

## Nr 30.

*Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen med förslag till vägtrafikförordning m. m.; given Stockholms slott den 26 januari 1951.*

Under åberopande av bilagda i statsrådet och lagrådet förda protokoll samt med hänvisning till nedannämnda härvid fogade författningsförslag vill Kungl. Maj:t härmed

*dels* anhålla om riksdagens yttrande över förslaget till

1) vägtrafikförordning;

*dels* jämlikt § 87 regeringsformen föreslå riksdagen att antaga förslagen till

2) lag om straff för vissa trafikbrott;

3) lag om ändrad lydelse av 1 § lagen den 30 juni 1916 (nr 312) angående ansvarighet för skada i följd av automobiltrafik; och

4) lag angående ändrad lydelse av 2 och 18 §§ lagen den 10 maj 1929 (nr 77) om trafikförsäkring å motorfordon;

*dels* anhålla om riksdagens yttrande över förslagen till

5) förordning om ändring i vissa delar av ordningsstadgan för rikets städer den 24 mars 1868 (nr 22); samt

6) förordning om ändring i vissa delar av förordningen den 25 oktober 1940 (nr 910) angående yrkesmässig automobiltrafik m. m.;

*dels ock* föreslå riksdagen att antaga förslaget till

7) förordning angående ändrad lydelse av 1, 2 och 5 §§ förordningen den 2 juni 1922 (nr 260) om automobils katt.

## GUSTAF ADOLF.

*Torsten Nilsson.*

## Propositionens huvudsakliga innehåll.

*Förslaget till vägtrafikförordning* innefattar en samman- och omarbetning av bl. a. gällande motorfordonsförordning och vägtrafikstadga samt upptager sådana stadganden, som ansetts vara av intresse för allmänheten. De bestämmelser, vilka väsentligen beröra endast myndigheterna, avses skola sammanföras i en tillämpningsförfattning, *vägtrafikkungörelsen*.

Av nyheterna i den föreslagna vägtrafikförordningen må följande här nämnas.

Vid indelningen av de motordrivna fordonen har fordons konstruktiva hastighet beaktats. Även fordon, som är inrättat för annat ändamål än till person- eller godsbefordran, har sålunda — under förutsättning att fordonsnets konstruktiva hastighet överstiger 30 kilometer i timmen — hänförts till motorfordon och därmed underkastats de strängare bestämmelserna för bil och motorcykel.

Begreppet lättviktsmotorcykel försvinner.

I fråga om belynings- eller reflexanordningar på fordon ha nuvarande bestämmelser skärpts. Bl. a. skall hästanspant fordon på allmän väg m. m. vara försett med lykta eller reflexanordning för vitt eller gult sken framåt och rött sken bakåt samt släpvagn till bil ha stopplykta. Stänkskydd för motorfordon och släpvagn till bil samt körriktningsvisare för bil ha gjorts principiellt obligatoriska. Dubbla bromsar fordras på tung motorcykel (tjänstevikt över 75 kilogram) samt vissa cyklar. Namnskylt skall finnas på cykel.

Motordrivna fordon och släpfordon ha generellt underkastats föreskrifter om löpande kontroll. Därjämte har registrerings- och besiktningsskyldighet stadgats icke blott — såsom nu — för motorfordon och släpvagn till bil utan även för traktor, som är försedd med gummihjul eller med band. Villkoren för bilhandlare att bruka motorcykel eller släpvagn utan registrering ha skärpts. Sålunda kräves härför länsstyrelsens tillstånd.

Körkort skall endast krävas för behörighet att föra motorfordon. Sålunda slopas föreskriften, att traktortåg icke får föras på väg utan körkort för bil. Körkort utfärdas för bil eller för motorcykel. Bilkörkort gäller även för motorcykel. Intill dess föraren fyllt 18 år gäller motorcykelkörkort endast för lätt motorcykel (tjänstevikt högst 75 kilogram). Reglerna om körkorts utfärdande ha något jämkats för åstadkommande av viss decentralisering i fråga om körkort för sökande med medicinska brister.

Minimitiden för återkallelse av körkort har höjts från två till tre månader. Körkort, som återkallats på grund av sjukdom, skall kunna återfås, om ansökan därom göres inom två år från återkallelsen. I regel skall då endast fordras läkarintyg om att sjukdomstillstånd ej längre föreligger.

Utförligare bestämmelser rörande körskola ha meddelats.

Skyldigheten att vidtaga skäligen åtgärder efter trafikolycka har utsträckts till att gälla även gående, som haft del i uppkomsten av sådan olycka.

Absolut förkörsrätt på huvudled stadgas.

Motordrivet fordons eller därtill kopplat fordons högsta tillåtna axeltryck på allmän väg har bestämts till 6,00 ton. I syfte att undvika ofördelaktig vikt-koncentration har dock tillika föreskrivits viss begränsning av sammanlagda trycket på »boggie»-axlar, varjämte, bland annat, fordons eller fordonstågs tillåtna vikt satts i viss relation till avståndet mellan fordonets eller tågets första och sista hjulaxel.

Högsta tillåtna hastigheten för buss eller lastbil utom tätbebyggt område har höjts från 50 till 60 kilometer i timmen.

Vägnummermärken och särskilda märken för huvudled och huvudleds upphörande föreslås införda.

För överskridande av maximilast eller tillåtet axeltryck m. m. stadgas ansvar icke blott — såsom nu — för föraren utan även för ägaren.

I vägtrafikförordningen upptagna trafikregler av mera allmän natur, avsedda att tillgodose trafiksäkerheten, ha ej belagts med straff i förordningen. Ej heller upptages där någon motsvarighet till motorfordonsförordningens stadganden om straff för den som för motorfordon utan att vara därtill berättigad eller gör sig skyldig till jämförlig förseelse. Ansvarsbestämmelserna ha i stället placerats i den särskilda trafikbrottslagen.

Till förordningen höra ganska omfattande övergångsbestämmelser.

Förordningen åtföljes av ett utförligt register.

I *lagen om straff för vissa trafikbrott* — vilken ersätter bl. a. 1934 års lag om straff för vissa brott vid förande av motorfordon — stadgas, att om vägtrafikant brister i nödig varsamhet och oaktsamheten ej är ringa, han skall dömas för vårdslöshet i trafik till dagsböter eller fängelse. Vidare upptagas bestämmelser om ansvar för grov vårdslöshet vid förande av motordrivet fordon.

Den föreslagna lagen stadgar dagsbotsansvar för vägtrafikant, som onödigtvis i väsentlig mån hindrar eller stör trafiken.

De i lagen upptagna föreskrifterna om ansvar för körning utan körkort m. m. innebära den skärpningen, att möjlighet att ådöma fängelse införts för upprepad förseelse.

Resultatet av pågående trafiknykterhetsutredning har ansetts icke böra föregripas genom mera omfattande lagstiftningsåtgärder nu. I lagen har på grund härav nuvarande bestämmelser om ansvar för onykterhet i trafik endast så ändrats, att *dels* ansvar kan drabba icke blott förare av motorfordon eller traktortåg utan även förare av annat motordrivet fordon — dock att »promillereglerne» endast skola gälla förare av bil eller motorcykel eller av traktor med släpfordon — *dels ock* ansvar stadgats även för den förare, som är påverkad av annat berusningsmedel än starka drycker.

Härjämte har i lagen upptagits en mot föreskrifter i 1934 års lag och vägtrafikstadgan svarande bestämmelse om ansvar för det fall, att vägtrafikant, som haft del i uppkomsten av trafikolycka, genom att avlägsna sig från olycksplatsen undandraget sig att medverka till skäligen åtgärder.

I förhållande till vad nu gäller innebär bestämmelsen bl. a. den utvidgningen, att även gående kan ådraga sig straffansvar.

*Förslagen om ändringar i automobilansvarighetslagen och trafikförsäkringslagen* innebära i stort sett blott, att gummihjulstraktorer förts in under dessa lagars bestämmelser.

*Förordningarna om ändringar i ordningsstadgan och automobilskatteförordningen* äro betingade av vägtrafikförordningens bestämmelser.

*Förordningen om ändringar i förordningen om yrkesmässig automobiltrafik m. m.* innebär en närmare och strängare reglering av villkoren för erhållande av trafik kort m. m.

De föreslagna författningarna avses skola träda i kraft, ändringarna i automobilansvarighetslagen och trafikförsäkringslagen den 1 juli 1952 samt de övriga författningarna den 1 januari samma år.

---

**F ö r s l a g**  
till  
**Vägtrafikförordning.**

Häri genom förordnas som följer.

AVDELNING I.

Inledande bestämmelser.

1 §.

*1 mom.* I denna förordning förstås med *väg*: allmän väg, gata eller annan allmän plats, som är upplåten för allmän samfärd, samt enskild väg, som nyttjas till farväg, däri inbegripet för samfärd endast vintertid avsedd körled;

*vägtrafikant*: envar som färdas eller eljest vistas på väg eller i fordon på väg;

*fordon*: varje anordning på hjul, band eller medar, som är inrättad för färd på marken och icke löper på skenor.

Vad i denna förordning stadgas om vägkorsning skall äga motsvarande tillämpning på förgrening av väg och anslutning mellan vägar.

*2 mom.* I denna förordning förstås med *motordrivet fordon*: fordon, som för framdrivande är försett med motor, dock ej luftfartyg.

Motordrivna fordon indelas i

A. *motorfordon*: motordrivet fordon, som är inrättat huvudsakligen för att självständigt nyttjas till person- eller godsbefordran, så ock för annat ändamål inrättat motordrivet fordon, som är konstruerat för eller utan svårighet kan ändras till en hastighet överstigande 30 kilometer i timmen;

B. *traktor*: motordrivet fordon, som är inrättat huvudsakligen såsom dragfordon för annat fordon eller för arbetsredskap, och som är konstruerat för en hastighet av högst 30 kilometer i timmen samt endast med svårighet kan ändras till högre hastighet;

C. *motorredskap*: motordrivet fordon, som är inrättat huvudsakligen såsom arbetsredskap, och som är konstruerat för en hastighet av högst 30 kilometer i timmen samt endast med svårighet kan ändras till högre hastighet.

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

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

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

Bilar hänföras till följande slag:

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

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

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

Motorcyklar indelas i

a. *lätt motorcykel*: motorcykel med tjänstevikt av högst 75 kilogram;

b. *tung motorcykel*: motorcykel med tjänstevikt över 75 kilogram.

4 mom. I denna förordning förstås med

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

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

*släpvagn*: släpfordon, som är försett med hjul eller band;

*släpläde*: släpfordon, som är försett med medar;

*påhängsvagn*: släpvagn, som är avsedd att genom kopplingsanordning, bestående av tapp med vändskiva eller därmed jämförlig konstruktion, förenas med bil eller traktor, och som är så utförd, att dess underrede (chassi) eller karosseri direkt vilar på det dragande fordonet;

*sidvagn*: fordon, som är byggt för att kopplas vid sidan av tvåhjulig motorcykel; tillkopplad sidvagn är dock icke att anse såsom särskilt fordon;

*cykel*: fordon, som är avsett att av åkande framdrivas med tramp- eller vevanordning, dock ej fordon, avsett uteslutande för lek (lekfordon);

*tandemcykel*: tvåhjulig cykel, som är byggd för att framdrivas av två eller flera personer;

*utryckningsfordon*: ambulansbil samt motorfordon, som är avsett att användas av brandväsendet vid eldfara, av brandkår för beredande av hjälp vid eller till förhindrande av olycksfall eller av polis- eller tullpersonal i brådskande tjänsteutövning.

5 mom. Vad i denna förordning föreskrives för visst slag av fordon skall i tillämpliga delar gälla även chassi till sådant fordon.

Föreligger särskild anledning att hänföra viss fordonstyp till annat slag av fordon än som med tillämpning av beskrivningarna i 2—4 mom. skulle bli valet, eller kan beträffande viss fordonstyp icke med ledning av dessa beskrivningar avgöras, till vilket slag av fordon densamma är att hänföra, bestämmer därom Konungen eller den myndighet Konungen därtill förordnar.

6 mom. I denna förordning förstås med

*bils* eller *traktors tjänstevikt*: sammanlagda vikten av dels fordonet i normalt, fullt driftfärdigt skick vid användning av tyngsta till fordonet hö-

rande karosseri, dels till fordonet hörande verktyg och reservhjul ävensom bränsle, smörjolja och vatten, dels ock föraren av fordonet;

*motorcykels tjänstevikt:* sammanlagda vikten av dels motorcykeln i normalt, fullt driftfärdigt skick, dock oberäknat sidvagn, dels ock till motorcykeln hörande verktyg samt bränsle, smörjolja och vatten;

*släpfordons* eller *sidvagns tjänstevikt:* vikten av fordonet i normalt, fullt driftfärdigt skick vid användning av tyngsta till fordonet hörande karosseri;

*motorfordons, släpfordons* eller *sidvagns maximilast:* den beräknade vikten av det största antal personer och den största mängd gods, varför fordonet är inrättat, dock att i fråga om bil förarens vikt ej medräknas;

*bils* eller *släpfordons totalvikt:* summan av fordonets tjänstevikt och maximilast;

*fordons bruttovikt:* den vikt, som vid visst tillfälle uppbäres av fordonets samtliga hjul, band eller medar.

Vid fastställande av tjänstevikt eller maximilast skall vikten av varje person beräknas till 70 kilogram.

Närmare bestämmelser angående fastställandet av fordons vikt och maximilast meddelas av Konungen eller den myndighet Konungen därtill förordnar.

7 mom. I denna förordning avses med

*parkering:* uppställning av fordon; dock räknas ej såsom parkering uppställning tillfälligt under kortare tid för åkandes på- eller avstigning, för av- och pålastning av gods eller för annat liknande ändamål;

*parkeringsplats:* område, som särskilt anvisats för parkering av fordon eller visst slag av fordon.

8 mom. Vad i denna förordning stadgas om ägare av fordon skall beträffande fordon, som innehaves på grund av avbetalningsköp, i stället gälla innehavaren, trots att äganderätten ännu icke övergått på honom.

9 mom. Besiktning och annan förrättning, som i denna förordning avses, verkställs, där ej annorlunda är angivet, av särskilda *besiktningsmän*.

Närmare föreskrifter angående besiktningsmännen och deras verksamhet meddelas av Konungen eller av Konungen förordnad chefsmyndighet.

## AVDELNING II.

### Bestämmelser om fordon.

#### 1 kap. Fordons beskaffenhet och utrustning.

##### Allmänna bestämmelser.

##### 2 §.

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

Närmare bestämmelser om anordningar, som i 3—8 §§ avses, meddelas, där så finnes erforderligt, av Konungen eller den myndighet som Konungen därtill förordnar.

## Bil.

### 3 §.

1 mom. Bil skall vara försedd med

- a) effektiv styrinrättning;
- b) effektiv bromsutrustning, bestående av antingen två av varandra oberoende system för bromsning eller ett system, som kan påverkas av två av varandra oberoende anordningar; åtminstone ett system skall kunna på sluttande mark kvarhålla bilen, även om föraren lämnat denna;
- c) om bilens tjänstevikt överstiger 450 kilogram, anordning för backning;
- d) antingen luftringar eller ock andra ringar, medar eller band av beskaffenhet, som godkänts av den myndighet Konungen därtill förordnar;
- e) framtill minst två på samma höjd, en på vardera sidan av bilen, anbragta lyktor, som kunna visa vitt eller gult sken av sådan sammanlagd ljusstyrka, att bilen under mörker kan föras på betryggande sätt; och skola lyktor med bländande sken kunna snabbt avbländas på tillfredsställande sätt;
- f) baktill *dels* lykta, varigenom på bilen anbragt bakre registrerings-, in-terims- eller saluvagnsskytt kan så belysas med vitt sken, att den under mörker lätt avläses (skyltlykta), *dels* lykta, som kan visa rött sken bakåt (baklykta), *dels ock* lykta, som vid användning av fotbroms eller motsvarande anordning kan visa rött eller gult sken bakåt (stopplykta); och få dessa lyktor kombineras;
- g) apparat, med vilken kan givas ljudsignal med jämn, dov ton;
- h) med lyse försedd anordning, som kan tydligt visa ändrad körriktning och vid användning är väl synlig såväl framifrån som bakifrån (körriktningsvisare); dock erfordras icke sådan anordning på chassi utan förarhytt;
- i) backspegel, så placerad, att föraren med densamma kan iakttaga den bakomvarande trafiken; dock behöver chassi utan förarhytt icke vara försett med backspegel;
- j) om förbränningsmotor användes, effektiv anordning för att hindra störande ljud från avloppsgaserna (ljuddämpare);
- k) stänkskydd, bestående av stänkskärmar eller däremot svarande anordningar; stänkskydd erfordras dock icke på chassi och ej heller på sådan lastbil, varest skyddet finnes medföra avsevärd olägenhet med hänsyn till bilens konstruktion och ändamål; samt
  - 1) tillfredsställande kopplingsanordning, om bilen är avsedd för att draga släpfordon.

2 mom. Förarplatsen på bil skall vara rymlig och så anordnad, att den medger bekväm körställning samt god utsikt över vägen och åt sidorna.

Samtliga anordningar för bilens manövrering skola vara anbragta så, att föraren utan förväxling lätt kan åtkomma dem utan att flytta sig från sin plats eller vända sin uppmärksamhet från vägen.

3 mom. Motorn samt de behållare och rör, vilka innesluta flytande eller gasformigt bränsle, liksom ock den elektriska utrustningen skola vara på bästa möjliga sätt skyddade för åverkan och så beskaffade, att vådeld såvitt möjligt förekommes.

Behållare och rör för gasformigt bränsle få icke vara placerade inom utrymme, som är avsett för personbefordran.

4 mom. Anordningar, som till skydd mot slirning anbringas på bil, skola vara så beskaffade, att de ej skada vägen.

5 mom. På buss samt gengasdriven person- eller lastbil skall finnas eldsläckningsapparat. På gengasdriven buss samt gengasdriven lastbil skall därjämte under tiden från och med den 1 april till och med den 15 oktober vid färd utom tätbebyggt område finnas särskilt kärl med minst tio liter vatten för eldsläckning.

Eldsläckningsapparat skall vara av typ, som godkänts av statens provningsanstalt. Eldsläckningsapparat och kärl med vatten skola vara lätt tillgängliga.

### Motorcykel.

#### 4 §.

1 mom. Motorcykel skall vara försedd med

a) effektiv styrinrättning;

b) minst en effektiv broms; dock att i fråga om tung motorcykel kräves effektiv bromsutrustning, bestående av antingen två av varandra oberoende system för bromsning eller ett system, som kan påverkas av två av varandra oberoende anordningar, varjämte på trehjulig tung motorcykel eller motorcykel med sidvagn åtminstone ett system skall kunna på sluttande mark kvarhålla fordonet, även om föraren lämnat detta;

c) antingen luftringar eller ock andra ringar eller medar av beskaffenhet, som godkänts av den myndighet Konungen därtill förordnar;

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

e) baktill dels lykta, varigenom på motorcykeln anbragt bakre registrerings-, interimis- eller saluvagnsskylt kan så belysas med vitt sken, att den under mörker lätt avläses (skyltlykta), dels ock lykta, som kan visa rött sken bakåt (baklykta); och få dessa lyktor kombineras;

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

g) om förbränningsmotor användes, effektiv anordning till förhindrande av störande ljud från avloppsgaserna (ljuddämpare); samt

h) stänkskydd, bestående av stänkskärmar eller däremot svarande anordningar.

Vad i 3 § 2—4 mom. är stadgat om bil skall i tillämpliga delar gälla även för motorcykel.

2 mom. Till tvåhjulig lätt motorcykel eller till trehjulig motorcykel får icke kopplas annat fordon. Till tvåhjulig tung motorcykel får icke kopplas annat fordon än sidvagn; och får fordonens sammanlagda tjänstevikt icke överstiga 400 kilogram.

3 mom. På tillkopplad sidvagn skall framtill på den från motorcykeln vända sidan finnas lykta, som kan visa vitt eller gult sken framåt. Om sidvagnen är kopplad till höger om motorcykeln, skall sidvagnen dessutom baktill på högra sidan vara försedd med lykta, som kan visa rött sken bakåt, eller ock med reflexanordning, som vid belysning återkastar rött sken.

Tillkopplad sidvagn skall vidare hava stänkskydd, bestående av stänkskärmar eller däremot svarande anordningar.

### Traktor och motorredskap.

#### 5 §.

1 mom. Traktor skall vara försedd med

- a) effektiv styrinrättning;
- b) minst en effektiv broms; och skall åtminstone en broms äga förmåga att på sluttande mark kvarhålla fordonet, även om föraren lämnat detta; samt
- c) tillfredsställande kopplingsanordning.

2 mom. Vid färd under mörker på allmän väg, gata eller annan allmän plats, där tillfredsställande belysning ej finnes, skall på traktor föras minst två på samma höjd, en på vardera sidan av fordonet, anbragta lyktor, vilka kunna framåt kasta vitt eller gult sken av sådan sammanlagd ljusstyrka, att traktorn kan föras på betryggande sätt. Dessa lyktor skola, om de hava bländande sken, kunna snabbt avbländas på tillfredsställande sätt. Vid färd som nyss sagts skall dessutom baktill på traktorn föras lykta, som kan visa rött sken bakåt (baklykta), eller reflexanordning, som vid belysning återkastar rött sken. Baklykta eller reflexanordning erfordras dock ej, då sådan anordning finnes på tillkopplat fordon.

Då skäl därtill prövas föreligga, äger, såvitt angår stads område, stadsmyndighet, som nedan angives, och eljest länsstyrelsen förordna, att bestämmelserna i föregående stycke skola vinna tillämpning även beträffande viss enskild väg. Sådant förordnande skall bekantgöras i den ordning vederbörande myndighet bestämmer.

Med stadsmyndighet avses i detta moment poliskammare eller, där sådan saknas, magistrat eller kommunalborgmästare.

3 mom. Då traktor i annat fall än i 2 mom. sagts föres på väg under mörker, skall den vara försedd antingen med en eller flera lyktor så anbragta,

att ljus kan synas såväl framifrån som bakifrån, eller ock med reflexanordningar, som återkasta sken såväl framåt som bakåt. Lyktor och reflexanordningar skola visa vitt eller gult sken framåt och rött sken bakåt. En lykta eller reflexanordning för sken framåt skall vara anbragt vid högra sidan av traktorn. Lyktor, vilka hava bländande sken framåt, skola kunna snabbt avbländas på tillfredsställande sätt. Anordning för rött sken bakåt erfordras icke, då sådan anordning finnes på tillkopplat fordon.

4 mom. Motorredskap skall vara försett med

- a) effektiv styrinrättning; samt
- b) minst en effektiv broms; och skall åtminstone en broms äga förmåga att på sluttande mark kvarhålla fordonet, även om föraren lämnat detta.

Vid färd under mörker skola på motorredskap föras belysnings- eller reflexanordningar, som beskrivas i 3 mom.

5 mom. Vad i 3 § 2—4 mom. är stadgat om bil skall i tillämpliga delar gälla även för traktor och motorredskap.

### Släpfordon och efterfordon.

#### 6 §.

1 mom. Släpvagn, som drages av bil, skall vara försedd med

- a) tillfredsställande kopplingsanordning;
- b) om släpvagnen är avsedd för personbefordran, effektiv broms, som kan manövreras från fotbroms eller motsvarande anordning på dragande bil och, såvitt angår annan släpvagn än påhängsvagn, är så beskaffad, att släpvagnen inbromsas vid brott på kopplingsanordningen;
- c) om släpvagnen är avsedd för personbefordran eller dess tjänstevikt överstiger 400 kilogram, broms, som kan på sluttande mark kvarhålla släpvagnen, även om denna frånkopplats bilen;
- d) antingen luftringar eller ock andra ringar eller band av beskaffenhet, som godkänts av den myndighet Konungen därtill förordnar;
- e) baktill *dels* lykta, varigenom på släpvagnen anbragt registrerings-, inrerims- eller saluvagnsskylt, som avser bilen, kan så belysas med vitt sken, att den under mörker lätt avläses (skyltlykta), *dels* lykta, som kan visa rött sken bakåt (baklykta), *dels* ock lykta, som vid användning av fotbroms eller motsvarande anordning på dragande bil kan visa rött eller gult sken bakåt (stopplykta); och få dessa lyktor kombineras; samt
- f) stänkskydd, bestående av stänkskärmar eller däremot svarande anordningar; stänkskydd erfordras dock icke på chassi och ej heller på sådan släpvagn för godsbefordran, varest skyddet finnes medföra avsevärd olägenhet med hänsyn till släpfordonets konstruktion och ändamål.

Vad i detta moment stadgas om broms, skyltlykta och stopplykta skall icke gälla släpvagn, som vid eldfara användes av brandväsendet. På sådan släpvagn må i stället för baklykta föras reflexanordning, som vid belysning återkastar rött sken.

2 mom. Släpplåde, som drages av bil, skall hava tillfredsställande kopplingsanordning.

Vid färd under mörker skall baktill på släpplåde, som här avses, eller på slädens last föras lykta, som kan visa rött sken bakåt (baklykta), eller reflexanordning, som vid belysning återkastar rött sken. Vad sålunda föreskrives skall vid färd med flera släpplädar äga avseende endast å den sista av dessa.

3 mom. Släpplåde, som drages av bil, skall vara försedd med anordning till skydd mot slirning i sidled. Sådan anordning ävensom anordning, som eljest till skydd mot slirning anbringas på släpfordon, skola vara så beskaffade, att de ej skada vägen.

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

Vid färd med släpfordon, som här avses, eller efterfordon under mörker på allmän väg, gata eller annan allmän plats, där tillfredsställande belysning ej finnes, skall baktill på fordonet eller dess last finnas belysningsanordning, som kan visa rött sken bakåt (baklykta), eller ock reflexanordning, som vid belysning återkastar rött sken. Vad nu sagts skall vid färd med flera släpfordon eller efterfordon gälla blott det sista av dem.

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

## Cykel.

### 7 §.

1 mom. Cykel skall vid cykling vara försedd med

a) minst en effektiv broms; dock krävas minst två av varandra oberoende, effektivt verkande bromsar i fråga om tandemcykel, cykel huvudsakligen avsedd för godsbefordran, cykel med tre eller flera hjul samt cykel med tillkopplat fordon; och skall, såvitt angår cykel med tre eller flera hjul eller med tillkopplat sidofordon, åtminstone en broms kunna på sluttande mark kvarhålla cykeln, även om föraren lämnat denna;

b) under mörker *dels* framtill lykta, som kan visa vitt eller gult sken av tillräcklig ljusstyrka för att cykeln skall kunna föras på betryggande sätt, och som, därest den har bländande sken, kan snabbt avbländas på tillfredsställande sätt, *dels ock* baktill antingen lykta, som visar rött sken bakåt, eller reflexanordning, som vid belysning återkastar rött sken;

c) ringklocka; samt

d) på lämplig, lätt synlig plats anbragt skylt av metall, upptagande i tydlig skrift ägarens namn samt hans adress eller identitetsbeteckning i folkbokföringen.

2 mom. Fordon, som kopplats vid sidan av cykel, skall vid cykling under mörker framtill på den från cykeln vända sidan vara försett med lykta, som visar vitt eller gult sken framåt, eller ock reflexanordning, som vid be-

lysning återkastar sådant sken. Om sidofordonet är kopplat till höger om cykeln, skall det dessutom baktill på högra sidan vara försett med lykta, som visar rött sken bakåt, eller ock med reflexanordning, som vid belysning återkastar rött sken.

Är fordon kopplat efter cykel, skall vid cykling under mörker det tillkoppade fordonet baktill vara försett med lykta, som visar rött sken bakåt, eller ock med reflexanordning, som vid belysning återkastar rött sken.

### Fordon, förspänt med dragare.

#### 8 §.

1 mom. Föres med dragare förspänt fordon under mörker på allmän väg, gata eller annan allmän plats, där tillfredsställande belysning ej finnes, skall på fordonet, dragaren eller fordonets last finnas antingen en eller flera lyktor så anbragta, att ljus kan synas såväl framifrån som bakifrån, eller ock reflexanordningar, som återkasta sken såväl framåt som bakåt. Lyktor och reflexanordningar skola vara inrättade för vitt eller gult sken framåt och rött sken bakåt. En lykta eller reflexanordning för sken framåt skall, om sådan anordning ej finnes på dragaren, vara anbragt vid högra sidan av fordonet eller lasten.

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

2 mom. Vid färd med släde skola dragarens selyg vara försedda med bjällra eller klocka.

### 2 kap. Allmänna bestämmelser om kontroll över fordon.

#### 9 §.

Finner polisman anledning antaga, att fordon, som av honom anträffas på väg, icke är i föreskrivet skick, äger han undersöka fordonets beskaffenhet och utrustning.

Befinnes fordonet vara så bristfälligt, att det ej utan uppenbar fara för trafiksäkerheten kan vidare nyttjas, äger polismannen förbjuda användande av fordonet, så ock, där förbudet icke efterkommes, hindra användandet.

Om flygande inspektion av motordrivet fordon eller släpfordon gäller vad därom i 23 § särskilt stadgas.

### 3 kap. Kontroll över motordrivna fordon och släpfordon.

#### A. Kontroll genom registrering.

#### Allmänna bestämmelser om fordonsregister samt om registrerings- och besiktningsskyldighet.

##### 10 §.

1 mom. Hos länsstyrelse skola föras *bilregister* och *bilreservregister* samt hos myndighet, som Konungen bestämmer, *centralt bilregister*.

2 mom. Motorfordon, traktorer, som äro försedda med gummihjul eller med band, samt släpfordon skola upptagas och redovisas i bilregister eller bilreservregister enligt vad i 3 mom. samt 16—20 §§ närmare stadgas.

Fordon, som är upptaget i bilregister, benämnas *registrerat*. Fordon, upptaget i bilreservregister, benämnas *reservregistrerat*.

3 mom. Bilregister föres i löpande följd i särskilda serier för bilar, motoreyklar, traktorer och släpfordon.

Fordon skall vid upptagande i bilregister tilldelas ett ordningsnummer, vilket, jämte en bokstavs-beteckning för länet, utgör fordonets *registreringsnummer*.

Länen betecknas sålunda:

A	utmärker	Stockholms stad,
B	»	Stockholms län,
C	»	Uppsala län,
D	»	Södermanlands län,
E	»	Östergötlands län,
F	»	Jönköpings län,
G	»	Kronobergs län,
H	»	Kalmar län,
I	»	Gotlands län,
K	»	Blekinge län,
L	»	Kristianstads län,
M	»	Malmöhus län,
N	»	Hallands län,
O	»	Göteborgs och Bohus län,
P	»	Älvsborgs län,
R	»	Skaraborgs län,
S	»	Värmlands län,
T	»	Örebro län,
U	»	Västmanlands län,
W	»	Kopparbergs län,
X	»	Gävleborgs län,
Y	»	Västernorrlands län,
Z	»	Jämtlands län,
AC	»	Västerbottens län,
BD	»	Norrbottens län.

Fordon, som jämlikt 20 § överföres från bilregistret till bilreservregistret, skall bibehålla sitt registreringsnummer. Då fordon jämlikt samma § avförts ur såväl bilregistret som bilreservregistret, må fordonets ordningsnummer tilldelas annat fordon.

4 mom. Såsom villkor för fordons upptagande i bilregister skall gälla, att fordonet inom ett år före ingivandet av registreringsansökan antingen godkänts vid registreringsbesiktning enligt 14 § eller ock upptagits i typintyg enligt 15 § samt att fordonet icke därefter underkastats sådan ändring, att det ej längre överensstämmer med uppgifterna i utfärdad besiktningssinstrument eller typintyg.

Skall fordon, som är registrerat i ett län, överföras till bilregister i annat län, erfordras icke, att registreringsbesiktningen skett eller typintyget utfärdats inom nyss angiven tid.

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

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

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

c) användning av ringar av andra dimensioner än förut.

5 mom. Har registrerat fordon efter utfärdandet av gällande besiktningssinstrument eller typintyg underkastats sådan ändring, som avses i 4 mom., skall, där icke jämlikt 19 § 2 mom. anmälan för avregistrering av fordonet skall ske, ägaren inom tre veckor från det ändringen skedde inställa fordonet hos besiktningssman för registreringsbesiktning.

Angående skyldighet för fordonets ägare att till länsstyrelse anmäla sålunda verkställd registreringsbesiktning stadgas i 18 §.

### Registrering m. m. såsom förutsättning för fordons brukande.

#### 11 §.

1 mom. Motorfordon eller med gummihjul eller med band försedd traktor må tagas i bruk endast om fordonet är registrerat och vederbörligen försett med skylt, som utvisar fordonets registreringsnummer (*registreringsskylt*). Om sådan skylt förmäles i 21 § 1 mom.

Släpfordon må dragas av bil endast om släpfordonet är registrerat och, på sätt i 21 § 2 mom. e) stadgas, försett med registreringsnummer.

2 mom. Utan hinder av bestämmelserna i 1 mom. må reservregistrerat fordon, som är försett med skylt eller registreringsnummer på sätt stadgas i fråga om registrerat fordon, utan ny registrering brukas, då fordonet enligt bestämmelserna i allmänna förfogandelagen den 22 juni 1939 (nr 293), rekvisitionslagen den 30 juni 1942 (nr 583), beredskapsförfogandelagen den 30 juni 1942 (nr 584) eller civilförsvarslagen den 15 juli 1944 (nr 536) är taget i anspråk med nyttjanderätt, så ock då brukandet avser fordonets av-

lämnande enligt berörda lagar eller dess hemförande efter förfogande eller rekvisition.

3 mom. Om undantag i övrigt från bestämmelserna i 1 mom. stadgas i 12, 13 och 27 §§.

#### Fordons brukande enligt interimslicens.

##### 12 §.

1 mom. Utan hinder av vad i 11 § stadgas må fordon brukas under förutsättning

1. att härtill meddelats tillstånd (*interimslicens*) enligt föreskrifterna i 2 mom.;

2. att, såvitt angår motorfordon eller traktor, fordonet är försett med *interimsskylt* enligt bestämmelserna i 3 mom. och 21 § 1 mom.; samt

3. att fordonet inom ett år före brukandet antingen godkänts vid registreringsbesiktning eller ock upptagits i typintyg, samt att fordonet icke där-  
efter underkastats sådan ändring, som avses i 10 § 4 mom.

Under 3 punkten här ovan angivet villkor skall dock icke gälla, där fordonet endast brukas

a) av den, som yrkesmässigt eller i företag med egen verkstad tillverkar eller reparerar fordon, för provkörning av fordon i samband med tillverkningen eller reparationen;

b) för färd kortaste lämpliga väg från hamn, järnvägsstation, fabrik, reparationsverkstad, förvaringslokal eller liknande till sådan plats eller lokal eller till garage;

c) för färd kortaste lämpliga väg till och från besiktningsman för besiktning; eller

d) för provkörning vid besiktning.

På reservregistrerat fordon, som är vederbörligen försett med registrerings skylt, erfordras ej interimsskylt. Detta gäller dock icke fordon, som hålles till salu av den, som yrkesmässigt driver tillverkning av eller handel med motorfordon, traktorer eller släpfordon.

2 mom. Interimslicens utfärdas av polismyndighet.

Ansökan om interimslicens skall göras skriftligen av fordonets ägare och innehålla upplysning om ägarens fullständiga namn, yrke, hemvist och postadress, anteckning om den dag, då fordonet förvärvats, samt erforderliga uppgifter för fordonets identifiering.

Interimslicens för motorfordon eller med gummihjul försedd traktor må utfärdas endast om sökanden i två exemplar ingiver bevis, att fordonet är trafikförsäkrat.

Interimslicens utfärdas för en tid av en månad. Licensen är avgiftsfri.

Interimslicens skall under färd medföras och på tillsägelse uppvisas för besiktningsman eller polisman.

Närmare bestämmelser om interimslicens meddelas av Konungen eller den myndighet Konungen därtill förordnar.

3 mom. Polismyndighet, som utfärdat interimslicens för oregistrerat fordon, skall tillhandahålla licensinnehavaren två interimsskyltar för motorfordon och en för traktor.

För varje skylt skall till polismyndigheten erläggas en krona i avgift samt hos samma myndighet deponeras fyra kronor.

Skylt skall återställas så snart den icke vidare behöves och sist inom en månad efter utgången av den tid, för vilken interimslicens beviljats.

För skylt deponerat belopp skall betalas tillbaka, om skylten återställs inom föreskriven tid, men eljest tillfalla statsverket.

4 mom. Vid färd med fordon enligt interimslicens i andra fall än som i 1 mom. a—d) avses skall kunna styrkas, att fordonet inom ett år före brukandet godkänts vid registreringsbesiktning eller upptagits i typintyg. Såsom bevis tjänar intyg, tecknat å licensen av den, som utfärdat besiktningsinstrumentet eller typintyget, eller av polismyndighet, för vilken instrumentet eller typintyget företetts. Saknas sådant bevis, skall till styrkande av förhållandet medföras antingen instrumentet eller typintyget eller ock särskilt bevis, meddelat av den, som utfärdat instrumentet eller typintyget, eller av polismyndigheten. Här avsett instrument, typintyg eller bevis skall på tillsägelse uppvisas för besiktningsman eller polisman.

### Fordons brukande enligt saluvagnslicens.

#### 13 §.

1 mom. Utan hinder av vad i 11 § stadgas må den, som yrkesmässigt driver tillverkning av eller handel med motorfordon, traktorer eller släpfordon, bruka av honom saluhållet fordon i fall, som avses i 12 § 1 mom. a—d), eller för demonstration eller försäljning av fordonet under förutsättning

1. att han därtill erhållit tillstånd (*saluvagnslicens*) enligt vad i 2 mom. stadgas;

2. att, såvitt angår motorfordon, traktor eller släpvagn, fordonet är försett med *saluvagnsskylt* enligt bestämmelserna i 3 mom. och 21 § 1 mom.; samt

3. i andra fall än som i 12 § 1 mom. a—d) avses, att fordonet inom ett år före brukandet antingen godkänts vid registreringsbesiktning eller ock upptagits i typintyg, samt att fordonet icke därefter underkastats sådan ändring, som avses i 10 § 4 mom.

2 mom. Saluvagnslicens sökes hos länsstyrelsen i det län, där sökandens rörelse bedrivs.

Ansökan skall göras skriftligen och innehålla upplysning om den firma, varunder rörelsen bedrivs. Vid ansökan skall fogas sådan utredning angående rörelsen, som sökanden önskar åberopa.

Befinnes sökande vara sådan tillverkare eller handlande, som i 1 mom. avses, må länsstyrelsen utfärda saluvagnslicens att gälla tills vidare. Formulär till saluvagnslicens fastställs av Konungen eller den myndighet Konungen därtill förordnar. Licensen är avgiftsfri.

Därest saluvagnslicens icke utnyttjats under senaste tolv månader eller skälig anledning därtill eljest föreligger, kan licensen återkallas av den länsstyrelse, som utfärdat densamma.

3 mom. Länsstyrelse, som utfärdat saluvagnslicens, gällande för motorfordon, traktor eller släpvagn, skall under nedan angivna villkor tillhandahålla licensinnehavaren erforderligt antal saluvagnsskyltar. För varje motorfordon utlämnas två skyltar och för varje traktor eller släpvagn en skylt.

Saluvagnsskylt må utlämnas endast under villkor

att, såvitt angår motorfordon eller släpvagn, saluvagnsskatt blivit erlagd,

att, såvitt angår motorfordon eller med gummihjul försedd traktor, i två exemplar ingives bevis om trafikförsäkring för varje fordon, varå skylten skall användas,

samt att för varje skylt erlägges fem kronor i avgift.

Saluvagnsskylt, utlämnad under visst kalenderår, får efter årets utgång fortfarande nyttjas, så länge saluvagnslicensen gäller, under villkor att innehavaren årligen under december månad för det följande året fullgör vad ovan i fråga om skatt, försäkring och avgift är stadgat för skyltens utlämnande.

Har saluvagnslicens återkallats eller rätt att nyttja utlämnad saluvagnsskylt eljest upphört, skall dylik skylt omedelbart återställas till vederbörande länsstyrelse.

Angående rätt att återfå skatt i fall, då saluvagnsskylt återställes under löpande kalenderår, gäller vad därom särskilt stadgat.

4 mom. Vid färd med fordon enligt saluvagnslicens i andra fall än som i 12 § 1 mom. a—d) avses skall, till styrkande av att fordonet inom ett år före brukandet godkänts vid registreringsbesiktning eller upptagits i typintyg, medföras antingen besiktningssinstrumentet eller typintyget eller ock särskilt bevis, meddelat av den, som utfärdat instrumentet eller typintyget eller av polismyndighet, för vilken instrumentet eller typintyget företetts. Här avsett instrument, typintyg eller bevis skall på tillsägelse uppvisas för besiktningsman eller polisman.

### För registerföringen erforderlig besiktning.

#### Registreringsbesiktning.

##### 14 §.

1 mom. Befinnes vid sådan besiktning av fordon, som är avsedd att ligga till grund för registerföring beträffande fordonet (*registreringsbesiktning*), att fordonet är i föreskrivet skick, skall besiktningsmannen utfärda *besiktningssinstrument*.

2 mom. Innan besiktningssinstrument utfärdas beträffande släpfordon, som icke på godtagbart sätt åsatts tillverkningsnummer, skall besiktningsman-

nen å släpfordonet anbringa ett märke till identifiering av fordonet (*identifieringsmärke*).

*3 mom.* Närmare föreskrifter om registreringsbesiktning meddelas av Konungen eller den myndighet Konungen därtill förordnar.

### *Typbesiktning.*

#### 15 §.

*1 mom.* Tillverkare här i riket av motorfordon, traktorer eller släpfordon eller här i riket bosatt generalagent för sådan tillverkare i utlandet må erhålla tillstånd att få olika typer av tillverkningen besiktigade (*typbesiktning*).

Tillstånd till typbesiktning meddelas av Konungen eller den myndighet Konungen därtill förordnar. Tillståndet må återkallas, när skäl därtill anses föreligga.

