sänkning av tullen å te. Föredrogs ånyo bevillningsutskottets betänkande nr 32, i anledning av väckt motion om sänkning av tullen å te.

I en inom första kammaren väckt, till bevillningsutskottet hänvisad motion, nr 11, hade herr *Leander* hemställt, det riksdagen ville besluta, att rubriken nr 75 i gällande tulltaxa måtte erhålla följande ändrade lydelse:

Te ..... E för 100 kg. 50 kronor.

Utskottet hade i det nu förevarande betänkandet på åberopade grunder hemställt, att motionen I: 11 av herr *Leander*, om sänkning av tullen å te, icke måtte föranleda någon riksdagens åtgärd.

Reservation hade anmälts av herr *Leander* och herr *Johansson* i Östersund, vilka ansett, att utskottet bort tillstyrka bifall till motionen.

Herr Leander: Herr talman! När riksdagen 1921 beslöt att införa finans-

Om sänkning  
av tullen å te.  
(Forts.)

tullar på en hel mängd artiklar, kom också teet att slinka med. I sin av riksdagen godkända motivering till det betänkande, varigenom bevillningsutskottet tillstyrkte dessa finanstullar, uttalade dock utskottet uttryckligen, att avsikten med de ifrågakvarande tullförhöjningarna uteslutande var att bereda förstärkning åt statskassan under en tid med sinande statsinkomster. Meningen var alltså, att de höjda tullsatserna endast skulle äga bestånd och tillämpas så länge depressionstiden varade. Sedan skulle de återgå eller sänkas till sin förutvarande storlek. Detta har också ägt rum beträffande en hel mängd artiklar, t. ex. frukt och kryddor. Men tetullen, som 1921 höjdes ifrån 50 öre per kilogram till 1 krona 50 öre, har nu i alla fall fått stå kvar. Det skäl för den höjda tullsatsen, som förefanns 1921, nämligen att tillföra den sinande statskassan förstärkning, kan nu inte längre åberopas. Visserligen påstår utskottet, att ett bifall till motionen skulle fränhända statskassan större delen av den inkomst, som genom tetullen tillföres densamma. Samtidigt nödgas dock utskottet medge, att en sådan inkomstminskning torde visserligen i och för sig hava jämförelsevis ringa betydelse för statsregleringen. Och när det inte ens är fråga om 400,000 kronor per år, så kan naturligtvis inte detta skäl med någon fördel åberopas, nämligen att det skulle förorsaka rubbning i statsregleringen. Till liknande motsägelser gör sig utskottet också skyldigt, när det talar om gagnet för konsumenterna av tullsänkningen. Det säger, att det synes ovisst, huruvida den föreslagna tullsänkningen skulle, då ju te i regel utförsäljes i små förpackningar, i nämnvärd grad påverka priset å dessa och sålunda komma konsumenterna till godo. Men längre ned nödgas utskottet vidgå, att åtgärden skulle komma de breda folklagren till godo åtminstone i begränsad omfattning. Och det är väl klart, att sänker man tetullen med en krona per kilogram, så skall varan bli billigare, det faller väl ändå av sig självt. Således måste enligt allt sunt förnuft tullsänkningen komma konsumenterna till godo.

I fjol skrev riksdagen till Kungl. Maj:t och begärde åtgärders vidtagande för att motarbeta kaffemissbruket liksom tobaksbruket. Men jag tycker nu, att riksdagen inte skulle överlämna hela omsorgen åt Kungl. Maj:t, som väl har nog att sörja för ändå, utan riksdagen bör också själv vidtaga någon åtgärd för att förverkliga detta syfte, och om tullen på te sänkes, så har man ju hopp om att denna nyttiga och välsmakande dryck skulle i högre grad än för närvarande kunna upptaga konkurrensen med kaffet.

Jag anser därför, att jag har kunnat åberopa ganska goda skäl för min motion, och jag tillåter mig alltså, herr talman, att yrka avslag på utskottets hemställan och bifall till motionen.