*2 mom.* Därest motorfordon, traktor eller släpfordon enligt intyg, utfärdad av tillverkare eller generalagent med tillstånd till typbesiktning, är i överensstämmelse med typfordon, som blivit för denne besiktigt och godkänt, eller företer endast sådana avvikelser från typfordonet, vilka äro att hänföra till fordonets utstyrsel och icke förändra dess beskattningsförhållande, skall så anses som om fordonet godkänts vid registreringsbesiktning den dag intyget utfärdats. Dyligt intyg, *typintyg*, får icke utfärdas beträffande fordon, som är eller varit registrerat.

*3 mom.* Närmare föreskrifter om typbesiktning och typintyg meddelas av Konungen eller den myndighet Konungen därtill förordnar.

### **Registreringsförfarandet.**

#### *Hemort.*

#### 16 §.

Fordon skall registreras hos länsstyrelsen i det län, där fordonet har sin *hemort*.

Fordon skall anses hava sin hemort, där ägaren är mantalsskriven. Skall fordonet företrädesvis användas å annan ort än den, där ägaren är mantalsskriven, eller äro ägarna flera och mantalsskrivna inom olika län eller har ägaren sitt hemvist utom riket eller tillhör fordonet ägare, som icke är mantalsskriven, skall fordonet anses hava sin hemort, där det företrädesvis brukas.

#### *Ansökan om registrering.*

#### 17 §.

*1 mom.* Ansökan om registrering av motorfordon eller med gummi-hjul eller band försedd traktor skall, om fordonet förut icke registrerats, göras av ägaren inom tre veckor från det fordonet förvärvats och, i fråga

om chassi, försetts med karosseri. Denna skyldighet gäller dock icke den, som innehar saluvagnslicens, såvitt angår fordon, som av honom förvaras i lager eller hålles till salu.

Har släpfordon, som förut icke registrerats, tagits i bruk enligt interimslicens, skall ansökan om registrering av fordonet göras av ägaren inom tre veckor från det fordonet togs i bruk.

2 mom. Har fordon, som efter tidigare registrering avförts ur bilregistret, åter tagits i bruk enligt interimslicens, skall ansökan om ny registrering göras av ägaren inom tre veckor från det fordonet togs i bruk.

3 mom. Inträffar i fråga om registrerat fordon sådan förändring beträffande dess hemort, att detsamma enligt 16 § skall registreras i annat län, skall ägaren inom tre veckor från det förändringen inträdde göra ansökan om ny registrering hos länsstyrelsen i det län, där registreringen skall ske. Då hemorten ändras på den grund, att äganderätten till fordonet övergår genom arv eller testamente, skall dock nyssnämnda tid räknas, där arvskippte erfordras, från det detta hölls, men i annat fall, vid arv, från det bouppteckning efter arvlåtaren avslutades, och, vid testamente, från det testamentet blev bestående.

Ansökan om ny registrering i fall, som i första stycket avses, behöver icke göras av den, som innehar saluvagnslicens, där av denne förvärvat fordon försäljes inom tre veckor efter förvärvet; dock skall han inom samma tid göra anmälan om förvärvet och försäljningen av fordonet och om tiderna härför till den länsstyrelse, hos vilken fordonet är registrerat.

Har fordon övergått till ny ägare, är förre ägaren alltid berättigad att härom göra anmälan hos den länsstyrelse, där fordonet är registrerat. Genom sådan anmälan upphör icke den nye ägarens skyldighet att söka registrering eller göra anmälan enligt vad ovan sagts.

4 mom. Ansökan om registrering av fordon skall göras skriftligen och innehålla:

*dels* uppgift om ägarens fullständiga namn, yrke, hemvist och post-adress;

*dels*, i fråga om fordon, som förut registrerats, uppgift om det fordonet därvid tilldelade registreringsnumret;

*dels ock*, i fråga om fordon, som tagits i bruk enligt interimslicens, uppgifter om den myndighet, som utfärdat licensen, datum för utfärdandet och licensens nummer.

Ansökan skall vara åtföljd av:

*dels* vederbörligt besiktningsinstrument eller typintyg i tre exemplar eller, om instrumentet eller typintyget tidigare lagts till grund för registrering, i ett exemplar;

*dels* intyg av sökanden, att fordonet icke efter instrumentets eller typintygets utfärdande undergått sådan ändring, som i 10 § 4 mom. avses;

*dels*, såvitt angår motorfordon eller med gummihjul försedd traktor, bevis i två exemplar om trafikförsäkring, dock att sådant bevis icke behöver företes beträffande fordon tillhörande den, som yrkesmässigt driver han-

del med fordon, som nyss sagts, därest denne till länsstyrelsen ingivit bevis om trafikförsäkring gällande för samtliga de registrerade motorfordon och traktorer, som av honom förvärvats eller komma att förvärvas (*flytande trafikförsäkring*);

dels ock stadgad avgift.

Om skyldighet att därjämte erlægga bilskatt är särskilt stadgat.

*Anmälan om ändring i vissa registrerade förhållanden m. m.*

18 §.

1 mom. Övergår registrerat fordon till ny ägare, skall, där icke jämlikt 17 § 3 mom. ny registrering av fordonet skall ske inom annat län, den nye ägaren inom tre veckor från förvärvet göra anmälan därom hos länsstyrelsen i det län, där fordonet är registrerat, dock att, då äganderätten till fordonet övergår genom arv eller testamente, denna tid skall räknas på sätt i nyssnämnda mom. är föreskrivet.

Har den nye ägaren icke sitt hemvist här i riket, och har fordonet förvärvats genom köp, byte eller gåva, åligger anmälningsskyldigheten förre ägaren.

Förre ägaren är alltid berättigad att göra anmälan om övergång av äganderätten till fordon. Genom sådan anmälan upphör icke den nye ägarens anmälningsskyldighet.

Anmälan om övergång av äganderätt till fordon skall göras skriftligen och innehålla uppgift om nye ägarens fullständiga namn, yrke, hemvist och postadress samt om fordonets registreringsnummer. Då ny ägare gör dylik anmälan, skall vid densamma fogas dels stadgad avgift, dels ock, såvitt angår motorfordon eller med gummihjul försedd traktor, nytt försäkringsbevis i två exemplar, dock att dylikt bevis icke behöver företes av den, som yrkesmässigt driver handel med fordon av ifrågavarande slag, därest denne till länsstyrelsen ingivit bevis enligt 17 § 4 mom. om flytande trafikförsäkring.

2 mom. Ägare av registrerat fordon skall inom tre veckor till länsstyrelsen i det län, där fordonet är registrerat, skriftligen göra anmälan angående

a) jämlikt 10 § 5 mom. verkställd registreringsbesiktning av fordonet;

b) ny trafikförsäkring, som tagits å motorfordon eller med gummihjul försedd traktor;

c) sådan ändring i fråga om fordonets hemort eller ägarens namn, hemvist eller postadress, som icke föranleder ansökan eller anmälan enligt 1 mom. eller 17 § 3 mom.

Anmälan enligt detta mom. om verkställd registreringsbesiktning skall vara åtföljd av besiktningssinstrument i tre exemplar ävensom stadgad avgift. Angående skyldighet att vid sådan anmälan foga bilskatt, vartill anmält förhållande må giva anledning, är särskilt stadgat.

Har vid registreringsbesiktningen utrönt, att fordonet ombyggt till fordon av annat slag än det, till vilket det vid registrering tidigare hänförts, skall vid anmälan om besiktningen, utöver vad ovan sagts, i tillämpliga delar iakttagas vad som stadgas beträffande ansökan om registrering.

Vid anmälan om ny trafikförsäkring skall fogas nytt försäkringsbevis i två exemplar.

3 mom. Övergår reservregistrerat fordon till ny ägare, skall anmälan härom göras hos den länsstyrelse, där fordonet är reservregistrerat. Beträffande dylik anmälan skall i tillämpliga delar gälla vad i 1 mom. stadgats i fråga om registrerat fordon.

Anmälan enligt 2 mom. c) skall göras även för reservregistrerat fordon.

#### *Anmälan för avregistrering m. m.*

##### 19 §.

1 mom. Har ägare av registrerat motorfordon eller registrerad traktor för avsikt att under viss tid eller tills vidare icke bruka fordonet eller ämnar ägare av registrerat släpfordon icke vidare låta fordonet dragas av bil, må anmälan om förhållandet göras hos länsstyrelsen för fordonets överförande från bilregistret till bilreservregistret. Anmälan skall göras skriftligen och åtföljas av stadgad avgift.

2 mom. Har registrerat fordon förstörts eller har med sådant fordon eljest vidtagits åtgärd, på grund varav kan antagas, att fordonet icke vidare kommer att brukas här i riket såsom registreringspliktigt fordon, skall ägaren inom tre veckor från det han fått vetskap om dylikt förhållande göra anmälan därom hos länsstyrelsen för fordonets avförande ur bilregistret. Anmälan skall göras skriftligen samt åtföljas av bevis om de meddelade uppgifternas riktighet.

Bestämmelserna i detta mom. skola i tillämpliga delar gälla även för reservregistrerat fordon.

#### *Länsstyrelsens verksamhet m. m.*

##### 20 §.

1 mom. Om vid registreringsansökan eller annan anmälan till bilregistret de föreskrifter, som finnas för varje fall meddelade, icke iakttagits, skall registrering eller anteckning till registret vägras. Registrering skall vidare vägras, om det befinnes, att fordonet icke är i föreskrivet skick.

2 mom. Fordon skall efter anmälan enligt 19 § avföras ur bilregistret.

Även om sådan anmälan icke inkommit, må fordon avföras ur bilregistret, om länsstyrelsen erhållit kännedom om att förhållande, som avses i 19 § 2 mom., inträffat i fråga om fordonet.

Har den, som i bilregistret är eller bör vara antecknad såsom ägare av fordon, icke kunnat under två på varandra följande kalenderår anträffas för uttagande av skatt, som för nämnda år debiterats för fordonet, må detta avföras ur registret.

3 mom. Fordon, som avförts ur bilregistret efter anmälan enligt 19 § 1 mom., skall reservregistreras.

Reservregistrerat fordon skall, då fordonet åter registreras eller anmälan enligt 19 § 2 mom. sker, avföras ur bilreservregistret.

Även om sådan anmälan icke inkommit, må fordon avföras ur bilreservregistret, därest länsstyrelsen erhållit kännedom om att förhållande, som avses i 19 § 2 mom., inträffat i fråga om fordonet.

Fordon, som under tre år i följd varit reservregistrerad, skall, om icke särskilda omständigheter till annat föranleda, avföras ur bilreservregistret.

4 mom. Har enligt 17 eller 18 § anmälan om övergång av äganderätt till fordon gjorts av förre ägaren och har anmälan åtföljts av bevis, som styrker äganderättens övergång, skall länsstyrelsen ur bilregistret eller bilreservregistret avföra den förre ägaren.

5 mom. Närmare bestämmelser angående förandet av bilregister, bilreservregister och centralt bilregister meddelas av Konungen eller den myndighet Konungen därtill förordnar.

#### Skyltar m. m. på motordrivna fordon och släpfordon.

##### 21 §.

1 mom. Registrerings-, interimis- eller saluvagnsskylt skall i förekommande fall vara anbragt på motorfordon såväl framtill som baktill, på traktor framtill och på släpfordon baktill. Framtill anbragt skylt skall vara väl synlig framifrån och baktill anbragt skylt väl synlig bakifrån.

Har till bil kopplats släpfordon och kan till följd härav bilens skylt icke med lätthet avläsas, skall baktill på släpfordonet eller, om flera släpfordon tillkopplats, på det sista av dessa vara anbragt, förutom i förekommande fall släpfordonets saluvagnsskylt, enahanda skylt, som skall föras på den dragande bilen. Därest släpfordonet enligt vad nu sagts är försett med enahanda interimis- eller saluvagnsskylt, som skall föras på den dragande bilen, behöver bilen icke baktill vara försedd med sådan skylt.

Vad i föregående stycke föreskrivits skall icke gälla släpfordon, som vid eldfara användes för brandväsendets räkning.

Skylt får ej under färd vara dold och skall alltid hållas i sådant skick, att den lätt kan avläsas.

Närmare bestämmelser om registrerings-, interimis- och saluvagnsskyltar meddelas av Konungen.

2 mom. På registrerat fordon skola på lämpliga, lätt tillgängliga platser föras skyltar av metall, upptagande i tydlig skrift:

a) ägarens namn och hemvist samt, om ägarens hemvist är ett annat än fordonets hemort, jämväl denna; samt

b) beträffande buss och lastbil; fordonets tjänstevikt, bredd och maximi-last ävensom det största antal passagerare fordonet är avsett att föra;

c) beträffande motorcykel utan tillkopplad sidvagn, fordonets tjänstevikt

och, såvitt angår trehjulig motorcykel, som är byggd för godsbefordran, maximilast;

d) beträffande motorcykel med tillkopplad sidvagn, dels motorcykelns tjänstevikt, dels ock sidvagnens tjänstevikt och, om sidvagnen är byggd för godsbefordran, maximilast;

e) beträffande släpfordon, dels fordonets registreringsnummer, dels ock fordonets tjänstevikt, bredd och maximilast ävensom det största antal passagerare fordonet är avsett att föra.

3 mom. På registrerad lastbil skall på utifrån väl synlig plats tydligt finnas angiven bilens maximilast.

## B. Löpande kontroll.

### Övervakning genom länsstyrelse.

#### 22 §.

Länsstyrelse äger, när så finnes påkallat, förelägga ägare av motordrivet fordon eller släpfordon att inom viss tid inställa fordonet hos besiktningsman till kontrollbesiktning enligt 24 §.

Då besiktning eller annan undersökning av motordrivet fordon eller släpfordon därtill föranleder eller då sådant fordon undanhålles besiktning, som förelagts av länsstyrelse eller vid flygande inspektion, som i 23 § sägs, må länsstyrelsen meddela förbud att använda fordonet (*körförbud*). Förbudet, som skall delgivas fordonets ägare, länder till omedelbar efter rättelse och gäller för hela riket intill dess besiktningsman efter kontrollbesiktning intygat, att fordonet är i föreskrivet skick.

### Flygande inspektion.

#### 23 §.

Polisman, som länsstyrelse förordnat härtill, så ock besiktningsman äger att undersöka och provköra motordrivet fordon eller släpfordon, som av honom anträffas på väg, för kontroll av fordonets beskaffenhet och utrustning (*flygande inspektion*).

Befinnes fordonet vara så bristfälligt, att det ej utan uppenbar fara för trafiksäkerheten kan vidare nyttjas, äger förrättningsmannen meddela körförbud beträffande fordonet. Förbudet länder till omedelbar efter rättelse och gäller för hela riket intill dess bristen blivit avhjälpt och besiktningsman efter kontrollbesiktning intygat, att fordonet är i föreskrivet skick. Förbudet må dock dessförinnan hävas av länsstyrelse, om skäl därtill anses föreligga.

Befinnes fordonet vara bristfälligt, dock i mindre omfattning än nyss nämnts, äger förrättningsmannen, om påpekande eller erinran anses icke vara tillfyllest, förelägga fordonets ägare att avhjälpa anmärkta bristfällig-

heter på fordonet och att inom viss tid inställa detsamma hos besiktningsman för kontrollbesiktning eller, om de anmärkta bristfälligheterna finnas vara av blott ringa betydelse ur trafiksäkerhetssynpunkt, att inom angiven tid genom intyg av polisman eller reparatör eller eljest på tillförlitligt sätt för förrättningsmannen styrka, att bristfälligheterna blivit avhjälpta. Intyg av polisman är avgiftsfritt.

### Kontrollbesiktning.

#### 24 §.

1 mom. Registrerat motorfordon, som användes för övningskörning i körskola eller är inrättat för och drives med acetylen- eller gengas, framställt i ett på fordonet eller på tillkopplat släpfordon befintligt gasverk, så ock registrerat släpfordon, som uppbär sådant gasverk, skall inom ett år efter närmast föregående besiktning av ägaren inställas hos besiktningsman för besiktning, avseende kontroll av fordonets beskaffenhet och utrustning (*kontrollbesiktning*).

Om skyldighet att för kontrollbesiktning inställa motordrivet fordon eller släpfordon i anledning av körförbud eller föreläggande stadgas i 22 och 23 §§.

Angående skyldighet att för kontrollbesiktning inställa fordon, som användes i yrkesmässig trafik eller uthyrningsrörelse, gäller vad därom särskilt stadgas.

2 mom. Vid anmälan av fordon till kontrollbesiktning skall företes:

a) i fråga om fordon, för vilket utfärdats besiktningsinstrument eller typintyg, det senast utfärdade instrumentet eller intyget; och

b) i fråga om fordon, för vilket meddelats körförbud eller föreläggande om kontrollbesiktning enligt vad i 22 och 23 §§ stadgas, handling, som utfärdats över förbudet eller föreläggandet.

3 mom. Befinnes vid kontrollbesiktning, att fordonet är i föreskrivet skick, skall besiktningsmannen utfärda intyg härom.

### 4 kap. Trafikförsäkring å vissa motordrivna fordon.

#### 25 §.

Om skyldighet att taga trafikförsäkring å vissa motordrivna fordon gäller vad därom finnes särskilt stadgat.

### 5 kap. Skatt för motorfordon m. m.

#### 26 §.

Om skyldighet att erlægga skatt för motorfordon m. m. och om skyldighet för förare att under färd medföra och på tillsägelse av polisman för denne uppvisa senaste skattekvitto gäller vad därom finnes särskilt stadgat.

**6 kap. Särskilda bestämmelser om motorfordon och släpfordon, som från utlandet införts i riket för att tillfälligtvis här brukas.**

**27 §.**

*1 mom.* Angående rätt att, utan hinder av vad i 11 § stadgas, på grund av internationella överenskommelser eller eljest i särskilda fall här i riket tillfälligt bruka i utlandet registrerat motorfordon eller släpfordon gäller vad Konungen därom förordnar.

*2 mom.* Har, i annat fall än som avses i 1 mom., motorfordon eller släpfordon för tillfälligt brukande införts till riket av person, som endast tillfälligtvis skall vistas här, må, utan hinder av vad i 11 § stadgas, motorfordonet brukas och släpfordonet dragas av bil under förutsättning

1. att härtill meddelats tillstånd (*turistvagnslicens*) enligt föreskrifterna i 4 mom.;

2. att, såvitt angår motorfordon, fordonet är försett med *turistvagnsskylt*, varom förmäles i 5 mom.; samt

3. att fordonet antingen enligt intyg, som nedan sägs, uppfyller de i det land, varest fordonet är registrerat, gällande föreskrifterna för att få användas i trafik eller ock undergått kontrollbesiktning och därvid befunnits vara i sådant skick, som i 6 mom. sägs.

Intyg skall vara utfärdadt av svensk konsul eller av polismyndighet i det främmande landet eller av konsul, som företräder detta land här i riket, samt företes vid ansökan om turistvagnslicens.

*3 mom.* Utan hinder av villkoren under 2 mom. 1—3 punkterna må fordon, som från utlandet införts enligt vad i sagda mom. sägs, framföras till närmaste plats, där polismyndighet finnes.

I 2 mom. under 3 punkten angivet villkor äger icke tillämpning, där fordon endast brukas för sådan färd, som avses i 12 § 1 mom. a—d).

*4 mom.* Turistvagnslicens utfärdas av polismyndighet.

Ansökan om turistvagnslicens skall göras skriftligen och innehålla upplysning om namnet såväl å fordonets ägare som, därest ägaren icke till riket medföljer, å den person, som förfogar över fordonet, ävensom dessas yrke, hemvist och postadress samt erforderliga uppgifter för fordonets identifiering.

Turistvagnslicens får icke utfärdas, såvida ej sökanden styrker, att han fullgjort vad honom, enligt vad därom särskilt stadgas, åligger i fråga om erläggande av skatt för fordonet.

Turistvagnslicens skall utfärdas enligt formulär, som fastställles av Konungen, och gäller för ett år från utfärdandet. Har sökanden företett intyg, som i 2 mom. sägs, skall licensen förses med anteckning härom.

Över fordon, för vilka utfärdats turistvagnslicens, skall polismyndighet föra särskilt register. Närmare bestämmelser om dylikt register meddelas av Konungen eller den myndighet Konungen därtill förordnar.

Turistvagnslicens skall under färd medföras och på tillsägelse uppvisas för besiktningsman eller polisman.

När skälig anledning därtill föreligger, kan turistvagnslicens återkallas av länsstyrelsen i län, där fordonet brukats.

*5 mom.* Polismyndighet, som utfärdat turistvagnslicens för motorfordon, skall tillhandahålla licensinnehavaren två turistvagnsskyltar. Sådan skylt skall vara av beskaffenhet, som Konungen föreskriver.

För varje skylt skall hos polismyndigheten erläggas fem kronor i avgift.

Har turistvagnslicens återkallats, skola turistvagnsskyltarna överlämnas till den länsstyrelse, som återkallat licensen.

Vad enligt denna förordning gäller angående anbringande av interimsskylt skall äga motsvarande tillämpning å turistvagnsskylt.

Skylt får ej under färd vara dold och skall alltid hållas i sådant skick, att den med lätthet kan avläsas.

*6 mom.* Kontrollbesiktning av fordon, för vilket turistvagnslicens utfärdats, avser att utröna, huruvida fordonet är i sådant skick, som stadgas i 2—4 samt 6 §§, dock att körriktningsvisare, varom i 3 § förmäles, icke erfordras. Därest fordonet finnes vara i föreskrivet skick, skall besiktningsmannen på licensen teckna bevis därom.

*7 mom.* Om skyldighet för den, som från utlandet inför motorfordon för tillfälligt brukande här i riket, att i samband med fordonets tullbehandling förete bevis om trafikförsäkring gäller vad Konungen därom förordnar.

### AVDELNING III.

#### Bestämmelser om förare av fordon.

##### 1 kap. Allmänna bestämmelser.

##### 28 §.

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

*2 mom.* Finner polisman skäl antaga, att förare av fordon är så påverkad av starka drycker, att han icke kan på betryggande sätt föra sitt fordon, eller finner polisman uppenbart, att föraren eljest saknar nödiga förutsättningar därför, äger polismannen förbjuda honom att föra fordonet, så ock, där förbudet icke efterkommes, hindra honom därifrån. Polismannen skall snarast möjligt underrätta vederbörande förman om åtgärden.

## 2 kap. Särskilda bestämmelser om förare av motorfordon.

### Krav på körkort.

#### 29 §.

1 mom. Motorfordon får föras endast av den, som genom körkort, utfärdad av länsstyrelse, är berättigad att föra fordonet.

Körkort utfärdas för bil eller motorcykel och gäller för färd i hela riket. Körkort för bil berättigar även till förande av motorcykel.

Körkort må meddelas för bil endast den, som fyllt 18 år, och för motorcykel endast den, som fyllt 16 år. Körkort för motorcykel gäller, om innehavaren icke fyllt 18 år, endast för lätt motorcykel.

2 mom. Körkort skall under färd medföras och på tillsägelse uppvisas för besiktningsman eller polisman. Körkortet skall vara i sådant skick, att det utan svårighet kan avläsas.

3 mom. Om undantag från bestämmelserna i denna paragraf stadgas i 30 och 37 §§.

### Övningskörning.

#### 30 §.

1 mom. Den, som för att erhålla körkort vill förvärva färdighet i körning med motorfordon, må, utan hinder av att han icke innehar körkort, föra sådant fordon vid *övningskörning* under förutsättning

1. att han fyllt 18 år eller, om körningen sker med lätt motorcykel, 16 år;

2. att körningen sker under uppsikt av person, som fyllt 21 år och innehar körkort för fordon av det slag, bil eller motorcykel, körningen avser, samt har längre tids vana och skicklighet i fråga om körning med sådant fordon; samt

3. att, såvitt angår körning med bil, den, som utövar uppsikt över körningen, medföljer i bilen vid den körandes sida.

Den, som har uppsikt över övningskörning, anses som förare vid sådan körning.

2 mom. Om den, som redan innehar körkort men önskar uppöva sin färdighet i körning, för vilken körkortet gäller, träffat avtal om övningskörning med någon, som bedriver körskola enligt 36 §, anses den, vilken enligt avtalet utövar uppsikt över sådan körning, som förare vid körningen.

### Förarprov.

#### 31 §.

1 mom. Den, som önskar erhålla körkort, skall undergå förarprov inför besiktningsman.

Vid anmälan till förarprov skall sökanden förete

a) åldersbevis, upptagande jämväl sökandens identitetsbeteckning i folkbokföringen;

b) av läkare enligt formulär, som Konungen fastställer, och inom tre månader före anmälan utfärdat intyg, utvisande i vad mån sökanden lider av sådant lyte, sådan sjukdom eller sådan syn- eller hörselnedsättning, som väsentligen minskar hans förmåga att föra motorfordon;

c) välliknande fotografi av sökanden, så beskaffat, att det lämpligen kan anbringas på körkortet; och skall fotografiet på baksidan vara av den läkare, som utfärdat det under b) omförmälda intyget, försett med påskrift, upptagande sökandens namn, datum för intyget och läkarens namnteckning; samt

d) bevis om förarutbildning, utfärdat av den, som meddelat denna.

Erforderlig synskärpa skall anses föreligga, därest med eller utan glasögon antingen synskärpan uppgår till minst 0,7 på det ena ögat och minst 0,3 på det andra eller ock, om synskärpan på ett öga är mindre än 0,3 eller synen på ögat helt saknas, synskärpan på det andra ögat uppgår till minst 0,8 samt nedsättningen eller förlusten av synen på det sämre ögat bestått mer än ett år.

Hörselförmågan skall anses tillräcklig, därest åtminstone på det ena örat vanlig samtalsstämma väl uppfattas på 4 meters avstånd.

2 mom. För provet skall sökanden tillhandahålla besiktningsmannen lämpligt fordon. Under provet anses sökanden som förare av fordonet.

3 mom. Förarprov må godkännas endast om sökanden efter prövning under olika trafikförhållanden samt förhör befinnes

a) besitta ur trafiksäkerhetssynpunkt erforderlig körskicklighet, sinnesnärvaro och omdömesförmåga;

b) äga för brukandet erforderlig kännedom om det slag av motorfordon, varom fråga är; samt

c) hava nödiga insikter om gällande trafikföreskrifter samt om den verkan ur trafiksäkerhetssynpunkt, som trötthetstillstånd och alkoholhaltiga drycker medföra å den mänskliga organismen.

4 mom. Har sökande avlagt godkänt förarprov, skall den, som anställt provet, meddela sökanden bevis härom (*kompetensbevis*).

## Utfärdande av körkort m. m.

### 32 §.

1 mom. Ansökan om körkort göres hos länsstyrelsen i det län, inom vilket sökanden är mantalsskriven, eller, om han icke är mantalsskriven i riket, hos länsstyrelsen i det län, där han vistas.

Ansökan skall göras skriftligen och innehålla upplysning om sökandens fullständiga namn, yrke, hemvist och postadress ävensom uppgift, huruvida sökanden tidigare sökt eller erhållit körkort.

Vid ansökan skola fogas

a) de i 31 § 1 mom. a—c) nämnda handlingarna;

b) i 31 § 4 mom. angivet kompetensbevis, utfärdat inom tre månader före ansökningen;

c) intyg, utfärdat inom tre månader före ansökningen, av polismyndigheten i sökandens mantalsskrivningsort, att sökanden under de senaste två åren gjort sig känd för nyktert levnadssätt och med hänsyn till sina personliga förhållanden i övrigt icke kan anses olämplig såsom förare av motorfordon; dock må detta kunna styrkas i annan ordning, om sökanden under angivna tid icke varit mantalsskriven här i riket.

Innan intyg, som anges under c), utfärdas, skall polismyndigheten inhämta yttrande från polismyndighet i annan ort, där sökanden må hava varit mantalsskriven under ifrågavarande tid.

Polismyndighet skall före utfärdande av intyg eller avgivande av yttrande höra vederbörande nykterhetsnämnd samt, om så finnes erforderligt, jämväl annan, som äger kännedom i saken.

Intyg, som nyss sagts, är avgiftsfritt.

Sedan frågan om utfärdande av intyg blivit slutligt prövad, skall polismyndigheten i sökandens mantalsskrivningsort ofördröjligen till vederbörande länsstyrelse insända införskaffade yttranden över sökandens nykterhetsförhållanden.

Sökande är skyldig att, där länsstyrelse eller polismyndighet så påfordrar, förete intyg om sin mantalsskrivningsort under tid, som avses under c).

2 mom. Har sökande fullgjort vad i 1 mom. föreskrivits, må länsstyrelsen, sedan av polismyndighet införskaffade yttranden kommit länsstyrelsen tillhanda, och efter den ytterligare utredning, som kan finnas erforderlig, för honom utfärda körkort. För sökande, som lider av sådant lyte, sådan sjukdom eller sådan syn- eller hörselnedsättning, som väsentligen minskar hans förmåga att föra motorfordon, må körkort dock utfärdas allenast i de fall och på de villkor, som Konungen bestämmer.

Formulär till körkort fastställs av Konungen.

På körkort skall innehavarens födelsetid finnas angiven.

Då körkort för motorcykel utfärdas för person, som icke fyllt 18 år, skall på körkortet antecknas, att kortet intill den dag, då innehavaren uppnår nämnda ålder, endast gäller för lätt motorcykel.

Om sökanden icke utan glasögon har erforderlig synskärpa, skall på körkortet anmärkas, att han är skyldig att vid förande av motorfordon bära nödiga glasögon.

3 mom. Har körkort för bil tilldelats någon, som förut innehar körkort för motorcykel, åligger det honom att efter anmaning överlämna sistnämnda körkort till den länsstyrelse, som utfärdat körkortet för bil. Länsstyrelsen skall, om körkortet för motorcykel utfärdats av annan länsstyrelse, underätta denna om kortets återställande.

4 mom. Har körkort förstörts eller förkommit eller undergått sådan förändring, att det icke lämpligen kan användas, må efter ansökan hos läns-

styrelse, som utfärdat kortet, *duplettkörkort* med påteckning av ordet »duplett» utställas.

Vid dylik ansökan skall fogas fotografi av beskaftenhet, som i 31 § 1 mom. c) sägs; och skall fotografiet, där sökandens identitet icke på annat sätt tillförlitligen styrkes, baktill vara försett med intyg av trovärdig person, att fotografiet föreställer sökanden. Ansökan skall, om körkortet förstörts eller förkommit, innehålla försäkran om förlusten av kortet. Finnes körkortet i behåll, skall detsamma bifogas ansökningen.

Skulle förlorat körkort komma tillrätta, skall ettdera kortet ofördröjligen återställas till länsstyrelsen.

5 mom. Ändrar innehavare av körkort namn, skall han inom tre veckor från det ändringen skedde göra anmälan därom hos den länsstyrelse, som utfärdat körkortet.

Länsstyrelsen skall, där så lämpligen kan ske, på körkortet införa det nya namnet eller ock utfärda duplettkörkort upptagande detsamma. I sistnämnda fall skall det tidigare utfärdade körkortet överlämnas till länsstyrelsen.

6 mom. Över utfärdade körkort skall länsstyrelsen föra *körkortsregister*.

Närmare bestämmelser angående körkortsregister meddelas av Konungen eller den myndighet Konungen därtill förordnar.

#### Återkallelse av körkort m. m.

##### 33 §.

1 mom. I följande fall skall, där annat ej följer av vad i 34 § stadgas, körkort återkallas av den länsstyrelse, som utfärdat körkortet, nämligen:

1. om föraren gjort sig skyldig till brott mot 1 § andra stycket eller 4 § lagen om straff för vissa trafikbrott;

2. om föraren eljest vid färd med motordrivet fordon i något för trafiksäkerheten väsentligt hänseende grovt åsidosatt honom såsom förare åliggande förpliktelser;

3. om föraren genom upprepade förseelser mot de bestämmelser, som i trafikens eller trafiksäkerhetens intresse meddelats för förare av motor drivna fordon, i väsentlig mån visat bristande vilja eller förmåga att rätta sig efter dessa bestämmelser; eller

4. om föraren med hänsyn till onyktert levnadssätt eller personliga förhållanden i övrigt icke bör betros med att innehava körkort.

Återkallelse av körkort på grund av straffbelagd förseelse må icke äga rum, förrän frågan om straff för förseelsen blivit avgjord genom lagakraftvunnen dom, såvida ej länsstyrelsen finner uppenbart, att föraren är olämplig att föra motorfordon.

Vid prövning av fråga om återkallelse av körkort må, såvitt annat ej följer av vad i nästa stycke stadgas, avseende icke fästas vid förseelse, för vilken föraren dömts mer än två år före begäendet av förseelse, som giver anledning till att frågan om körkortets återkallelse upptages till prövning.

Vid återkallelse av körkort på skäl, som angivas i detta moment, skall

bestämmas viss tid, efter vars utgång föraren efter ansökan ånyo må kunna erhålla körkort. Denna tid skall utgöra

a) minst ett och högst fem år, då föraren dömts för brott, som under 1 punkten sägs, och som begåtts inom fem år efter det föraren dömts för brott, som nyss sagts;

b) minst sex månader och högst två år, då föraren eljest dömts för brott, som under 1 punkten sägs;

c) minst tre månader och högst två år, då körkort eljest återkallas.

I tiden skall inräknas den tid, varunder beslut om återkallelse tills vidare enligt 3 mom. och om omhändertagande enligt 35 § varit gällande.

2 mom. Om förarens förutsättningar för rätt att föra motorfordon blivit så väsentligen minskade genom sjukdom, skada eller dylikt, att han ur trafik-säkerhetssynpunkt icke vidare bör innehava körkort, skall den länsstyrelse, som utfärdat körkortet, återkalla detsamma.

Länsstyrelse äger, när så finnes påkallat, ålägga förare att inom viss tid förete nytt läkarintyg vid äventyr att körkortet eljest återkallas.

3 mom. Uppstår fråga om återkallelse av körkort och föreligga därvid sådana omständigheter, att föraren uppenbarligen måste anses olämplig att föra motorfordon, skall länsstyrelsen, redan innan slutligt beslut om återkallelsen fattas, återkalla körkortet tills vidare i avvaktan på det slutliga beslutet.

Har till länsstyrelsen inkommit beslut om körkorts omhändertagande enligt 35 § första stycket, skall länsstyrelsen skyndsamt förordna, huruvida körkortet skall återkallas tills vidare eller återställas till föraren. Då beslut om körkorts omhändertagande meddelats enligt 35 § andra stycket, skall länsstyrelsen efter därom mottagen underrättelse återkalla körkortet tills vidare.

4 mom. Beslut om återkallelse av körkort skall genom länsstyrelsens försorg delgivas den, som avses med beslutet.

Har återkallelse skett, åligger det föraren att efter anmaning överlämna körkortet till länsstyrelsen.

Skulle beslut om återkallelse efter anförda besvär bliva upphävt, skall körkortet återställas till föraren.

5 mom. Önskar förare, vars körkort återkallats enligt 1 mom., efter utgången av den enligt samma moment bestämda tid ånyo erhålla rätt att föra motorfordon, eller önskar förare, vars körkort återkallats enligt 2 mom., åter erhålla sådan rätt, skall ansökan härom ställas till länsstyrelsen i det län, som i 32 § 1 mom. sägs.

Ansökan må avse körkortets återfående:

a) om vid återkallelse enligt 1 mom. tiden för återkallelsen bestämts till ett år eller därunder och ansökan göres inom sex månader efter utgången av återkallelsetiden; samt

b) om återkallelse skett enligt 2 mom. och ansökan göres inom två år efter återkallelsen.

I andra fall än nu nämnts skall ansökan avse utfärdande av nytt körkort.

6 mom. Ansökan om återfående av körkort, som återkallats enligt 1 mom., skall, därest tiden för återkallelsen uppgår till minst sex månader, vara åtföljd av läkarintyg och nykterhetsintyg, som angivas i 31 § 1 mom. b) och 32 § 1 mom. c). Vid ansökan om återfående av körkort, som återkallats enligt 2 mom., skall fogas läkarintyg, som i 31 § 1 mom. b) sägs. Länsstyrelse äger dock vid prövning av ansökan om återfående av körkort alltid rätt att, där så finnes nödigt, infordra samtliga i 32 § 1 mom. nämnda handlingar.

Ansökan om utfärdande av nytt körkort skall vara åtföljd av samtliga handlingar, som angivas i 32 § 1 mom.

Har återkallelse skett enligt 1 mom., skola ovan avsedda intyg och andra handlingar vara utfärdade efter återkallelsetidens utgång, och skall nykterhetsintyget avse tid efter begående av förseelse, som givit anledning till körkortets återkallelse. Där återkallelse skett enligt 2 mom., skola handlingarna vara utfärdade efter återkallelsen.

7 mom. Då prövning av fråga om återfående av körkort eller utfärdande av nytt körkort ankommer på annan länsstyrelse än den, som återkallat körkortet, skall yttrande i ärendet jämte utdrag rörande sökanden ur körkortsregistret inhämtas från sistnämnda länsstyrelse. Angående beslut i anledning av ansökan om återfående av körkort skall underrättelse lämnas den länsstyrelse, som återkallat detsamma. Körkort, som må återfås, skall tillhandahållas sökanden hos den länsstyrelse, som meddelat beslut i frågan.

8 mom. På sätt Konungen förordnar skola för rikets polismyndigheter kungöras beslut om återkallelse av körkort ävensom beslut, varigenom återkallelse av körkort, efter anförda besvär, upphävs eller ändrats, eller varigenom, efter återkallelse, föraren återfått sitt körkort eller nytt körkort utfärdats för honom.

### Varning.

#### 34 §.

Har emot innehavare av körkort förebragts sådan omständighet, som jämlikt 33 § 1 mom. 2—4 punkterna kan föranleda återkallelse av körkortet, men kan det antagas, att han skall låta rätta sig utan sådan åtgärd, må varning i stället meddelas.

Beslut om varning skall genom länsstyrelsens försorg delgivas den, som avses med beslutet.

Varning må ej överklagas.

### Omhändertagande av körkort.

#### 35 §.

Har förare vid färd med motordrivet fordon ådagalagt grov vårdslöshet eller visat uppenbar ligkiltighet för andra människors liv eller egendom eller varit synbarligen berusad av starka drycker eller annat ämne, eller har förare till följd av sjukdom, skada eller dylikt uppenbarligen förlorat

förmågan att föra motorfordon utan risk för liv eller egendom, skall i Stockholm vederbörande poliskommissarie och i övriga delar av riket polismyndighet skyndsamt besluta om körkortets omhändertagande.

Misstänkes förare för att vid färd med motorfordon eller med traktor, till vilken släpfordon kopplats, hava brutit mot 4 § lagen om straff för vissa trafikbrott, och visar blodundersökning, att föraren under färden haft en alkoholkoncentration i blodet av 0,8 promille eller däröver, skall den myndighet, som har att förbereda talan mot föraren, skyndsamt efter erhållandet av analysbeviset besluta om körkortets omhändertagande.

Beslut, som här avses, skall delgivas körkortsinnehavaren, vilken har att efter anmaning överlämna körkortet till den, som meddelat beslutet,

Beslut om körkorts omhändertagande skall snarast möjligt och i fall, som avses i första stycket, inom 48 timmar översändas till den länsstyrelse, som utfärdat körkortet. Vid beslutet skall fogas körkort, som överlämnats i anledning av beslutet, ävensom, där beslutet meddelats enligt första stycket, redogörelse för de skäl, som föranlett åtgärden, samt, där beslutet meddelats enligt andra stycket, avskrift av analysbeviset.

Beslut om körkorts omhändertagande gäller till dess länsstyrelse förordnat, huru med körkortet skall förfaras. I avbidan på sådant förordnande är föraren icke berättigad att föra motorfordon.

### Körskola.

#### 36 §.

*1 mom.* Yrkesmässig utbildning av bil- eller motorcykelförare (*körskola*) får ej bedrivas utan tillstånd av länsstyrelsen i det län, där verksamheten skall äga rum.

Över ansökan om dylikt tillstånd skall länsstyrelsen inhämta yttrande av besiktningsman, som i 1 § 9 mom. omnämnd chefsmyndighet förklarar behörig avgiva sådana yttranden.

Tillstånd må meddelas viss fysisk eller juridisk person, som med hänsyn till vederhäftighet samt andra på frågan inverkan omständigheter befinnes äga förutsättningar att bedriva körskola på sådant sätt, att det allmännas krav på god förarutbildning blir tillgodosett.

Tillstånd skall upptaga de villkor och bestämmelser, som prövas nödiga. Där icke särskilda förhållanden annat föranleda, skall tillståndet utfärdas att gälla tills vidare.

*2 mom.* Vid körskola skall finnas en för skolans utbildningsarbete i dess helhet ansvarig *föreståndare*, vilken godkänts för uppdraget av länsstyrelsen i det län, där skolan bedrivs eller skall bedrivas.

Om så erfordras med hänsyn till omfattningen av skolans verksamhet, skall vid skolan, utöver föreståndaren, finnas en eller flera av länsstyrelsen för skolan godkända *lärare* med kompetens för såväl teoretisk som praktisk undervisning.

Uppsikt över övningskörning, varom förmäles i 30 §, får vid körskola

icke utövas av annan än för skolan godkänd föreståndare eller lärare eller av särskild av länsstyrelsen för skolan godkänd *instruktör*.

3 mom. Godkännande såsom föreståndare, lärare eller instruktör vid viss körskola må av länsstyrelse meddelas endast om sökandens kompetens be- styrkts genom prov, avlagt inför besiktningsman, som i 1 § 9 mom. om- nämnda chefsmyndighet förklarar behörig anställa prov för körskoleperso- nal.

Vid anmälan till dylikt prov skall sökanden förete

- a) körkort, gällande för bil och utvisande, att sökanden fyllt 21 år; och
- b) intyg, utfärdat inom tre månader före anmälningen, av polismyndighet eller två trovärdiga personer, att sökanden under de senaste tolv måna- derna i betydande omfattning fört bil under olika trafikförhållanden; och skall i intyget finnas närmare angivet, i vilken omfattning och under vilka omständigheter sökanden fört bil.

Intyg, som nu sagts, erfordras dock ej, om sökanden med hänsyn till sär- skild utbildning kan antagas besitta nödig erfarenhet och körvana.

För provet skall sökanden tillhandahålla besiktningsmannen lämpligt fordon.

4 mom. Sökande må av besiktningsman förklaras kompetent såsom före- ståndare och lärare endast om han efter prov under olika trafikförhållanden samt förhör befinnes

a) besitta ur trafiksäkerhetssynpunkt god körskicklighet, sinnesnärvaro och omdömesförmåga;

b) vara väl förtrogen med konstruktionen och verkningssättet hos motor- fordon;

c) äga ingående kännedom om gällande trafikföreskrifter samt om den verkan ur trafiksäkerhetssynpunkt, som trötthetstillstånd och alkoholhaltiga drycker medföra å den mänskliga organismen; samt

d) hava erforderlig förmåga att i körskola meddela såväl teoretisk som praktisk undervisning.

Sökande må förklaras kompetent såsom instruktör endast om han efter prov under olika trafikförhållanden samt förhör befinnes

a) besitta ur trafiksäkerhetssynpunkt god körskicklighet, sinnesnärvaro och omdömesförmåga;

b) vara väl förtrogen med verkningssättet hos motorfordon;

c) äga för praktisk undervisning i körskola nödig kännedom om gällande trafikföreskrifter; samt

d) hava erforderlig förmåga att i körskola meddela praktisk undervis- ning.

Har sökande vid avlagt prov befunnits kompetent såsom föreståndare, lärare eller instruktör, skall besiktningsmannen meddela sökanden bevis härom (*kompetensbevis*).

5 mom. Ansökan hos länsstyrelse om godkännande såsom föreståndare, lärare eller instruktör skall göras skriftligen och innehålla upplysning om sökandens fullständiga namn, yrke, hemvist och postadress samt om num- mer å sökandens körkort.

Vid ansökan skola, där annat ej följer av nästkommande stycke, fogas

- a) kompetensbevis, som angives i 4 mom.;
- b) intyg, utfärdat inom tre månader före ansökningen, av polismyndigheten i sökandens mantalsskrivningsort, att sökanden under de senaste två åren gjort sig känd för nyktert levnadssätt samt med hänsyn till sina personliga förhållanden i övrigt icke kan anses olämplig att handhava undervisning i körskola; samt
- c) om sökandens körkort utfärdats av annan länsstyrelse, utdrag av körkortsregistret beträffande sökanden.

Där den, som är av länsstyrelse godkänd såsom föreståndare, lärare eller instruktör vid viss körskola, hos samma länsstyrelse söker enahanda godkännande för annan körskola, skola under a) och b) angivna handlingar ingivnas allenast då länsstyrelsen så anser nödigt.

I fråga om intyg, som angives under b), skola de i 32 § 1 mom. upptagna bestämmelserna om intyg, varom förmäles i sistnämnda moment c), äga motsvarande tillämpning.

Sökande är skyldig att, där länsstyrelse eller polismyndighet så påfordrar, förete intyg om sin mantalsskrivningsort under tid, som avses under b).

Efter prövning av de av sökanden ingivna handlingarna och efter den ytterligare utredning, som må anses erforderlig, äger länsstyrelsen att för sökande, som innehar gällande körkort för bil samt i övrigt befunnits lämplig, meddela godkännande såsom föreståndare, lärare eller instruktör vid viss körskola.

6 mom. Motorfordon må ej användas för övningskörning i körskola utan att vara härför godkänt av besiktningsman.

Konungen eller den myndighet Konungen därtill förordnar bestämmer, huruvida motorfordon, som i körskola användes för övningskörning, skall vara försett med särskilda säkerhetsanordningar och särskild beteckning.

Angående skyldighet att inställa dylikt motorfordon till kontrollbesiktning gäller vad därom stadgas i 24 §.

7 mom. För den teoretiska undervisningen i körskola skall finnas lämplig lokal och erforderlig materiel.

8 mom. Innehavare av körskola skall föra särskilda anteckningar angående undervisningen vid skolan samt årligen före februari månads utgång till länsstyrelsen i det län, där skolan bedrives, insända redogörelse för undervisningen under nästföregående år. Närmare föreskrifter angående anteckningar och redogörelse, som nyss sagts, meddelas av Konungen eller den myndighet Konungen därtill förordnar.

Verksamheten vid körskola skall vara underkastad inspektion av besiktningsman samt den tillsyn i övrigt, varom länsstyrelsen förordnar.

9 mom. Befinnes innehavare av körskola vara olämplig härtill eller bedrives utbildning i körskola i strid mot gällande föreskrifter eller eljest på ett otillfredsställande sätt, eller har undervisning vid skolan ej bedrivits under de senaste tolv månaderna, må länsstyrelse, som meddelat tillstånd för körskolan, återkalla detsamma.

Befinnes den, som av länsstyrelsen godkänts såsom föreståndare, lärare eller instruktör vid körskola, olämplig härtill, skall länsstyrelsen återkalla godkännandet.

Har innehavare av körskola eller föreståndare, lärare eller instruktör vid sådan skola gjort sig skyldig till förfarande eller försummelse, som kan föranleda återkallelse av tillstånd eller godkännande, men kan det antagas, att han skall låta rätta sig utan sådan åtgärd, må varning i stället meddelas.

Beslut om återkallelse eller varning skall genom länsstyrelsens försorg delgivas den, som avses med beslutet. Varning må ej överklagas.

### Särskilda föreskrifter för personer, som från utlandet inkommit i riket för att tillfälligtvis här vistas.

#### 37 §.

1 mom. Angående rätt för person, som i främmande stat äger föra motorfordon, att på grund av internationella överenskommelser eller eljest under tillfällig vistelse här i riket föra sådant fordon gäller vad Konungen därom förordnar.

2 mom. Den, som från utlandet inkommit i riket för att tillfälligtvis här vistas, må, utan hinder av att han icke jämlikt 1 mom. är berättigad att här i riket föra motorfordon eller innehar körkort, som i 29 § sägs, här föra bil eller motorcykel under förutsättning att han därtill erhållit tillstånd (*turistkörkort*) enligt vad nedan stadgas.

Turistkörkort utfärdas av polismyndighet.

Därest ej särskilda omständigheter annat föranleda, skall turistkörkort för bil eller för motorcykel meddelas den, som med behörigt intyg av svensk konsul eller av polismyndighet i land, där han tidigare vistats, eller av konsul, som företräder detta land här i riket, eller eljest på tillförlitligt sätt styrker, att han i det främmande landet äger rätt att föra motorfordon av det slag, varom fråga är.

Turistkörkort skall utfärdas enligt formulär, som fastställs av Konungen, och gäller för ett år från utfärdandet.

Angående utfärdande av turistkörkort skall göras anteckning i pass eller motsvarande legitimationshandling för sökanden.

Över utfärdade turistkörkort skall polismyndighet föra särskilt register. Närmare bestämmelser om dylikt register meddelas av Konungen eller den myndighet Konungen därtill förordnar.

Turistkörkort skall under färd medföras och på tillsägelse uppvisas för besiktningsman eller polisman.

Vad i 33—35 §§ stadgas om återkallelse och omhändertagande av körkort samt om varning skall i tillämpliga delar gälla i fråga om turistkörkort. Beslut om återkallelse eller varning må meddelas av envar länsstyrelse.

## AVDELNING IV.

## Trafikregler.

## 1 kap. Inledande bestämmelser.

## 38 §.

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

I 40 § 1 mom. avsedda anvisningar för trafik med fordon ävensom i 42 och 44—50 §§ meddelade särskilda bestämmelser om sådan trafik skola i tillämpliga delar gälla även för ridande och personer, som leda eller driva kreatur.

Vid tillämpning av bestämmelserna i denna avdelning skall såsom gående anses även den, som för barnvagn, rullstol eller lekfordon, så ock den, som åker skidor, skridskor eller rullskridskor.

## 2 kap. Bestämmelser för samtliga vägtrafikanter.

## Grundregler.

## 39 §.

Vägtrafikanter skall iakttaga den omsorg och varsamhet, som till förekommande av trafikolycka betingas av omständigheterna, samt uppträda så, att han icke onödigtvis hindrar eller stör trafiken. Även i övrigt skall vägtrafikanter visa hänsyn mot andra vägtrafikanter och mot dem, som bo eller uppehålla sig vid vägen.

## Beaktande av anvisningar i trafiken.

## 40 §.

1 mom. Vägtrafikanter skall ställa sig till efterrättelse de anvisningar rörande trafiken, vilka meddelas genom uppsatta anslag, vägmärken och signaler.

Förare av utryckningsfordon må dock i trängande fall underlåta att följa i föregående stycke avsedda bestämmelser.

2 mom. Vägtrafikanter skall efterkomma polisens anvisningar till trafikens ordnande och stanna, när polismannen därtill giver tecken.

Förare av motordrivna fordon skall åttlyda besiktningsmannens tecken att stanna.

## Beredande av fri väg för vissa vägtrafikanter m. fl.

## 41 §.

1 mom. Vägtrafikanter skall, där så kan ske, lämna fri väg för spårvagn, militärtrupp och begravningsståg samt annan procession. Vad sålunda stad-

gas skall dock icke gälla förare av utryckningsfordon, för vilket påkallas fri väg enligt bestämmelserna i 2 mom.

2 mom. Förare av utryckningsfordon äger i trängande fall påkalla fri väg för fordonet. För sådant ändamål skall signal givas med särskild larmanordning och framtill på fordonet föras minst en lykta med kraftigt rött sken framåt. Larmanordningen skall vara av typ, som godkänts av Konungen eller den myndighet Konungen därtill förordnar.

Det åligger annan vägtrafikanter ävensom förare av spårvagn, som icke framgår på särskild banvall, att i god tid om möjligt lämna utryckningsfordon fri väg, då så påkallas.

### Korsning i plan mellan väg och järnväg m. m.

#### 42 §.

1 mom. Vägtrafikanter, som ämnar passera korsning i samma plan mellan väg och järnväg, skall, oavsett förekommande säkerhetsanordningar, genom uppmärksamhet på järnvägen förvissa sig om huruvida tåg nalkas. Vid färd med fordon skall därvid hållas en med hänsyn till omständigheterna tillräckligt låg hastighet.

Med tåg likställes i denna paragraf varje anordning på hjul, vilken löper på järnvägsskenor.

2 mom. Då av signal eller annat förhållande framgår, att tåg nalkas, skall vägtrafikanter stanna på betryggande avstånd från korsningen och före ljussignal, om sådan finnes. Föreligger ej förhållande, som nu sagts, skall korsningen skyndsamt passeras.

På fordon, som är försett med särskilda parkeringslyktor, böra framtill endast dessa hållas tända, då fordonet under mörker stannats för annalkande tåg.

3 mom. Omkörning av annat fordon får ej ske strax före eller i korsning i samma plan mellan väg och järnväg.

4 mom. I andra fall än i 2 mom. sägs får icke, utan att trafikförhållandena det föranleda, fordon på väg stannas eller uppställas inom ett avstånd av 30 meter från korsande järnvägs närmaste skena.

5 mom. Bestämmelserna i 1—4 mom. skola äga motsvarande tillämpning på korsning i samma plan mellan väg och spårväg med särskild banvall.

### Aligganden vid trafikolycka.

#### 43 §.

Vägtrafikanter, som med eller utan egen skuld haft del i uppkomsten av trafikolycka, får icke genom att avlägsna sig från olycksplatsen eller eljest undandraga sig att i mån av förmåga medverka till de åtgärder, vartill olyckan skäligen föranleder, såsom omhändertagande av skadad person. Han får ej heller undandraga sig att uppgiva namn och hemvist eller lämna upplysningar om händelsen.

### 3 kap. Särskilda bestämmelser om trafik med fordon.

#### Användande av skilda vägbanor.

##### 44 §.

Finnas på väg skilda banor för olika slag av vägtrafikanter, skall fordon föras på bana, som är avsedd för fordonet. Fordon må dock föras på annan bana, om så i särskilt fall erfordras för korsande av banan eller föranledes av annan tvingande orsak och trafiksäkerheten ej äventyras därigenom.

Cykelbana på sidan av väg skall anses upplåten endast för cykeltrafik i den riktning, vari övrig fordonstrafik på samma sida av vägen framgår. Vad nu sagts skall dock icke gälla, där annat särskilt angivits genom vägmärke.

#### Fordons plats på väg och i vägkorsning.

##### 45 §.

*1 mom.* Fordon bör, där så lämpligen kan ske, föras på vänstra delen av vägen.

Vid oklar sikt eller där sikten i kurva, vägkorsning, backe eller annorstädes är skymd, skall fordon alltid hållas till vänster på vägen. Detta gäller dock icke väg med enkelriktad fordonstrafik.

Fordon, som föres med ringa hastighet, bör hållas så långt som möjligt till vänster på vägen, såvida annat ej följer av 2, 4 eller 5 mom.

Då fordon föres efter annat fordon, skall avståndet till det framförvarande fordonet anpassas så, att fara för påkörning ej föreligger, om detta fordon stannas eller dess hastighet minskas.

*2 mom.* I god tid före vägkorsning bör fordon, som skall svängas till vänster, föras till vägens vänstra sida och fordon, som skall svängas till höger, föras in mot vägens mittlinje eller, om vägen har enkelriktad fordonstrafik, till vägens högra sida.

*3 mom.* Vänstersväng i vägkorsning bör göras så nära vänstra vägkanten som lämpligen kan ske.

*4 mom.* Vid högersväng i vägkorsning bör följande iakttagas:

a) Om båda vägarna hava dubbelriktad fordonstrafik, skall fordonet föras så, att det inkommer i vägkorsningen till vänster om vägens mittlinje och lämnar korsningen till vänster om den korsande vägens mittlinje.

b) Om fordonstrafiken är dubbelriktad på den väg, varifrån fordonet kommer, och enkelriktad på den korsande vägen, skall fordonet införas i vägkorsningen till vänster om förstnämnda vägs mittlinje.

c) Om fordonstrafiken är enkelriktad på den väg, varifrån fordonet kommer, och dubbelriktad på den korsande vägen, skall fordonet föras så, att det lämnar vägkorsningen till vänster om sistnämnda vägs mittlinje.

d) Om båda vägarna hava enkelriktad fordonstrafik, skall svängen göras så nära högra vägkanten som lämpligen kan ske.

Vägkorsning skall anses omfatta det område, som begränsas av de tänkta förlängningarna av de korsande vägarnas sidor.

5 mom. Där före vägkorsning fordonstrafik i samma färdriktning framgår i två eller flera jämsides löpande körfiler, skall förare av fordon i god tid intaga den körfil, som med hänsyn till avsedd körriktning är lämplig.

6 mom. Utan hinder av bestämmelserna i 1—5 mom. må fordon, som användes i väghållningsarbete, med iakttagande av erforderliga försiktighetsmått föras på sätt som med hänsyn till arbetet finnes nödigt.

7 mom. Backning eller vändning må ej företagas, med mindre föraren förvissat sig om att det kan ske utan fara eller onödigt hinder för övrig trafik.

### Hastighet.

#### 46 §.

1 mom. Fordons hastighet skall anpassas till vad trafiksäkerheten och behörig hänsyn till omständigheterna i övrigt kräver.

Särskilt åligger det förare av fordon att hålla en med hänsyn till förhållandena tillräckligt låg hastighet:

- a) vid oklar sikt;
- b) vid vägkorsning;
- c) i skarp kurva;
- d) vid backkrön;
- e) när sikten eljest är skymd;
- f) vid risk för bländning;
- g) vid halt väglag;
- h) vid möte med fordon på smal väg eller bro;
- i) då fordonet nalkas spårvagn eller buss, som stannat för passagerares av- eller påstigning;
- j) då fordonet nalkas småbarn, som uppehåller sig på eller invid vägen;
- k) då fordonet nalkas gående, som bär särskilt tecken för blindhet eller dövhet;
- l) då fordonet nalkas kreatur.

Förare av fordon skall, då fordonet närmar sig obehövt, tydligt markerat övergångsställe för gående, nedbringa hastigheten så, att fordonet kan stannas framför övergångsstället för att lämna gående tillfälle att passera.

Vid smutsigt väglag skall förare av fordon, såvitt möjligt, anpassa hastigheten så, att annan vägtrafikant ej utsättes för smutsstänk.

2 mom. I fråga om högsta tillåtna hastighet för vissa motordrivna fordon m. m. gäller vad därom stadgas i 56 §.

### Möte och omkörning.

#### 47 §.

1 mom. Förare av fordon skall vid möte med eller omkörning av gående lämna denne tid att vika åt sidan samt låta honom förfoga över tillräckligt utrymme på vägen.

Möte med annan vägtrafikanter än gående skall ske till vänster. Omkörning av annan vägtrafikanter än gående skall ske till höger.

Möte med eller omkörning av spårvagn skall, om spårens läge medger det, äga rum till vänster.

2 mom. Omkörning av annat fordon må ej ske, där sikten är skynd, och under inga förhållanden strax före eller i vägkorsning eller skarp kurva eller strax före eller på backkrön.

3 mom. Fordonsförare, som vill köra om annat fordon, skall före omkörningen övertyga sig om att den framförvarande är beredd på omkörning. För sådant ändamål bör den omkörande giva sig tillkänna genom ljud- eller ljussignal eller på annat lämpligt sätt. Inom tätbebyggt område eller vid tät trafik må dock, om så kan ske utan fara, omkörning äga rum utan hinder av att signal ej avgivits.

Föraren på det framförvarande fordonet skall, då han uppmärksammat tillämnad omkörning, hålla till vänster och sakta farten samt bör, om signal avgivits, på lämpligt sätt besvara denna.

Den omkörande får icke hålla till vänster, förrän han förvissat sig om att detta kan ske utan fara för den omkörde.

4 mom. Utan hinder av bestämmelserna i 1 och 2 mom. må förare av fordon, vilket föres i körfil enligt 45 § 5 mom., före eller i vägkorsning passera fordon i annan körfil. Likaså äger fordonsförare att, med iakttagande av nödig försiktighet, till vänster omköra fordon, som svänger till höger, eller vars förare tydligt förbereder sådan sväng.

5 mom. Vid möte eller omkörning mellan fordon, som användes i väghållningsarbete, och annat fordon må, med iakttagande av nödig försiktighet, förfaras på sätt som med hänsyn till fordonens plats på vägen finnes lämpligt.

### Korsande möte.

#### 48 §.

1 mom. Vid korsning mellan väg, som enligt 61 § förklarats såsom huvudled, och annan väg åligger det fordonsförare, vilken från sistnämnda väg vill korsa huvudleden eller svänga in på denna, att lämna företräde åt fordon på huvudleden.

2 mom. Då i annat fall än i 1 mom. sägs ett fordons kurs skär ett annat fordons kurs, skall föraren av det fordon, som har det andra fordonet på sin vänstra sida, lämna företräde åt det sistnämnda fordonet. Härmed frigtages dock icke någon förare från skyldighet att iakttaga försiktighet vid passerande av eller färd in på korsande eller anslutande väg. Detta skall särskilt gälla den, som från väg med ringa trafik kommer in på väg med livlig trafik.

3 mom. Har spårvagn stannats vid hållplats, där refuge för passagerare ej finnes, skall fordonsförare, som ämnar passera till vänster om spårvagnen i

dennas färdriktning räknat, stanna sitt fordon före hållplatsen för att lämna företräde åt gående, som färdas till eller från spårvagnen.

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

### Stannande och uppställning.

#### 49 §.

1 mom. Fordon får icke på väg stannas eller uppställas på sådan plats eller sådant sätt, att fara uppstår för person eller egendom eller trafiken onödigtvis hindras eller störes.

Stannande och uppställning skall såvitt möjligt ske på vänstra sidan av vägen i körriktningen räknat.

2 mom. Stannande eller uppställning på väg får icke utan att trafikförhållandena det föranleda äga rum:

a) i skarp kurva eller nära sådan eller på backkrön eller i närheten därav eller på annan plats, där sikten är skymd;

b) vid vägkorsning inom ett avstånd av 10 meter från korsande körbanas närmaste ytterkant;

c) framför vägmärke, så att detta skymmes;

d) på tydligt markerat övergångsställe för gående eller inom ett område av 10 meter före övergångsstället;

e) inom särskild filmarkering eller så nära sådan, att inkörning i rätt fil därigenom försvåras.

3 mom. Parkering på väg får ej ske:

a) där parkering hindrar andra fordon att fritt komma förbi;

b) vid spårväghållplats eller på utrymme, avsett för trafik med spårvagn;

c) vid busshållplats inom ett område av 10 meter på vardera sidan om hållplatsskylt;

d) på tydligt markerad plats för droskstation med annat fordon än sådant, för vilket stationen är avsedd;

e) på bro eller viadukt eller i vägport eller trafikunnel;

f) framför ingång eller infart till fastighet, om passage till eller från fastigheten därigenom obehörigen hindras eller störes.

4 mom. Förare skall, då fordon stannats på väg, vidtaga sådana åtgärder, att fordonet hindras att komma i gång av sig självt.

Förspänd dragare får ej utan erforderlig tillsyn lämnas obunden på väg.

Beträffande belysning på fordon, som under mörker är uppställt på väg, gäller vad därom stadgas i 51 §.

### Tecken och signaler.

#### 50 §.

1 mom. Då så i särskilt fall erfordras till förebyggande av fara för person eller egendom, skall förare av fordon genom ljud- eller ljussignal eller på annat lämpligt sätt väcka andra trafikanters uppmärksamhet.

Fordonsförare, som ämnar sätta i gång från kanten av väg, svänga i vägkorsning, vända på väg eller eljest så ändra fordonets plats i sidled på väg, att fara eller hinder kan uppstå i trafiken, skall till ledning för andra vägtrafikanter genom körriktningsvisare eller utsträckande av arm eller på annat lämpligt sätt i god tid tydligt ange den nya riktning, han ämnar taga. Efter användning av körriktningsvisare skall föraren tillse, att densamma upphör att visa ändring i körriktningen.

Då förare av fordon ämnar stanna eller hastigt nedbringa farten, skall han, till ledning för bakom kommande vägtrafikanter, genom stopplykta eller höjande av hand eller på annat lämpligt sätt i god tid tydligt tillkännagiva sin avsikt.

Beträffande tecken och signaler vid omkörning gäller vad därom stadgas i 47 §.

2 mom. Inom tättbebyggt område får ljudsignal givas endast då detta enligt 47 § eller 1 mom. härövan erfordras vid omkörning eller till förebyggande av fara för person eller egendom.

Vad i detta moment stadgas gäller icke utryckningsfordon, då det användes vid utryckning, och ej heller annat fordon, då det användes vid eldfara för brandväsendets räkning eller av polis- eller tullpersonal, läkare, barnmorska eller veterinär i brådskande yrkesutövning.

3 mom. Från fordon, som enligt 3—5 samt 7 §§ skall vara utrustat med ljudapparat av visst slag, får ljudsignal icke givas med apparat av annat slag.

Vad sålunda är stadgat gäller icke utryckningsfordon under utryckning.

4 mom. Avgivande av tecken eller signal fritager icke någon förare från skyldighet att förvissa sig om att av honom tillämnat färd sätt icke innebär fara för andra vägtrafikanter.

## Belysning.

### 51 §.

Då fordon under mörker föres på väg, skall i 3—8 §§ föreskriven lykta vara tänd. På bil och motorcykel skall sådan lykta hållas tänd även vid färd på väg i tät dimma. Har släpvagn kopplats till bil, behöver baklykta hållas tänd endast på släpvagnen eller, om flera släpvagnar tillkopplats, på den sista av dessa. Skyltlykta behöver i fall, som här avses, hållas tänd endast på bilen eller, om tillkopplad släpvagn enligt 21 § skall vara försedd med sådan registrerings-, interimis- eller saluvagnsskylt, som skall föras på bilen, endast på dylik släpvagn.

I stället för stadgat lykta för sken framåt må motsvarande parkeringslykta användas på väg, där tillfredsställande belysning är anordnad.

Angående rätt att i vissa fall på fordon föra reflexanordning i stället för belysningsanordning gäller vad därom finnes stadgat i 4—8 §§.

Fordon, som under mörker är uppställt på väg, där tillfredsställande belysning icke är anordnad, skall vara försett med belysnings- eller reflexan-

ordning, som utmed vägen utsänder eller reflekterar vitt eller gult ljus framåt och rött ljus bakåt.

På fordon får icke begagnas bländande ljus på väg, där tillfredsställande belysning är anordnad, eller vid möte med annat fordon, eller när fordonet är uppställt på väg. Vid möte med fordon skall avbländning ske i god tid.

På fordon får under färd icke framåt visas annat än vitt eller gult sken, såvida ej annat blivit i särskild ordning föreskrivet eller medgivet. Vad här stadgas avser icke körriktningvisare.

### Fordons last.

#### 52 §.

1 mom. På fordon får icke gods lastas eller personer placeras så, att föraren kommer att sakna nödig sikt eller erforderliga möjligheter till manövrering, eller så, att fara eljest uppstår för person eller egendom, eller så, att trafiken onödigtvis hindras eller störes.

2 mom. Om på fordon föres gods, som skjuter mer än 150 centimeter utanför fordonet framtill eller baktill, skall godsets yttersta del vara tydligt utmärkt med flagga, lykta eller annan lämplig anordning.

3 mom. Finner polisman fordon vara så lastat, att fortsatt färd med fordonet icke kan äga rum utan uppenbar fara eller olägenhet, äger han förbjuda sådan färd, så ock, där förbudet icke efterkommes, hindra färden. Polismannen skall snarast möjligt underrätta vederbörande förman om åtgärden.

### Tävling med fordon.

#### 53 §.

Tävling med fordon får icke anordnas på väg utan länsstyrelsens tillstånd. Gives tillstånd, skall länsstyrelsen meddela nödiga föreskrifter till förebyggande av fara och olägenhet för trafiken och för dem, som bo eller uppehålla sig vid vägen, ävensom i övrigt vid tillståndet fästa de villkor, som kunna finnas påkallade.

### 4 kap. Särskilda bestämmelser om trafik med motordrivna fordon m. m.

#### 54 §.

1 mom. Motordrivet fordon eller därtill kopplat fordon får icke föras på allmän väg, gata eller annan allmän plats:

a) då den vikt, som uppbäres av någon hjulaxel, överstiger 6,00 ton;

b) då den sammanlagda vikt, som uppbäres av två på mindre inbördes avstånd än 2 meter belägna hjulaxlar på fordonet eller fordonståget, överstiger 8,00 ton;

c) då fordonets eller fordonstågets bruttovikt överstiger, vid ett avstånd mellan fordonets eller fordonstågets första och sista hjulaxel uppgående till

mindre än 2 meter,	8,00 ton	11 men ej 12 meter,	19,75 ton
2 men ej 3 »	8,50 »	12 » » 13 »	21,00 »
3 » » 4 »	9,75 »	13 » » 14 »	22,25 »
4 » » 5 »	11,00 »	14 » » 15 »	23,50 »
5 » » 6 »	12,25 »	15 » » 16 »	24,75 »
6 » » 7 »	13,50 »	16 » » 17 »	26,00 »
7 » » 8 »	14,75 »	17 » » 18 »	27,25 »
8 » » 9 »	16,00 »	18 » » 19 »	28,50 »
9 » » 10 »	17,25 »	19 » » 20 »	29,75 »
10 » » 11 »	18,50 »	20 » » 21 »	31,00 »
		21 » » 22 »	32,25 » ;

d) då luftövertrycket i hjulringarna överstiger 6 kilogram per kvadratcentimeter.

Är motordrivet fordon eller därtill kopplat fordon försett med band eller medar, får fordonet icke föras på allmän väg, gata eller annan allmän plats, då fordonets bruttovikt överstiger 12,00 ton. Vad nu sagts skall dock för medfordon gälla allenast vid färd över bro.

2 mom. Motordrivet fordon eller därtill kopplat fordon får icke föras på allmän väg, gata eller annan allmän plats, då fordonet lastats så, att lasten på någondera sidan skjuter mer än 20 centimeter utanför fordonet, eller då fordonets bredd, lasten inräknad, överstiger 235 centimeter. Utan hinder härav må dock föras lätt motorcykel, vars bredd med last icke överstiger 120 centimeter.

Fordonsbredd mätes över de längst utskjutande delarna av fordonet, varvid dock bortses från backspegel, körriktningvisare och snökedjor.

3 mom. Utan hinder av vad i 2 mom. stadgas må på väg, som där sägs, med iakttagande av nödig försiktighet, föras:

a) redskap, som användes i jordbruks- eller vägarbete, ändå att redskapets bredd överstiger 235 centimeter;

b) fordon, som är lastat med opackat hö eller liknande, ändå att lasten på någondera sidan skjuter mer än 20 centimeter utanför fordonet.

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

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

#### 55 §.

1 mom. Av bil eller traktor få icke dragas mer än två för koppling till bil eller traktor byggda fordon eller ett fordon av annat slag. Draget eller dragna fordons bruttovikt eller sammanlagda bruttovikt får icke uppgå till mer än två gånger det dragande fordonets bruttovikt.

Utan hinder av vad i föregående stycke stadgas må fordon, som byggts för koppling till bil eller traktor, med iakttagande av nödig försiktighet dragas av bil eller traktor, om varje draget fordon är försett med effektiva bromsar, som kunna manövreras från fotbroms eller motsvarande anordning på det dragande fordonet eller av medföljande bromsare, eller om, såvitt angår fordon på medar, effektiv bromsning är anordnad på annat lämpligt sätt.

2 mom. Fordon, som drages av motordrivet fordon, skall vara kopplat på ett ur trafiksäkerhetssynpunkt tillfredsställande sätt.

Därest avståndet mellan fordonen överstiger två meter, skall kopplingsanordningen vara tydligt utmärkt på lämpligt sätt.

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

## 56 §.

1 mom. Buss eller lastbil får icke föras med högre hastighet än 60 kilometer i timmen. Inom tätbebyggt område får dock hastigheten icke överstiga 40 kilometer i timmen.

2 mom. Har till bil kopplats fordon, få fordonen icke föras med högre hastighet, än nedan för varje fall sägs, nämligen då fråga är om

	Hastighet km i timmen
a) en påhängsvagn samt bilens och påhängsvagnens samtliga hjul äro försedda med effektiva från fotbroms eller motsvarande anordning på bilen manövrerbara bromsar . . . . .	60
b) en släpvagn i annat fall, än som under a) sägs, samt släpvagnen är försedd med effektiva från fotbroms eller motsvarande anordning på bilen manövrerbara bromsar . . . . .	50
c) en släpvagn i annat fall, än som under a) och b) sägs, samt släpvagnen har en bruttovikt icke överstigande bilens bruttovikt. .	40
d) två släpvagnar samt släpvagnarna äro försedda med effektiva från fotbroms eller motsvarande anordning på bilen manövrerbara bromsar . . . . .	40
e) en släpplåda samt släpplåden har en bruttovikt icke överstigande bilens bruttovikt . . . . .	30
f) ett eller flera fordon i andra fall, än som under a)—e) sägs	20

I de under a) och b) angivna fallen får inom tätbebyggt område hastigheten icke överstiga 40 kilometer i timmen .

Har till bil kopplats endast en släpvagn, vars totalvikt icke överstiger en tredjedel av bilens tjänstevikt, må fordonen utan hinder av vad ovan stadgats föras med samma hastighet, som är medgiven för bilen utan släpvagn.

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

Om traktor eller motorredskap eller fordon, som är kopplat till motor-drivet fordon, har hjulringar av järn eller annat hårt material, vare högsta tillåtna hastigheten 10 kilometer i timmen.

4 mom. Bestämmelserna i denna paragraf skola icke gälla utryckningsfordon, då det användes vid utryckning, och ej heller annat fordon, då det användes vid eldfara för brandväsendets räkning eller av polis- eller tullpersonal, läkare, barnmorska eller veterinär i brådskande yrkesutövning.

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

### 57 §.

1 mom. Har för motordrivet fordon eller därtill kopplat fordon fastställts maximilast, får med fordonet icke befordras last, vars vikt överstiger vad sålunda fastställts.

2 mom. Bil får icke lastas så, att körriktningvisare skymmes eller föraren hindras att genom backspegeln iakttaga den bakomvarande trafiken.

Lastbil får icke användas för befordran av personer, såvida ej anordningarna på bilen bereda tillfredsställande säkerhet.

Avses att vid lustresa, utflykt eller dylikt bruka lastbil för befordran av personer, och erfordras härför särskilda anordningar på bilen, skola dessa vara godkända av besiktningsman. I fall, som här avses, få ej med bilen befordras flera personer än besiktningsmannen vid godkännandet bestämt.

Förare skall under färd medhava bevis om sådant godkännande, som i föregående stycke sägs. Beviset skall på tillsägelse uppvisas för besiktningsman eller polisman.

3 mom. På lätt motorcykel få ej samtidigt färdas två eller flera personer. På tung motorcykel får icke medtagas mer än en passagerare. I sidvagn få ej befordras flera passagerare än sidvagnen är avsedd för, dock att i dylik vagn därjämte må medföras ett barn under tio år.

4 mom. Fordon, som kopplats till motordrivet fordon, får icke användas för personbefordran utan att vara av besiktningsman godkänt för sådant ändamål. Vad här stadgas skall dock icke avse fordon, som vid eldfara tillfälligt användes för brandväsendets räkning.

### 58 §.

Förare av motordrivet fordon skall i görligaste mån behandla motorn så, att den icke åstadkommer störande buller eller utsläpper rök eller gas i sådan mängd, att olägenhet därav uppstår. Gaser från förbränningsmotor få icke givas fritt avlopp.

Vid handhavande av gengasaggregat och motorvärmare skall föraren tillse, att fara för elds spridning icke uppkommer. Vid slaggnig skall glödande avfall behandlas på ett ur brandsäkerhetssynpunkt tillfredsställande sätt.

Bränsleavfall ävensom förpackning, vari bränsle förvarats, får icke kvarlämnas på vägen, ej heller invid vägen, om ordning och trevnad därigenom störes.

## 5 kap. Särskilda bestämmelser om trafik med cykel.

### 59 §.

1 mom. Då motordrivet fordon eller fordon för dragare nalkas eller sikten är skymd, få cyklande på körbana icke färdas i bredd, såvida ej trafikförhållandena därtill föranleda.

Cykling i bredd får ej heller eljest äga rum, om fara därigenom uppstår för andra vägtrafikanter, eller om övrig trafik därigenom onödigtvis hindras eller störes.

2 mom. Cyklande skall hålla båda fötterna på pedalerna samt åtminstone ena handen på styret.

Cyklande får icke låta cykeln dragas av annat fordon.

3 mom. Cykelåkning över gångbana får ej ske direkt från port eller passage, där sikten över gångbanan är skymd.

4 mom. På cykel få icke samtidigt färdas flera personer än cykeln är byggd för. Då cykeln försetts med härför lämpliga säten och erforderligt skydd mot hjulekrarna, må dock på cykeln ytterligare färdas, om den som styr cykeln fyllt 15 år, ett barn under 10 år eller, om han fyllt 18 år, två barn under 6 år. I det sistnämnda fallet skall cykeln vara försedd med två av varandra oberoende, effektivt verkande bromsar.

Vid cykelåkning får icke med cykel befordras gods, vars vikt överstiger, i fråga om cykel med två hjul, 50 kilogram samt, i fråga om cykel med tre eller flera hjul, 100 kilogram. Med cykel, som är huvudsakligen avsedd för godsbefordran, må dock, om den som styr cykeln fyllt 18 år, befordras gods intill en vikt av 75 kilogram för tvåhjulig cykel och 150 kilogram för cykel med tre eller flera hjul.

Med fordon, som kopplats till cykel, får vid cykelåkning på allmän väg, gata eller annan allmän plats icke befordras gods med sådan vikt, att sammanlagda vikten av gods på cykeln och på det eller de fordon, som tillkopplats, överstiger 100 kilogram.

Med cykel eller fordon, som kopplats till cykel, får vid cykelåkning icke befordras gods så lastat, att bredden av fordonet eller fordonen med last överstiger, i fråga om tvåhjulig cykel utan tillkopplat fordon 120 centimeter och eljest 150 centimeter.

## 6 kap. Särskilda bestämmelser för gående.

### 60 §.

1 mom. Gående skall, där så påkallas för undvikande av fara eller olägenhet för annan trafik, iakttaga följande:

a) Om gångbana finnes, skall denna användas. Är gångbana anordnad på vägs båda sidor, skall företrädesvis den högra gångbanan användas.

b) Finnes cykelbana men ej gångbana, skall cykelbanan användas. Företrädesvis skall därvid begagnas den del av cykelbanan, som ligger längst från körbanan.

c) Finnes ej gångbana eller cykelbana, skall yttersta delen av vägen begagnas, företrädesvis den på högra sidan.

d) Körbana skall passeras på särskilt markerat övergångsställe för gående, där sådant finnes. I övrigt skall passerande över körbana ske tvärs över denna och företrädesvis i anslutning till vägkorsning.

2 mom. Det åligger gående, att iakttaga särskild försiktighet vid beträdande av körbana.

Gående får ej genom att onödigtvis uppehålla sig på körbana hindra eller störa trafiken.

3 mom. Gående med börda, som på grund av sin storlek eller osnygghet är till olägenhet för annan, som färdas på gångbana eller cykelbana, skall i stället för sådan bana använda yttersta delen av körbanan, företrädesvis den på högra sidan.

4 mom. Marscherande trupp eller procession skall, där så lämpligen kan ske, använda körbana och därvid såvitt möjligt färdas på dennas vänstra del. Procession av barn med högst två i bredd bör dock använda gångbana, där sådan finnes.

5 mom. Skidåkare skall, där så lämpligen kan ske, i stället för gångbana begagna yttersta delen av körbanan.

6 mom. Gående böra sinsemellan väja till vänster.

## AVDELNING V.

### Utfärdande av lokala trafikföreskrifter m. m.

#### 61 §.

1 mom. Det tillkommer, såvitt angår stads område, stadsmyndighet, som angives i 6 mom., och eljest länsstyrelsen att beträffande viss allmän väg, gata eller annan allmän plats eller beträffande samtliga dylika vägar inom visst område meddela erforderliga föreskrifter, avseende

a) förbud mot trafik eller inskränkning i trafiken beträffande fordon av visst slag, fordons axeltryck, bruttovikt, luftövertryck i hjulringarna, bredd eller längd, last av viss beskaffenhet, färdhastighet eller körriktning samt provkörning eller övningskörning med fordon;

b) parkering eller annan uppställning av fordon;

c) medgivande till större axeltryck eller bruttovikt å fordon eller större luftövertryck i hjulringarna eller större bredd å fordon och last än som tillåtes i 54 §;

d) att viss väg skall anses såsom huvudled; eller

e) andra särskilda åtgärder för reglering av trafiken.

2 mom. Beträffande enskild väg ankommer det på ägaren av vägen att

avgöra, huruvida trafik därstädes med motordrivna fordon eller visst eller vissa slag av sådana må äga rum. Är sådan väg allmänneligen befa ren, skall i fråga om reglering av den icke förbjudna trafiken på vägen i tillämpliga delar gälla vad i 1 mom. stadgas beträffande reglering av trafiken på allmän väg.

3 mom. Det åligger länsstyrelse eller stadsmyndighet, vilken meddelat föreskrift, som i denna paragraf avses (*lokal trafikföreskrift*), att införa föreskriften i en för ändamålet avsedd liggare. Om föreskriften icke skall tillkännagivas genom vägmärke, skall densamma skyndsamt införas i länskungörelserna eller, om den utfärdats av stadsmyndighet, i den eller de tidningar, vari kommunala meddelanden för staden införas.

4 mom. Vad ovan sagts skall i tillämpliga delar gälla upphävande eller ändring av lokal trafikföreskrift.

5 mom. Utan hinder av att enligt denna paragraf meddelats förbud eller inskränkande föreskrifter med avseende å rätten att trafikera viss väg må vägen befaras av polis- eller tullpersonal i tjänsteutövning ävensom av läkare, barnmorska eller veterinär i och för yrkesutövning, för sjuk persons forslande till läkare eller sjukvårdsanstalt samt i andra därmed jämförliga trängande fall.

Enligt denna paragraf utfärdad föreskrift om inskränkning i färdhastighet skall icke gälla uttryckningsfordon, då det användes vid utryckning, och ej heller annat fordon, då det användes vid eldfara för brandväsendets räkning eller av polis- eller tullpersonal, läkare, barnmorska eller veterinär i brådskande yrkesutövning.

6 mom. Stadsmyndighet, som avses i denna paragraf, är för stad med poliskammare denna och för övriga städer magistrat eller kommunalborgmästare.

## 62 §.

1 mom. Det åligger länsstyrelse ävensom stadsmyndighet, som angives i 61 § 6 mom., att före mars månads utgång varje år utfärda kungörelse om vägar och gällande lokala trafikföreskrifter enligt de närmare grunder väg- och vattenbyggnadsstyrelsen bestämmer. Vad nu sagts om länsstyrelse skall dock icke gälla överståhållarämbetet.

Kungörelsen, vilken skall mot ersättning tillhandahållas allmänheten, skall översändas till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen samt chefen för försvarsstaben. Av stadsmyndighet utfärdad kungörelse skall därjämte insändas till länsstyrelsen.

2 mom. För allmänheten skall i Stockholm hos poliskammaren och eljest hos länsstyrelsen hållas tillgänglig en i lämplig skala upprättad karta, varå, enligt de närmare grunder väg- och vattenbyggnadsstyrelsen bestämmer, upptagits de allmänna vägar inom länet, vilka äro tillåtna för trafik med motordrivna fordon.

Kopia av kartan skall före juni månads utgång varje år insändas till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Om ändringar icke skett i senast insända karta eller ändringarna äro av ringa omfattning, må dock anmälan därom, i sistnämnda fall innefattande uppgift om ändringarna, vara tillfyllest.

## 63 §.

1 mom. Om särskilda skäl därtill äro, äger, såvitt angår stads område, stadsmyndighet, som angives i 61 § 6 mom., och eljest länsstyrelsen att för visst ändamål medgiva undantag från bestämmelserna i 54 § 1 och 2 mom., 55 § 1 mom. och 56 § 1—3 mom. ävensom från lokal trafikföreskrift, som meddelats av myndigheten.

Undantag, som ovan sägs, må ock meddelas, om trafiken berör såväl stad som landsbygd inom visst län, av länsstyrelsen samt, om trafiken berör mer än ett län, av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

2 mom. Vid medgivande av undantag enligt denna paragraf skola fästas sådana villkor, som kunna anses nödiga till förebyggande av fara för trafik-säkerheten eller skada å vägen.