Häruti instämde herr *Bergman*.

Herr Nilsson, Johan, i Kristianstad: Den siste ärade talaren är ju motionär i detta ärende, och han har nu pliktskyldigast yrkat bifall till sin motion, och jag skall anhålla att pliktskyldigast få yrka bifall till utskottets hemställan. Han åberopade, att när vissa finanstullar infördes, så gavs det ett löfte om att de skulle avskaffas igen, när statsfinanserna detta tilläto, men om man skall komma till ett sådant läge, får man ställa något mindre anspråk på statskassan än man i allmänhet gör, och det är ju klart, att man inte kan taga bort alla inkomster, när man kräver ökade utgifter. Sist herr Leander hade ordet, krävde han förhöjning av ett anslag, och när man handlar på det sättet, är det ju klart, att man måste se till att inkomster flyta in också.

Utskottet har ju här påpekat, att det inte sätter mycken tro till att varan skulle bli så avsevärt mycket billigare för konsumenterna, om man skulle gå

Om sänkning  
av tullen å te.  
(Forts.)

in för ett slopande av tullsatsen. Teet minuterar ut i så små kvantiteter och förpackningar, att man har anledning att befara, att vinsten av en sänkning av tullsatsen kanske snarare skulle stanna i mellanhändernas fickor, och det finns ju inte någon särskild anledning att speciellt ömma för dem i detta sammanhang.

Jag tror, att det finns all anledning att här intaga den ståndpunkt, som utskottet har kommit till, och jag ber att få yrka bifall till utskottets förslag.

**Herr Holmgren:** Det kan råda någon tvekan om ifall det är någon egentlig fördel att utbyta kaffe emot te, ty teet innehåller ju samma gift, samma koffein som kaffet. Emellertid kan man säga, att teet åtminstone inte har kaffets skadegörande verkan på magen, och det skulle således kunna vara till viss nytta att försöka motarbeta kaffebruket genom att ersätta det med förbrukning av te. Eftersom man kanske kan vänta sig en viss nytta i den riktningen och då, som utskottet säger, den minskning i statens inkomster, som skulle följa av bifall till motionens förslag, inte har någon nämnvärd betydelse, så skall jag, herr talman, för min del be att få yrka bifall till motionen.

Sedan överläggningen ansetts härmed slutad, gjordes i enlighet med de yrkanden, som därunder framkommit, propositioner, först på bifall till vad utskottet i det nu föredragna betänkandet hemställt samt vidare på bifall till den i ämnet väckta motionen; och förklarades den förra propositionen, som upprepades, vara med övervägande ja besvarad.

---

Vid förnyad föredragning av bankoutskottets utlåtande nr 48, i anledning av Kungl. Maj:ts under punkten 9 av elfte huvudtiteln gjorda framställning angående anslaget till allmänna indragningsstaten, bifölls vad utskottet i detta utlåtande hemställt.

---

Föredrogs ånyo bankoutskottets utlåtande nr 47, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till förordning om ändrad lydelse av §§ 4—6, 8 och 12—15 i förordningen den 16 maj 1890 (nr 21 s. 1) angående Sveriges allmänna hypoteksbank m. m.

Vad utskottet i detta utlåtande hemställt bifölls.

---

Vid förnyad föredragning av första lagutskottets utlåtande nr 27, i anledning av dels Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om begränsning av rätten att avverka skog å in-tecknad fastighet dels ock en i ämnet väckt motion, bifölls vad utskottet i detta utlåtande hemställt.

Ang.  
vissa skogs-  
vårdsfrågor.

Föredrogs ånyo jordbruksutskottets utlåtande nr 78, i anledning av väckta motioner rörande vissa skogsvårdsfrågor.