Meddelas undantag från 55 § 1 mom., skall fastställas den högsta hastighet, som må ifrågakomma.

Beträffande fordon med hjulringar av järn eller annat hårt material får icke medgivas högre hastighet än 10 kilometer i timmen.

## AVDELNING VI.

## Vägmärken m. m.

## 64 §.

1 mom. Vid allmän väg, gata eller annan allmän plats skall, där trafikant bör göras uppmärksam på framförvarande fara, anbringas *varningsmärke*. Vad nu sagts skall, såvitt angår märke för korsning i samma plan med järnväg eller spårväg, gälla även för enskild väg, därest enligt stadganden, som avses i 7 mom., säkerhetsanordningar prövats erforderliga vid korsningen.

2 mom. Har beträffande allmän väg, gata eller annan allmän plats utfärdats lokal trafikföreskrift, avseende förbud eller påbud för trafiken på vägen, eller har beträffande enskild väg sådan föreskrift meddelats av myndighet, skall föreskriften, om så lämpligen kan ske, tillkännagivas genom *förbudsmärke* respektive *påbudsmärke*.

Föreskrift om övningskörning och provkörning må tillkännagivas i annan ordning.

3 mom. Vid allmän väg, gata eller annan allmän plats skall, enligt vad i detta mom. stadgas, uppsättas märke för meddelande av upplysning för trafikanter (*upplysningsmärke*).

Vid allmän väg eller gata, som utgör infartsväg till stad eller annat tätbebyggt samhälle, skall på härför lämpad plats uppsättas ortnamnsmärke, varå angives samhällets namn. Ortnamnsmärke må även uppsättas vid annan ort än nyss sagts, där så finnes lämpligt till upplysning för trafikanter.

Där allmänna vägar stöta samman utom stads eller annat samhälles tätbebyggda område, skola vägvisare anbringas. Inom sådant tätbebyggt område skola på lämpliga platser uppsättas vägvisare till ledning för genomgångstrafiken. Vid allmän väg må, där sådan väg stöter samman med enskild väg, anbringas vägvisare med utmärkande av den senare vägens egenskap av enskild väg.

I anslutning till vägvisare, som anbringas på och avser huvudväg (riks- eller länshuvudväg), skall uppsättas märke med uppgift om vägens nummer (vägnummersmärke). Dylika märken skola anbringas även på andra lämpliga platser utmed huvudväg. I anslutning till vägvisare, som i stad eller annat tätbebyggt samhälle uppsättes till ledning för genomgångstrafiken mellan olika delar av huvudväg eller mellan skilda huvudvägar, må, om så finnes lämpligt, anbringas vägnummersmärken för utvisande av vederbörande huvudvägs nummer.

Före livligt trafikerad vägkorsning skall, där så finnes lämpligt med hänsyn till trafiken, uppsättas orienteringstavla;

Vid väg, som enligt 61 § förklarats såsom huvudled, skola, där så finnes lämpligt, uppsättas särskilda märken för utvisande av vägens egenskap av huvudled. Plats, där huvudled upphör, skall utvisas genom märke.

Vid allmän väg, gata eller annan allmän plats må även i övrigt, där så finnes påkallat, uppsättas upplysningsmärke.

*4 mom.* Anbringande och underhåll av märken, som avses i 1—3 mom. (vägmärken) ävensom av ljussignaler och andra anordningar för tillgodoseende av trafiksäkerheten och för reglering av trafiken på väg, skall ankomma,

beträffande allmän väg, gata eller annan allmän plats, på väghållaren samt,

beträffande enskild väg, inom stad eller stadsliknande samhälle på den, som enligt lagen om allmänna vägar är väghållare, och eljest på vägförvaltningen i länet.

I den mån så erfordras må föreskrifter om uppsättandet av vägmärken meddelas, såvitt angår stads område, av stadsmyndighet, som anges i 61 § 6 mom., och eljest av länsstyrelsen.

Det ankommer på väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att i mån av behov genom anvisningar eller på annat lämpligt sätt verka för enhetlighet i fråga om vägmärkens uppsättande.

*5 mom.* Då på grund av vägarbete eller dylikt allmän väg, gata eller annan allmän plats helt eller till någon del är avstängd för trafik, skall detta av väghållaren utmärkas, förutom genom föreskrivet vägmärke, genom särskilda avstängningsanordningar.

*6 mom.* Närmare föreskrifter beträffande vägmärken och andra anordningar, som ovan avses, meddelas av Konungen eller den myndighet, som Konungen därtill förordnar.

*7 mom.* Angående vissa säkerhetsanordningar m. m. vid korsningar i samma plan mellan väg och järnväg eller spårväg är särskilt stadgat.

## AVDELNING VII.

## Ansvarsbestämmelser.

## Bestämmelser till II avd.

## 65 §.

1 mom. Brukas fordon på väg, oaktat fordonet icke överensstämmer med de i 2—8 §§ eller med stöd av dessa paragrafer meddelade bestämmelser om fordonets beskaffenhet och utrustning, skall ägaren straffas med dagsböter, om förseelsen avsett motordrivet fordon eller släpfordon, och eljest med böter, högst trehundra kronor. Dock må ej till straff dömas, där bristfälligheten var av ringa betydelse eller brukandet avsåg allenast att med anledning av skada, som under färd uppkommit på fordonet, föra detta till närmast belägna plats för skadans avhjälpande och uppenbar fara ej var förenad därmed.

2 mom. Brukas motordrivet fordon eller släpfordon i strid mot 11 §, 12 § 1 mom., 13 § 1 mom. eller mot bestämmelse, som meddelats med stöd av 27 § 1 mom., eller mot 27 § 2 eller 3 mom., eller brukas fordonet i strid mot förbud, som meddelats enligt 22 eller 23 §, vare ägaren förfallen till dagsböter.

3 mom. Visar ägare i fall, som avses i 1 eller 2 mom., att han iakttagit vad på honom ankommit till förhindrande av fordonets brukande, vare han fri från ansvar.

Har förseelse, som i 1 eller 2 mom. sägs, skett och ägde föraren vetskap om hindret för fordonets brukande, vare även han förfallen till ansvar, som stadgas i nämnda moment.

Brukades fordonet av någon, som enligt 6 eller 7 § lagen angående ansvarighet för skada i följd av automobiltrafik är förpliktad att ersätta skada, eller brukades eljest fordon utan lov, skall i ägarens ställe sådan brukare vara förfallen till ansvar, som i 1 och 2 mom. sägs.

4 mom. Sökes ej inom föreskriven tid registrering av motorfordon, av traktor med gummihjul eller band eller av släpfordon på sätt i 17 § stadgas, straffes den felande med dagsböter.

Underlåter någon, som enligt denna förordning är pliktig göra anmälan till bilregistret eller bilreservregistret, att göra sådan anmälan inom den härför i varje fall stadgade tid, straffes med böter, högst trehundra kronor.

Om någon, som genom lagakraftvunnen dom dömts till ansvar för förseelse, som avses i detta moment, underlåter att därefter fullgöra honom åliggande registrerings- eller anmälningsskyldighet, äger länsstyrelse att vid viten, som tillika må av länsstyrelsen utdömas, ålägga den försumlige att fullgöra sin skyldighet.

5 mom. Envar, som vid sökande av registrering eller i anmälan, varom i 4 mom. förmäles, lämnar vederligen oriktig uppgift, straffes med dagsböter.

Till samma straff vare den förfallen, som lämnar veterligen oriktig uppgift i typintyg, varom förmäles i 15 § 2 mom., eller i ansökningshandling, som avses i 12 § 2 mom. andra stycket eller 27 § 4 mom. andra stycket.

6 mom. Den, som bryter mot 10 § 5 mom. första stycket eller 24 § 1 mom. första stycket eller icke efterkommer föreläggande, som meddelats enligt 22 § första stycket eller 23 § tredje stycket, straffes med dagsböter.

Till samma straff dömes den, som åsidosätter 21 § 1 mom. andra eller fjärde stycket eller 27 § 5 mom. femte stycket.

Förseelse mot 12 § 2 mom. femte stycket, 3 mom. tredje stycket eller 4 mom., 13 § 3 mom. fjärde stycket eller 4 mom., 21 § 2 mom. a)—d), samma moment e), såvitt angår tjänstevikt, bredd, maximilast och största antal passagerare, 21 § 3 mom. eller 27 § 4 mom. sjätte stycket eller 5 mom. tredje stycket, straffes med böter, högst trehundra kronor.

### Bestämmelser till III avd.

#### 66 §.

1 mom. Den, som bedriver körskola utan tillstånd eller eljest utan att iakttaga de i denna förordning eller med stöd därav meddelade föreskrifter, straffes med dagsböter.

Till samma straff dömes den, som i anteckningar eller redogörelse, varom förmäles i 36 § 8 mom., inför veterligen oriktig uppgift.

2 mom. Lämnar någon i fall, som avses i 32 § 1 mom. andra stycket eller 4 mom. andra stycket, veterligen oriktig uppgift i fråga om körkort, straffes med dagsböter.

Den, som bryter mot 29 § 2 mom., 32 § 5 mom. första stycket eller 37 § 2 mom. sjunde stycket eller åsidosätter i 32 § 3 mom. eller 4 mom. tredje stycket, 33 § 4 mom. andra stycket eller 35 § tredje stycket stadgad skyldighet att till myndighet överlämna körkort, straffes med böter, högst trehundra kronor.

### Bestämmelser till IV avd.

#### 67 §.

Med dagsböter straffes den, som åsidosätter föreskrifterna i 40 §, 41 § 1 mom. eller 2 mom. andra stycket, 42 § 4 mom., 46 § 1 mom. tredje stycket, 48 § 3 mom., 49 § 2, 3 eller 4 mom., 53 §, 54 § 2 eller 4 mom., 55 § 1 mom. eller 2 mom. första stycket, 56 § eller 57 § 2 mom. tredje stycket eller 3 eller 4 mom.

Med böter, högst trehundra kronor, straffes den, som bryter mot 44 §, 46 § 1 mom. fjärde stycket, 50 § 3 mom., 52 § 2 mom., 55 § 2 mom. andra stycket, 57 § 2 mom. fjärde stycket, 58 §, 59 § 1 mom. första stycket eller 2, 3 eller 4 mom. eller 60 § 3 mom.

Förseelse mot 51 § straffes, om förseelsen avsett motordrivet fordon eller släpfordon, med dagsböter och eljest med böter, högst trehundra kronor.

Befordras med fordon last i strid mot 54 § 1 mom. eller 57 § 1 mom., skall föraren straffas med dagsböter, och vare även ägaren förfallen till sådant straff, då omständigheterna göra sannolikt, att förseelsen skett med hans vetskap och vilja.

#### Bestämmelser till V avd.

##### 68 §.

Bryter någon mot sådan av myndighet meddelad bestämmelse, som avses i 61 § eller 63 § 2 mom., straffes med dagsböter, dock att överträdelse av bestämmelse, som avses i 61 § 1 mom. b), straffes med böter, högst trehundra kronor.

För någon eljest motordrivet fordon på väg, varest fordonet icke får föras, straffes med dagsböter.

#### Gemensamma bestämmelser.

##### 69 §.

Om den, som ertappats med att under färd icke hava medhaft körkort eller, i förekommande fall, handling, som avses i 12 § 2 eller 4 mom., 13 § 4 mom., 27 § 4 mom. eller 57 § 2 mom. fjärde stycket, senast å tredje söckendagen därefter hos vederbörande polismyndighet eller åklagare styrker, att han vid tiden för förseelsen innehaft gällande körkort eller sådan handling, som nyss sagts, och giva omständigheterna vid handen, att förseelsen haft sin grund i ett tillfälligt förbiseende, vare han fri från ansvar.

##### 70 §.

1 mom. De för ägare av fordon stadgade ansvarsbestämmelserna skola i fråga om fordon, som tillhör staten eller kommun, äga tillämpning på förarens närmaste förman. Har denne till förekommande av förseelse mot förordningen gjort vad på honom ankommit och äger i följd av överordnads åtgärd eller vållande förseelse likväl rum, varde den överordnade drabbad av ansvar, som här avses.

2 mom. I 1 mom. avsedda ansvarsbestämmelser skola, i händelse fordonet tillhör någon, som står under förmyndare eller annan laga målsman, äga tillämpning å denne. Äges fordonet av oskiftat dödsbo eller av konkursbo, skola bestämmelserna gälla den eller dem, som äga företräda boet.

3 mom. I fråga om fordon, som tillhör bolag, förening eller annat samfund eller stiftelse eller annan sådan inrättning, skola i 1 mom. avsedda ansvarsbestämmelser äga tillämpning på den eller dem, som äga företräda samfundet eller inrättningen. Har länsstyrelsen i det län, där fordonet är registrerat, eller, i fråga om icke registrerat fordon, företrädesvis användes, efter framställning av samfundet eller inrättningen godtagit viss person såsom bärare av ägares ansvar, skola dock bestämmelserna i stället gälla denne.

## 71 §.

Åtal för förseelse, som angives i 65 § 4 mom. första eller andra stycket eller 6 mom. första stycket, må upptagas av rätten i den ort, där fordonet skall anses hava sin hemort, om denna rätt med hänsyn till utredningen samt kostnader och andra omständigheter finner det lämpligt.

## 72 §.

Böter och viten, som ådömas enligt denna förordning, tillfalla kronan.

## 73 §.

Ej må till straff enligt denna förordning dömas, där förseelsen bör beläggas med straff enligt lagen om straff för vissa trafikbrott.

## AVDELNING VIII.

## Särskilda föreskrifter.

## 74 §.

Då i denna förordning för olika fall föreskrives, att fordon skall vara försett med *reflexanordning*, skall sådan vara av typ, som godkänts av den myndighet Konungen därtill förordnar.

## 75 §.

Polisman, så ock besiktningsman äger kontrollera, huruvida förare av motordrivet fordon innehar körkort eller annan handling, som enligt denna förordning skall medföras under färd.

## 76 §.

Föreskrifter om avgifter för vissa förrättningar, som i denna förordning avses, meddelas av Konungen.

## 77 §.

Emot beslut, som på grund av denna förordning meddelas av länsstyrelse eller polismyndighet, må besvär anföras inom tid, som är bestämd för överklagande av förvaltande myndigheters och ämbetsverks beslut. Sådant beslut skall utan hinder av besvär lända till efterrättelse, intill dess annorlunda kan bli förordnat. Beslut om återkallelse eller omhändertagande av körkort eller om återkallelse av tillstånd, varom i denna förordning förmäles, är dock icke gällande, förrän den, som avses med beslutet, erhållit del av detta.

## 78 §.

Bestämmelserna i 2—27 §§ skola icke äga tillämpning å

a) motordrivna fordon eller släpfordon, som tillhöra staten och äro tillverkade för särskilda militära ändamål;

b) motordrivna fordon, avsedda att föras av gående, eller släpfordon, som tillkopplas sådana fordon; eller

c) motordrivna fordon eller släpfordon, som användas uteslutande inom järnvägs- eller fabriksområde eller inhägnat tävlingsområde eller annat dylikt inhägnat område.

Bestämmelserna i 28—37 §§ skola icke gälla fordon, som under b) eller c) avses.

Om beträffande visst fordon eller visst slag av fordon undantag i särskilt hänseende från denna förordning finnes vara påkallat, meddelas bestämmelser härom av Konungen eller den myndighet Konungen därtill förordnar.

### Övergångsbestämmelser.

1. Denna förordning träder i kraft den 1 januari 1952. Genom denna förordning upphävas

motorfordonsförordningen den 23 oktober 1936 (nr 561);

vägtrafikstadgan samma dag (nr 562); och

kungörelsen den 19 februari 1947 (nr 46) angående trehjuliga transportcyklar med hjälpmotor.

2. Vad i 1 § 6 mom. stadgas medför icke för ägare av där avsett fordon, som före dagen för denna förordnings ikraftträdande undergått besiktning eller för vilket före samma dag typintyg utfärdats, skyldighet att låta fordonet undergå i 10 § 5 mom. angiven besiktning för fastställande av tjänstevikt, maximilast och totalvikt.

3. Bestämmelserna under 3 § 1 mom. h), 4 § 1 mom. b) om särskild bromsutrustning i fråga om tung motorcykel, samma paragraf 3 mom. första stycket om belysnings- eller reflexanordning baktill på sidvagn, 6 § 1 mom. e) om stopplykta, samma paragraf 4 mom., 7 § 1 mom. a) om särskild bromsutrustning i fråga om tandemcykel, cykel huvudsakligen avsedd för godsbefordran, cykel med tre eller flera hjul samt cykel med tillkopplat fordon, samma paragraf 1 mom. d) och 2 mom. samt 8 § 1 mom. skola icke gälla förrän från och med den 1 januari 1953. Till dess skola föreskrifterna i 18 § 1 mom. första och tredje styckena vägtrafikstadgan med tillhörande ansvarsbestämmelser fortfarande äga tillämpning.

4) Stadgandena under 3 § 1 mom. k), 4 § 1 mom. h) och 3 mom. andra stycket samt 6 § 1 mom. c) och f) skola icke äga tillämpning å fordon, som före dagen för denna förordnings ikraftträdande undergått besiktning eller för vilket före samma dag typintyg utfärdats, under förutsättning att fordonet vid besiktningen eller vid typintygets utfärdande icke var försett med anordning, som i nämnda författningsrum sägs.

5. Bestämmelserna i 10—13 samt 16—21 §§ skola icke lända till efterrättelse förrän från och med den 1 juli 1952, såvitt angår fordon, som vid tillämpning av de i 5 kap. motorfordonsförordningen meddelade föreskrifter om registrering icke skulle vara underkastat sistnämnda föreskrifter.

Bestämmelserna i 12 och 13 §§ skola ej heller eljest tillämpas före den 1 juli 1952. Intill dess skola de vid denna förordnings ikraftträdande i motsvarande hänseende gällande föreskrifter samt för överträdelse av dessa stadgade ansvarsbestämmelser alltjämt vara tillämpliga. Intill nämnda dag skall vad förordningen i övrigt innehåller beträffande interimsskylt och saluvagnsskylt äga motsvarande tillämpning på besiktningskylt, vad som stadgas om interimslicens äga giltighet å intyg enligt 13 § 1 mom. andra stycket 6 punkten motorfordonsförordningen samt vad om innehavare av interimslicens föreskrives hava avseende å den som tillverkar eller driver handel med motor- eller släpfordon.

6. Fordon, som vid förordningens ikraftträdande är registrerat såsom lättviktsmotorcykel, skall alltjämt intill den tidpunkt, som Konungen framdeles kan finna gott bestämma, vid registrering redovisas i särskild serie för dylika fordon.

7. Ägare av med gummihjul eller band försett fordon, vilket vid förordningens ikraftträdande är i bruk och enligt därefter gällande bestämmelser är att anse såsom traktor, må, där fordonet icke tillkommit genom ombyggnad av bil, kunna på därom före den 1 maj 1952 gjord ansökan erhålla registrering av fordonet gällande från och med den 1 juli 1952 utan företeende av besiktningsinstrument eller typintyg.

Ansökan skall göras skriftligen och innehålla uppgift om ägarens fullständiga namn, yrke, hemvist och postadress ävensom försäkran, att fordonet före den 1 januari 1952 tagits i bruk av sökanden.

Vid ansökan skola fogas dels i tre exemplar av sökanden undertecknad uppgift angående fordonet, dels, såvitt angår fordon med gummihjul, vederbörligt försäkringsbevis i två exemplar angående meddelad försäkring gällande från och med den 1 juli 1952, dels ock stadgad avgift. Uppgiften skall avfattas på blankett, som Konungen fastställer.

Den, som vid sökande av registrering enligt vad nu sagts lämnar veterligen oriktig uppgift, straffes med dagsböter.

I samband med registrering av här avsett fordon skall länsstyrelse med ingivna uppgiftsexemplar förfara på sätt stadgas i fråga om besiktningsinstrument.

8. Där enligt 24 § 1 mom. motorfordon, som användes för övningskörning i körskola, skall inställas för kontrollbesiktning under januari 1952, må med besiktningen anstå till den 1 april samma år.

9. Tillstånd, som utfärdats enligt 22 § motorfordonsförordningen och är gällande den 31 december 1951, skall äga giltighet utan hinder av vägtrafikförordningens ikraftträdande. På sådant tillstånd skola nuvarande föreskrifter och för överträdelse av dessa stadgade ansvarsbestämmelser alltjämt hava tillämpning.

10. Enligt nuvarande bestämmelser utfärdat körkort för tyngre motorcykel eller för lättviktsmotorcykel skall efter förordningens ikraftträdande avse motorcykel. Körkort för lättviktsmotorcykel, vilket innehaves av någon, som icke fyllt 18 år, skall dock intill den dag, då innehavaren uppnår denna ålder, icke gälla för tung motorcykel.

Vad ovan sagts skall icke avse körkort för lättviktsmotorcykel, vilket utfärdats efter särskilt av Konungen på ansökan lämnat medgivande. I dylikt fall skall körkortet efter förordningens ikraftträdande äga giltighet endast för fordon av det slag, för vilket det utfärdats.

11. Vid förordningens ikraftträdande gällande tillstånd att bedriva utbildning av bil- eller motorcykelförare skall även därefter äga giltighet och avse rätt att bedriva körskola. Vid samma tidpunkt gällande godkännande såsom sakkunnig lärare vid körskola skall därefter gälla såsom godkännande att vara föreståndare vid dylik skola. På tillstånd och godkännande, som här sägs, skall denna förordning efter ikraftträdandet äga tillämpning.

Den, som vid förordningens ikraftträdande innehar befattning såsom lärare eller instruktör vid körskola, må utan godkännande, varom förmåles i 36 §, utöva dylik befattning intill den 1 juli 1952; och må godkännande kunna meddelas honom, oaktat han icke avlagt prov, som i nämnda paragraf sägs.

12. Såvitt angår skyldighet att genom vägmärke tillkännagiva förbud mot parkering eller annan uppställning av fordon inom sådant i stad eller annat samhälle beläget område, beträffande vilket allmänna lokala föreskrifter i berörda hänseenden meddelats, skola bestämmelserna i 64 § 2 mom. icke lända till efterrättelse förrän från och med den 1 januari 1955.

13. Stadgandena i 64 § 3 mom. fjärde stycket skola icke äga tillämpning förrän från och med den 1 januari 1953. Intill sagda dag skola föreskrifterna i samma moment sjätte stycket tillämpas allenast såvitt angår vägmärke för utvisande av plats, där huvudled upphör.

---

Bilaga.

**Register till vägtrafikförordningen.**

*Avdelning I. Inledande bestämmelser.*

1 §.

*Avdelning II. Bestämmelser om fordon.*

1 kap. Fordons beskaffenhet och utrustning.

2 §. Allmänna bestämmelser.

3 §. Bil.

4 §. Motorcykel och sidvagn.

5 §. Traktor och motorredskap.

6 §. Släpfordon och efterfordon.

7 §. Cykel.

8 §. Fordon, förspänt med dragare.

2 kap. Allmänna bestämmelser om kontroll över fordon.

9 §.

3 kap. Kontroll över motordrivna fordon och släpfordon.

A. Kontroll genom registrering.

10 §. Allmänna bestämmelser om fordonsregister samt om registrerings- och besiktningsskyldighet.

11 §. Registrering m. m. såsom förutsättning för fordons brukande.

12 §. Fordons brukande enligt interimslicens.

13 §. Fordons brukande enligt saluvagnslicens.

För registerföringen erforderlig besiktning.

14 §. Registreringsbesiktning.

15 §. Typbesiktning.

Registreringsförfarandet.

16 §. Hemort.

17 §. Ansökan om registrering.

18 §. Anmälan om ändring i vissa registrerade förhållanden m. m.

19 §. Anmälan för avregistrering m. m.

20 §. Länsstyrelsens verksamhet m. m.

21 §. Skyltar m. m. på motordrivna fordon och släpfordon.

B. Löpande kontroll.

22 §. Övervakning genom länsstyrelse.

23 §. Flygande inspektion.

24 §. Kontrollbesiktning.

4 kap. Trafikförsäkring å vissa motordrivna fordon.

25 §.

5 kap. Skatt för motorfordon m. m.

26 §.

- 6 kap. Särskilda bestämmelser om motorfordon och släpfordon, som från utlandet införts i riket för att tillfälligtvis här brukas.  
27 §.

*Avdelning III. Bestämmelser om förare av fordon.*

- 1 kap. Allmänna bestämmelser.  
28 §.
- 2 kap. Särskilda bestämmelser om förare av motordrivna fordon.  
29 §. Krav på körkort.  
30 §. Övningskörning.  
31 §. Förarprov.  
32 §. Utfärdande av körkort m. m.  
33 §. Återkallelse av körkort m. m.  
34 §. Varning.  
35 §. Omhändertagande av körkort.  
36 §. Körskola.  
37 §. Särskilda föreskrifter för personer, som från utlandet inkommit i riket för att tillfälligtvis här vistas.

*Avdelning IV. Trafikregler.*

- 1 kap. Inledande bestämmelser.  
38 §.
- 2 kap. Bestämmelser för samtliga trafikanter.  
39 §. Grundregler.  
40 §. Beaktande av anvisningar i trafiken.  
41 §. Beredande av fri väg för vissa trafikanter m. fl.  
42 §. Korsning i plan mellan väg och järnväg m. m.  
43 §. Alliganden vid trafikolycka.
- 3 kap. Särskilda bestämmelser om trafik med fordon.  
44 §. Användande av skilda vägbanor.  
45 §. Fordons plats på väg och i vägkorsning.  
46 §. Hastighet.  
47 §. Möte och omkörning.  
48 §. Korsande möte.  
49 §. Stannande och uppställning.  
50 §. Tecken och signaler.  
51 §. Belysning.  
52 §. Last.  
53 §. Tävling med fordon.
- 4 kap. Särskilda bestämmelser om trafik med motordrivna fordon m. m.  
54—58 §§.
- 5 kap. Särskilda bestämmelser om trafik med cykel.  
59 §.
- 6 kap. Särskilda bestämmelser för gående.  
60 §.

*Avdelning V. Utfärdande av lokala trafikföreskrifter m. m.*

61—63 §§.

*Avdelning VI. Vägmärken m. m.*

64 §.

*Avdelning VII. Ansvarsbestämmelser.*

65 §. Bestämmelser till II avd.

66 §. Bestämmelser till III avd.

67 §. Bestämmelser till IV avd.

68 §. Bestämmelser till V avd.

69—73 §§. Gemensamma bestämmelser.

*Avdelning VIII. Särskilda föreskrifter.*

74—78 §§.

*Övergångsbestämmelser.*

---

**F ö r s l a g**  
till  
**L a g**  
om straff för vissa trafikbrott.

Härigenom förordnas som följer.

1 §.

Brister vägtrafikanter i den omsorg och varsamhet, som till förekommande av trafikolycka betingas av omständigheterna, och är ej oaktsamheten ringa, dömes för vårdslöshet i trafik till dagsböter eller fängelse i högst sex månader.

Där någon vid förande av bil, motorcykel, traktor eller motorredskap ådagalägger grov oaktsamhet eller visar uppenbar likgiltighet för andra människors liv eller egendom, dömes för grov vårdslöshet i trafik till fängelse eller straffarbete i högst ett år.

2 §.

Hindrar eller stör vägtrafikanter onödigtvis i väsentlig mån trafiken på väg, straffes, där ej gärningen är belagd med straff enligt 1 §, med dagsböter.

3 §.

För någon bil eller motorcykel utan att vara berättigad att föra sådant fordon eller med åsidosättande av föreskrift, som meddelats vid utfärdande av körkort, dömes för olovlig körning till dagsböter.

Anställer och brukar någon såsom förare av bil eller motorcykel den, som icke äger rätt att föra fordonet, eller tillåter någon eljest annan att föra sådant fordon utan att denne är berättigad därtill, straffes likaledes med dagsböter.

Begår någon, efter det han genom laga kraftvunnen dom blivit dömd för brott som i denna paragraf sägs, ånyo sådant brott, må straffet höjas till fängelse i högst sex månader.

4 §.

*1 mom.* Den som vid förande av bil, motorcykel, traktor eller motorredskap varit så påverkad av starka drycker, att det kan antagas, att han icke på betryggande sätt kunnat föra fordonet, dömes för rattfylleri till fängelse

i högst ett år eller, där omständigheterna äro mildrande, till dagsböter, dock ej under tjugofem.

Till samna straff dömes föraren, om han av annat berusningsmedel var så påverkad som nyss sagts.

Hade förare av bil eller motorcykel eller av traktor med släpfordon en alkoholkoncentration i blodet av 1,5 promille eller däröver, skall han anses hava varit så påverkad av starka drycker, som i första stycket sägs.

2 mom. Är det ej styrkt, att förare av bil eller motorcykel eller av traktor med släpfordon var så påverkad, som i 1 mom. första stycket sägs, men uppgick alkoholkoncentrationen i hans blod till 0,8 men ej till 1,5 promille, skall han straffas med dagsböter, lägst tio, eller fängelse i högst sex månader.

5 §.

Om vägtrafikanter, som med eller utan skuld haft del i uppkomsten av trafikolycka, genom att avlägsna sig från olycksplatsen undandrager sig att i mån av förmåga medverka till de åtgärder, vartill olyckan skäligen bör föranleda, eller om han undandrager sig att uppgiva namn och hemvist eller lämna upplysningar om händelsen, straffes med fängelse i högst ett år eller dagsböter.

6 §.

Böter, som ådömas enligt denna lag, tillfalla kronan.

---

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1952, vilken dag lagen den 7 juni 1934 (nr 247) om straff för vissa brott vid förande av motorfordon skall upphöra att gälla. Där i lag eller särskild författning förekommer hänvisning till lagrum, som ersatts genom bestämmelse i den nya lagen, skall den bestämmelsen i stället tillämpas.

---

## F ö r s l a g

till

## L a g

**om ändrad lydelse av 1 § lagen den 30 juni 1916 (nr 312) angående ansvarighet för skada i följd av automobiltrafik.**

Härigenom förordnas, att 1 § lagen den 30 juni 1916 angående ansvarighet för skada i följd av automobiltrafik skall erhålla ändrad lydelse på sätt nedan angives.

*(Gällande lydelse.)*

1 §.

Med automobil förstås varje för färd på marken avsett fordon, som för framdrivande är försett med kraftmaskin (motor) och icke löper på skenor.

*(Föreslagen lydelse.)*

1 §.

Med automobil avses i denna lag  
a) motordrivet fordon, som är inrättat huvudsakligen för att självständigt nyttjas till person- eller godsbefordran;

b) motordrivet fordon, som är inrättat huvudsakligen såsom dragfordon för annat fordon eller för arbetsredskap och är försett med gummi-hjul; samt

c) annat motordrivet fordon, som är konstruerat för eller utan svårighet kan ändras till en hastighet överstigande 30 kilometer i timmen.

Härvid förstås med fordon varje anordning på hjul, band eller medar, som är inrättad för färd på marken och icke löper på skenor.

Till automobil är icke att hänföra luftfartyg eller motordrivet fordon, som är avsett att föras av gående.

---

*Denna lag träder i kraft den 1 juli 1952.*

*Lagen äger ej tillämpning å skada, som inträffat före ikraftträdandet.*

## Förslag

till

## Lag

angående ändrad lydelse av 2 och 18 §§ lagen den 10 maj 1929 (nr 77)  
om trafikförsäkring å motorfordon.

Härigenom förordnas, att 2 och 18 §§ lagen den 10 maj 1929 om trafikförsäkring å motorfordon<sup>1</sup> skola erhålla ändrad lydelse på sätt nedan angives.

*(Gällande lydelse.)*

2 §.

Med motorfordon förstås i denna lag varje för färd på marken avsett, för person- eller godsbefordran inrättat fordon, som för framdrivande är försett med kraftmaskin (motor) och icke löper på skenor. Som motorfordon skall icke anses traktortåg.

Lagen äger ej tillämpning å motorfordon, som användes uteslutande inom järnvägs- eller fabriksområde eller annat dylikt inhägnat område.

*(Föreslagen lydelse.)*

2 §.

Med motorfordon avses i denna lag  
a) motordrivet fordon, som är inrättat huvudsakligen för att självständigt nyttjas till person- eller godsbefordran;

b) motordrivet fordon, som är inrättat huvudsakligen såsom dragfordon för annat fordon eller för arbetsredskap och är försett med gummihjul; samt

c) annat motordrivet fordon, som är konstruerat för eller utan svårighet kan ändras till en hastighet överstigande 30 kilometer i timmen.

Härvid förstås med fordon varje anordning på hjul, band eller medar, som är inrättad för färd på marken och icke löper på skenor.

Till motorfordon är icke att hänföra luftfartyg eller motordrivet fordon, som är avsett att föras av gående.

Lagen äger ej tillämpning å motorfordon, som användes uteslutande inom järnvägs- eller fabriksområde eller inhägnat tävlingsområde eller annat dylikt inhägnat område.

<sup>1</sup> Senaste lydelse se beträffande 2 § SFS 1939: 285 samt beträffande 18 § SFS 1933: 179.

(Gällande lydelse.)

(Föreslagen lydelse.)

## 18 §.

Har avtal — — — — är registrerat.

Avser försäkringen varje motorfordon, som är försett med viss av myndighet utlämnad besiktningsskylt, skall vad sålunda stadgats äga motsvarande tillämpning, därvid omförmälda tid av trettio dagar skall räknas från det anmälan inkommit till den myndighet, som utlämnat skylten.

Avser försäkringen motorfordon, för vilket utfärdats interimslicens, eller varje motorfordon, som är försett med viss saluvagnsskylt, skall vad sålunda stadgats äga motsvarande tillämpning, därvid omförmälda tid av trettio dagar skall räknas från det anmälan inkommit till myndighet, som meddelat licensen eller utlämnat skylten.

Är den — — — — ej tillämpning.

Anmälan, varom — — — — i två exemplar.

---

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1952.

---

## Förslag

till

## Förordning

om ändring i vissa delar av ordningsstadgan för rikets städer  
den 24 mars 1868 (nr 22).

Härigenom förordnas, att § 2 ordningsstadgan för rikets städer den 24 mars 1868 skall erhålla ändrad lydelse på sätt nedan angives, samt att §§ 3 och 4 samma stadga skola upphöra att gälla.

(Gällande lydelse.)

(Föreslagen lydelse.)

§ 2.

§ 2.

Å gator — — — — eller uppehålls.

*Dragare må icke ställas så, att rörelsen därav hindras eller uppehålls, ej heller fodras eller lämnas frånspänd vid åkdonet annorstädes å gata eller annan allmän plats, än där sådant är av magistraten tillåtet.*

Utan magistratens särskilda tillstånd må icke byggnadsmaterialier, ved, handels- eller hantverksvaror, åkdon eller annat gods uppläggas eller utställas å gata eller annan allmän plats, än den som för sådant ändamål är av stadsfullmäktige eller allmänna rådstugan eller annan behörig myndighet anvisad; ägande magistraten att för dessa upplag och utställningar meddela erforderliga ordningsföreskrifter.

Utan magistratens särskilda tillstånd må icke byggnadsmaterialier, ved, handels- eller hantverksvaror eller annat gods uppläggas å gata eller annan allmän plats, än den som för sådant ändamål är av stadsfullmäktige eller allmänna rådstugan eller annan behörig myndighet anvisad; ägande magistraten att för dessa upplag meddela erforderliga ordningsföreskrifter.

Tillstånd till — — — — detsamma förrätta.

*Särskilt gäller i avseende å trottoar, att ingen må å densamma åka eller rida, utom vid färd däröver mellan gård och gata, ej heller dit uppföra fordon eller dragare eller på annat obehörigt sätt upptaga eller avstänga*

(Gällande lydelse.)

(Föreslagen lydelse.)

*trottoaren för de gående. Ej må trottoar begagnas av den som bär börda, vilken till följd av sin storlek, osnygghet eller annan sin beskaffenhet är de gående till hinder eller annat men.*

Bryter någon mot vad nu är stadgat eller emot magistratens här ovan i denna § omförmälda ordningsföreskrifter; eller skulle åkande, ridande eller fotgängare genom uppenbar vårdslöshet eller trots orsaka hinder eller uppehåll i rörelsen å gata eller annan allmän plats, eller ock icke hörsamma de tillsägelser, som för rörelsens ordnande och obehindrade gång därstädes eller till olyckors förekommande honom meddelas av polisbetjäningen på stället, böte från och med 2 till och med 50 riksdaler.

Bryter någon mot vad nu är stadgat eller mot magistratens här ovan i denna § omförmälda ordningsföreskrifter, böte från och med 2 till och med 50 riksdaler.

## § 3.

*Far man överdådigt fram, så att annan därav skadas kan, å allmän väg, gata eller torgplats, därom skils i 11 kap. 15 § strafflagen. Till böter från och med 2 till och med 20 riksdaler är den förfallen, som, utan att göra sig skyldig till ansvar enligt nämnde lagrum, likväl å gata, torg eller annan allmän plats kör eller rider ovarsamt, eller vid vändningar i gathörn eller vid färd mellan gård och gata kör eller rider annorlunda än med stor varsamhet.*

*Vid enahanda bot skall, då vinterföre är och släddon begagnas, en var, som i stad därmed far fortare än i gående, hava seltygen försedda med ljudande klocka eller bjällra.*

## § 4.

*Lämnas förspänd dragare å gata eller annan allmän plats obunden*

(Gällande lydelse.)

(Föreslagen lydelse.)

utan erforderlig tillsyn; eller finnes häst lös därstädes; eller finnas hornboskap, get, får eller svin lösa å gata eller annan allmän plats vid andra tillfällen än då de, under oavbruten tillsyn av vårdare, föras till eller från bete, eller för vattning eller annat angeläget ändamål framdrivas, eller på saluplats till försäljning utställas; eller hava omförmälda kreatur genom underlåten vård kommit in på annans gård i staden; eller stannar man, då kreatur i stad framdrives, obehörigen därmed å gata eller annan allmän plats, böte ägaren eller den som eljest skulle om kreaturet hava vård eller vållat, att sådant kommit löst, från och med 2 till och med 20 riksdaler.

---

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 1952.

Föreskrift angående parkering eller annan uppställning av fordon, vilken meddelats med stöd av ordningsstadgan och den 31 december 1951 alltjämt är gällande, skall utan hinder av förordningens ikraftträdande äga giltighet, intill dess föreskriften upphäves i den ordning, som i 61 § vägtrafikförordningen stadgas för meddelande av dylik föreskrift, dock längst till den 1 juli 1952.

---

## F ö r s l a g

till

## Förordning

om ändring i vissa delar av förordningen den 25 oktober 1940 (nr 910)  
angående yrkesmässig automobiltrafik m. m.

Härigenom förordnas, att 25 § 2 och 3 mom., 27 § 1, 2 och 3 mom., 32 § 4 och 5 mom., 34 § 2 mom. samt 35, 37 och 41 §§ förordningen den 25 oktober 1940 angående yrkesmässig automobiltrafik m. m.<sup>1</sup> skola erhålla ändrad lydelse på sätt nedan angives, samt att 38 § samma förordning skall upphöra att gälla.

*(Gällande lydelse.)*

25 §.

2 mom. Automobil eller släpfordon, som i yrkesmässig trafik användes för personbefordran, skall *sist* inom ett år efter närmast föregående besiktning av fordonets ägare uppvisas för besiktningsman för att undergå efterbesiktning. Därvid skall företes för fordonet senast utfärdat besiktningsinstrument eller, i förekommande fall, typintyg.

Besiktningsmannen skall senast inom två dagar från besiktningens avslutande utfärda och tillhandahålla fordonets ägare bevis om att besiktningen verkställts.

Befinnes vid besiktningen fordonet icke vara i föreskrivet och lämpligt skick och varder den påtalade bristfälligheten ej inom av besiktningsmannen föreskriven tid avhjälpt, skall besiktningsmannen göra skriftlig anmälan därom hos länsstyrelsen i det län, där fordonet har sin hemort.

*(Föreslagen lydelse.)*

25 §.

2 mom. Automobil eller släpfordon, som i yrkesmässig trafik användes för personbefordran, skall inom ett år efter närmast föregående besiktning av ägaren inställas hos besiktningsman för kontrollbesiktning, varom i vägtrafikförordningen förmäles.

<sup>1</sup> Senaste lydelse se beträffande 25 § 2 mom. SFS 1947:372 samt beträffande 41 § SFS 1947:722.

(Gällande lydelse.)

(Föreslagen lydelse.)

Så snart ske kan och sist inom fjorton dagar efter avslutandet av efterbesiktning har ägaren av fordonet att till länsstyrelsen i det län, där fordonet har sin hemort, om besiktningen göra anmälan och därvid föga vederbörligt besiktningssinstrument i två exemplar eller, därest sådant icke upprättats, av besiktningssman utfärdat bevis om att efterbesiktningen verkställts. Har trafiktillståndet meddelats av annan myndighet än länsstyrelsen i det län, där fordonet har sin hemort, skall fordonets ägare inom samma tid till dylik myndighet insända bevis om att besiktningen verkställts.

De befogenheter att förordna om besiktning av automobil eller släpfordon och att meddela förbud mot sådant fordons användande, vilka jämlikt *motorfordonsförordningen* tillkomma länsstyrelse, skola med avseende å fordon, som användes i yrkesmässig trafik, jämväl tillkomma annan myndighet, som meddelat trafik-tillstånd.

3 mom. Om beslut, varigenom länsstyrelse godkänt automobil eller släpfordon för användning i sådan yrkesmässig trafik, vartill tillstånd meddelats av biltrafiknämnden, så ock om härutinnan beslutade ändringar, skall länsstyrelsen underrätta nämnden. Till besiktningssman skola vidare länsstyrelse och polismyndighet lämna underrättelse om beslut, varigenom automobil eller släpfordon godkänts för användning i yrkesmässig trafik för personbefordran, samt om härutinnan beslutade ändringar.

De befogenheter att förordna om kontrollbesiktning av automobil eller släpfordon och att meddela förbud mot sådant fordons användande, vilka jämlikt *vägtrafikförordningen* tillkomma länsstyrelse, skola med avseende å fordon, som användes i yrkesmässig trafik, jämväl tillkomma annan myndighet, som meddelat trafik-tillstånd.

3 mom. Om beslut, varigenom länsstyrelse godkänt automobil eller släpfordon för användning i sådan yrkesmässig trafik, vartill tillstånd meddelats av biltrafiknämnden, så ock om härutinnan beslutade ändringar skall länsstyrelsen underrätta nämnden. Motsvarande underrättelse skall av polismyndighet, som godkänt fordon för användning i yrkesmässig trafik, lämnas länsstyrelsen i det län, där fordonet skall anses ha sin hemort.

(Gällande lydelse.)

(Föreslagen lydelse.)

27 §.

27 §.

1 mom. Ej må — — — tillstånd (trafikkort).

Trafikkort berättigar icke till förande av omnibus i yrkesmässig trafik, där ej å trafikkortet uttryckligt medgivande härtill lämnats.

2 mom. Trafikkort må ej utfärdas för annan än den, som innehar gällande körkort för automobil och uppnått tjuguettt års ålder samt efter prövning av besiktningsman befinnes lämplig såsom förare i yrkesmässig trafik.

Trafikkort berättigar icke till förande av omnibus i yrkesmässig trafik, med mindre detta särskilt angivits på trafikkortet. Med omnibus avses här jämväl annan automobil med ett eller flera tillkopplade släpfordon, därest fordonen äro byggda för befordran av tillhoppa flera än åtta personer utöver föraren.

Trafikkort gäller för trafik inom hela riket.

2 mom. Den som önskar erhålla trafikkort skall undergå prov inför besiktningsman.

Vid anmälan till prov skall sökanden förete

1. körkort, gällande för automobil och utvisande, att sökanden fyllt 21 år;

2. av läkare enligt formulär, som Konungen fastställer, och inom tre månader före anmälningen utfärdat intyg, att sökanden icke lider av sådant lyte, sådan sjukdom eller sådan nedsättning av syn- eller hörsel förmågan, som väsentligen minskar hans lämplighet att i yrkesmässig trafik tjänstgöra såsom förare av automobil av det slag, varom fråga är;

3. intyg, utfärdat inom tre månader före anmälningen, av polismyndighet eller två trovärdiga personer, att sökanden, om provet avser trafikkort, som berättigar till förande av omnibus, under de senaste tolv månaderna och, om provet avser annat trafikkort, under de senaste sex månaderna i betydande omfattning fört automobil under olika trafikförhållanden; och skall i intyget finnas närmare angivet, i vilken omfattning

(Gällande lydelse.)

(Föreslagen lydelse.)

och under vilka omständigheter sökanden fört automobil.

Intyg, som under 3 punkten sägs, erfordras dock ej, om sökanden med hänsyn till särskild utbildning kan antagas besitta nödig erfarenhet och körvana för att i yrkesmässig trafik föra automobil av det slag, varom fråga är.

För provet skall sökanden tillhandahålla besiktningsmannen lämpligt fordon. Prov för trafik kort, som berättigar till förande av omnibus, skall avläggas å sådant fordon.

Prov må godkännas endast om sökanden efter prövning under olika trafikförhållanden samt förhör finnes:

a) besitta ur trafiksäkerhetssynpunkt god körskicklighet, sinnesnärvaro och omdömesförmåga;

b) vara väl förtrogen med verkningssättet hos det slag av fordon, varom fråga är;

c) hava för förare i yrkesmässig automobiltrafik erforderliga insikter om gällande trafikföreskrifter samt om den verkan ur trafiksäkerhetssynpunkt, som trötthetstillstånd och alkoholhaltiga drycker medföra å den mänskliga organismen.

Om godkänt prov skall besiktningsmannen meddela sökanden bevis (k o m p e t e n s b e v i s). Har provet avsett omnibus, skall detta särskilt angivas i beviset.

3 mom. För erhållande av trafik kort har förare att till den länsstyrelse, som för honom utfärdat körkort, insända ansökan därom samt därvid foga de handlingar, som han till styrkande av sin kompetens och lämplighet vill i ärendet åberopa.

3 mom. Ansökan om trafik kort göres hos den länsstyrelse, som för sökanden utfärdat körkort.

Ansökan skall göras skriftligen och innehålla upplysning om sökandens fullständiga namn, yrke, hemvist och postadress samt om nummer å sökandens körkort.

Vid ansökan om trafik kort skall sökanden foga:

(Gällande lydelse.)

(Föreslagen lydelse.)

a) läkarintyg, som omförmäles i 2 mom. 2 punkten;

b) i 2 mom. sjätte stycket angivet kompetensbevis, utfärdat inom tre månader före ansökningen; samt

c) intyg, utfärdat inom tre månader före ansökningen av polismyndigheten i sökandens mantalsskrivningsort, att sökanden under de senaste två åren gjort sig känd för nyktert levnadssätt och med hänsyn till sina personliga förhållanden i övrigt icke kan anses olämplig såsom förare av automobil i yrkesmässig trafik.

Innan intyg, som angives under c), utfärdas, skall polismyndigheten inhämta yttrande från polismyndighet i annan ort, där sökanden må hava varit mantalsskriven under ifrågavarande tid.

Polismyndighet skall före utfärdande av intyg eller avgivande av yttrande höra vederbörande nykterhetsnämnd samt, om så finnes erforderligt, jämväl annan, som äger kännedom i saken.

Intyg, som nyss sagts, är avgiftsfritt.

Sökande är skyldig att, där länsstyrelse eller polismyndighet så påfordrar, förete intyg om sin mantalsskrivningsort under tid, som avses under c).

Efter prövning av de av sökanden enligt detta moment ingivna handlingarna och efter den ytterligare utredning, som må anses erforderlig, äger länsstyrelsen att för sökande, som in ehar gällande körkort för bil samt i övrigt befunnits lämplig, utfärda trafik kort, å vilket i förekommande fall uttryckligen skall angivas, att det gäller för förande av omnibus.

(Gällande lydelse.)

(Föreslagen lydelse.)

Trafikkort, vartill formulär fastställes av Konungen, gäller för trafik inom hela riket.

Vad i motorfordonsförordningen stadgas om utfärdande av duplettkörkort skall äga motsvarande tillämpning beträffande utfärdande av duplettrafikkort.

Formulär till trafikkort fastställes av Konungen.

Vad i vägtrafikförordningen stadgas om utfärdande av duplettkörkort skall äga motsvarande tillämpning beträffande utfärdande av duplettrafikkort, dock att vid ansökan om duplettrafikkort ej behöver fogas fotografi.

Om skyldighet för innehavare av trafikkort att till länsstyrelse göra anmälan om ändring av namn ävensom angående påföljd för uraktlåtenhet härav skall vad för innehavare av körkort är i sådant avseende stadgat äga motsvarande tillämpning.

## 32 §.

4 mom. Automobil må — — — med automobilen.

Godkännande kan — — — länsstyrelsen återkallas.

Om den eller de automobiler, som äro godkända för användning i uthyrningsrörelse, så ock om härutinnan beslutade ändringar skall länsstyrelse lämna vederbörande besiktningssman underrättelse.

5 mom. Automobil, som användes i uthyrningsrörelse, skall sist inom sex månader efter närmast föregående besiktning undergå efterbesiktning.

I fråga om sådan efterbesiktning skall vad i 25 § 2 mom. är stadgat äga motsvarande tillämpning.

5 mom. Automobil, som användes i uthyrningsrörelse, skall inom sex månader efter närmast föregående besiktning av ägaren inställas hos besiktningssman för kontrollbesiktning, varom i vägtrafikförordningen förmäles.

## 34 §.

2 mom. Bryter någon mot föreskrifterna i 25 § 2 mom. första punkten eller 5 mom. eller i 32 § 5 mom. första stycket,

eller för någon i yrkesmässig trafik eller uthyrningsrörelse automobil

## 34 §.

2 mom. Bryter någon mot föreskrifterna i 25 § 2 mom. första stycket eller 5 mom. eller i 32 § 5 mom.,

eller för någon i yrkesmässig trafik eller uthyrningsrörelse automobil

(Gällande lydelse.)

(Föreslagen lydelse.)

eller släpfordon med vetskap om att vederbörlig *efterbesiktning* icke verkstälts,

eller uraktlåter — — — med dagsböter.

eller släpfordon med vetskap om att vederbörlig *kontrollbesiktning* icke verkstälts,

eller uraktlåter — — — med dagsböter.

35 §.

35 §.

Med böter — — — — — 29 § 8 mom.

*Till enahanda straff vare den förfallen, som åsidosätter föreskrifterna i 25 § 2 mom. fjärde stycket eller i 32 § 5 mom. andra stycket.*

37 §.

37 §.

De för ägare av automobil och släpfordon stadgade ansvarsbestämmelserna skola äga tillämpning, i händelse fordonet tillhör någon, som står under förmyndare eller annan laga målsman, å förmyndaren eller målsmannen, samt, där fordonet äges av oskift dödsbo eller konkursbo eller av bolag, förening eller annat samfund eller av stiftelse eller annan sådan inrättning, å den eller dem, som äga företräda boet, samfundet eller inrättningen. I fråga om automobil eller släpfordon, som tillhör staten eller kommun, skola nämnda ansvarsbestämmelser gälla förarens närmaste förman. Har denne till förekommande av förseelse mot förordningen gjort vad på honom ankommit och äger i följd av överordnads åtgärd eller vållande förseelse likväl rum, varde den överordnade drabbad av ansvar, som här avses.

1 m o m. De för ägare av automobil och släpfordon stadgade ansvarsbestämmelserna skola i fråga om fordon, som tillhör staten eller kommun, äga tillämpning på förarens närmaste förman. Har denne till förekommande av förseelse mot förordningen gjort vad på honom ankommit, och äger i följd av överordnads åtgärd eller vållande förseelse likväl rum, varde den överordnade drabbad av ansvar, som här avses.

2 m o m. I 1 mom. avsedda ansvarsbestämmelser skola, i händelse fordonet tillhör någon, som står under förmyndare eller annan laga målsman, äga tillämpning å denne. Äges fordonet av oskiftat dödsbo eller av konkursbo, skola bestämmelserna gälla den eller dem, som äga företräda boet.

3 m o m. I fråga om fordon, som tillhör bolag, förening eller annat samfund eller stiftelse eller annan sådan inrättning, skola i 1 mom. avsedda ansvarsbestämmelser äga tillämpning på den eller dem, som äga företräda samfundet eller inrättningen. Har biltrafiknämnden på fram-

(Gällande lydelse.)

(Föreslagen lydelse.)

*Enahanda grunder* skola tillämpas jämväl i fråga om ansvar, som enligt denna förordning skall ådömas innehavare av tillstånd att utöva yrkesmässig trafik eller uthyrningsrörelse eller transportförmedling.

*ställning av samfundet eller inrättningen godtagit viss person såsom bärare av ägares ansvar, skola dock bestämmelserna i stället gälla denne.*

*4 mom. De i 1—3 mom. angivna grunderna* skola tillämpas jämväl i fråga om ansvar, som enligt denna förordning skall ådömas innehavare av tillstånd att utöva yrkesmässig trafik eller uthyrningsrörelse eller transportförmedling.

## 38 §.

*Förseelse mot denna förordning skall, där ej allenast enskild målsägandes rätt blivit därav förnärmad, åtalas av allmän åklagare, ändå att angivelse därom ej skett.*

*Åtal för sådan förseelse anhängiggöres vid polisdомstol, där sådan är inrättad, men eljest hos poliskammare, eller, där sådan icke finnes, vid allmän domstol; dock att mål, däri talan om skadestånd föres, må prövas allenast av allmän domstol.*

## 41 §.

Uttrycken *automobil, personautomobil, omnibus, lastautomobil, motorcykel, släpfordon, traktortåg, maximilast och hemort* användas i denna förordning i samma bemärkelse som motsvarande beteckningar i *motorfordonsförordningen*.

## 41 §.

Uttrycken *automobil, personautomobil, omnibus, lastautomobil, motorcykel, traktor, släpfordon, maximilast och hemort* användas i denna förordning i samma bemärkelse som motsvarande beteckningar i *vägtrafikförordningen*.

*Med traktortåg avses i denna förordning traktor med tillkopplat släpfordon.*

Med polismyndighet — — — — — i orten.

Den befattning — — — — — tillkomma poliskammaren.

*Denna förordning träder i kraft den 1 januari 1952.*

## F ö r s l a g

till

## F ö r o r d n i n g

angående ändrad lydelse av 1, 2 och 5 §§ förordningen den 2 juni 1922 (nr 260) om automobils katt.

Härigenom förordnas, att 1, 2 och 5 §§ förordningen den 2 juni 1922 om automobils katt<sup>1</sup> skola erhålla följande ändrade lydelse.

(Gällande lydelse.)

(Föreslagen lydelse.)

1 §.

1 §.

För — — — — — bestämmelser.

Angående — — — — — stadgas.

Å automobil — — — — — icke tillämpning.

Med automobil förstås *varje för färd på marken avsett fordon, som för framdrivande är försett med kraftmaskin (motor) och icke löper på skenor.*

Med automobil förstås *motorfordon, varom förmåles i vägtrafikförordningen.*

Uttrycket släpvagn användes i denna förordning i samma betydelse som i *motorfordonsförordningen den 23 oktober 1936.*

Uttrycket släpvagn användes i denna förordning i samma betydelse som i *vägtrafikförordningen.*

2 §.

2 §.

Från skatteplikt frikallas:

Från skatteplikt frikallas:

a) automobil, som — — — svensk undersåte;

a) automobil, som — — — svensk undersåte;

b) automobil eller — — — tjäna brandväsendet;

b) automobil eller — — — tjäna brandväsendet;

c) motorcykel, som är inrättad såsom invalidfordon och vars maximihastighet icke överstiger trettio kilometer för timme, *ävensom motorcykel, som enligt vad särskilt är stadgat skall anses såsom lättviktsmotorcykel; samt*

c) motorcykel, som är inrättad såsom invalidfordon och vars maximihastighet icke överstiger 30 kilometer i timmen; samt

<sup>1</sup> Senaste lydelse se beträffande 1 § SFS 1940: 1019, beträffande 2 § SFS 1939: 774 samt beträffande 5 § SFS 1945: 735.

(Gällande lydelse.)

(Föreslagen lydelse.)

d) automobil eller släpvagn, då fordonet är taget i anspråk med nyttjanderätt jämlikt bestämmelserna i allmänna förfogandelagen den 22 juni 1939 (nr 293), *beredskapsförfogandelagen den 22 juni 1939 (nr 297)*, *lagen den 31 mars 1938 (nr 90) om förfoganderätt för luftskyddets behov eller rekvisitionslagen den 31 mars 1938 (nr 87)*.

## 5 §.

Skatt utgår — — — följande belopp:

a) för *motorcykel utan bivagn* med tjuguen kronor, då *motorcykelns tjänstevikt icke överstiger sjuttiofem kilogram, men eljest* med tjuguatta kronor;

b) för *motorcykel med bivagn* med fyrtiotvå kronor;

c) för annan — — — niohundra kilogram;

d) för annan — — — automobilens tjänstevikt;

e) för släpvagn — — — tvåhundra-tjugofyra kronor.

d) automobil eller släpvagn, då fordonet är taget i anspråk med nyttjanderätt jämlikt bestämmelserna i allmänna förfogandelagen den 22 juni 1939 (nr 293), *rekvisitionslagen den 30 juni 1942 (nr 583)*, *beredskapsförfogandelagen den 30 juni 1942 (nr 584)* eller *civilförsvarslagen den 15 juli 1944 (nr 536)*.

## 5 §.

Skatt utgår — — — följande belopp:

a) för *tvåhjulig lätt motorcykel* med tjuguen kronor och för *tvåhjulig tung motorcykel utan sidvagn* med tjuguatta kronor;

b) för *tvåhjulig motorcykel med sidvagn och för trehjulig motorcykel* med fyrtiotvå kronor;

c) för annan — — — niohundra kilogram;

d) för annan — — — automobilens tjänstevikt;

e) för släpvagn — — — tvåhundra-tjugofyra kronor.

—————  
Denna förordning träder i kraft den 1 januari 1952. Fordon, som enligt vad därom särskilt stadgas vid registrering redovisas såsom lättviktsmotorcykel, skall dock tills vidare vara frikallat från skatt.

*Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför  
Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott  
den 15 december 1950.*

**N ä r v a r a n d e:**

Statsministern ERLANDER, ministern för utrikes ärendena UNDÉN, statsråden MÖLLER, SKÖLD, QUENSEL, DANIELSON, VOUGT, ZETTERBERG, NILSSON, ERICSSON, MOSSBERG, WEIJNE, ANDERSSON, LINGMAN.

Efter gemensam beredning med statsrådets övriga ledamöter anmäler chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Nilsson, fråga om vägtrafikförordning m. m.

Föredraganden anför följande.

Jämlikt bemyndigande uppdrog den 30 september 1944 och den 9 februari 1945 dåvarande chefen för kommunikationsdepartementet åt särskilda sakkunniga att inom departementet biträda med utredning och förslag i fråga om revision av vissa författningar på trafikväsendets område.<sup>1</sup> De sakkunniga — vilka antagit benämningen *1944 års trafikförfattningssakkunniga* — ha den 15 maj 1948 avgivit betänkande med förslag till vägtrafikförordning ävensom till vissa i samband därmed stående författningar (SOU 1948: 34). Yttranden ha inhämtats över betänkandet jämte därvid fogade författningsförslag.

Jag anhåller nu att till behandling få upptaga förevarande fråga.

**Gällande rätt.**

De nuvarande huvudbestämmelserna på vägtrafikens område återfinnas i motorfordonsförordningen och vägtrafikstadgan, båda utfärdade den 23 oktober 1936, med de ändringar som i dessa båda författningar vidtagits vid skilda tillfällen. Motorfordonsförordningen innehåller stadganden om motorfordon, motorredskap samt släpfordon till automobil eller motorredskap, såsom föreskrifter om motorfordons och släpfordons beskaffenhet och utrustning, om besiktning och registrering av motorfordon och släpfordon samt om tillstånd att föra motorfordon m. m. Vägtrafikstadgan upptager de för fordonsförare och andra vägfarande gällande reglerna för trafik å väg.

Till motorfordonsförordningen och vägtrafikstadgan anknyta ett flertal författningar med tillämpningsföreskrifter. Bland dessa författningar

<sup>1</sup> De sakkunniga voro landshövdingen T. E. Löfgren, numera överstelöjtnanten C. W. Elliot, trafikpolisintendenten E. J. E. Forselius, numera direktören för kungl. automobilklubben S. Hagar dt, droskägaren F. Rapp, folkskolläraren Hj. Rimby samt ombudsmannen i svenska transportarbetareförbundet J. Christensson med numera hovrättsrådet B. G. Beskow som sekreterare.

må nämnas kungörelserna den 22 januari 1937, nr 44, angående vägmärken och den 19 februari 1937, nr 46, angående trehjuliga transportcyklar med hjälpmotor.

För vissa brott vid förande av motorfordon äro särskilda straffbestämmelser meddelade i lag den 7 juni 1934, nr 247. Denna lag upptager bestämmelser om ansvar för förande av motorfordon eller traktortåg i alkoholpåverkat tillstånd, för grov vårdslöshet m. m. vid förande av motorfordon samt för s. k. »smitning» vid sammanstötning, påkörning eller annan därmed jämförlig händelse.

Stadganden angående varningsmärken och säkerhetsanordningar m. m. vid korsningar i samma plan mellan järnväg och väg äro meddelade i kungörelse den 26 juni 1933, nr 469.

I fråga om yrkesmässig biltrafik m. m. gäller vad därom stadgas i förordning den 25 oktober 1940.

Föreskrifter angående ansvarighet för skada i följd av automobiltrafik givas i lag den 30 juni 1916.

Bestämmelser om trafikförsäkring å motorfordon återfinnas i lag den 10 maj 1929.

Förordning den 2 juni 1922 innehåller stadganden om automobils katt.

Slutligen äro vissa trafikföreskrifter meddelade i ordningsstadgan för rikets städer den 24 mars 1868.

### **Sammanfattning av de sakkunnigas förslag. Utlåtanden över förslaget.**

Det av 1944 års trafikförfattningssakkunniga avgivna förslaget till vägtrafikförordning innehåller en samman- och omarbetning av bestämmelserna i motorfordonsförordningen, vägtrafikstadgan och kungörelsen angående trehjuliga transportcyklar med hjälpmotor. De sakkunnigas betänkande innehåller vidare förslag till lag om straff för vissa trafikbrott, avsedd att ersätta 1934 års lag om straff för vissa brott vid förande av motorfordon. Slutligen innefattar betänkandet förslag till lag om ändrad lydelse av 1 § lagen om ansvarighet för skada i följd av automobiltrafik, till lag angående ändrad lydelse av 2 och 18 §§ lagen om trafikförsäkring å motorfordon, till förordning om ändring i vissa delar av ordningsstadgan för rikets städer, till förordning om ändring i vissa delar av förordningen angående yrkesmässig automobiltrafik, till förordning angående ändrad lydelse av 1, 2 och 5 §§ förordningen om automobils katt samt till kungörelse om saluvagnss katt. De i den sista punkten angivna författningsförslagen kunna i stort sett betecknas såsom direkt föranledda av förslaget till vägtrafikförordning.

Över de sakkunnigas betänkande jämte därvid fogade författningsförslag ha efter remiss utlåtanden avgivits av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, statspolisintendenten, samtliga länsstyrelser, rikets hovrätter, statskontoret, medicinalstyrelsen, järnvägsstyrelsen, statens provningsanstalt, chefen för

försvarsstaben, arméförvaltningen, statistiska centralbyrån, riksräkenskapsverket, statens biltrafiknämnd, statens trafikkommission, justitiekanslersämbetet, riksåklagarämbetet, statens maskin- och redskapsprovninganstalter (statens maskinprovningar), riksbrandinspektören, försäkringsinspektören, riksförsäkringsanstalten, nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande, automobilbesiktningsmännens förening, svenska järnvägsföreningen, kungl. automobilklubben, motormännens riksförbund, Sveriges bilskolors riksförbund, motorförarnas helnykterhetsförbund, cyklisternas riksförening cykelfrämjandet, trafikförsäkringsföreningen, bilverkstädernas riksförbund, Sveriges automobilhandlareförbund, de båda sistnämnda gemensamt yttrande, Sveriges automobilindustriförening, föreningen Sveriges häradshövdingar, föreningen Sveriges stadsdomare, föreningen Sveriges landsfiskaler, Sveriges advokatsamfund, svenska lokaltrafikföreningen, Sveriges trafikbilägares riksorganisation — vilken åberopat med utlåtandet överlämnade särskilda yttranden från de i organisationen ingående specialförbunden svenska omnibusägareförbundet, svenska droskbilägareförbundet och svenska lasttrafikbilägareförbundet — svenska teknologföreningen, Sveriges lantbruksförbund, riksförbundet landsbygdens folk, Sveriges betodlares centralförening u. p. a., svenska stadsförbundet, svenska nykterhetsvårdsförbundet, försäkringsjuridiska föreningen, svenska vägföreningen, Göteborgs stads polisnämnd, svenska läkarsällskapet, svenska järnvägsmannaförbundet, svenska postmannaförbundet, svenska transport-, livsmedels-, lant-, handels-, väg- och vattenbyggnads- samt kommunalarbeterförbunden, sistnämnda åtta förbund gemensamt yttrande, kommunaltekniska föreningen, Sveriges läkarförbund, centralförbundet för nykterhetsundervisning, Sveriges nykterhetsvänners landsförbund, de båda sistnämnda gemensamt yttrande, svenska jägareförbundet, Stockholms trafikklubb, svenska cykelfabrikant- och grossistföreningen ävensom aktiebolaget cykelfabriken Monark, de två sistnämnda gemensamt yttrande, landsbygdens försäkringsaktiebolag samt Kalmar läns södra hushållningssällskap.

En sammanställning av yttrandena har uppgjorts inom departementet och kommer att tillhandahållas riksdagens vederbörande utskott.

För närmare kännedom om de sakkunnigas förslag och yttrandena däröver får jag i stort sett hänvisa till betänkandet och nyssnämnda sammanställning. I den mån så erfordras skall dock här — i vederbörande sammanhang — i korthet redogöras för förslaget och yttrandena däröver.

### Vissa andra aktuella utredningar och förslag m. m.

Den 29 juni 1945 tillkallade dåvarande departementschefen jämlikt bemyndigande särskilda sakkunniga för att inom departementet biträda med utredning rörande möjligheterna att genom lämplig upplysningsverksamhet m. m. höja den allmänna trafiksäkerheten och åstadkomma en bättre trafikultur.

Dessa sakkunniga (1945 års trafiksäkerhetskommitté) och 1944 års trafikförfattningssakkunniga höllo gemensamma sammanträden för behandling av bl. a. frågorna om körskoleväsendet och kvalifikationskraven å förare av motordrivna fordon. För utredning av vissa spörsmål — anordnande av vägtrafiksignaler med hänsyn till färgsinnesdefekta samt åtgärder för bekämpande av rattfylleriet — utsågo de båda utredningsorganen särskilda delegationer med representanter från vardera organet. Den 7 juni 1947 har till mig överlämnats ett betänkande från delegationen för utredning om rattfylleri. Trafiksäkerhetskommittén har den 26 januari 1948 avgivit betänkande med förslag till åtgärder för höjande av trafiksäkerheten (SOU 1948: 20).

Den 12 februari 1949 ha 1944 års trafikförfattningssakkunniga avgivit betänkande med förslag till kungörelse angående vägmärken m. m.

Den 23 april 1948 uppdrog Kungl. Maj:t åt särskild sakkunnig att inom kommunikationsdepartementet verkställa utredning rörande säkerhetsanordningar vid plankorsningar mellan järnväg och väg. Den sakkunnige har den 25 februari 1949 avgivit betänkande med förslag till skyddsanordningar vid sådana korsningar m. m.

Yttranden ha inhämtats över ovannämnda betänkanden med därvid fogade förslag.

Jämlikt bemyndigande den 27 maj 1949 har jag samma dag tillkallat särskilda sakkunniga att utarbeta förslag till en reviderad rattfyllerilagstiftning m. m. De sakkunniga ha antagit benämningen 1949 års trafiknykterhetsutredning.

I detta sammanhang må även nämnas, att vid konferens i Genève den 23 augusti — den 19 september 1949 antagits dels en internationell vägtrafikkonvention, dels ock ett protokoll rörande vägmärken och vägsignaler, samt att såväl konventionen — här nedan benämnd 1949 års konvention — som protokollet signerats av Sveriges ombud vid konferensen.

Slutligen är att anmärka, att — i syfte att i görlig mån närma de nordiska vägtrafikförfattningarna till varandra — samarbete detta år inletts mellan Danmark, Finland, Norge och Sverige. Mellan delegerade för dessa länder ha sålunda under året förhandlingar ägt rum vid möten i Köpenhamn den 14—17 mars, i Stockholm den 7—12 juni och i Oslo den 15—19 november. Härvid ha huvudsakligen frågorna om trafikregler och vägmärken behandlats. Ett fjärde möte för diskuterande av samma spörsmål avses skola hållas i Helsingfors i juni 1951.

#### Departementets förslag.

De författningsförslag, som avlämnats av 1944 års trafikförfattningssakkunniga, ligga till grund för följande inom kommunikationsdepartementet utarbetade förslag:

- 1:o vägtrafikförordning;
- 2:o lag om straff för vissa trafikbrott;
- 3:o lag om ändrad lydelse av 1 § lagen den 30 juni 1916 (nr 312) angående ansvarighet för skada i följd av automobiltrafik;

4:o) lag angående ändrad lydelse av 2 och 18 §§ lagen den 10 maj 1929 (nr 77) om trafikförsäkring å motorfordon;

5:o) förordning om ändring i vissa delar av ordningsstadgan för rikets städer den 24 mars 1868 (nr 22);

6:o) förordning om ändring i vissa delar av förordningen den 25 oktober 1940 (nr 910) angående yrkesmässig automobiltrafik m. m.; samt

7:o) förordning angående ändrad lydelse av 1, 2 och 5 §§ förordningen den 2 juni 1922 (nr 260) om automobilskatt.

Rörande den närmare innebörden av departementets förslag må anföras följande i anslutning till de olika författningsförslagen och de särskilda paragraferna i dessa.

### Förslaget till vägtrafikförordning.

#### Allmänna synpunkter.

Jämlikt Kungl. Maj:ts bemyndigande tillkallades den 30 juni 1943 en särskild utredningsman för att inom departementet biträda med utredning och förslag i fråga om revision av vägtrafikstadgan m. m. Utredningsmannen avgav den 20 april 1944 betänkande med förslag till ny vägtrafikstadga och vissa ändringar i vägmärkeskungörelsen (SOU 1944: 18). Över betänkandet yttrade sig ett stort antal myndigheter och sammanslutningar. I det övervägande flertalet av yttrandena förordades ny utredning i och för omarbetning i ett sammanhang av alla författningar på trafikväsendets område.

Då departementschefen den 30 september 1944 för Kungl. Maj:t anmälde frågan om igångsättande av en ny utredning på trafikväsendets område, hänvisade departementschefen till de uppfattningar, som kommit till uttryck i remissyttrandena över det av 1943 års utredningsman avgivna betänkandet. Departementschefen uttalade vidare som sin mening, att en översyn borde ske icke blott av vägtrafikstadgan utan även av andra författningar på trafikväsendets område för att pröva, i vad mån en omarbetning vore påkallad med beaktande av den utveckling, som trafiken undergått under författningarnas giltighetstid eller väntades komma att undergå inom den närmaste framtiden.

Departementschefen anförde vidare, att de författningar, vilka sålunda i ett sammanhang borde granskas, i främsta rummet vore motorfordonsförordningen, vägtrafikstadgan och vägmärkeskungörelsen. Vissa stadganden i ordningsstadgan för rikets städer borde emellertid även uppmärksammas. En grundlig prövning borde ske av frågan om de olika stadgandenas systematiska uppställning. Åt föreskrifternas stilistiska utformning borde ock ägnas stor uppmärksamhet. Med hänsyn till stadgandenas betydelse för allmänheten borde sålunda ökad överskådlighet, klarhet och tillgänglighet eftersträvas. Jämsides med allmänhetens intresse av enkelhet och lättfattlighet måste dock vid utformningen av föreskrifterna beaktas behovet av juri-

diskt hållbara definitioner och en avfattning i övrigt, som ej försvårade domstolarnas och myndigheternas verksamhet.

1944 års trafikförfattningssakkunniga ha förklarat, att de ingående övervägt olika möjligheter för tillgodoseende av allmänhetens intresse av överskådliga och lättillgängliga bestämmelser på vägtrafikens område, och att de sakkunniga därvid kommit till den uppfattningen, att de största möjligheterna för en rationell systematik skulle beredas, om alla huvudbestämmelser rörande vägtrafiken sammanfördes i en enda författning, vägtrafikförordningen.

Härom ha de sakkunniga närmare anfört följande.

En dylik författning — — — måste ofrånkomligen bliva ganska vidlyftig. Emellertid torde denna olägenhet, enligt de sakkunnigas mening, mer än väl uppvägas av de ökade möjligheterna för en klar och överskådlig uppställning av de olika bestämmelserna. Huvudbestämmelserna rörande vägtrafiken komma beträffande samtliga trafikantgrupper att återfinnas i en enda författning. Beträffande den stora trafikantgrupp, som utgöres av motorförarna, skulle man sålunda icke längre behöva laborera med två skilda huvudförfattningar. Sådana dubbleringar, som uppkomma vid en fördelning på två författningar, undvikas, om reglering sker genom en författning.

De sakkunniga ha disponerat sitt förslag till vägtrafikförordning sålunda, att de olika stadgandena inordnats i följande åtta avdelningar med nedan nämnda huvudsakliga innehåll:

I. *Inledande bestämmelser*: definitioner på vissa i förslaget använda uttryck;

II. *Bestämmelser om fordon*: stadganden om fordons beskaffenhet och utrustning samt om registrering, besiktning och annan fordonskontroll;

III. *Bestämmelser om förare av fordon*: villkoren för rätt att framföra fordon och stadganden rörande yrkesmässig utbildning av bil- och motorcykelförare;

IV. *Trafikregler*: allmänna föreskrifter, som i fråga om uppträdandet i vägtrafiken skola gälla för olika slag av fordonsförare och andra trafikanter;

V. *Utfärdande av lokala trafikföreskrifter m. m.*: bestämmelser om meddelande av särskilda föreskrifter för trafiken på viss väg eller på vägarna inom visst område;

VI. *Vägmärken m. m.*: stadganden om vägmärken, trafiksignaler och vissa andra trafikantordningar;

VII. *Ansvarsbestämmelser*;

VIII. *Särskilda föreskrifter*.

De sakkunniga anmärka i anslutning härtill:

Av dispositionen för den enhetliga författningen framgår, att bestämmelserna för en viss trafikantgrupp komma att återfinnas på skilda ställen i författningen. Enligt de sakkunniga synes emellertid någon olägenhet icke vara förknippad härmed, då det torde kunna förutsättas att lämpliga transumter av författningen komma att tillhandahållas skilda trafikantgrupper. Vid uppställandet av de olika stadgandena ha de sakkunniga beaktat möjligheterna för utfärdandet av dylika transumter.

De sakkunniga ha i vidsträckt omfattning försett sitt förslag till vägtrafikförordning med rubriker. Sådana ha använts icke blott för avdelningar och kapitel utan även för utmärkande av innehållet i skilda paragrafer. De sakkunniga ha motiverat detta med att orienteringen i författningstexten borde i görligaste mån underlättas och att särskilt i fråga om trafikreglerna utnyttjandet av rubriker syntes vara av värde även ur pedagogisk synpunkt.

Såvitt angår den språkliga utformningen ha de sakkunniga anmärkt, att de eftersträvat att avfatta författningstexten i korta satser och på ett så enkelt och okonstlat språk som möjligt. De sakkunniga ha emellertid i detta sammanhang framhållit, att det här, liksom eljest i fråga om författningsbestämmelser, finge anses såsom ett ofrånkomligt krav, att bestämmelserna vore så exakt utformade, att de kunde tillämpas av domstolar och andra myndigheter. Med hänsyn härtill hade det givetvis icke varit möjligt att begagna en sådan avfattning, som skulle tett sig såsom mest ändamålsenlig, om det endast gällt att åstadkomma en populär framställning för allmänheten.

De sakkunniga erinra om att till motorfordonsförordningen och vägtrafikstadgan anknöte ett tämligen betydande antal författningar, innehållande tillämpningsföreskrifter. Härom anföra de sakkunniga, att de icke funnit skäl att inarbeta dessa föreskrifter i förslaget till vägtrafikförordning. Denna skulle genom en dylik anordning bli alltför vidlyftig. Härtill komme, att tillämpningsförfattningarna — vilka till skillnad från motorfordonsförordningen och vägtrafikstadgan regelmässigt utfärdades av Kungl. Maj:t utan riksdagens hörande — i största utsträckning innefattade regler, som endast berörde myndigheterna eller i vart fall vore av intresse för allmänheten i en mera begränsad omfattning. Emellertid hade de sakkunniga kommit till den uppfattningen, att en betydligt större överskådlighet skulle kunna vinnas, om de antydda följd författningarna i viss utsträckning samarbetades till en enda författning, förslagsvis benämnd *vägtrafikkungörelsen*. Till denna kungörelse borde lämpligen överflyttas vissa i motorfordonsförordningen och vägtrafikstadgan upptagna bestämmelser, som väsentligen berörde endast myndigheterna.

Gränsdragningen mot andra trafikförfattningar har enligt de sakkunnigas förslag till vägtrafikförordning verkställts så, att förslaget i huvudsak täcker samma rättsområde som motorfordonsförordningen och vägtrafikstadgan, frånsett att som nyss nämnts de sakkunniga förordat, att vissa regler, som väsentligen berörde endast myndigheterna, borde överföras till en tillämpningsförfattning, *vägtrafikkungörelsen*.

I fråga om ansvarsbestämmelserna visar emellertid de sakkunnigas förslag — i förhållande till vad nu gäller — den olikheten, att motsvarigheten till nuvarande i vägtrafikstadgan upptagna allmänna stadgande om ansvar för bristande omsorg och varsamhet icke återfinnes i den föreslagna vägtrafikförordningen utan i stället upptagits i förslaget till lag om straff för vissa trafikbrott. Till samma lagförslag har också förts stadgande om an-

svar för hindrande eller störande av trafik på väg. Denna gränsdragning har av de sakkunniga motiverats med att i vägtrafikförordningen endast borde upptagas de ansvarsbestämmelser, som avsåge förseelser mot förordningens stadganden av polisiär natur, varemot ansvar för åsidosättande av föreskrifter av mera allmän natur, avsedda att tillgodose trafiksäkerheten, syntes böra utkrävas enligt trafikbrottslagen.

I likhet med motorfordonsförordningen och vägtrafikstadgan upptager de sakkunnigas förslag till vägtrafikförordning inga föreskrifter för *spårbunden trafik*. I sitt betänkande ha de sakkunniga förklarat, att de övervägt men icke funnit lämpligt att i vägtrafikförordningen medtaga bestämmelser för sådan trafik. Till närmare utveckling av sin mening i denna fråga ha de sakkunniga anfört följande.

I den mån spårbunden trafik framgår å särskild banvall torde — — — särskilda bestämmelser böra gälla. Även i den mån den spårbundna trafiken berör väg är det emellertid med hänsyn till trafikens speciella natur uppenbart, att en reglering av densamma endast i ringa mån kan ske genom de för vägtrafiken meddelade bestämmelserna och att sålunda reglering väsentligen måste ske genom särskilda föreskrifter.

Därest för vägtrafiken gällande bestämmelser göras tillämpliga å spårbunden trafik, som framgår å väg, kunna olika regler komma att gälla för skilda sträckor av samma linje. I en icke ringa omfattning skulle säkerligen uppstå tolkningssvårigheter vid avgörande huruvida en viss linjesträcka vore att hänföra till väg eller ej liksom eljest vid bedömande huruvida en viss förseelse blivit begången vid färd å väg eller annorstädes. Vid sådant förhållande synes i görligaste mån böra undvikas, att för spårbunden trafik meddelas regler, som äro begränsade att gälla endast vid färd å väg.

I sammanhanget må vidare framhållas, att om — — — bestämmelserna begränsas att gälla spårvagn, ytterligare svårigheter kunna uppstå vid bedömande av bestämmelsernas tillämplighetsområde. Sålunda kan erinras, att vissa spårvägslinjer äro koncessionerade som järnväg.

De sakkunniga ha emellertid funnit det påkallat, att vissa för vägtrafiken meddelade bestämmelser gjordes tillämpliga även för den spårbundna trafiken. Bland annat borde sålunda spårvagnsförare i fråga om straff för i trafiken begångna förseelser underkastas regler, motsvarande dem, som gällde för förare av motorfordon. Enhetliga föreskrifter härom — såvitt möjligt gällande vid trafik såväl på väg som annorstädes — syntes lämpligen böra meddelas genom en särskild författning för den spårbundna trafiken.

De avgivna remissutlåtandena få i stort sett anses ådagalägga en välvillig inställning till de sakkunnigas förslag i dess huvudlinjer. De flesta yttrandena giva sålunda uttryck åt den meningen, att förslaget i princip finge anses utgöra en riktig och tidsenlig reglering av vägtrafiken och därmed sammanhängande förhållanden. Vidare uttalas, att förslaget såsom helhet betraktat kunde sägas på ett lyckligt sätt tillgodose å ena sidan allmänhetens intresse av enkelhet och lättfattlighet och å andra sidan domstolars och

andra myndigheters behov av att hithörande bestämmelser bleve juridiskt hållbara.

Även förslagets systematiska uppställning och de sakkunnigas gränsdragning mellan vägtrafikförordning och andra författningar har i stort sett godtagits av de hörda myndigheterna och sammanslutningarna. Bland annat i följande hänseenden ha dock erinringar framställts.

*Advokatsamfundet* har ifrågasatt, huruvida den av de sakkunniga företagna uppdelningen av ansvarsbestämmelserna mellan vägtrafikförordningen och trafikbrottslagen kunde anses lycklig. I och för sig måste det betecknas som oformligt, att trafikbrottslagen innehölle kriminalisering av bestämmelser, som återfunnes i förordningen. Vissa förseelser kunde dessutom anses falla under både vägtrafikförordningens och trafikbrottslagens ansvarsbestämmelser. Enligt samfundets mening vore det mest rationella otvivelaktigt, om man kunde inarbeta trafikbrottslagen i vägtrafikförordningen.

*Hovrätten över Skåne och Blekinge* har funnit det riktigast, att även den spårbundna trafiken, i den mån den korsade eller eljest framginge på väg, bleve reglerad i vägtrafikförordningen. Visserligen kunde då olika regler komma att gälla för skilda delar av samma spårinje. Detta syntes emellertid ej mera anmärkningsvärt, än att för vägtrafiken i övrigt olika regler gällde, allt eftersom denna trafik berörde eller icke berörde spårinje.

Hovrätten anför vidare:

Det är enligt hovrättens mening mera rationellt, att det förhållandevis ringa antalet järnvägs- eller spårvägstjänstemän, alla i denna egenskap yrkesmän, inhämtade — förutom de själfvallet nödiga tjänstereglementena — även vissa allmänna vägtrafikbestämmelser, än att det långt öfvervägande flertalet vägtrafikanter av andra kategorier nödgas, för kännedom om sina plikter och rättigheter gentemot den spårbundna trafiken, vara hänvisade till de för denna trafik gällande speciella föreskrifterna, vilka i regel äro svårtilgängliga. Om vissa regler rörande den spårbundna trafiken inarbetas i vägtrafikförordningen, föreligga också större garantier för att dessa regler byggas på en riktig avvägning av den spårbundna trafikens intressen än om det i stort sett överlåtes åt denna trafiks statliga eller kommunala chefsmyndigheter att utforma bestämmelser för trafiken i fråga. Det förefaller hovrätten jämväl mindre tilltalande, att exempelvis en spårvagnsförare icke är underkastad rattfyllerilagstiftningen.