Utskottet hade till behandling i ett sammanhang upptagit följande inom riksdagen väckta, till jordbruksutskottet remitterade motioner, nämligen:

1) nr 38 i andra kammaren av herr *Lindberg*, vari hemställdes, att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om utredning av frågan om intensivare skogsvård å kronans och enskildas skogar i Norrland såsom ett medel att planmässigt fylla befolkningens behov av ökade arbetsmöjligheter och att

Kungl. Maj:t därefter måtte för riksdagen framlägga plan för skogsvårdens bedrivande i angivna syfte jämte för dess genomförande erforderliga anslagskrav; samt

*Ang.  
vissa skogs-  
vårdsfrågor.  
(Forts.)*

2) nr 209 i första kammaren av herr *Lindhagen*, vari hemställdt,

att riksdagen, för bevarande av landets skogskapital till gagn för samtliga samhällsintressen och icke minst varaktig arbetsförtjänst i skogarna, ville hos Kungl. Maj:t begära förslag till:

1) revision av 1923 års skogsvårdslag i syfte att förekomma olämplig totalavverkning å större vidder av skog, som ej kunde anses såsom yngre;

2) lagstadgad skyldighet för ägare av större skogar att å dem införa uthållighetsbruk; och

3) lagstiftning, vilken, på sätt 1904 års riksdag begärde, tryggade tillkomsten av sockenallmänningar och andra dylika samfällda skogar.

Utskottet hade i det nu föreliggande utlåtandet av angivna orsaker hemställt, att riksdagen med bifall i huvudsak till motionen II: 38 och i anledning av motionen I: 209 måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om utredning rörande frågan om åvägabringande av en intensivare skogsvård å kronans och enskildas skogar i Norrland, åsyftande såväl ökad avkastning som ock beredandet av större arbetsmöjligheter för befolkningen därstädes ävensom om framläggande för riksdagen av de förslag, vartill en sådan utredning kunde giva anledning.

Herr *Lindhagen*: Ja, herr talman, jag hann inte in till behandlingen av det föregående betänkandet, annars skulle jag ha gjort några erinringar på grund av detsamma.

Med anledning av det nu föredragna betänkandet får jag till min glädje konstatera, att jordbruksutskottet äntligen har uttalat sig för och tillstyrkt, att en ökad skogsvård lämpligen bör ifrågasättas på skogar av större omfattning, och att man i övrigt bör kunna gå ett stycke längre än som fastställdes genom 1923 års skogsvårdsförfattning.

Andra kammaren var vid sekelskiftet upprepade gånger för en sådan reform, men det nuvarande jordbruksutskottet har flera gånger motsatt sig detsamma. Nu har slutligen motståndet givit vika. Dock har utskottet tills vidare inskränkt sig till bara Norrland. Det är av betydelse, att detta åskådningssätt utsträcker utöver hela landet, men all vår början blir ju långsam, och jag får därför nöja mig med att utskottet medgivit, att man först går fram över de norrländska skogarna med dessa förbättringar i lagstiftningen. Fortsättningen kommer enligt naturlagarna efteråt.

Efter det överläggningen förklarats härmed slutad, bifölls vad utskottet i förevarande utlåtande hemställt.

Föredrogs ånyo och företogs punktvis till avgörande jordbruksutskottets utlåtande nr 79, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående försäljning av vissa kronoegendomar och upplåtande av lägenheter från sådana egendomar jämte en i ämnet väckt motion.

I en till riksdagen den 14 mars 1930 avlåten, till jordbruksutskottet hänvisad proposition, nr 251, hade Kungl. Maj:t under åberopande av bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över jordbruksärenden för samma dag föreslagit riksdagen att bifalla de förslag, om vilkas avlåtande till riksdagen föredragande departementschefen hemställt i punkterna 1:o—34:o.

Ang.  
försäljning  
av krono-  
egendomen  
Nyvarp nr 1  
i Värmdö  
socken.

### Punkten 1.

I denna punkt hade utskottet, med förmälan, att utskottet icke hade något att erinra i fråga om den i förevarande statsrådsprotokoll under punkten 1:0) upptagna framställningen, hemställt, att riksdagen måtte medgiva, att kronoegendomen  $\frac{1}{2}$  mantal Nyvarp nr 1 i Värmdö socken av Stockholms län finge försäljas i enlighet med stadgandet i 15 § i förordningen den 6 juni 1929 (nr 176) angående försäljning i vissa fall av kronoegendom m. m.

Reservation hade avgivits av herrar *Johansson* i Uppmälby, *Dalberg*, *Uddenberg* och *Andersson* i Tungelsta, som ansett, att utskottets utlåtande bort hava den lydelse, reservationen visade, och avslutas med en hemställan, att Kungl. Maj:ts under förevarande punkt gjorda framställning icke måtte vinna riksdagens bifall.

Herr **Dalberg**: Som synes ha herr *Johansson* i Uppmälby och jag m. fl. reserverat oss här. Vi ha inte kunnat finna skäl att försälja den ifrågavarande egendomen som vanlig jordbruksegendom. Det största värdet måste ligga i att den är belägen så nära Stockholm, så att det är av värde för staten att ha den kvar, men även om inte så skulle vara fallet, skulle det vara mycket bättre att företaga en utredning om en försäljning av egendomen på annat sätt. Annars kan man tänka sig, att den kommer i jobbarhänder, och det är onödigt, att staten nu mister det verkliga värdet. Den kunde även användas som nationalpark.

I punkt 2 härnedan har utskottet föreslagit, att vid viss egendomsförsäljning skogen skulle undantagas. Det vore bra att få en utredning här, om det inte vore skäl i att, ifall egendomen skulle säljas, åtminstone skogen undantoges och förbleve i statens ägo. Det skulle nog vara ganska värdefullt.

På grund därav får jag yrka bifall till reservationen.

Herr **Andersson, Elof**: Herr talman! Herr *Dalberg* slutade med att yrka bifall till reservationen; detta ger mig anledning att säga några ord till försvaret för utskottets hemställan. Den egendom, som det här är fråga om, är belägen ute på Värmdön, uthusbyggnaderna ha brunnit ned, och detta är närmaste anledningen till att gården nu föreslås att säljas. Fastigheten är inte av det bästa slaget; åkerjorden är ganska svag och inte heller skogsjorden är av prima beskaffenhet.

Nu erbjudas 80,000 kronor för fastigheten i dess nuvarande skick. Domänstyrelsen har fått 12,000 kronor i brandskadeersättning, det blir alltså sammanlagt 92,000 kronor. Fastigheten har de senaste åren givit 1,400 kronor i arrende, d. v. s.  $1\frac{1}{2}$  procent på köpeskillingen.

Reservanterna förmoda, att denna gård i framtiden skulle bli värdefull, särskilt med hänsyn till dess belägenhet utmed havet. De räkna nämligen med att strandområdet någon gång skall få ett större värde än det för närvarande har. Ja, detta är ju att spekulera i framtiden; man vet ju inte, vad framtiden bär i sitt sköte. Jag för min del anser, att det är bättre att taga det säkra för det osäkra, och jag tror, att kronan gör en god affär, om den säljer denna gård i stället för att åter bebygga densamma.

Jag ber därför, herr talman, att få yrka bifall till utskottets förslag.

Herr **Dalberg**: Om det huvudsakligaste skälet till försäljningen är, att byggnaderna brunnit ned, så kan det väl inte vara till någon skada för staten, om man använder ersättningen till att bygga upp det där stallet och de övriga uthusen.

Jag har en viss erfarenhet av sådana här försäljningar från min hemtrakt. Där såldes en gång en av egendomarna i socknen, för 700 kronor. Den, som köpte det, har på den affären förtjänat 20,000 kronor, och det vore väl märkvärdigt, om det inte skulle vara så, att egendomarna här omkring Stockholm skulle i förhållande till storleken ha ett mycket större värde än det, de äro upptagna till, i detta fall 80,000 kronor. Statskassan är väl inte så trängd, att man ovillkorligen nu måste sälja denna egendom för 80,000 kronor för att erhålla dessa penningar, innan man tagit reda på, om där inte även finnas andra värden än jordbruksvärdet, och innan man släpper den i jobbarhänder.