*Häradshövdingföreningen* framför liknande synpunkter och hemställer om sådan omarbetning av de sakkunnigas förslag, att vägtrafikförordningen bleve tillämplig även på spårbunden trafik, vare sig denna framginge på väg eller på särskild banvall.

*Hovrätten för nedre Norrland* ävensom *bussägareförbundet* anse det angeläget, att vissa av de sakkunniga föreslagna ansvarsbestämmelser, särskilt såvitt angår rattfylleri, göras tillämpliga även på spårvagnsförare.

Frågan, huruvida vägtrafikförordningen även borde upptaga föreskrifter för den spårbundna trafiken, har i vissa andra utlåtanden blivit föremål för särskild behandling. Flertalet av de remissinstanser, vilka sålunda yttrat

sig om detta spörsmål, ha — i likhet med de sakkunniga och i huvudsak på de av dem anförda grunderna — ställt sig avvisande till tanken att i vägtrafikförordningen medtaga reglering av även den spårbundna vägtrafiken. Samtidigt har dock understrukits behovet av att snarast infördes en särskild författning med enhetliga för hela riket gällande bestämmelser för sådan trafik.

Det synes mig lämpligt att först med några ord beröra det nu inledda nordiska samarbetet på vägtrafikkraftens område.

Lagstiftningen rörande vägtrafiken i de nordiska länderna har hittills väsentligen tillkommit utan något omedelbart samarbete mellan de olika ländernas myndigheter. Delvis som en följd härav ha bestämmelserna på området kommit att förete ganska betydande skiljaktigheter. I vissa hänseenden torde dessa skiljaktigheter medföra olägenheter för samfärdseln de nordiska länderna emellan. Särskilt må härvid nämnas, att vårt land har vänstertrafik, under det att i övriga delar av Norden råder högertrafik.

Det är givetvis önskvärt, att en i görligaste mån enhetlig trafiklagstiftning genomföres i de nordiska länderna. Främst synes det härvid påkallat, att trafikreglerna och bestämmelserna om vägmärken göras likartade.

Å andra sidan torde en i detalj gemensam nordisk vägtrafiklagstiftning knappast kunna åstadkommas. Olikheter i fråga om naturförhållanden och vägnätets utveckling skapa olika faktiska förutsättningar för vägtrafiken och påverka därigenom även innehållet av trafikreglerna. För svenskt vidkommande har vidare i fråga om en väsentlig detalj, nämligen övergången till högertrafik, ganska nyligen tagits ställning på sådant sätt, att tanken på övergång åtminstone för den närmaste framtiden torde få anses skrinlagd.

Behovet här i landet av en ny och tidsenlig vägtrafikförfattning lär bära betecknas som trängande. Med hänsyn härtill och då vi nu ha ett förslag till sådan författning utarbetat, förefaller det ej lämpligt att låta dennas genomförande anstå i avbidan på det slutliga resultatet av det pågående internordiska samarbetet.

Emellertid synas erfarenheterna av de hittillsvarande nordiska förhandlingarna giva grundad anledning till förhoppning om att samarbetet skall — beträffande såväl den systematiska uppställningen som det sakliga innehållet — kunna leda till ett väsentligt närmande av de nordiska vägtrafikförfattningarna till varandra. På åtskilliga punkter har sålunda vid förhandlingarna principiell enighet ansetts kunna uppnås utan eftersättande av de olika ländernas egna intressen. De positiva rön, vilka här antytts, torde bära tillgodogöras redan nu, eftersom därigenom den nordiska enhetligheten påtagligt främjas. Härtill få framdeles fogas de ytterligare jämkningar, vilka må finnas påkallade i det nordiska samgåendets intresse.

Jag övergår herefter till frågan, huruvida de sakkunnigas förslag kan anses ägnat att läggas till grund för blivande författning på vägtrafikens område.

För egen del anser jag, att de sakkunnigas förslag i dess huvudlinjer utgör en tillfredsställande lösning av den uppgift, som varit de sakkunniga förelagd. Att de grundläggande bestämmelserna på vägtrafikens område upptagas i en enhetlig författning, vägtrafikförordningen, i stället för som nu i två, motorfordonsförordningen och vägtrafikstadgan, synes sålunda innebära en klar förbättring. Bland remissinstanserna råder ock i stort sett enighet härom. En sådan enhetlig författning torde följaktligen böra komma till stånd.

Vidkommande den av de sakkunniga gjorda gränsdragningen mellan vägtrafikförordning och andra författningar kunna visserligen skäl anföras för att — såsom advokatsamfundet ifrågasatt — i vägtrafikförordningen inarbeta de stadganden, vilka av de sakkunniga hänförts under förslaget till trafikbrottslag. Emellertid torde de av de sakkunniga i sagda lagförslag upptagna brottskategorierna och däremot svarande ansvarsbestämmelserna vara av den beskaffenhet, att den rättsliga regleringen bör ske i en författning av lags karaktär och icke i en administrativ stadga sådan som vägtrafikförordningen.

Att reglerna för spårbunden trafik göras enhetliga för hela riket, är enligt min mening önskvärt. Likaså kunna skäl finnas för att i vissa hänseenden — exempelvis i fråga om ansvaret för rattfylleri — införa likartade bestämmelser för spårbunden trafik på väg och för annan vägtrafik. Härav torde emellertid i och för sig ej följa, att i en och samma författning böra intagas regler såväl för den spårbundna trafiken som för övrig vägtrafik. Först och främst synes det saknas skäl för att belasta en allmän vägtrafikförfattning med regler för spårbunden trafik i vidare mån än såvitt denna berör annan vägtrafik. Man kan emellertid vidare fråga sig, huruvida det verkligen är lämpligt att i en sådan författning medtaga stadganden ens för den spårbundna trafik, som berör övrig vägtrafik. En dylik åtgärd skulle — särskilt om för konsekvensens skull även järnvägstrafikens hit hörande, ganska detaljerade regler medtoges — göra vägtrafikförordningen avsevärt vidlyftigare och därigenom mera svåröverskådlig. Ävenså skulle för vederbörande personal den spårbundna trafikens säkerhetsföreskrifter med därtill hörande ansvarsbestämmelser bli mindre lättillgängliga, om en del av dem utbrötes ur nuvarande sammanhang och infördes i vägtrafikförordningen. Med hänsyn till att vissa olägenheter sålunda torde vara förknippade med den antydda åtgärden, förefaller densamma böra vidtagas endast om och i den mån hänsynen till trafiksäkerheten påkallar det. Säkerhetsintresset torde emellertid kunna tillgodoses på tillfredsställande sätt även utan sammankopplande i en och samma författning av bestämmelser för den spårbundna och för den icke spårbundna trafiken på väg. I detta sammanhang bör beaktas, att enligt såväl gällande rätt som det föreliggande förslaget järnvägs- och spårvägstrafiken principiellt skall äga företräde framför den övriga vägtrafiken. Om denna grundregel — jämte erforderliga detaljbestämmelser om hur den icke spårbundna vägtrafiken i särskilda hänseenden skall förhålla sig vid möte med spårbunden trafik — upptages

i vägtrafikförordningen, synes den icke spårbundna trafiken erhålla tillräcklig ledning för sitt uppträdande. Då torde ur trafiksäkerhetssynpunkt knappast föreligga något egentligt skäl att i förordningen också intaga stadganden om den spårbundna trafikens förhållande, då denna berör icke spårbundnen vägtrafik. Dessa stadganden synas i stället utan olägenhet kunna liksom hittills vara placerade i författningarna för den spårbundna trafiken. Härvid underförstås, att i mån av behov författningarna för spårbundnen och icke spårbundnen trafik sammanjämkas, så att bestämmelserna komma i samklang med varandra. Hinder möter givetvis ej att i samband härmed införa för riket enhetliga regler beträffande spårvägstrafiken eller — i de hänseenden där så finnes befogat — samma ansvarsbestämmelser för spårbundnen som för icke spårbundnen trafik.

Med hänsyn till vad sålunda anförts och i övrigt på de skäl, vilka åberopats av de sakkunniga, finner jag frågan om den spårbundna trafiken böra — i enlighet med de sakkunnigas förslag — avgöras så, att i vägtrafikförordningen upptagas allenast de regler, vilka skola gälla för icke spårbundnen vägtrafik, och att — med ett undantag, vartill jag senare återkommer — den spårbundna trafiken, även då den berör väg, regleras i annan ordning.

Även i övrigt anser jag den av de sakkunniga föreslagna gränsdragningen mellan vägtrafikförordning och andra författningar kunna i stort sett godtagas. Viss jämkning i fråga om ansvarsbestämmelserna synes dock böra företagas. Frågan härom skall jag senare beröra i dess sammanhang.

Ej heller i fråga om den systematiska uppställningen av förslaget till vägtrafikförordning har jag i princip någon erinran.

Vidkommande den språkliga utformningen ha enligt min mening de sakkunniga på ett förtjänstfullt sätt skilt sig från sin uppgift. Genom sin uppställning och avfattning i övrigt får de sakkunnigas förslag sålunda anses i stort sett tillgodose allmänhetens intresse av överskådlighet och lättfattlighet, samtidigt som de olika stadgandena erhållit sådan fasthet och skärpa, att deras tillämpning icke bör medföra svårighet för domstolar och andra myndigheter. En del bestämmelser ha emellertid inom departementet redaktionellt överarbetats i syfte att ytterligare förenkla och klargöra desamma.

Såsom helhet betraktat förefaller de sakkunnigas förslag vara väl ägnat att läggas till grund för den blivande författningen. I fråga om en del av förslagets detaljer har dock — med hänsyn bland annat till vad i remissyttranden anförts och till vad under internationella förhandlingar framkommit — avvägningen mellan olika intressen befunnits böra ske i viss mån annorlunda, än de sakkunniga förordnat. De jämkningar, vilka ansetts nödiga, komma att närmare redovisas i det följande. Där annat icke anges under vederbörande författningsrum, har de sakkunnigas förslag lämnats utan ändring. I den mån följande redogörelse icke nämner framställningar, som gjorts i remissyttranden, ha framställningarna funnits icke böra föranleda ändring i eller tillägg till sakkunnigförslaget.

## AVDELNING I.

## Inledande bestämmelser.

## 1 §.

I denna paragraf ha upptagits definitioner på vissa beteckningar, som användas i den föreslagna förordningen. Paragrafen motsvaras av 1, 2 och 8 §§ motorfordonsförordningen, 1 § vägtrafikstadgan samt 15 och 23 §§ vägmärkeskungörelsen.

## 1 mom.

## Väg.

Definitionen, som överensstämmer med de sakkunnigas förslag, skiljer sig från gällande bestämmelse allenast däri, att den nu föreslagna definitionen i begreppet enskild väg, som nyttjas till farväg, även inbegriper för samfärdsel endast vintertid avsedd körled.

För att enskild väg skall kunna betecknas såsom nyttjad till farväg lär först och främst erfordras, att ägaren av vägen icke förbjudit allmän samfärdsel på denna. Detta torde frångå av förarbetena till den nuvarande definitionen på väg. Emellertid finnas många enskilda vägar, vilka praktiskt taget endast tjäna viss eller vissa fastigheters behov — för utfart, hemkörslor eller eljest — och på vilka främmande trafik förekommer blott i sällsynta undantagsfall. I fråga om sådan enskild väg finner ofta ägaren ej ens anledning att förbjuda allmän samfärdsel. Det förefaller knappast motiverat att i sådana fall hänföra den enskilda vägen till väg i vägtrafikförordningens bemärkelse blott för det ägaren underlåtit att förbjuda allmän samfärdsel. För att viss enskild väg skall anses nyttjad såsom farväg torde därför böra krävas, icke blott att vägen är tillåten för allmän samfärdsel, utan även att vägen utnyttjas av allmänheten i viss, icke alltför ringa omfattning. Det lär vara ogörligt att närmare specificera det sistnämnda villkoret. Såsom grovregel synes emellertid böra gälla, att den enskilda vägen skall anses nyttjad som farväg, om den trafikeras av allmänheten i den omfattning, att man praktiskt måste räkna med att främmande trafik kan förekomma där. Med denna utgångspunkt förefaller exempelvis sådan för skogsdrivningen avsedd enskild väg, som användes praktiskt taget uteslutande för transport av timmer från stubben till flottleden, i regel knappast vara att hänföra till väg i vägtrafikförordningens bemärkelse.

Av det sagda torde framgå, att uttrycken »till farväg nyttjad väg» och »allmänligen befaren väg» icke äro liktydiga. Det sistnämnda uttrycket lär förutsätta en högre grad av utnyttjande för allmän trafik.

Stundom kan givetvis uppkomma tvekan, huruvida viss enskild väg skall anses nyttjad till farväg. I den praktiska rättstillämpningen torde emellertid de tveksamma fallen bli jämförelsevis sällsynta. Det förefaller ej innebära

någon olägenhet att åt praxis överlämna att bedöma frågor av hithörande slag efter omständigheterna i varje särskilt fall. Närmare författningsmässigt reglering än som skett är därför enligt min mening ej behöfvig.

Under remissbehandlingen har ifrågasatts, huruvida ej begreppet väg borde utsträckas till att även omfatta inhägnade kasernområden m. m. Enligt min mening föreligga ej tillräckliga skäl för en sådan utvidgning.

#### *Vägtrafikant.*

Definitionen ersätter det i vägtrafikstadgan använda uttrycket »vägförande», varmed i stadgan avses envar, som på väg framför fordon, rider, leder kreatur, åker skidor eller går. Departementsförslaget överensstämmer med de sakkunnigas förslag med den jämkningen, att beteckningen vägtrafikant såsom varande mera tydlig funnits böra föredragas framför det av de sakkunniga föreslagna uttrycket »trafikant».

De sakkunniga ha framhållit, att med den föreslagna definitionen jämväl passagerare i fordon komme att innefattas under begreppet trafikant. *Hovrätten över Skåne och Blekinge* har i anslutning härtill ifrågasatt, huruvida icke förare av och passagerare i järnvägståg eller spårvagn borde hänföras till trafikant i den mån tåget eller spårvagnen korsade eller eljest framginge å väg. Skäl kunna anföras för att den skada eller fara, som kan åstadkommas vid öppnande av dörrar, utkastande av föremål, på- eller avstigning o. s. v., skall bedömas på likartat sätt, när den som vållar skadan eller faran färdas i tåg eller spårvagn, och när han färdas exempelvis i en buss. Såsom i det tidigare framhållits synes emellertid den spårbundna trafiken böra regleras genom en självständig författning. Med hänsyn härtill och då det knappast torde ha yppat sig något praktiskt behov av att föregripa denna reglering genom att i förevarande hänseende intaga föreskrifter för spårbunden trafik i vägtrafikförordningen, anser jag den av hovrätten antydda utvidgningen av begreppet trafikant icke böra företagas.

#### *Fordon.*

Definitionen överensstämmer med de sakkunnigas förslag. Enligt motsvarande definition i vägtrafikstadgan är till fordon att hänföra: alla slag av vagnar för dragare, motorfordon, motorredskap och andra arbetsredskap å hjul eller medar, slädar, cyklar, kälkar, sparkstöttingar, dragkärror o. s. v., dock ej fordon, som löper på skenor.

I förtydligande syfte har i momentets sista stycke upptagits föreskrift, att vad i förordningen stadgas om vägkorsning skall äga motsvarande tillämpning på förgrening av väg och anslutning mellan vägar. Denna föreskrift saknar motsvarighet i nuvarande författningar och i sakkunnigförslaget.

#### *2 mom.*

##### *Motordrivet fordon.*

För erhållande av en gemensam beteckning har, på sätt de sakkunniga föreslagit, införts termen motordrivet fordon, vilken saknas i motorfordons-

förordningen och vägtrafikstadgan. Så som termen definierats lär den samma omfatta jämväl fordon, som är förbundet med elektrisk strömledning (trolley- eller trådbuss). Ett luftfartyg, som för landning är försett med hjul eller medar, kan tänkas bli taget under bogsering på väg och bör skäligen vid sådan förflyttning vara underkastat de för dragna fordon i allmänhet gällande bestämmelserna. Det gjorda undantaget för luftfartyg torde därför ej vara onödigt.

*Motorfordon. Traktor. Motorredskap.*

I motorfordonsförordningen och vägtrafikstadgan förstås med motorfordon: för färd på marken avsett, för person- eller godsbefordran eller för dragande av påhängsvagn inrättat fordon, som för framdrivande är försett med motor och icke löper på skenor, ävensom underrede till sådant fordon (chassi). Med motorredskap avses åter: traktor, lokomobil, lantbruks- eller vägmaskin samt annat dylikt allenast till arbetsredskap hänförligt fordon, vilket för framdrivande är försett med motor och icke löper på skenor, och vilket icke är hänförligt till motorfordon. Enligt en särskild kungörelse (SFS 1940: 440) äro s. k. epatraktorer att hänföra till motorredskap.

För motorfordonen — bilar och motorcyklar — gälla genomgående strängare bestämmelser än för motorredskapen. Anledningen härtill är, att motorfordonen anses besitta en större typisk trafikfarlighet än motorredskapen.

De sakkunniga ha i sitt förslag bibehållit uppdelningen av de motordrivna fordonen i motorfordon och motorredskap. Som skäl ha de sakkunniga framhållit, att denna indelning syntes ändamålsenlig med hänsyn till att för vissa motordrivna fordon på grund av deras större trafikfarlighet krävdes en strängare reglering än för övriga.

Frågan om vilka fordon som borde hänföras till den ena eller den andra av de båda nu nämnda kategorierna har av de sakkunniga närmare övervägts. De sakkunniga ha därvid framhållit, att de motordrivna fordonen med hänsyn till sin funktion kunde indelas i tre kategorier, nämligen dels *transportfordon* eller fordon, som vore inrättade huvudsakligen för att självständigt nyttjas för person- eller godsbefordran, dels *dragfordon* eller fordon, som vore inrättade huvudsakligen för att användas till att draga annat fordon eller arbetsredskap, och dels *redskapsfordon* eller fordon, som vore inrättade huvudsakligen för andra uppgifter än transport- och dragfordonen.

Beträffande transportfordonen ha de sakkunniga erinrat om att dessa enligt nu gällande bestämmelser äro att hänföra till kategorien motorfordon. I anslutning härtill ha de sakkunniga uttalat, att det i fråga om det övervägande antalet hithörande fordon, såsom vanliga lastbilar, personbilar och bussar, med hänsyn till deras trafikfarlighet finge anses motiverat, att fordonen alltjämt hänfördes till denna kategori. Tvekan syntes kunna ifrågakomma endast beträffande vissa fordon med låg konstruktiv hastighet, såsom truckar och dylikt. Sistnämnda fordons användning vore emellertid regelmässigt begränsad till järnvägs- eller fabriksområden eller andra sådana

inhägnade områden. Att för dessa långsamgående fordon utfärda generella bestämmelser avvikande från dem, som eljest meddelades för motorfordon, syntes ej behöfligt. De sakkunniga ansåge därför, att samtliga transportfordon borde hänföras till kategorien motorfordon.

Vidkommande åter drag- och redskapsfordonen ha de sakkunniga anfört, att klassificeringen borde ske med vederbörligt beaktande av fordonens skilda grad av trafikfarlighet. Med denna utgångspunkt förefölle det ej möjligt att erhålla någon annan grund för en rationell indelning än fordonens konstruktiva hastighet. Lämpligt gränsvärde syntes därvid vara 25 kilometer i timmen.

I de sakkunnigas författningsförslag ha motorfordon och motorredskap definierats i anslutning till nu angivna synpunkter. Med motorredskap avses sålunda i förslaget motordrivet fordon, som är inrättat huvudsakligen för annat ändamål än att självständigt nyttjas för person- eller godsbefordran (dragfordon, lantbruks- eller vägmaskin osv.), såvida fordonet är konstruerat för en hastighet av högst 25 kilometer i timmen och endast med svårighet kan ändras för högre hastighet. Såsom motorfordon betecknas i förslaget motordrivet fordon, som ej enligt vad nu sagts är hänförligt till motorredskap. I förslaget indelas motorredskapen i två grupper, traktor och motormaskin. Såsom traktor betecknas motorredskap, som är inrättat huvudsakligen såsom dragfordon för annat fordon eller för arbetsredskap. Med motormaskin avses i förslaget annat motorredskap än traktor.

Ur systematisk synpunkt torde det vara lämpligt, att indelningen av de motordrivna fordonen sker efter de ändamål, för vilka de olika fordonen äro inrättade, och att avsteg härifrån göres allenast i den mån hänsynen till trafiksäkerheten kräver det.

Med denna utgångspunkt finner jag liksom de sakkunniga samtliga transportfordon böra hänföras till en och samma grupp. Vidare måste vissa drag- och redskapsfordon anses besitta en så hög grad av trafikfarlighet, att de böra falla under de strängare regler, vilka gälla för transportfordonen. För sistnämnda och med dem sålunda likställda fordon torde den av de sakkunniga föreslagna gemensamma benämningen *motorfordon* kunna godtagas.

Vidkommande härefter de återstående motordrivna fordonen torde det ej föreligga tillräckliga skäl att sammanföra dessa under en gemensam huvudbeteckning, såsom av de sakkunniga förordats. Fastmera synes ett utbrytande av dragfordonen till en självständig grupp vara påkallad icke blott ur systematisk synpunkt utan även av praktiska skäl. I vissa hänseenden torde nämligen dragfordonen med hänsyn till sin funktion tarva en rättslig reglering, som något avviker från redskapsfordonens. För gruppen dragfordon förefaller benämningen *traktor* vara lämplig.

Om dragfordonen utbrytas, kommer den nuvarande gemensamma benämningen *motorredskap* att i fortsättningen avse allenast redskapsfordonen. Detta innebär ett förtydligande och synes därför medföra en fördel. Språkligt sett torde ock denna beteckning vara att föredraga framför den av de sakkunniga föreslagna nybildningen *motormaskin*.

I likhet med de sakkunniga anser jag, att vid avgörandet, huruvida dragfordon och redskapsfordon oavsett sitt ändamål skola hänföras till motorfordon, vederbörande fordons konstruktiva hastighet bör vara bestämmande. De sakkunniga ha som sagt vid sin klassificering uppställt 25 kilometer i timmen som gränsvärde. Vid bedömandet, huruvida denna gräns skall anses lämplig, synas följande omständigheter vara att beakta.

Som tidigare nämnts hänföras i gällande rätt de s. k. epatraktorerna till motorredskap. Denna klassificering har givetvis skett under behörigt hänsyntagande till epatraktorernas typiska trafikfarlighet. Dessa fordons konstruktiva hastighet läser emellertid uppgå till omkring 30 kilometer i timmen. Under remissbehandlingen har vidare framhållits, att vissa jordbrukstraktorer äro konstruerade för hastigheter mellan 25 och 30 kilometer i timmen. Slutligen har det upplysts, att i fråga om jordbrukstraktorerna i allmänhet utvecklingen synes gå mot en långsam ökning av den konstruktiva hastigheten.

Att hänföra de typiska jordbrukstraktorerna till motorfordon, så snart deras konstruktiva hastighet överstiger 25 kilometer i timmen, och därigenom underkasta dem en strängare reglering, än nu är fallet, skulle medföra praktiska olägenheter. En sådan skärpning synes vidare — i fråga om traktorer, vilkas konstruktiva hastighet icke överstiger vad som redan nu godtages för epatraktorerna — knappast vara påkallad ur trafiksäkerhetssynpunkt. Detsamma torde böra gälla allmänt för drag- och redskapsfordon med konstruktiv hastighet upp till 30 kilometer i timmen. Det av de sakkunniga föreslagna gränsvärdet 25 kilometer i timmen förefaller därför vara något för lågt. Å andra sidan torde det innebära en onödigt omväg att åt särskild författning eller annat undantagsavgörande överlämna möjligheten att i annan fordonsklass än motorfordon inordna drag- och redskapsfordon med konstruktiva hastigheter mellan 25 och 30 kilometer i timmen.

Med hänsyn till vad nu sagts bör vägtrafikförordningen enligt min mening upptaga ett gränsvärde av 30 kilometer i timmen för drag- och redskapsfordonen.

Såsom de sakkunniga föreslagit, läser föreskriften om konstruktiv gränshastighet böra innefatta icke blott, att fordonet skall vara inrättat för angiven hastighet, utan även, att fordonet icke utan svårighet skall kunna ändras för högre hastighet.

I vissa remissyttranden har anmärkts, att definitionerna på de olika grupperna av motordrivna fordon skulle bli klarare, om de i större omfattning än av de sakkunniga föreslagits utformades såsom positiva bestämmingar i stället för enligt uteslutningsmetoden. Vad sålunda anförts synes äga fog.

Med iakttagande av vad nu sagts har i det inom departementet upprättade förslaget betecknats

såsom *motorfordon* motordrivet fordon, som är inrättat huvudsakligen för att självständigt nyttjas till person- eller godsbefordran, så ock för annat än-

damål inrättat motordrivet fordon, som är konstruerat för eller utan svårighet kan ändras till en hastighet överstigande 30 kilometer i timmen.

såsom *traktor* motordrivet fordon, som är inrättat huvudsakligen såsom dragfordon för annat fordon eller för arbetsredskap, och som är konstruerat för en hastighet av högst 30 kilometer i timmen samt endast med svårighet kan ändras till högre hastighet,

och såsom *motorredskap* motordrivet fordon, som är inrättat huvudsakligen såsom arbetsredskap, och som är konstruerat för en hastighet av högst 30 kilometer i timmen samt endast med svårighet kan ändras till högre hastighet.

De sålunda föreslagna definitionerna torde i regel giva tillräcklig ledning för klassificeringen av motordrivna fordon. För de undantagsfall, då beträffande visst fordon så icke är förhållandet, giva de i 5 mom. upptagna bestämmelserna möjlighet att i särskild ordning avgöra, till vilken klass fordonet skall hänföras.

### 3 mom.

#### *Bil och motorcykel.*

I motorfordonsförordningen och vägtrafikstadgan hänföres till motorcykel motorfordon, som, bortsett från bivagn, är försett med endast två hjul, samt till automobil motorfordon, som är försett med tre eller flera hjul och icke enligt vad nu sagts är att anse såsom motorcykel. Genom en särskild kungörelse (SFS 1937: 46) har härutöver föreskrivits, att för framdrivande uteslutande medelst trampning inrättad trehjulig transportcykel, som försetts med hjälpmotor, skall hänföras till fordonstypen motorcykel. Slutligen har Kungl. Maj:t genom olika resolutioner bestämt, att vissa andra typer av trehjuliga motorfordon skola anses som motorcykel.

I de sakkunnigas förslag betecknas såsom motorcykel motorfordon, som, bortsett från bivagn, är försett med högst tre hjul (medar) samt, om fordonet är försett med tre hjul (medar), har en tjänstevikt, beräknad såsom för motorcykel, av högst 350 kilogram. I samma förslag hänföres till bil motorfordon, som är försett med tre eller flera hjul (medar) eller med band, där icke fordonet enligt den föregående punkten är att anse såsom motorcykel.

De sakkunniga ha såsom motiv för sitt förslag anført, att det med hänsyn till de bestämmelser som meddelats i ovannämnda kungörelse och särskilda resolutioner syntes praktiskt och lämpligt att utvidga begreppet motorcykel till att omfatta också trehjuligt motorfordon. Därvid förefölle dock böra förutsättas, att fordonets tjänstevikt icke överstege den högsta tjänstevikt, 350 kilogram, vilken godkänts för bensindrivna trehjuliga motorfordon, som genom särskilda resolutioner klassificerats som motorcykel. Enligt en sålunda utvidgad definition bleve bland annat praktiskt taget samtliga härövan berörda trehjuliga motorfordon hänförliga till fordonstypen motorcykel.

De sakkunnigas förslag synes i princip kunna godtagas. Tjänsteviktsgårnsen för trehjulig motorcykel torde dock böra jämkas. Sedan de sakkunniga

avgåvo sitt betänkande, har nämligen i särskild resolution godkänts en tjänstevikt av 375 kilogram för bensindrivet trehjuligt motorfordon, som hänförs till motorcykel. Vidare upptager 1949 års konvention tjänsteviktsgränsen 400 kilogram för trehjuliga motorfordon, som jämsställas med motorcykel. Det får anses vara i och för sig önskvärt, att de inhemska bestämmelserna bringas till överensstämmelse med motsvarande internationella, där så kan ske utan olägenhet. Enligt min mening skulle det knappast medföra någon nackdel att nu bestämma tjänsteviktsgränsen till 400 kilogram. Härvid kan framhållas, att i särskilda resolutioner redan godkänts tjänstevikter upp till 450 kilogram för de visserligen numera mindre aktuella elektriskt drivna trehjuliga motorfordon, vilka hänförs till motorcykel.

Det inom departementet uppgjorda förslaget upptager i enlighet med vad nu sagts en tjänsteviktsgräns av 400 kilogram för trehjuliga motorcyklar men överensstämmer i övrigt — fränsett ett par redaktionella jämkningar — med de sakkunnigas förslag.

#### *Personbil, buss och lastbil.*

Enligt motorfordonsförordningen och vägtrafikstadgan hänföres till personbil sådan bil, som är byggd för befordran av personer till ett antal av högst nio, till buss sådan bil, som är byggd för befordran av ett större antal personer än nio, vare sig densamma därjämte är avsedd för befordran av gods eller icke, samt till lastbil sådan bil, som är byggd för befordran av gods men icke är att hänföra till buss, eller som är inrättad för dragande av påhängsvagn.

Departementsförslaget överensstämmer i sak med vad av de sakkunniga föreslagits.

#### *Lätt och tung motorcykel.*

För närvarande indelas motorcyklar i lättviktsmotorcyklar och tyngre motorcyklar. Till lättviktsmotorcykel hänföres motorcykel, som är så inrättad, att den icke kan på horisontell väg framföras med högre hastighet än 40 kilometer i timmen och endast med svårighet kan ändras för högre hastighet, och vars tjänstevikt icke överstiger 60 kilogram. Med tyngre motorcykel avses motorcykel, som icke är att hänföra till lättviktsmotorcykel.

De sakkunniga ha föreslagit, att motorcyklarna skulle indelas i lätta och tunga motorcyklar, och att man därvid skulle upptaga motorcykel med tjänstevikt av högst 75 kilogram såsom lätt motorcykel samt motorcykel med tjänstevikt över 75 kilogram såsom tung motorcykel.

Såsom de sakkunniga framhållit torde i skilda hänseenden olikartade regler böra gälla för de i förslaget angivna båda kategorierna av motorcyklar. En indelning av motorcyklarna efter tjänsteviktsgränsen 75 kilogram förefaller därför lämplig.

*Länsstyrelsen i Jönköpings län* har ifrågasatt, huruvida icke den nu för lättviktsmotorcyklar gällande konstruktiva fartbegränsningen borde stad-

gas jämväl för lätta motorcyklar. Härtill är till en början att anmärka, att — såsom de sakkunniga antytt — ett sådant stadgande måhända icke skulle bli respekterat i full utsträckning, enär det i praktiken som regel icke lärers vara förenat med mera betydande svårigheter att ändra de lättare motorcyklarna, så att sagda hastighetsbegränsning upphäves. Vidare må här framhållas en annan omständighet. Man kan för närvarande spåra en viss tendens hos motorcykelindustrien att — såvitt angår personmotorcyklar — minska tillverkningen av tyngre typer och i stället upptaga lättare motorcyklar såsom huvudtillverkning. Tjänstevikten hos de motorcykeltyper, till vilka man sålunda synes övergå mer och mer, lärers regelmässigt uppgå till inemot 75 kilogram. Dessa typer — vilka alltså enligt de sakkunnigas förslag skulle bli att hänföra till lätt motorcykel — äro genomgående konstruerade för betydligt högre hastighet än lättviktsmotorcyklar och därigenom bättre än de sistnämnda lämpade jämväl som trafikmedel för större avstånd. Att för de motorcykeltyper, mot vilka utvecklingen enligt det sagda synes peka, införa den ifrågasatta föreskriften om konstruktiv hastighetsbegränsning skulle innebära, antingen att dessa typer bleve att hänföra till tung motorcykel, eller att de måste ändras för lägre konstruktiv hastighet och härigenom få sin användbarhet för olika trafikuppgifter betydligt minskad. Båda konsekvenserna måste anses otillfredsställande. Å andra sidan kan det ej anses föreligga tillräckliga skäl att inom gruppen lätt motorcykel göra en ytterligare uppdelning, så att den nuvarande fartbegränsningen bibehålles för motorcyklar med tjänstevikt av högst 60 kilogram.

På nu anförda skäl har de sakkunnigas förslag i förevarande del oförändrat upptagits i departementsförslaget.

#### *Tillägg beträffande 2 och 3 mom.*

I departementsförslaget har — utöver vad förut nämnts — de sakkunnigas förslag även jämkats såtillvida, att ordningsföljden mellan de i 2 och 3 mom. ingående definitionerna delvis ändrats. Syftet härmed har varit att åstadkomma en mera överskådlig uppställning av de olika definitionerna.

#### *4 mom.*

##### *Släpfordon. Efterfordon.*

Med släpfordon förstås enligt nuvarande terminologi fordon, vilket är utrustat med särskilda anordningar för fordonets koppling till automobil eller motorredskap, därest fordonet är avsett för person- eller godsbefordran eller är inrättat för och huvudsakligen användes till uppbärande av anordningar för automobilens eller motorredskapets drivande.

De sakkunniga ha såsom släpfordon betecknat fordon, som är byggt för koppling till bil eller motorredskap och avsett för person- eller godsbefordran eller för uppbärande av anordningar för bilens eller motorredskapets drivande.

Såsom skäl för den föreslagna definitionen på släpfordon ha de sakkunniga anfört, att ett fordon, som endast tillfälligt vore utrustat med särskilda kopplingsanordningar, icke därmed borde anses som släpfordon.

De sakkunniga ha ansett det önskligt med en särskild beteckning på fordon, som — utan att vara hänförligt till släpfordon — är kopplat till bil eller motorredskap. Såsom dylik beteckning upptager sakkunnigförslaget termen efterfordon, vilken saknas i gällande trafikförfattningar.

Motorfordonsförordningen och vägtrafikstadgan upptaga i vissa hänseenden olikartade bestämmelser för släpfordon och för andra fordon, som dragas av bil eller motorredskap. För släpfordon gälla sålunda strängare föreskrifter beträffande fordons beskaffenhet och utrustning, besiktning och registrering av fordon, de villkor, under vilka draget fordon må framföras på väg etc.

De sakkunnigas förslag upptager liknande särstadganden för släpfordon. I vissa hänseenden innebär förslaget t. o. m. en ytterligare skärpning av den rättsliga regleringen i fråga om denna grupp av fordon. Sålunda har bl. a. förordats besiktnings- och registreringsplikt icke blott, såsom nu, för släpfordon till bil utan även för släpfordon till traktor.

Med hänvisning till vad sålunda gäller och föreslagits skola gälla ha på åtskilliga håll anmälts allvarliga betänkligheter mot de sakkunnigas förslag i förevarande del.

I remissyttranden från institutioner och sammanslutningar representerande jordbruket har anförts, att det för denna näring skulle uppkomma betydande olägenheter, om definitionen på släpfordon utformades på sätt de sakkunniga förordat. Huvuddelen av de i landet förekommande traktordragna fordonen utgjordes av jordbrukets s. k. gummihjulsvagnar. De flesta av dessa vore byggda så, att de kunde användas både efter häst och efter traktor, och skulle följaktligen med den föreslagna definitionen bli hänförliga till släpfordon. I fråga om sin beskaffenhet och utrustning uppfyllde emellertid gummihjulsvagnarna i regel icke de krav som i förslaget uppställdes för släpfordon. Liknande gällde för åtskilliga andra av jordbrukets traktordragna fordon. Jordbrukets nu ifrågavarande fordon användes främst på andra platser än på vägarna. Transporterna med dessa fordon berörde därför vägtrafiken blott i jämförelsevis ringa omfattning. Dessutom vore transporterna i huvudsak koncentrerade till vissa begränsade perioder av året, nämligen sådd- och skördetiderna. Ur trafiksäkerhetssynpunkt utgjorde därför jordbrukstransporterna ej något allvarligare problem. Med hänsyn härtill förefölle den av de sakkunniga föreslagna regleringen för släpfordonen vara i och för sig onödigt sträng för jordbruksfordonens vidkommande. Det vore icke godtagbart, att sistnämnda fordonsgrupp underkastades sådan reglering blott därför att denna vore nödvändig för kontroll av det förhållandevis ringa antal traktordragna fordon, som användes för egentliga vägtransporter, huvudsakligen yrkesmässiga.

Med åberopande härav har hemställts, att om definitionen på släpfordon i princip utformades i enlighet med sakkunnigförslaget, undantag måtte

stadgas för traktordragna fordon, som användes i jordbruket. I sådant hänseende har *statens maskinprovningar* förordat, att jordbrukets fordon — vid all körning av egna produkter och av förnödenheter erforderliga för egen drift — skulle hänföras till efterfordon. *Lantbruksförbundet* och *betodlarnas centralförening* ha uttalat sig i liknande riktning. *Riksförbundet landsbygdens folk* har gjort gällande, att alla gummihjulsvagnar för jordbrukets behov borde falla under beteckningen efterfordon.

Även från skogsbrukshåll ha erinringar framställts. Sålunda har *skogsbrukets motortransportkommitté* (samarbetsorgan för domänstyrelsen, svenska lantarbetsgivareföreningen, Sveriges skogsägareföreningars riksförbund, Värmlands och västra Bergslagens skogsarbetsgivareförening samt föreningen Skogsarbeten) i en till departementet i oktober 1949 inkommen framställning — med förmälan, att de verk, företag och enskilda, som kommittén representerade, innehade tillsammans mer än 75 procent av landets skogar — anfört, att det vore nödvändigt, att vägtrafikförordningens bestämmelser utformades med tillbörligt beaktande av skogsbrukets intressen. För skogsbruket vore nämligen transportproblemet av en storleksordning, som saknade motstycke i det övriga näringslivet. Såsom exempel kunde nämnas, att enligt en nyligen inom Gävleborgs län företagen utredning icke mindre än 85 000 000 tonkilometer av länets totala transportomslutning 120 000 000 tonkilometer belöpte på skogsbrukets transporter. Vad särskilt anginge släpfordonsproblemet vore att märka, att vissa inom skogsbruket nyttjade bil- eller traktordragna vagnar och slädar vore speciellt inrättade för transport av skogsprodukter. Dessa fordon framfördes huvudsakligen på enskilda vägar, som anlagts och utnyttjades för dylika transporter, t. ex. vinterbilbasvägar. Då bil användes som dragfordon, vore denna ofta av s. k. jeeptyp eller av annan lågväxlad, fyrhjuldriven typ och arbetade i fråga om hastighet m. m. under i stort sett samma förhållanden som traktor. De nu nämnda transportererna kunde med hänsyn till det sagda knappast anses hava någon nämnvärd betydelse för vägtrafiken. Däremot skulle skogsbruket betungas med oproportionerligt stora kostnader och besvär, om man läte besiktnings- och registreringskyldigheten omfatta jämväl här ifrågakomma bil- eller traktordragna fordon. Med hänsyn härtill hemställdes, att dessa fordon icke måtte hänföras till släpfordon utan till efterfordon.

Koppling av fordon till motorredskap torde förekomma blott undantagsvis. Praktiskt har man alltså knappast att räkna med annat än fordon, som kopplas till bil eller traktor. Särskild rättslig reglering förefaller därför erforderlig allenast såvitt angår bil- eller traktordragna fordon.

Hänsynen till trafiksäkerheten lär kräva, att — i likhet med vad nu gäller — i fråga om kraven på fordons beskaffenhet och utrustning m. m. vissa av de nu ifrågavarande fordonen bli underkastade en strängare rättslig reglering än övriga. Frågan om vilka fordon som böra föras in under strängare bestämmelser är emellertid att bedöma icke blott ur trafiksäkerhetssynpunkt. Hänsyn måste också tagas till de olägenheter, som en skärpt

kontroll medför för fordonshavarna. En åtgärd i skärpande riktning bör vidtagas allenast i den mån åtgärden kan sägas innebära en rimlig avvägning mellan de berättigade intressen, vilka stå emot varandra.

Man synes vara enig om att från de strängare bestämmelsernas tillämplighet skola undantagas fordon, som blott medelst tillfällig anordning äro kopplade till bil eller traktor, eller som utgöra arbetsredskap. Spörsmålet om sagda bestämmelser kan följaktligen begränsas till de fordon, som äro byggda för koppling till bil eller traktor och avsedda för person- eller gods-befordran eller för att uppbära anordningar för bilens eller traktorns drivande.

Vad då först angår de bildragna fordonen må erinras om bilens typiska trafikfarlighet — betingad av den höga konstruktiva hastigheten — samt regelmässiga utnyttjande i egentlig vägtrafik. Dessa förhållanden ha medfört, att i gällande rätt upptagits strängare bestämmelser för de nu ifrågasvarande fordonen, när de dragas av bil. Någon principiell erinran mot dessa bestämmelser har ej försports. Att liknande bestämmelser i huvudsak böra gälla även framgent synes mig vara klart.

För närvarande lära visserligen de bildragna fordon, som avses i förutnämnda framställning från skogsbrukets motortransportkommitté, ofta formellt vara att beteckna som släpfordon till bil. I praktiken torde dock gällande stadganden icke tillämpas strängt efter sin ordalydelse, när det gäller dessa fordon, vilka regelmässigt äro av enkel konstruktion och bildragna utnyttja de vanliga vägarna i mycket ringa omfattning. Sagda fordon få anses vara av föga framträdande betydelse ur trafiksäkerhetssynpunkt. Å andra sidan skulle det otivelaktigt för fordonsägarna medföra avsevärda olägenheter, om man behandlade dessa fordon såsom släpfordon till bil med ty åtföljande krav på fordonens beskaffenhet och utrustning samt på besiktning och registrering. Med hänsyn härtill böra enligt min mening dessa fordon icke falla under stadgandena om släpfordon. Det förefaller emellertid mindre lämpligt att betunga vägtrafikförordningen med särskilda undantagsbestämmelser för de ifrågakomna fordonen. De föreskrifter, som i sådant hänseende finnas nödiga, torde i stället böra meddelas i särskild ordning.

Vad härefter angår de traktordragna fordonen, komma tydligen främst jordbrukets lastfordon i betraktande. Den långt övervägande delen — uppskattningsvis minst  $\frac{9}{10}$  — av landets bestånd utav traktorer och traktordragna fordon torde nämligen användas inom jordbruket.

Lantbrukets motorisering har under senare år starkt utvecklats. Sålunda nyttjas för närvarande inom jordbruket cirka 58 000 originalbyggda traktorer, 5 500 epatraktorer och 450 jeepar. I jordbrukets tjänst torde härjämte stå omkring 2 500 vanliga lastbilar. Jordbrukets bestånd av vagnar kan approximativt skattas till  $\frac{3}{4}$  miljon, därav 200 000 å 300 000 försedda med gummihjul. De flesta av gummihjulsvagnarna torde vara konstruktivt inrättade såväl för bil- eller traktordragning som för anspänning med

häst. De äro följaktligen att betecknas såsom byggda för koppling till bil eller traktor.

Med hänsyn till skillnaden i konstruktiv hastighet måste traktorns typiska trafikfarlighet betecknas som avsevärt lägre än bilens. Då gummihjulsvagn drages av traktor, sker detta ofta annorstädes än på väg. Körslorna på väg inskränka sig huvudsakligen till färd mellan en gårds olika ägor. Blott i ringare mån förekomma färder på längre håll. Körslorna av sistnämnda slag gälla för övrigt i regel blott transport av gårdens förnödenheter och produkter till eller från närmaste järnvägsstation, kvarn, sockerbruk eller dylikt. Transporterna äro merendels begränsade till vissa perioder, nämligen sådd- och skördetiderna. Ofta torde transporterna till övervägande del försiggå på smärre vägar med ringa eller ingen allmän trafik. Dock bör beaktas, att t. ex. under sockerbetskampanjen förekommande körslor för transport av betorna från fältet till järnvägsstationen eller sockerbruket stundom i ganska betydande omfattning beröra allmänna och livligt trafikerade vägar. Vidare kan iakttagas en tendens till ökat användande av jordbruksfordonen i egentlig vägtrafik.

Om gummihjulsvagnarna bleve underkastade en skärpt kontroll i den av de sakkunniga föreslagna riktningen, skulle det uppkomma svårigheter för fordonshavarna. Vad särskilt angår den ifrågasatta föreskriften om besiktning- och registreringsplikt, må framhållas, att jordbrukets gummihjulsvagnar sällan äro av sådan art, att typbesiktning kan ifrågakomma. Individuell besiktning skulle därför bli regeln. Att detta komme att medföra betydande tidsutdräkt och kostnader, synes uppenbart. Beaktas bör, att traktordrift är införd företrädesvis på de större och viktigare gårdarna, och att praktiskt taget alla dessa skulle drabbas av de antydda olägenheterna. De menliga återverkningarna på jordbruket skulle följaktligen bli omfattande.

Visserligen föreligger ett visst behov av den garanti ur trafiksäkerhetssynpunkt, som den föreslagna skärpta kontrollen över jordbruksfordonen skulle innebära. Emellertid bör beaktas, att — som framgår av vad nyss sagts — dels nämnda fordon fortfarande få anses vara av jämförelsevis begränsad betydelse för den egentliga vägtrafiken, dels ock den strängare kontrollen för jordbruket skulle medföra menliga konsekvenser av svåröverskådlig natur. Med hänsyn härtill och då syftet med de ifrågasatta bestämmelserna åtminstone delvis torde kunna vinnas genom löpande kontroll, har jag kommit till den uppfattningen, att man för närvarande icke bör för jordbruksfordonens vidkommande införa sagda bestämmelser.

Om jordbrukets traktordragna lastfordon icke skola falla under de ifrågasatta föreskrifterna, återstår ett mycket begränsat antal för traktorkoppling byggda lastfordon. Huvudsakligen äro dessa i skogsbrukets, industriens eller den yrkesmässiga trafikens tjänst. Av skogsbrukets fordon användas åtskilliga företrädesvis annorstädes än på väg i vägtrafikförordningens mening. De som nyttjas i egentlig vägtrafik bruka förekomma både efter bil och efter traktor och skola då inregistreras som släpfordon till bil. Liknande torde kunna sägas om åtskilliga av industriens traktordragna for-

don. Vad slutligen angår fordonen i yrkesmässig trafik, lärer förordningen om sådan trafik giva tillräcklig möjlighet till kontroll även utan kompletterande bestämmelser i vägtrafikförordningen. Med hänsyn till dessa omständigheter torde ur trafiksäkerhetssynpunkt knappast vara att förvänta någon mera väsentlig nytta av att för de i detta stycke avsedda traktordragna fordonen införa en strängare reglering än den nuvarande.

De omständigheter, för vilka nu redogjorts, synas mig innebära övervägande skäl för att de traktordragna fordonen generellt lämnas utanför den ifrågasatta strängare regleringen. Det skulle då ligga nära till hands att låta detta avspeglas redan i definitionerna på fordon, som dragas av motordrivet fordon. Under den nuvarande beteckningen släpfordon, vilken synes lämplig, skulle då — under förutsättning av undantag i särskild ordning för de i det föregående omförmälda skogsbruksfordonen — hänföras de fordon, som äro byggda för koppling till bil och avsedda för person- eller godsbefordran eller för att uppbära anordningar för det dragande fordonets drivande. Övriga bildragna fordon och alla traktordragna fordon skulle sammanföras under den av de sakkunniga föreslagna beteckningen efterfordon, som visserligen ej torde vara fullt adekvat men förefaller praktiskt lämplig och därför godtagbar.

Emellertid möta vissa betänkligheter. Så torde det kunna sägas, att i och med att ett fordon är byggt för koppling till bil detsamma också lärer vara byggt för koppling till traktor. Vidare innefattar förordningen om yrkesmässig biltrafik under begreppet släpfordon även fordon, som drages av traktor. Det synes vara mindre lämpligt att giva begreppet släpfordon olika innebörd i två varandra så nära berörande författningar som sistnämnda förordning och vägtrafikförordningen.

På grund härav bör man enligt min mening i stället välja den lösningen, att man låter definitionen på släpfordon även omfatta sådant för angivna ändamål avsett fordon, som är byggt för koppling till traktor, och sedan i bestämmelserna om fordon i stort sett utmönstrar de särskilda föreskrifterna för släpfordon, som drages av traktor. Någon egentlig skillnad i sak innebär naturligen ej detta.

Departementets förslag har utformats med tillämpning av vad nu sagts.

#### *Släpvagn. Släpsläde.*

Definitionerna överensstämna i sak med de sakkunnigas förslag. Detta innebär i stort sett ingen ändring i vad nu gäller.

#### *Påhängsvagn.*

Med påhängsvagn avses i gällande rätt släpvagn, som är avsedd att genom kopplingsanordning, bestående endast av tapp med vändskiva eller därmed jämförlig konstruktion, förenas med lastbil, och som är så utförd, att dess chassi eller karosseri direkt vilar på det dragande fordonet. De sakkunniga ha bibehållit denna definition med allenast den jämkningen, att påhängsvagn skall kunna förekomma i kombination med såväl bil som motorredskap, varjämte ordet »endast» borttagits.

I det praktiska bruket torde en bil eller traktor med tillkopplad påhängsvagn närmast vara att betrakta som en teknisk enhet med bilen eller traktorn som dragande och påhängsvagnen som lastbärande del. Med hänsyn härtill kan det ifrågasättas, huruvida icke denna fordonskombination även författningsmässigt borde betecknas såsom ett enda fordon. Emellertid är det att märka, att sambandet mellan det dragande fordonet och påhängsvagnen icke är nödvändigt. Dragfordonet kan sålunda, sedan påhängsvagnen frånkopplats, användas till att draga vanlig släpvagn eller annat fordon eller arbetsredskap och måste då betecknas som en självständig enhet. Även påhängsvagnen kan tänkas kopplad till annat fordon. Att författningsmässigt beteckna ett dragfordon med tillkopplad påhängsvagn såsom ett fordon kan vidare medföra vissa svårigheter i fråga om besiktning, registrering m. m. Påhängsvagn synes därför böra bibehållas som en särskild fordonstyp.

Under remissbehandlingen har ifrågasatts, huruvida icke släpvagn borde hänföras till påhängsvagn även i det fall, att släpvagnen visserligen icke med sitt chassi eller karosseri direkt vilar på det dragande fordonet men i lastat tillstånd har sin last — exempelvis timmer — direkt vilande på sistnämnda fordon. Detta synes emellertid vara ägnat att medföra osäkerhet beträffande innebörden av begreppet påhängsvagn. Ett stadgande av antytt innehåll bör därför enligt min mening ej införas.

Med tillämpning av vad nu anförts och då ej heller i övrigt något synes vara att erinra mot den av de sakkunniga föreslagna definitionen, har densamma i huvudsakligen oförändrat skick upptagits i departementets förslag.

#### *Sidvagn.*

Definitionen, som saknar motsvarighet i gällande rätt, överensstämmer — fränsett följande jämkning — med de sakkunnigas förslag.

För fordon, som är byggt för att kopplas vid sidan av motorcykel, har i de sakkunnigas förslag bibehållits den hittills i trafikförfattningarna nyttjade beteckningen bivagn. Då denna beteckning upptogs i författningarna, tänkte man sig ej blott sidvagn utan även för- och släpvagn kunna kopplas till motorcykel. Termen bivagn var då berättigad som gemensam beteckning. Enligt departementets förslag skall emellertid icke annat fordon än sidofordon få kopplas till motorecykel. Med hänsyn härtill synes den hittillsvarande beteckningen bivagn böra utbytas mot uttrycket sidvagn, som är tydligare och bättre stämmer överens med vanligt språkbruk.

#### *Cykel.*

Definitionen, som föreslagits av de sakkunniga, saknar motsvarighet i vägtrafikstadgan.

Förslaget innebär, att ett fordon, som är avsett att av den åkande framdrivas med direkt handpåverkan å hjulen, icke blir att hänföra till cykel. En rullstol, som framdrives på detta sätt, är alltså icke cykel. Till sådan blir däremot hänförlig en rullstol med spakdrivning, enär spaken påverkar en vevanordning.

*Hovrätten över Skåne och Blekinge* har uttalat, att kategorien lekfordon lorde i görligaste mån avgränsas mot cykeln. Därvid har framhållits, att vissa — ofta amatörbyggda — »leksaksbilar» vore av sådan storlek och tyngd, att de skäligen icke kunde betecknas som lekfordon.

Det torde vara riktigt, att en del närmast till lek avsedda fordon kunna ha sådan storlek, tyngd och snabbhet, att de innebära en viss trafikfara och därför icke böra falla under de för lekfordon föreslagna särskilda bestämmelserna. Emellertid bör det framhållas, att dessa bestämmelser endast gälla fordon, som *uteslutande* äro avsedda för lek. Nu ifrågakomna »leksaksbilar» och jämförliga fordon äro just på grund av sin storlek och snabbhet användbara icke blott till lek utan även som vanligt fortskaffningsmedel och böra följaktligen icke betecknas som uteslutande lekfordon, varför undantagsbestämmelserna för sistnämnda fordonsslag icke lära vara på dem tillämpliga. Att i en författning generellt avgränsa lekfordon från cykel torde möta svårigheter med hänsyn till de rika variationer, som förekomma inom hithörande fordonssgrupper. Sakens praktiska betydelse torde dessutom icke vara så stor, att en dylik avgränsning kan anses av behovet påkallad. Uppkommande spörsmål, huruvida visst fordon skall anses som uteslutande lekfordon eller ej, synas i stället böra lösas av praxis från fall till fall.

#### *Tandemcykel.*

Definitionen, som saknas såväl i gällande rätt som i sakkunnigförslaget, har upptagits för erhållande av en kort benämning på cyklar av förevarande slag.

#### *Utryckningsfordon.*

Definitionen saknar motsvarighet i motorfordonsförordningen och vägtrafikstadgan samt överensstämmer med de sakkunnigas förslag med den skillnaden, att sistnämnda förslag såsom utryckningsfordon även upptager motorfordon avsedda att av spårvägsföretag användas för de i definitionen angivna ändamålen. De sakkunniga ha därjämte föreslagit, att om i andra fall än som i definitionen angivits särskild anledning föreläge att hänföra motorfordon till utryckningsfordon, medgivande härtill finge lämnas av länsstyrelsen i det län, där fordonet vore registrerat.

*Bilverkstädernas riksförbund* och *automobilhandlareförbundet* ha föreslagit, att såsom utryckningsfordon även måtte medtagas bilverkstäders specialbyggda bärgningsbilar. *Lokaltrafikföreningen* har beträffande föreskriften, att vissa av spårvägsföretag använda fordon skola hänföras till utryckningsfordon, uttalat, att denna föreskrift borde gälla generellt för trafikföretag, sålunda jämväl järnvägs- och bussföretag. I detta uttalande har *omnibusägareförbundet* instämt. Lokaltrafikföreningen har vidare anfört, att enligt dess mening till utryckningsfordon borde räknas ej blott fordon, som användes vid olycksfall, utan även fordon, som nyttjades för beredande av hjälp vid eller till förhindrande av materialskada eller svårare trafik hinder.

De företräden, vilka enligt förslaget till vägtrafikförordning skola tillkomma utryckningsfordonen, innebära ett betydande ingrepp i trafikens normala gång. Med hänsyn härtill torde ett fordon icke böra hänföras till utryckningsfordon utan synnerligen vägande skäl. Enligt min mening föreligger ej tillräcklig anledning att generellt såsom utryckningsfordon upptaga de i nyssberörda remissyttranden omnämnda fordonen. Jag anser tvärtom, att begreppet utryckningsfordon i viss mån bör begränsas ännu mer än som skett i de sakkunnigas förslag. Sålunda torde de i förslaget avsedda spårvägsfordonen icke böra generellt hänföras till kategorien utryckningsfordon. Vidare synes det icke böra överlämnas till länsstyrelse utan förbehållas Kungl. Maj:t att avgöra, huruvida på grund av särskild anledning motorfordon skall hänföras till utryckningsfordon i andra fall än de i den generella regeln upptagna. Departementets förslag har avfattats i överensstämmelse härmed.

*5 mom.*

Momentet överensstämmer i sak med de sakkunnigas förslag. Första stycket motsvarar den i 1 § 1 mom. motorfordonsförordningen och 1 § 2 mom. vägtrafikstadgan givna bestämmelsen, att såsom motorfordon skall räknas jämväl chassi till dylikt fordon. Andra stycket har samma innehåll som motsvarande bestämmelse i gällande rätt.

*6 mom.*

Momentet motsvarar 2 § motorfordonsförordningen.

*Första stycket.*

Definitionen å *bils* eller *traktors tjänstevikt* har i sak samma innehåll som de sakkunnigas förslag och överensstämmer med nuvarande definition å *bils tjänstevikt* med den jämkningen, att i vikten skall medräknas till fordonet hörande reservhjul och ej blott reservgummi.

I anledning av vad i vissa remissyttranden anmärkts må framhållas, att med uttrycket »till fordonet hörande verktyg och reservhjul» avses blott verktyg och reservhjul, som tillhöra fordonets normala utrustning. Sålunda synes reservhjul böra medräknas, blott såvitt särskild hållare för detsamma finnes å fordonet. Detta läser överensstämma med nuvarande praxis.

Definitionerna å *motorcykels tjänstevikt* samt å *släpfordons* eller *sidvagns tjänstevikt* överensstämmer i sak med motsvarande definitioner i motorfordonsförordningen och med de sakkunnigas förslag.

*Motorfordons, släpfordons* eller *sidvagns maximilast*. Den av de sakkunniga föreslagna definitionen, vilken ansluter till nuvarande definition å *bils* eller *släpfordons maximilast*, omfattar icke motorcykels maximilast. I marknaden finnas trehjuliga lastmotorcyklar med lastutrymmet förlagt mellan de två bakre hjulen. Definitionen läser därför böra utsträckas till att omfatta jämväl motorcykel. Häremot svarande jämkning i de sakkunnigas förslag har företagits.

Definitionen å *bils* eller *släpfordons totalvikt* överensstämmer med de sakkunnigas förslag, vilket ansluter till nuvarande definition.

Definitionen å *fordons bruttovikt* saknar motsvarighet i nuvarande författningar.

I förhållande till de sakkunnigas förslag innebär definitionen den jämkningen, att orden »vid visst tillfälle» tillagts för att tydligare uttrycka, att bruttovikten är den vikt, som vid det aktuella tillfället uppbäres av fordonets samtliga hjul, band eller medar.

#### *Andra stycket.*

Jämlikt 2 § 4 mom. motorfordonsförordningen skall vid beräkning av bils tjänstevikt och totalvikt vikten av varje person, som medtages i beräkningen, uppskattas till 75 kilogram.

Departementsförslaget överensstämmer med vad de sakkunniga tillstyrkt.

Under remissbehandlingen ha anmälts avvikande meningar beträffande normen för personviktens beräkning. *Järnvägsstyrelsen*, *järnvägsföreningen*, *lokaltrafikföreningen* och *bussägareförbundet* ha sålunda — under hänvisning till motsvarande bestämmelser i vissa främmande länder — ifrågasatt 65 kilogram i stället för 70 kilogram som norm. På annat håll har siffran 80 kilogram föreslagits. Enligt min mening får emellertid 70 kilogram anses vara en skälig norm.

#### *Tredje stycket.*

Stycket motsvarar 2 § 5 mom. motorfordonsförordningen och har oförändrat upptagits från de sakkunnigas förslag. Enligt nu gällande stadgande skall det tillkomma Kungl. Maj:t att meddela närmare bestämmelser i förevarande hänseende.

#### *7 mom.*

##### *Parkering.*

Definitionen överensstämmer med de sakkunnigas förslag och har i samsamma innehåll som nuvarande bestämmelse, vilken återfinnes i 15 § vägmärkeskungörelsen.

##### *Parkeringsplats.*

Gällande definition lämnas i 23 § vägmärkeskungörelsen, där det heter, att med parkeringsplats avses område, som med eller utan vissa inskränkningar särskilt upplåtits för uppställning av motorfordon. Departementets förslag är likalydande med de sakkunnigas.

#### *8 mom.*

I detta moment har, såsom de sakkunniga förordat, oförändrat upptagits nuvarande stadgande (1 § 2 mom. motorfordonsförordningen och 1 § 4 mom. vägtrafikstadgan).

*Särskild anmärkning.*

De sakkunniga ha i sitt förslag upptagit definition på termen polismyndighet. I departementsförslaget har denna term icke använts i annan bemärkelse än i lagen den 15 juni 1944, nr 415, om vad i allmänhet skall med polismyndighet avses. Vid detta förhållande har särskild definition ansetts obehövlig.

## AVDELNING II.

**Bestämmelser om fordon.****1 kap. Fordons beskaffenhet och utrustning.****Allmänna bestämmelser.**

## 2 §.

Paragrafen ansluter till 3 § motorfordonsförordningen, där det stadgas, att motor- och släpfordon skola vara så konstruerade och utförda, att de ur trafiksäkerhetssynpunkt äro fullt tillförlitliga och i övrigt lämpliga för sitt ändamål. De sakkunniga ha i sitt förslag gjort detta stadgande tillämpligt på alla slag av fordon.

*Riksförsäkringsanstalten* har hemställt, att i paragrafen måtte intagas erinran om att med stöd av lagen om arbetarskydd krav på fordons beskaffenhet och utrustning kunde uppställas av arbetarskyddsstyrelsen och yrkesinspektionen i syfte att förebygga olycksfall och ohälsa i arbete.

Det må här erinras om att även i anslutning till andra stadganden i de sakkunnigas förslag till vägtrafikförordning förekommit uttalanden, som förestavats av arbetarskyddsintresset. Sålunda har en reservant bland de sakkunniga förordat, att i lastbils förarhytt skall finnas värmeanordning, samt att traktor och motorredskap skola vara försedda med förarhytt, som kan uppvärmas vid kall väderlek. Samma önskemål har från arbetarhåll framställts under remissbehandlingen.

Det är naturligen högst angeläget, att fordon bli försedda med de anordningar, som skäligen böra krävas från arbetarskyddssynpunkt. Detta intresse tillgodoses emellertid genom arbetarskyddslagen och därmed sammanhängande författningar. Vägtrafikförordningen däremot har till uppgift att reglera vägtrafiken såsom sådan. I fråga om fordons beskaffenhet och utrustning böra därför enligt min mening i förordningen icke föreskrivas andra anordningar än sådana, som betingas av intresset, att fordonen äro fullt tillförlitliga ur säkerhetssynpunkt och i övrigt lämpliga för trafik. Visserligen kan det måhända sägas vara även ett trafiksäkerhetsintresse, att exempelvis en traktorförare ej skall behöva sitta och frysa en kall vinterdag på en traktor utan uppvärmd förarhytt. Först och främst måste det dock anses vara ett arbetarskyddsintresse, och det bör därför icke tillgodoses genom föreskrift i vägtrafikförordningen. Med hänsyn till att kändedomen om tillvaron

av särskild arbetarskyddslagstiftning torde vara ganska allmänt spridd bland därav berörda, förefaller det ej heller föreligga något praktiskt behov av att i förordningen intaga en erinran om sagda lagstiftning.

De sakkunniga ha under vederbörande paragrafer upptagit stadgande, att närmare bestämmelser om belysningsanordningar på bil, motocykel samt traktor och motorredskap skulle meddelas av Kungl. Maj:t eller den myndighet Kungl. Maj:t därtill förordnade. Detta stadgande torde böra avse även andra anordningar samt göras tillämpligt på alla de slag av fordon, beträffande vilkas beskaffenhet och utrustning särskilda föreskrifter meddelas i förordningen.

Departementsförslaget har utformats i enlighet med vad nu sagts.

I förevarande kapitel upptager departementsförslaget på olika ställen (4 § 3 mom., 5 § 2, 3 och 5 mom., 6 § 1, 2 och 4 mom., 7 § 1 och 2 mom. samt 8 § 1 mom.) föreskrifter om reflexanordning på fordon. Jag vill erinra om att sådan anordning enligt 74 § i förslaget skall vara av typ, som godkänts av den myndighet Kungl. Maj:t därtill förordnar.

## Bil.

### 3 §.

De i denna paragraf upptagna bestämmelserna om bils beskaffenhet och utrustning överensstämma i stort sett med motsvarande bestämmelser i 4 § motorfordonsförordningen och 19 § vägtrafikstadgan. Beträffande de ändringar, som föreslagits, må hänvisas till följande redogörelse.

#### 1 mom.

##### d) *Hjulringar m. m.*

Av 4 § 1 mom. h) motorfordonsförordningen framgår, att bil skall vara försedd med antingen luftringar eller ock halvmassiva gummiringar av beskaffenhet, som godkänts av Kungl. Maj:t eller den myndighet, som Kungl. Maj:t därtill förordnar. Enligt de sakkunnigas förslag skola även medar och band, som komma till användning på bil, vara sålunda godkända. Emellertid torde godkännandet utan olägenhet kunna generellt överlämnas åt myndighet, som Kungl. Maj:t därtill förordnar.

e) och f) *Främre belysningsanordningar. Skyttlykta, baklykta och stopplykta.*

Nuvarande bestämmelser om främre belysningsanordningar samt om skyttlykta och baklykta återfinnas i 19 § vägtrafikstadgan och 4 § 4 mom. motorfordonsförordningen. Bestämmelserna innebära bland annat, att de nämnda anordningarna erfordras blott under färd i mörker. De sakkunniga ha förordnat, att bil obligatoriskt skall vara försedd med ifrågavarande anordningar, och att dessa skola kunna vid behov bringas att fungera. Frånsett dessa jämkningar överensstämmer de sakkunnigas förslag i huvudsak med vad nu gäller. Såväl gällande bestämmelser som sakkunnigförslaget upptager alternativen vitt, blåvitt eller gult sken för de främre belysningsanordning-

arna. Anledningen till att alternativet blåvitt sken upptagits lärer vara, att på vissa bilar lampor med blå glob användas i de främre belysningsanordningarna. Det sken dessa lampor kasta torde emellertid böra betecknas närmast som vitt, ehuru med en svag blå skiftning. Det behöver därför ej medföra någon olägenhet att i författningen stryka alternativet blåvitt sken. Så har ock skett i departementsförslaget för att erhålla överensstämmelse med den internationella konventionen. I övrigt överensstämmer departementsförslaget i sak med vad de sakkunniga tillstyrkt, såvitt angår främre belysningsanordningar samt skyttykta och baklykta.

Enligt nuvarande stadgande [4 § 1 mom. i) motorfordonsförordningen] skall bil vara försedd med en bak till placerad lykta, som vid användning av fotbroms eller däremot svarande bromsanordning visar rött eller gult ljus bakåt. Departementsförslaget, vilket överensstämmer med de sakkunnigas förslag, innebär en viss jämkning i vad sålunda gäller. Syftet härmed har varit att möjliggöra avkopplande av stopplykta, då sådan ej behöves, d. v. s. när stopplykta föres på tillkopplat fordon.

#### h) *Körriktningsvisare.*

Enligt gällande svensk rätt är körriktningsvisare ej obligatorisk för annan bil än buss i yrkesmässig trafik. De sakkunnigas förslag upptager ej heller några föreskrifter om körriktningsvisare. En reservant bland de sakkunniga har emellertid förordat, att körriktningsvisare göres obligatorisk för alla slag av bilar. Samma önskemål har framförts i ett stort antal av de avgivna remissyttrandena.

1949 års internationella konvention föreskriver ej körriktningsvisare. Sådan föreskrift finnes däremot i dansk samt finsk rätt och är ifrågasatt också i Norge. Enligt min mening bör det allvarligt övervägas, huruvida ej körriktningsvisare bör göras obligatorisk även för Sveriges vidkommande. Mina skäl härför äro följande.

Utomlands användas i regel bilar, som äro byggda för den trafikregel, som gäller i bilens hemland. Sålunda är vanligen ratten placerad till vänster på bilar från länder med högertrafik, t. ex. Amerikas förenta stater, och till höger på bilar, vilkas hemland har vänstertrafik, exempelvis England. Vid sådan rattplacering är det lättare för bilföraren att, när han skall företaga den med egentlig risk förenade kursändringen — vänstersväng vid högertrafik och högersväng vid vänstertrafik — tydligt tillkännagiva den avsedda kursen genom att sträcka ut handen. Ämnar bilföraren vända åt andra hållet, är däremot risken för kollision med andra fordon i regel obetydlig, eftersom annan trafik ej korsas. Behovet av teckengivning är därför i detta fall ej så stort.

I Sverige är däremot förhållandet ett annat. Det långt övervägande antalet bilar i vårt land äro vänsterstyrda, trots att vi ha vänstertrafik. För den som kör en vänsterstyrd bil ställer det sig ofta svårt, särskilt i mörker, att utan särskild körriktningsvisare tydligt tillkännagiva den kursändring, som hos oss är mest riskfylld, nämligen högersväng. Olägenheten härav ur trafiksäkerhetssynpunkt är uppenbar.

Trots avsaknaden av tvingande föreskrifter har utvecklingen i vårt land numera gått därhän, att automatisk körriktningsvisare finnes på de flesta bilar och på dem regelmässigt användes, då kursändring skall tillkännagivas. Den trafikerande allmänheten torde vara inställd härpå och sålunda förvänta, att tillämnad kursändring angives medelst körriktningsvisare. Detta medför risk för att en mötande eller bakifrån kommande trafikant ofrivilligt har lätt att förbise ett på annat sätt givet kursändringstecken, särskilt när detta göres i mörker och därför måhända är mindre tydligt. Detta kan i sin tur ofta föranleda sammanstötning eller påkörning, som skulle ha undvikits, om tecknet givits medelst körriktningsvisare.

Starka skäl tala sålunda för att tvingande föreskrift om körriktningsvisare införes. Sådan föreskrift torde dock ej vara behövlig för chassi utan förarhytt.

På nya bilar ingår körriktningsvisare normalt i standardutrustningen. Även de flesta äldre bilarna i vårt land äro, som nyss antytts, försedda med sådan visare. Kostnaden för körriktningsvisare på de få bilar, som sakna dylik, kan enligt uppgift beräknas till cirka 100 kronor per bil inklusive montering och får betecknas som överkomlig. Industriell tillverkning av körriktningsvisare anses vidare bedrivas i tillräcklig omfattning inom landet. Ur bilägarnas synpunkt torde det därför ej innebära någon större olägenhet att göra denna utrustningsdetalj obligatorisk efter skälig övergångstid.

De sakkunnigas majoritet har mot införandet av tvingande föreskrifter om körriktningsvisare invänt, bland annat, att nuvarande typer av sådana visare icke vore så tekniskt fulländade, att visarna kunde betecknas som fullt tillförlitliga. Med åberopande av samma skäl har under departementsförslagets beredande på olika håll anmärkts, att man i fråga om körriktningsvisare hade att räkna med driftavbrott som en praktisk möjlighet, och att det för en bilägare kunde innebära avsevärd olägenhet att — om körriktningsvisaren råkat i olag — behöva taga sin bil ur trafik under den tid, som åtginge, innan visaren hunnit sättas i stånd.

Körriktningsvisarna torde numera ha nått en ganska hög grad av driftsäkerhet. Enligt uppgift inträffar det ganska sällan, att en körriktningsvisare råkar i olag. Även vintertid och under norrlandsförhållanden synas nuvarande körriktningsvisare i allmänhet fungera tämligen säkert. Givetvis kan möjligheten av driftavbrott icke uteslutas, men detta gäller även stopplyktan, vilken sedan ganska lång tid tillbaka är föreskriven som obligatorisk. Här må ock erinras om att det särskilt i fråga om bussar i yrkesmässig trafik är av vikt, att körriktningsvisarna äro tillförlitliga, och att, som redan nämnts, man ansett sig kunna införa tvingande bestämmelse om körriktningsvisare på sådana bussar.

Då en bils körriktningsvisare råkat i olag, kan det måhända ibland — såsom i följd av arbetsanhopning eller materialbrist — vara förenat med dröjsmål att få felet avhjälpt. Likaså är det tänkbart, att vid sådant dröjsmål avsevärd olägenhet skulle kunna uppstå för bilens ägare, om han bleve tvungen att taga bilen ur trafik för tiden till dess körriktningsvisaren hun-

nit sättas i tjänstdugligt skick. En sådan konsekvens behöver emellertid enligt min mening bilägaren ej nödvändigtvis räkna med. Att körriktningvisaren på en bil undantagsvis är ur funktion under sådan jämförelsevis kort tid, som här är i fråga, synes nämligen i regel vara att beteckna som en bristfällighet av blott ringa betydelse ur trafiksäkerhetssynpunkt. Vid detta förhållande torde det normalt ej böra ifrågakomma, att bilägaren betages möjligheten att utan ansvarspåföljd bruka bilen under skälig tid för körriktningvisarens iståndsättande. Det förefaller emellertid obehövt att i förordningen införa uttrycklig bestämmelse om vad sålunda bör gälla. Detta kan nämligen intolkas under de föreslagna stadgandena i 23 § tredje stycket och 65 § 1 mom. Vidare torde de anförda synpunkterna komma att beaktas av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i de anvisningar, som styrelsen utfärdar i fråga om den löpande fordonskontrollen.

Det må erinras om att underlåtenhet att efterkomma föreläggande enligt förslagets 23 § tredje stycket att avhjälpa fel på körriktningvisare medför straffansvar jämlikt 65 § 6 mom. i förslaget.

Departementsförslaget har avfattats i enlighet med vad nu anförts.

i) *Backspegel.*

Medan enligt nuvarande bestämmelse chassi undantages från eljest gällande skyldighet att på bil föra backspegel, skall enligt departementets förslag, vilket överensstämmer med de sakkunnigas, undantag föreligga endast i fråga om chassi utan förarhytt.

j) *Ljuddämpare.*

Den i departementsförslaget valda formuleringen avser att uttrycka en skärpning i förhållande till de sakkunnigas förslag, vilket — i enlighet med vad nu gäller — innehåller, att ljuddämparen skall utgöra en effektiv anordning för dämpande av ljudet från avloppsgaserna. Denna skärpning har ansetts nödvändig med hänsyn till att nuvarande bestämmelse icke visat sig räcka till att hindra störande ljud genom bristande ljuddämpare, särskilt såvitt angår motorecyklar men även i fråga om bilar.

k) *Stänkskydd.*

Gällande rätt saknar bestämmelse om stänkskydd. De sakkunniga ha föreslagit, att bil skall vara försedd med stänkskärmar eller däremot svarande anordningar. Vad de sakkunniga förordat torde i princip böra godtagas. I fråga om vissa lastbilar — exempelvis sådana som användas vid skogskörningar — kan emellertid stänkskydd vara till avsevärd olägenhet. Sålunda kan skyddet vara till hinder vid lastning och lossning, och vidare är det på bilar av hithörande slag ofta i hög grad utsatt för att skadas. Undantag från den allmänna regeln läres därför erfordras i fråga om sådana bilar. Vidare synas chassier böra undantagas, eftersom dessa ofta levereras utan bakre stänkskydd. Slutligen torde i övergångsbestämmelserna undantag böra stadgas för nuvarande bestånd av lastbilar, som sakna stänkskydd. Departementets förslag har utformats i enlighet med vad som nu sagts.

**3 mom.**

Momentets andra stycke, vilket upptagits på förslag av de sakkunniga, saknar motsvarighet i gällande författningar.

I sakkunnigförslaget återfinnes nuvarande i 4 § 3 mom. motorfordonsförordningen upptagna föreskrift, att motorn skall vara så inrättad, att den ej utsläpper rök, ånga eller illaluktande gas i sådan grad och på sådant sätt, att olägenhet därav uppkommer. Den tekniska utvecklingen torde emellertid numera ha hunnit så långt, att denna föreskrift får anses föråldrad. Föreskriftens syfte lär för övrigt täckas av den allmänna bestämmelsen i 2 §. Ifrågasvarande föreskrift har därför strukits i departementets förslag.

**6 mom.**

Enligt nuvarande föreskrifter (4 § 1 mom. motorfordonsförordningen samt väg- och vattenbyggnadsstyrelsens cirkulär den 24 september 1945) skall på gengasdriven buss och på buss i yrkesmässig trafik finnas eldsläckningsapparat. Vidare skall gengasdriven personbil under tiden från och med den 1 april till och med den 15 oktober vara försedd med antingen eldsläckningsapparat eller särskilt kärl med minst tio liter vatten för eldsläckning. De sakkunnigas förslag upptager ett allmänt stadgande, att varje buss och varje gengasdriven personbil skall vara försedd med eldsläckningsapparat. I övrigt ha de i motorfordonsförordningen meddelade bestämmelserna om eldsläckningsapparat m. m. på bil bibehållits i de sakkunnigas förslag, fränsett vissa mindre jämkningar av väsentligen redaktionell natur.

Särskilt kärl med vatten för eldsläckning torde vara onödigt vid färd inom tätbebyggt område. I övrigt anser jag de sakkunnigas förslag kunna godtagas.

**Särskilda anmärkningar:*****Frikopplingsanordning.***

Jämlikt 4 § 1 mom. c) motorfordonsförordningen skall bil vara försedd med anordning för frikoppling av motorn. På skäl, som de sakkunniga anfört, torde motsvarighet till denna bestämmelse icke behöva upptagas i den blivande författningen.

***Bakre reflektorer.***

Nyare personbilar bruka standardmässigt vara baktill försedda med två reflektorer, vilka äro placerade vid vardera sidan av bilen och vid belysning återkasta rött sken. 1949 års konvention innehåller för övrigt uttrycklig föreskrift, att alla bilar i internationell trafik skola vara utrustade med sådana reflektorer av närmare angiven beskaffenhet.

Genom dubbla reflektorer baktill vinnes tydligen den fördelen ur trafik-säkerhetssynpunkt, att bredden av en på väg framförd eller uppställd bil direkt angives för den, som bakifrån nalkas bilen med fordon, som är försedd med främre strålkastare. Detta förhållande utgör givetvis i och för sig ett skäl för att även i svensk rätt införa en föreskrift motsvarande den i 1949 års konvention upptagna.

Emellertid skulle införandet av en dylik föreskrift innebära en mycket genomgripande åtgärd. Flertalet i bruk varande bilar i vårt land tillhöra nämligen äldre årsklasser. Sålunda kan nämnas, att av de intill den 1 januari 1950 inregistrerade bilarna cirka 60 procent voro av 1939 eller tidigare års modeller. Huvudparten av dessa äldre bilar sakna dubbla bakreflektorer. I fråga om lastbilar torde dessutom även senare årsmodeller i många fall sakna sådana reflektorer. Härtill kommer, att hållandet av dubbla bakreflektorer på lastbil stundom kan innebära olägenhet med hänsyn till bilens konstruktion eller användningssätt.

För att det med den angivna föreskriften avsedda syftet skulle tillfullo vinnas, fordras vidare, att densamma icke inskränkes till bil allenast. Liknande skäl som beträffande bil kan nämligen anföras i fråga om nästan alla andra slag av fordon utom tvåhjuliga motorcyklar utan sidvagn och cyklar. Dubbla bakreflektorer torde för närvarande regelmässigt saknas på fordon av hithörande slag — såsom traktorer, motorredskap, släpfordon och hästdragna fordon — och det är ofta svårt att på dessa fordon anbringa sådana reflektorer på ett effektivt sätt.

Framlyktorna på en bil ha ju under färd i mörker till uppgift icke blott att varsko mötande trafikanter utan även att belysa vägbanan tillräckligt för att bilen skall kunna föras på betryggande sätt. Den ljusstyrka, som dessa lyktor därför måste ha, medför att det — även vid avbländning — blir svårt för en mötande trafikant att, förrän bilen är helt nära, urskilja andra detaljer på denna än strålkastarljuset. Av denna anledning måste det genom dubbla strålkastare på bilen klargöras för den mötande, att denne har en bil framför sig. Samma starka skäl kan ej anföras för dubbla bakreflektorer. Om baklykta synes eller röd reflex fångas i strålkastarljuset från ett fordon, är detta nämligen ett uppmärksamhetstecken, som bjuder fordonsföraren att sakta in och se efter, vad han har för fordon framför sig. Han hinner då med hjälp av sitt eget lyse urskilja det framförvarande fordonets detaljer i tid för att undvika påkörning.

På de nu anförda grunderna finner jag dubbla bakreflektorer i regel icke böra föreskrivas vare sig för bil eller för något annat av de fordonsslag, som i detta sammanhang kunna komma i fråga. Beträffande ett par fordonskombinationer kan det emellertid även vid iakttagande av normal försiktighet ställa sig svårt för en bakifrån kommande fordonsförare att i tid urskilja, vad han har framför sig. Till frågan härom återkommer jag i det följande.

Det är givetvis önskvärt, att ett fordons baklykta eller bakre reflexanordning placeras vid fordonets högra sida, så att fordonets gräns inåt vägbanan markeras. Uttrycklig föreskrift härom torde emellertid icke böra meddelas.

#### *Hastighetsmätare.*

Nuvarande bestämmelser i vårt land upptaga ej föreskrifter om hastighetsmätare på bil. Ej heller är sådan mätare föreskriven vare sig i de främmande trafikförfattningar, som varit tillgängliga, eller i 1949 års konvention. De sakkunniga ha övervägt införande av tvingande stadgande om hastig-

hetsmätare men funnit sig icke böra föreslå dylikt stadgande. De sakkunniga ha därvid åberopat i huvudsak enahanda skäl som beträffande körriktningsvisare. En reservant bland de sakkunniga har emellertid förordat, att hastighetsmätare gjordes obligatorisk för bilar med begränsad hastighet. Åtskilliga av de hörda myndigheterna och sammanslutningarna ha anslutit sig till reservantens uppfattning.

Otvivelaktigt har hastighetsmätaren en viss uppgift att fylla ur trafik-säkerhetssynpunkt. Hastighetsmätaren kan dock enligt min mening icke anses ur nämnda synpunkt ha samma vitala betydelse som körriktningsvisaren. Med hänsyn härtill och till de kostnader och svårigheter, som kunna uppkomma för ägare av bilar, som icke ha brukbar hastighetsmätare, anser jag, att sådan mätare åtminstone icke för närvarande bör göras obligatorisk.

#### *Imskydd.*

En av de sakkunniga har förordat obligatorisk föreskrift om att bil skall vara försedd med anordning, varigenom rutorna hindras från att beläggas med is. Dylik anordning kan nog vara i och för sig önskvärd. Emellertid förefaller det — bl. a. med hänsyn till att det icke torde vara helt utan svårighet att få anordningen fullt effektiv ävensom till att en avsevärd del av vårt bilbestånd fortfarande saknar särskilt imskydd och sådant skydd i regel ej ingår ens i nya bilars standardutrustning — knappast vara tillräddigt att införa tvingande bestämmelse i ämnet. Dylik bestämmelse har där- för ej upptagits i departementsförslaget.

### Motorcykel.

#### 4 §.

Paragrafen äger motsvarighet i 5 § motorfordonsförordningen samt 19 och 26 §§ vägtrafikstadgan. Beträffande de ändringar, som föreslås i gällande bestämmelser, hänvisas till den följande framställningen.

#### *1 mom.*

#### b) *Bromsanordningar.*

Enligt 5 § motorfordonsförordningen skall motorcykel vara försedd med minst en snabb och säkert verkande broms. Departementets förslag överensstämmer i sak med de sakkunnigas.

#### c) *Hjulringar m. m.*

I denna del äger vad förut anförts om bil motsvarande tillämpning.

#### d) och e) *Främre belysningsanordningar samt skyttlykta och baklykta.*

Enligt 19 och 26 §§ vägtrafikstadgan skola på motorcykel under färd i mörker föras främre belysningsanordningar samt skyttlykta och baklykta i likhet med vad som gäller för bil. Dock erfordras på motorcykel endast en lykta framtill.

De sakkunniga ha förordat sådan ändring i nuvarande bestämmelser, att motorcykel obligatoriskt skall vara försedd med belysningsanordningar som nyss sagts. Härjämte ha de sakkunniga ansett sig böra för alla trehjuliga

motorcyklar uppställa krav på enahanda främre belysningsanordningar som för bil. De sakkunniga ha härvid hänvisat till att sistnämnda krav även återfinnes i de särskilda resolutioner, vari vissa slag av trehjuliga motorfordon hänförts till motorcykel.