Jag vidhåller mitt yrkande.

Överläggningen ansågs härmed slutad, varefter herr talmannen jämlikt där- under förekomna yrkanden gjorde propositioner, först på bifall till vad utskottet i den nu ifrågavarande punkten hemställt samt vidare på godkännande av den vid punkten avgivna reservationen; och förklarade herr talmannen, sedan han upprepat propositionen på bifall till utskottets hemställan, sig finna denna proposition vara med övervägande ja besvarad.

Herr *Dalberg* begärde votering, i anledning varav uppsattes samt efter givna varsel upplästes och godkändes en så lydande omröstningsproposition:

Den, som bifaller vad jordbruksutskottet hemställt i sitt utlåtande nr 79 punkten 1, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, godkännes den vid punkten avgivna reservationen.

Sedan kammarens ledamöter intagit sina platser samt voteringspropositionen efter förnyad uppläsning anslagits, verkställdes omröstningen på det sätt, att efter särskilda uppmaningar av herr talmannen först de ledamöter, som ville rösta för ja-propositionen, och därefter de ledamöter, som ville rösta för nej-propositionen, reste sig från sina platser; och befanns därvid, att flertalet röstade för ja-propositionen.

#### *Punkterna 2—34.*

Vad utskottet hemställt bifölls.

Föredrogos ånyo jordbruksutskottets utlåtanden:

nr 80, i anledning av väckta motioner om befrielse för kronotorpare i de sex nordligaste länen från återbetalningsskyldigheten för visst statsbidrag;

nr 81, i anledning av väckt motion om upprättande av en lånefond för beredande av bostäder åt jordbruksarbetare; samt

nr 82, i anledning av Kungl. Maj:ts i statsverkspropositionen gjorda framställning angående tillfälliga lönetillägg åt vissa vaktmästare och med dem jämförliga befattningshavare i vad rör jordbruksärenden.

Vad utskottet i dessa utlåtanden hemställt bifölls.

Då tiden nu var långt framskriden, beslöts på framställning av herr talmannen, att behandlingen av återstående ärenden på föredragningslistan skulle uppskjutas till ett annat sammanträde.

Herr *Pålsson* väckte en motion, nr 343, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående viss ändring i planen för nybyggnaden för Kungl. Maj:ts kansli.

Motionen hänvisades till statsutskottet.

Anmälades och bordlades

statsutskottets utlåtande nr 4, angående regleringen för budgetåret 1930/1931 av utgifterna under riksstatens fjärde huvudtitel, innefattande anslagen till försvarsdepartementet;

sammansatta stats- och andra lagutskottets utlåtanden:

nr 6, i anledning av dels Kungl. Maj:ts proposition nr 154 med förslag till lag om ändring i vissa delar av lagen den 29 juni 1912 (nr 184) om understödsföreningar m. m., dels ock i ämnet väckta motioner; samt

nr 7, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition nr 160 med förslag till lag om ändrad lydelse av 1 § lagen den 8 april 1927 om försäkringsavtal; ävensom

jordbruksutskottets utlåtanden:

nr 83, i anledning av väckt motion angående skyldighet för skogsvårdsstyrelserna att lämna besvärshänvisning beträffande sina beslut;

nr 84, i anledning av väckta motioner om ändringar i lagstiftning rörande tillverkning av och handel med margarin;

nr 85, i anledning av väckt motion angående omedelbart igångsättande av sågverksrörelse å Seskarö;

nr 86, i anledning av väckta motioner om beredande av arbetstillfällen åt vissa arbetslösa i Porjus;

nr 87, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående försäljning av vissa statens järnvägar tillhöriga markområden m. m.; samt

nr 88, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående försäljning av en kronan såsom danaarv efter änkan Erica Christina Josephina Fahlström, född Dufwa, tillfällen fastighet.

Justerades ytterligare protokollsutdrag för denna dag, varefter kammarens sammanträde avslutades kl. 12.09 på natten.

In fidem  
*G. H. Berggren.*