Departementets förslag överensstämmer med de sakkunnigas, frånsatt att motsvarande jämkning som för bil vidtagits i fråga om färgen på skenet från de främre belysningsanordningarna.

g) *Ljuddämpare.*

I denna del hänvisas till vad som anförts beträffande bil.

h) *Stänkskydd.*

På förslag av de sakkunniga har uppställts krav på stänkskydd, bestående av stänkskärmar eller däremot svarande anordningar. Motsvarande bestämmelse finnes ej i gällande rätt.

2 mom.

Jämlikt 5 § motorfordonsförordningen får till motorcykel, vars tjänstevikt icke överstiger 75 kilogram, icke kopplas bivagn. De sakkunniga ha förordat en ur trafiksäkerhetssynpunkt motiverad skärpning av reglerna angående rätt att till motorcykel koppla annat fordon. Departementets förslag överensstämmer med de sakkunnigas med den skillnaden, att gränsen för fordonens sammanlagda tjänstevikt bestämts till 400 kilogram i departementsförslaget mot 350 kilogram i de sakkunnigas förslag. Denna jämkning sammanhänger med att i departementets förslag 400 kilogram upptagits som tjänsteviktsgrens för de trehjuliga motorfordon, som skola hänföras till motorcykel.

3 mom.

*Tillkopplad sidvagn.*

Jämlikt 26 § vägtrafikstadgan skall under mörker framtill på den från motorcykeln vända sidan av tillkopplad bivagn föras lykta, som kan visa vitt, blåvitt eller gult sken. I övrigt innehåller gällande rätt inga bestämmelser om sidvagn.

De sakkunniga ha i fråga om sidvagn icke föreslagit annat stadgande beträffande sidvagns utrustning, än att sidvagnen framtill på den från motorcykeln vända sidan skall vara försedd med lykta, som kan visa vitt, blåvitt eller gult sken framåt. Detta stadgande upptages även i departementets förslag. På förut angivna grunder har dock alternativet blåvitt sken utesluts.

I det föregående har jag närmare utvecklat de skäl, på grund av vilka man enligt min mening icke bör generellt införa en tvingande föreskrift om dubbla bakreflektorer. Motorecykel med tillkopplad sidvagn synes emellertid utgöra ett särfall. En tillkopplad sidvagn erbjuder nämligen ofta i mörker så ringa fästpunkt för blicken, att det även med iakttagande av normal försiktighet kan vara svårt att i tid upptäcka den. Fordonskombinationen motorecykel med sidvagn kan därför betecknas som mera förrädisk än andra

fordon. Det förefaller vid sådant förhållande motiverat, att tillkopplad sidvagn förses med någon anordning, som röjer den för bakifrån kommande trafik. Vad nu sagts gäller dock endast sidvagn, som kopplats till höger om motorcykeln. I övriga fall torde det nämligen vara tillräckligt, att fordonskombinationens gräns inåt vägbanan anges genom motorcykelns bakre belysnings- eller reflexanordningar.

På nu anförda skäl har i departementsförslaget upptagits föreskrift, att om sidvagnen är kopplad till höger om motorcykeln, baktill på högra sidan av sidvagnen skall finnas lykta, som kan visa rött sken bakåt, eller ock reflexanordning, som vid belysning återkastar rött sken.

Det må tilläggas, att såväl den främre lyktan som bakre lykta eller reflexanordning med den föreslagna formuleringen skola ingå i tillkopplad sidvagns ständiga utrustning och följaktligen erfordras icke blott under mörker.

Tillkopplad sidvagn synes böra vara försedd med stänkskydd. Föreskrift härom har därför införts i departementsförslaget.

#### *Särskilda anmärkningar:*

På skäl, som de sakkunniga anført, torde i vägtrafikförordningen icke böra upptagas motsvarighet till nuvarande bestämmelser om eldsläckningsapparat m. m. på gengasdriven tyngre motorcykel, anordning för frikoppling av motor eller backspegel. Ej heller synes det föreligga skäl att uppställa krav på att motorcykel eller visst slag av sådant fordon skall vara försett med stopplykta.

### **Traktor och motorredskap.**

#### 5 §.

I 28 och 37 §§ vägtrafikstadgan äro meddelade vissa bestämmelser om här ifrågavarande fordons beskaffenhet och utrustning. Dessa bestämmelser innehålla bl. a. detaljerade föreskrifter beträffande belysnings- och reflexanordningar. De sakkunniga ha i sitt förslag upptagit mera ingående stadganden i ämnet. I departementets förslag har sakkunnigförslaget jämkats på sätt i det följande närmare anges.

I de sakkunnigas förslag rubriceras paragrafen »Motorredskap». Att i departementets förslag rubriken jämkats till »Traktor och motorredskap» har naturligen sin anledning i att traktor där upptages såsom särskilt slag av motordrivet fordon. Av samma anledning har i departementsförslaget paragrafens innehåll grupperats så, att bestämmelserna för traktor och för motorredskap bli åtskilda.

#### *1 mom.*

Momentet, som saknar direkt motsvarighet i gällande rätt, har utformats i saklig överensstämmelse med sakkunnigförslaget.

*2 och 3 mom.*

Jämlikt 28 § vägtrafikstadgan skall på motorredskap (= traktor eller motorredskap i förslaget till vägtrafikförordning) vid färd under mörker föras en eller flera tända lyktor så anbragta, att ljus är synligt på avstånd såväl framifrån som bakifrån, eller ock reflexanordningar, som återkasta sken såväl framåt som bakåt. Lyktor och reflexanordningar skola visa vitt, blåvitt eller gult sken framåt och rött sken bakåt.

Vid färd under mörker med traktortåg (= motorredskap, vartill släpfordon kopplats) skola jämlikt 37 § vägtrafikstadgan framtill på motorredskapet föras minst två lyktor med vitt, blåvitt eller gult sken och av tillräcklig sammanlagd ljusstyrka för att traktortåget skall kunna framföras på betryggande sätt. Två av lyktorna skola vara anbragta på samma höjd, en på vardera sidan av motorredskapet. Härjämte skall baktill på det sista släpfordonet finnas en tänd lykta med rött sken bakåt. Dock erfordras vid tillfällig färd allenast sådana belysnings- eller reflexanordningar, som enligt 28 § skola föras på motorredskap utan tillkopplat släpfordon.

De nu redovisade bestämmelserna ha i huvudsak bibehållits i de sakkunnigas förslag. Detta upptager dock icke någon motsvarighet till särbestämelsen för tillfällig färd med traktortåg.

De sakkunnigas förslag i förevarande del har på åtskilliga håll väckt gensagor. Man har anfört, att ur trafiksäkerhetssynpunkt behovet av fullgod belysning på traktorer eller motorredskap syntes vara praktiskt taget lika stort, vare sig fordonet hade fordon tillkopplat eller framfördes ensamt. Med åberopande härav har i många remissyttranden hemställts, att det av de sakkunniga för traktorer och motorredskap med tillkopplat släpfordon föreslagna strängare kravet på främre belysningsanordningar måtte utsträckas till att gälla även traktor eller motorredskap, som under mörker framfördes utan tillkopplat fordon.

Det kan vara riktigt, att — under lika förhållanden i övrigt — det ur trafiksäkerhetssynpunkt icke i nu ifrågakomna hänseende föreligger någon väsentlig skillnad mellan en ensam traktor och en traktor med tillkopplat fordon. De sakkunnigas förslag torde följaktligen böra jämkas. Det förefaller emellertid icke vara av hänsynen till trafiksäkerheten påkallat att — såsom i de omnämnda remissyttrandena förordats — vidtaga en så genomgripande åtgärd som att göra nuvarande för traktortåg gällande strängare bestämmelse tillämplig på traktorer under alla förhållanden. Lämpligare torde vara att bibehålla en strängare och en lindrigare bestämmelse och låta den strängare föreskriften gälla i de fall, då trafiksäkerhetsintresset är särskilt framträdande. Detta synes vara förhållandet i fråga om de vägar, där den livliga trafiken företrädesvis förekommer. Främst komma då de allmänna vägarna i åtanke. Emellertid torde möjlighet böra beredas att under den strängare regeln föra jämväl enskilda vägar med livligare trafik. (Jämför i detta sammanhang framställningen under 8 §.) Med denna jämkning lär de sakkunnigas förslag kunna i princip godtagas.

Med tillämpning av vad nu sagts ha i departementsförslaget upptagits un-

der 2 mom. bestämmelser rörande belysnings- och reflexanordningar på traktor, som under mörker föres på allmänna vägar och därmed jämförliga enskilda vägar, samt under 3 mom. föreskrifter om sådana anordningar på traktor, vilken i andra fall föres under mörker på väg. Beträffande strykandet av alternativet blåvitt sken framåt hänvisas till vad tidigare anförts om bil och motorcykel. Bestämmelserna om lyktor med bländande sken motsvara liknande stadganden i gällande rätt och i sakkunnigförslaget. Föreskrifterna om anordningar för rött sken bakåt ansluta till de under 6 § för släpfordon och efterfordon upptagna reglerna därom. I fråga om 3 mom. har till de sakkunnigas förslag fogats en föreskrift, att en lykta eller reflexanordning för sken framåt skall vara anbragt vid högra sidan av traktorn. Syftet härmed har varit att tillgodose intresset av att traktorns gräns inåt vägbanan tillkännagives för mötande trafik.

*4 mom.*

Såvitt angår kraven på styr- och bromsutrustning saknar momentet motsvarighet i gällande rätt. Såsom de sakkunniga förordat, lärer i fråga om nämnda utrustning detsamma böra gälla för motorredskap som för traktor.

Ett motorredskap torde normalt icke tagas i bruk på väg i så stor omfattning som en traktor. Trafiksäkerhetsintresset förefaller därför icke vara så framträdande för motorredskap som för traktor. En eftergift i fråga om kraven på belysnings- och reflexanordningar på motorredskap, som framföres på allmän väg, kan följaktligen enligt min mening vara befogad. I enlighet härmed har i departementsförslaget generellt stadgats, att på motorredskap vid färd under mörker skola föras belysnings- eller reflexanordningar, som beskrivas i 3 mom.

*Särskild anmärkning.*

På grunder, som angivits i samband med definitionerna på släpfordon och efterfordon, har i departementets förslag ej upptagits en av de sakkunniga föreslagen bestämmelse om ljudsignalapparat och ljuddämpare på traktor, som föres med tillkopplat släpfordon.

### Släpfordon och efterfordon.

#### 6 §.

Här upptagna bestämmelser om släpfordons och efterfordons beskaffenhet och utrustning motsvara vissa föreskrifter i ämnet, vilka återfinnas i 6 § motorfordonsförordningen samt 29, 30, 35 och 37 §§ vägtrafikstadgan. I följande hänseenden innebära de nu föreslagna stadgandena ändring i gällande rätt.

*1 mom.*

*Första stycket.*

b) och c) *Bromsanordningar.*

Enligt 29 § tredje stycket vägtrafikstadgan gäller, att om mer än ett fordon kopplas till bil, för de tillkopplade fordonen, skall finnas effektiv bromsnings-

anordning. Departementsförslaget innehåller krav på bromsanordningar endast såvitt angår vissa slag av släpvagnar. Att bibehålla motsvarighet till nuvarande bestämmelse torde nämligen icke vara påkallat, eftersom i departementsförslaget även upptagas bestämmelser (55 och 56 §§), vari, under beaktande av anordningarna för bromsning, föreskrivits dels begränsning av antalet och bruttovikten av fordon, som må dragas av motordrivet fordon, dels ock maximihastighet för bil med tillkopplat fordon. I förhållande till vad de sakkunniga förordat innehåller departementsförslaget allenast den jämkningen, att viktgränsen för släpvagn, som skall vara försedd med kvarhållande broms, funnits kunna höjas från 350 till 400 kilogram utan olägenhet ur trafiksäkerhetssynpunkt.

d) *Hjulringar m. m.*

Jag hänvisar här till vad under 3 § anförts i motsvarande avseende.

e) *Skyttlykta. Baklykta. Stopplykta.*

I 30 § vägtrafikstadgan föreskrives, att om släpfordon tillkopplats bil, skall vid mörker baktill på släpfordonet eller, om flera fordon tillkopplats, på det sista av dessa anbringas belysningsanordning, som visar rött ljus bakåt. Kan i följd av att släpfordon kopplats till bil registreringsskylten på bilen icke med lätthet avläsas, skall baktill på släpfordonet eller, om flera fordon tillkopplats, på det sista av dessa anbringas enahanda registreringsskylt, som skall föras på bilen. Vid mörker skall i sådant fall på släpfordonet föras belysningsanordning, vilken med vitt sken så belyser registreringsskylten, att denna med lätthet kan avläsas. Från skyldighet, som angives i sagda författningsrum, äro genom en särskild kungörelse (SFS 1943: 651) undantagna släpfordon, som brukas av krigsmakten. Sådant fordon skall dock vara försett med reflexanordning, som vid belysning återkastar rött sken bakåt.

Någon bestämmelse om stopplykta på släpvagn till bil finnes ej i gällande rätt. Sådan lykta torde emellertid vara påkallad ur trafiksäkerhetssynpunkt.

Departementsförslaget, vilket är liktydigt med de sakkunnigas förslag, innebär, att släpvagn till bil alltid skall vara försedd med skyltlykta, baklykta och stopplykta.

f) *Stänkskydd.*

I denna del gäller motsvarande som anförts om stänkskydd på bil.

*Andra stycket.*

Enligt 35 § vägtrafikstadgan behöver till bil kopplat fordon, som vid eldfara användes för brandväsendets räkning, baktill blott vara försett med lykta, som visar rött ljus bakåt, eller med reflexanordning, som vid belysning återkastar rött sken. Härtill har i de sakkunnigas förslag fogats, att ej heller stopplykta erfordras på släpfordon, varom här är fråga.

*Riksbrandinspektören* har anförts, att det syntes nödvändigt att i fråga om kravet på kvarhållande broms stadga undantag för brandväsendets bildragna motorsprutor och andra släpkärror. Vad sålunda anförts torde böra tillmötas.

*2 och 3 mom.*

Bestämmelsen i 2 mom. om kopplingsanordning är hämtad från de sakkunnigas förslag samt motsvaras av liktydigt stadgande i 29 § vägtrafikstadgan.

De under 1 mom. återgivna bestämmelserna i 30 § vägtrafikstadgan om bakre belysningsanordningar på släpfordon till bil äro enligt sin ordalydelse tillämpliga även på släpplåde till bil. Enligt en särskild förordning (SFS 1942: 737), vilken senast (genom SFS 1950: 228) förlängts att gälla till och med den 30 juni 1951, må emellertid till lastbil kopplad släpplåde vid färd under mörker i stället för belysningsanordning, varom stadgas i 30 § vägtrafikstadgan, baktill å vardera sidan vara försedd med reflexanordning, som vid belysning återkastar rött sken.

I fråga om släpplåde, som drages av bil, torde det — såsom de sakkunniga förordat — vara tillräckligt, att släden vid färd under mörker baktill är försedd med röd lykta eller reflexanordning.

Föreskriften i 3 mom., vilken föreslagits av de sakkunniga, motsvarar nuvarande under 29 § vägtrafikstadgan upptagna bestämmelse. Enligt denna böra, där så erfordras, på bil tillkopplat fordons hjul till skydd mot slirning vara anbragta lämpliga anordningar, så beskaffade, att de ej kunna skada vägen.

De sakkunniga ha under 2 och 3 mom. även upptagit stadganden om släpfordon, som drages av motorredskap (traktor). Sålunda skulle dylikt släpfordon hava tillfredsställande kopplingsanordning samt — likhet med släpplåde, som drages av bil — vara försett med bakre lykta eller reflexanordning. Vidare skulle vad i 1 mom. b) och c) stadgas äga motsvarande tillämpning på släpvagn, som drages av traktor. Slutligen skulle bestämmelserna i 3 mom. även gälla för släpfordon, som drages av traktor.

På de grunder, som angivits under 1 §, torde för släpfordon, som drages av traktor, principiellt icke böra gälla strängare bestämmelser än för efterfordon. I enlighet härmed har i departementets förslag skett en utmönstring av vad de sakkunniga förordat. Dock har därvid bibehållits och i 4 mom. placerats föreskriften om att släpfordon, som här avses, skall hava tillfredsställande kopplingsanordning. Anledningen har varit, att denna föreskrift icke kan sägas utgöra annat än ett framhävande av vad som måste följa redan av det allmänna stadgandet i 2 §. Av samma skäl har bestämmelsen, att anbragt slirskydd ej får skada vägen, gjorts tillämplig även på släpfordon, som drages av traktor.

*4 mom.*

Beträffande nu gällande och av de sakkunniga föreslagna krav på bakre lykta eller reflexanordning på släpfordon, som drages av traktor, hänvisar jag till framställningen under 5 § 2 och 3 mom. samt denna paragraf 2 och 3 mom. Någon bestämmelse om bakre belysnings- eller reflexanordning på efterfordon finnes ej i gällande rätt eller de sakkunnigas förslag.

Departementsförslaget upptager under 8 § bestämmelser om att fordon, förspänt med dragare, under närmare angivna förutsättningar skall vara försett med belysnings- eller reflexanordning för rött sken bakåt. Följdriktigheten lär kräva, att motsvarande bestämmelser införas för släpfordon, som drages av traktor, samt för efterfordon.

#### *Särskild anmärkning:*

Vissa utländska vägtrafikförfattningar innehålla stadganden om att motorfordon, som föres med tillkopplat fordon, skall vara försett med särskilt varningsmärke för att uppmärksamma övriga trafikanter på att fordon är tillkopplat. Enligt dansk rätt skall sålunda med förarhytt eller fast tak försett motorfordon vid färd med tillkopplad släpvagn föra ett på förarhytten eller taket i motorfordonets mittlinje anbragt framåtvänt märke i form av gul trekant på mörk bakgrund. Märket skall under mörker hållas belyst.

Även i Sverige har frågan om föreskrivande av sådant märke varit föremål för uppmärksamhet. Bl. a. framlades för 1936 års riksdag motionsvis förslag om stadgande i ämnet. I remissyttranden över motionen gjorde sig delade meningar gällande. Motionen avstyrktes av andra lagutskottet och föranledde ej någon åtgärd från riksdagens sida.

1944 års vägtrafikförfattningssakkunniga ha gjort förevarande förslag till föremål för ingående överläggningar. De sakkunniga ha emellertid på anförda skäl ansett sig icke böra förorda några bestämmelser i ämnet.

*Arméförvaltningen* har såväl i en år 1947 gjord framställning som i sitt yttrande över de sakkunnigas förslag framfört önskemål om att frågan måtte upptagas till omprövning. I övrigt har förslaget icke närmare berörts i utlåtandena över sakkunnigförslaget.

Visserligen ha fall förekommit, då olyckstillbud vid möte med lastbil jämte tillkopplad släpvagn uppstått till följd av att släpvagn icke i tid uppmärksammats av det mötande fordonets förare. Detta skulle i och för sig tyda på att en anordning av ifrågasatt slag skulle ha en viss uppgift att fylla ur trafiksäkerhetssynpunkt. Emellertid vill det synas, att dylika tillbud inträffa jämförelsevis sällan. Det är också att antaga, att risken för sådana kommer att minskas, allteftersom vägarna breddas och fordonen mötas med större mellanrum. Vidare bör beaktas, att varningsmärket för att bli effektivt måste vara synligt från alla håll och kunna varsko ej blott mötande utan bl. a. även omkörda och trafikanter, som komma från sidovägar. Det torde vara förenat med stora praktiska svårigheter att finna en anordning, som fyller dessa krav. Slutligen må erinras om angelägenheten av att undvika nya signaler, om ej tvingande skäl finnas. Enligt min mening kunna varningsmärken, varom nu är fråga, knappast förväntas medföra sådana fördelar ur trafiksäkerhetssynpunkt, som kunna motivera de omkostnader och olägenheter, vartill de skulle giva anledning. I likhet med de sakkunniga anser jag därför, att bestämmelser om dylika märken icke böra införas.

## Cykel.

## 7 §.

Nuvarande bestämmelser om cyklars utrustning vid trafik på väg återfinnas i 15 § vägtrafikstadgan. Enligt detta författningsrum skall på cykel föras ringklocka eller annan lämplig signalanordning. Vidare skall vid cykelåkning under mörker cykel vara försedd framtill med tänd lykta med vitt, blåvitt eller gult sken samt baktill med reflexanordning, som vid belysning återkastar rött sken.

De sakkunniga ha funnit erforderligt att föreslå mera ingående föreskrifter om cykels beskaffenhet och utrustning. Departementets förslag överensstämmer i huvudsak med de sakkunnigas. I några hänseenden har dock viss jämkning företagits. Redogörelse för de sakliga jämkningarna lämnas i det följande.

*1 mom.**a) Bromsutrustning.*

Kvarhållande broms torde ur trafiksäkerhetssynpunkt böra krävas icke blott, såsom de sakkunniga föreslagit, för cykel med tre eller flera hjul utan även för cykel med tillkopplat sidofordon.

*b) Lykta.*

Beträffande strykningen av alternativet blåvitt sken hänvisas till det föregående.

*d) Namnskytt.*

De sakkunniga ha föreslagit, att namnskylten skulle upptaga — förutom ägarens namn — jämväl hans identitetsbeteckning i folkbokföringen eller, i fråga om ägare, som icke tilldelats sådan beteckning, hans adress. De sakkunniga ha härvid hänvisat till att enligt 3 § folkbokföringsförordningen (SFS 1946: 469) för envar i riket kyrkobokförd person skall finnas ett i närmare angiven ordning fastställt födelsenummer, udda för man och jämnt för kvinna, avsett att i förening med uppgift om födelsetiden användas som identitetsbeteckning.

I en del remissyttranden har sakkunnigförslaget avstyrkts i vad det avser identitetsbeteckningen. Därvid har åberopats, att en tvingande föreskrift härom skulle åsamka de i miljoner räknade cykelägarna besvär och kostnader utan att medföra motsvarande fördelar.

Vad sålunda i remissyttrandena anförts torde vara berättigat. Enligt min mening måste det sålunda anses vara tillfyllest, att — såsom redan nu är förhållandet i ett stort antal fall — cykeln är försedd med skylt, upptagande allenast ägarens namn och adress. De sakkunnigas förslag har därför jämkats i förevarande del.

De sakkunniga ha under 1 momentet även upptagit krav på effektiv styrinrättning. Uttrycklig föreskrift härom synes emellertid vara onödig med hänsyn till det allmänna stadgandet i 2 §.

*2 mom.*

Andra punkten i momentets första stycke saknar motsvarighet i de sakkunnigas förslag. Beträffande sidofordon till cykel kunna, såvitt angår siktbarheten för bakifrån kommande fordon, göras gällande liknande synpunkter som i fråga om sidvagn till motorecykel. En bestämmelse, som motsvarar den i 4 § 3 mom. första stycket upptagna, torde därför böra införas för här avsett sidofordon till cykel.

*Allmän anmärkning.*

De sakkunniga ha, såsom framgår av deras motiv, menat, att bestämmelserna i 7 § skola vara tillämpliga endast då cykel tages i bruk på det sätt, för vilket den är avsedd, d. v. s. vid cykling, och sålunda icke för det fall, att cykeln ledes. Detta lärer ock vara riktigt. Emellertid visar måhända den av de sakkunniga valda formuleringen av författningstexten ej fullt tydligt denna avsikt. I syfte att erhålla en fullt entydig avfattning har därför viss redaktionell jämkning företagits i departementets förslag.

Under begreppet cykling bör enligt min mening även inbegripas sådant framförande, som sker exempelvis genom att den åkande står på en trampa och sparkar fram cykeln, eller genom att han i en utförsslutning låter cykeln rulla. Att uttryckligen ange detta i författningen torde emellertid ej erfordras.

**Fordon, förspänt med dragare.****8 §.***1 mom.*

Enligt 18 § 1 mom. vägtrafikstadgan må i Stockholm poliskammaren och eljest länsstyrelse, därest sådant finnes av behovet uppenbarligen påkallat, beträffande viss väg med livlig trafik förordna, att då fordon, förspänt med dragare, under mörker framföres på vägen, på fordonet eller dragaren skall föras antingen en eller flera tända lyktor så anbragta, att ljus är synligt på avstånd såväl framifrån som bakifrån, eller ock reflexanordningar, som vid belysning återkasta sken såväl framåt som bakåt. Lyktor och reflexanordningar skola visa vitt, blåvitt eller gult ljus framåt och rött ljus bakåt. Sådant förordnande, som ej må avse ofjädrat arbetsåkdon, må innehålla de undantag den förordnande myndigheten finner erforderliga och skall kungöras samt, i den ordning myndigheten bestämmer, tillkännagivas medelst anslag på eller invid vägen.

Den genom förenämnda stadgande lämnade möjligheten torde hittills ha begagnats endast i jämförelsevis ringa omfattning.

De sakkunniga ha förklarat sig vara av den bestämda uppfattningen, att nu gällande bestämmelser i ämnet icke kunde anses på ett tillfredsställande sätt tillgodose trafiksäkerheten. De sakkunniga ha härom vidare anført, att det -- med hänsyn till den livliga trafik, som numera rådde på våra vägar -- syntes oundgängligen böra krävas, att med dragare förspänt fordon vid färd under mörker på allmän väg, gata eller annan allmän plats, där till-

fredsställande belysning ej finnes, städse skulle vara utmärkt genom belysnings- eller reflexanordning. Med hänsyn till de svårigheter, som syntes föreligga för anbringande av belysnings- eller reflexanordningar på synligt sätt på själva fordonet, då skrymmande last fördes på detta, borde dylika anordningar få anbringas jämväl på fordonets last. Då skäl därtill prövades föreligga, borde vidare vederbörande myndighet äga förordna om bestämmelsernas tillämpning jämväl i fråga om enskild väg. Bestämmelser i enlighet med vad nu angivits komme uppenbarligen att i någon mån medföra omkostnader och besvär för fordonsägarna. Dessa olägenheter syntes dock ej bli så betydande, att de borde hindra genomförandet av bestämmelser, som i hög grad påkallades för beredande av ökad trafiksäkerhet, icke minst för förare av hästfordon.

I enlighet härmed ha de sakkunniga i sitt förslag upptagit generella bestämmelser om skyldighet att vid färd med fordon, förspänt med dragare, föra belysnings- eller reflexanordningar. Såvitt angår enskild väg inom stads område ha de sakkunniga därvid föreslagit, att förordnande, varom här vore fråga, skulle meddelas av poliskammare, där sådan finnes, och eljest av magistrat eller kommunalborgmästare.

*Länsstyrelsen i Kopparbergs län* har — under hänvisning till de olägenheter som skulle uppstå för jordbruksbefolkningen — funnit sig icke kunna tillstyrka de sakkunnigas förslag. Vidare ha *statens maskinprovningar* i fråga om jordbruksmaskiner framfört vissa betänkligheter och därvid pekat på de praktiska svårigheterna att ha funktionsdugliga reflexanordningar till hands på dessa fordon.

Övriga hörda myndigheter och sammanslutningar ha däremot i stort sett anslutit sig till de sakkunnigas förslag. I åtskilliga yttranden har därvid ytterligare understrukits angelägenheten ur trafiksäkerhetssynpunkt att nu införa generella bestämmelser enligt de riktlinjer, som uppdragits av de sakkunniga. De jordbrukssammanslutningar, vilka haft sakkunnigförslaget på remiss, ha ej heller framfört några egentliga betänkligheter mot förslaget.

För egen del är jag principiellt av samma mening som de sakkunniga. Behovet av bestämmelser i den av de sakkunniga angivna riktningen torde numera vara så trängande ur trafiksäkerhetssynpunkt, att de olägenheter, som kunna vara förenade med sådana bestämmelser, måste anses vara av mera underordnad betydelse. Jag vill därvid särskilt framhålla, att de ifrågasatta bestämmelserna främst synas vara ägnade att främja hästfordonsförarnas egen säkerhet.

Behörigheten att meddela förordnande beträffande enskild väg i stad lär — av skäl, som jag kommer att närmare utveckla under 61 § — tills vidare böra tillkomma myndighet, som av de sakkunniga föreslagits.

På de nu anförda grunderna ha i departementets förslag upptagits bestämmelser i ämnet. I sak överensstämma dessa bestämmelser med vad de sakkunniga förordat, fränsett följande avvikelser.

De sakkunnigas förslag upptager alternativet blåvitt sken framåt. På skäl, som i det föregående anförts, har detta alternativ ej upptagits i departementsförslaget.

Till första styckets sista mening finnes ej någon motsvarighet i sakkunnigförslaget. Emellertid böra enligt min mening hästdragna fordon i likhet med jämförliga fordon vara försedda med anordning, som för mötande trafik angiver fordonets bredd. Emellertid synes anordning, som visar fordonets gräns inåt vägbanan, ej erfordras i det fall, att belysnings- eller reflexanordning för sken framåt föres på dragaren, eftersom i detta fall dragarens rörelser torde innebära tillräcklig upplysning.

## 2 mom.

Enligt 3 § i ordningsstadgan för rikets städer skall, då vinterföre råder och släddon begagnas, envar som i stad eller i samhälle, varom förmåles i stadgans § 30, far fortare än i gående, ha släddonets selyg försedda med ljudande klocka eller bjällra. Hänvisning till denna bestämmelse finnes i 18 § vägtrafikstadgan.

Departementsförslaget överensstämmer i sak med vad de sakkunniga förordat.

## 2 kap. Allmänna bestämmelser om kontroll över fordon.

### 9 §.

Enligt 21 § vägtrafikstadgan gäller, att om polisman finner skäl antaga, att förare av bil är så påverkad av starka drycker, att han icke kan på betryggande sätt föra sitt fordon, polismannen äger förbjuda honom att föra bilen, så ock, där förbudet icke efterkommes, hindra honom därifrån. Det åligger polismannen att så snart ske kan underrätta närmaste överordnade om åtgärden.

I övrigt återfinnas ej i gällande vägtrafikförfattningar några särskilda bestämmelser om polisens befogenhet att kontrollera förare eller fordon eller att förbjuda eller hindra färd med fordon. Däremot innehåller 1948 års allmänna polisinstruktion (SFS 1948: 331) föreskrifter om polisens uppgifter och maktbefogenheter. Jämlikt 1 § sagda instruktion har polisen att upprätthålla allmän ordning och säkerhet samt att fullgöra den verksamhet i övrigt, som på grund av särskilda stadganden eller hävdvunnet bruk ankommer på polisen. Därvid åligger det polisen bl. a. att söka förebygga brott samt hindra, att ordningen och säkerheten eljest störes. Jämlikt 11 § samma instruktion har polisman vid verkställande av tjänsteåtgärd att i första hand söka vinna rättelse genom upplysningar och anmaningar. Då tjänsteuppgiften ej kan lösas på annat sätt, får våld tillgripas.

De sakkunniga ha i sitt förslag upptagit uttryckliga regler angående polisens befogenhet att kontrollera fordons beskaffenhet och förarens körkortsinnehav samt att förbjuda eller hindra färd med fordon. Sålunda återfinnas i förslaget bestämmelser i 9 § om polisens rätt att undersöka fordon och att förbjuda eller hindra färd med bristfälligt fordon, i 28 § om rätten att förbjuda eller hindra färd, då förare av fordon genom påverkan av starka drycker eller eljest antages sakna nödiga förutsättningar för att föra sitt fordon på betryggande sätt, i 52 § om befogenheten att förbjuda eller hindra

färd, då fordon finnes vara så lastat, att fortsatt färd med fordonet antages medföra uppenbar fara eller olägenhet, samt i 74 § (= 75 § i departementsförslaget) om befogenhet att kontrollera innehav av körkort m. m.

Mot de föreslagna bestämmelserna ha erinringar framförts av *statspolisintendenten*. Denne har anfört, att intagandet i vägtrafikförordningen av bestämmelser, vari för vissa särskilda fall stadgades befogenhet för polisman att vidtaga närmare angivna åtgärder, lätt kunde giva anledning till den uppfattningen, att polismannen icke vore berättigad att vidtaga sådana åtgärder i andra fall än de sålunda särskilt upptagna. I flera fall hade förmärkts tendens till en dylik tolkning såväl av bestämmelsen i 21 § vägtrafikstadgan som av ifrågakommande stadganden i de sakkunnigas förslag. Då beträffande polismanns befogenheter vid konstaterade överträdelse av vägtrafikförordningen syntes böra tillämpas de eljest gällande allmänna reglerna, borde de nu ifrågakommande bestämmelserna i de sakkunnigas förslag utgå.

Jag vill erinra om att i propositionen nr 208 till 1934 års riksdag till föreskrifter, motsvarande nyssnämnda bestämmelse i 21 § vägtrafikstadgan, departementschefen anförde, att det syntes kunna ifrågasättas, huruvida föreskrifterna vore erforderliga, eftersom polismanns befogenhet i förevarande hänseende måste anses följa av polisens allmänna skyldighet att förebygga brottsliga handlingar. Till undanröjande av viss tvekan, som yppats rörande sagda befogenhet, funne emellertid departementschefen sig böra förorda införandet av uttryckliga föreskrifter i ämnet.

Då stadgandet i 21 § vägtrafikstadgan infördes, synes med hänsyn till vad departementschefen anfört därmed ej ha åsyftats att på något sätt inskränka de befogenheter, som enligt allmänna regler tillkomme polisman. Ej heller 1944 års vägtrafikförordningssakkunniga torde ha avsett en sådan inskränkning. Syftet med ifrågakommande av de sakkunniga förordnade bestämmelser lär i stället ha varit att — i sådana sammanhang som de sakkunniga ansett vara särskilt viktiga ur trafiksäkerhets synpunkt — för den trafikerande allmänheten direkt och på otvetydigt sätt klargöra, vilka befogenheter polisman äger i dessa sammanhang.

För min del ansluter jag mig till de sakkunnigas mening. Visserligen torde de befogenheter, varom nu är fråga, innefattas under de allmänna reglerna i polisinstruktionen. De av de sakkunniga föreslagna bestämmelserna kunna sägas i själva verket utgöra, icke en reglering vid sidan av polisinstruktionen utan blott en erinran om föreskrifterna i denna. Med hänsyn till att vägtrafikförordningen bör upptaga de bestämmelser, vilka skola tjäna till ledning främst för allmänheten, synes det emellertid vara berättigat, att en sådan erinran i förordningen lämnas i de sammanhang, där trafiksäkerhetsintresset kan sägas vara särskilt framträdande. Så lär vara förhållandet i de fall, där de sakkunniga förordat uttrycklig bestämmelse.

På grund av vad nu anförts anser jag, att de i sakkunnigförslaget upptagna bestämmelserna böra i huvudsak bibehållas. Såsom förut antytts inne-

bär detta blott en erinran om och en garanti för polismanns befogenhet i angivna fall men däremot icke något hinder mot att sådan befogenhet kan tillkomma polisman även i andra fall på grund av de allmänna reglerna i polisinstruktionen.

De sakkunnigas förslag överensstämmer med departementsförslaget med det undantaget, att sistnämnda förslag icke upptager en av de sakkunniga förordad bestämmelse om att polisman vid undersökning av fordons beskaffenhet och utrustning icke skulle äga rätt att provköra fordonet. Mot införande av en sådan bestämmelse ha i åtskilliga remissyttranden invändningar framställts. Därvid har anmärkts, att en undersökning av ett fordon i många fall måste anses tämligen värdelös, om fordonet icke finge provköras för utrönande av dess funktionsduglighet. Vidare föreläge risk för att bestämmelsen skulle kunna åberopas som skäl för vägran att låta polisman — för utredning om inträffad trafikolycka — provköra motorfordon i syfte att exempelvis konstatera, huruvida fordonets styrinrättning eller bromsar vore i fullgott skick.

Vad sålunda anförts torde ha fog för sig. Den av de sakkunniga föreslagna bestämmelsen synes följaktligen böra utgå.

Trafikkommisionen har yttrat, att de i sakkunnigförslaget upptagna bestämmelserna om kontroll av fordon givetvis i främsta rummet åsyftade en tillsyn över förhållanden, vilka hade betydelse ur trafiksäkerhetssynpunkt. Emellertid vore det synnerligen önskvärt, att vid trafikkontrollerna också ägnades uppmärksamhet åt efterlevnaden av de föreskrifter, som gällde motorfordonstrafiken och icke vore knutna till vägtrafikförordningen, såsom krisregleringsbestämmelser och stadganden om yrkesmässig trafik. På grund härav förordades, att vägtrafikförordningens i detta sammanhang aktuella bestämmelser utformades så, att polisman erhöle befogenhet att vid kontroll av motorfordon undersöka, huruvida fordonet framfördes i enlighet med samtliga gällande bestämmelser för trafik med sådana fordon.

Enligt min mening bör i fråga om kontrollen av fordon vägtrafikförordningen icke upptaga andra föreskrifter än sådana, som betingas av trafiksäkerhetsintresset. Även om de av kommissionen framförda synpunkterna få anses vara i och för sig berättigade, torde de därför böra tillgodoses på annat sätt än genom stadgande i vägtrafikförordningen.

I ett par remissyttranden har ifrågasatts, huruvida man icke borde särskilt straffbelägga underlåtenhet att efterkomma förbud, som jämlikt denna paragraf meddelats av polisman. I likhet med de sakkunniga anser jag tillräckliga skäl icke föreligga för en dylik kriminalisering. Såsom i sakkunnigförslaget framhållits torde dylik underlåtenhet kunna komma i fråga såsom försvärande omständighet vid utmätande av straff för brott, vartill vederbörande må ha gjort sig skyldig genom att färdas med bristfälligt fordon.

### 3 kap. Kontroll över motordrivna fordon och släpfordon.

#### A. Kontroll genom registrering.

##### Allmänt.

Nuvarande bestämmelser om registrerings- och besiktningsskyldighet för fordon återfinnas i 4 och 5 kap. motorfordonsförordningen. Enligt dessa bestämmelser föreligger sådan skyldighet för motorfordon samt släpfordon, som drages av bil. Däremot är registrerings- eller besiktningsskyldighet icke föreskriven i fråga om motorredskap — vilken beteckning ju i gällande rätt också inbegriper traktor — eller släpfordon, som drages av motorredskap.

Emellertid finnas i 28 och 37 §§ vägtrafikstadgan upptagna vissa särskilda kontrollföreskrifter rörande trafik med motorredskap och med traktortåg (motorredskap med tillkopplat släpfordon).

Enligt 28 § får sålunda motorredskap endast vid färd till och från arbetsplats samt eljest tillfälligt framföras på allmän väg, gata eller annan allmän plats. Vidare får framförandet endast ske under förutsättning, att motorredskapet icke med hänsyn till sin tyngd eller hjulens beskaffenhet kan medföra nämnvärd skada å körbanan.

I 37 § föreskrives, att — där det ej är fråga om allenast tillfällig färd — trafik med traktortåg på allmän väg, gata eller annan allmän plats ej får äga rum utan särskilt tillstånd av på landet länsstyrelsen och i stad polismyndigheten. Innan tillstånd meddelas, må, om anledning därtill förekommer, anställas undersökning genom besiktningssman, huruvida för trafiken avsedda motorredskap och släpfordon äro i betryggande skick och lämpliga för trafiken. Tillståndet skall upptaga de villkor och bestämmelser för trafiken, som prövas nödiga. Traktortåg får ej användas i trafik, vartill tillstånd erfordras, såvida ej för trafiken avsedda motorredskap och släpfordon med tillhörande kopplingsanordningar och bromsningssystem godkänts av myndighet, som har att meddela trafiktillstånd. I sammanhang med godkännandet skall bestämmas det högsta antal passagerare eller den största last, som får föras å traktortåget. Tillstånd eller godkännande kan återkallas av den myndighet, som meddelat tillståndet eller godkännandet.

Dessa bestämmelser i 37 § äro emellertid för närvarande i väsentliga delar försatta ur kraft. Enligt en förordning av år 1941 (SFS 1941: 901), vilken senast (SFS 1950: 566) förlängts att gälla till och med den 31 december 1951, får nämligen trafik med traktortåg, där ej motorredskapet har hjulringar av järn eller annat hårt material samt traktortågets största bredd icke överstiger 220 centimeter, bedrivnas utan iakttagande av nämnda bestämmelser, även då fråga är om icke tillfällig färd.

Ytterligare må framhållas, att enligt särskild kungörelse (SFS 1942: 885) ägare av till motorredskap hänförlig traktor, dragbil, snöplog, vägvält, väghyvel, vägskrapa, stenkross eller kapverk eller av sådan släpvagn, snöplog, vägvält, väghyvel, vägskrapa, stenkross eller kapverk, som är avsedd att

kopplas till eller drivas av traktor eller dragbil som nyss angivits, är skyldig att i den ort, där redskapet företrädesvis brukas, årligen före september månads utgång avlämna uppgift om redskapet enligt i kungörelsen meddelade närmare bestämmelser. De avlämnade uppgifterna insamlas hos arméförvaltningens tygavdelning. Uppgiftsskyldighet enligt kungörelsen har dock enligt särskilda förordnanden (senast genom SFS 1949: 480) icke förelegat för åren 1943—1949.

Slutligen må erinras om att enligt av statens arbetsmarknadskommission och riksblockmyndigheten meddelade föreskrifter länsarbetsnämnderna och länsblockmyndigheterna år 1944 verkställt en registrering av samtliga traktorer för jordbruksändamål. Traktorägare hade därvid att för varje av honom ägd traktor till blockledaren avlämna uppgift i två exemplar på särskild blankett (traktorregisterkort). Av dessa registerkort har sedan det ena exemplaret förvarats hos överblockledaren som ett register över överblockets traktorer och det andra exemplaret hos vederbörande länsarbetsnämnd som ett register över länets traktorbestånd. Dessa traktorregister ha upprättats i avsikt att kunna tillgodose vissa myndigheters behov av sådana uppgifter om traktorbeståndets storlek, sammansättning och fördelning, som äro behövliga för vidtagandet av erforderliga beredskapsåtgärder, t. ex. för planläggningen av den i ett krisläge nödvändiga fördelningen av drivmedel, smörjoljor, gummiringar m. m. I cirkulär den 25 februari 1948 har arbetsmarknadsstyrelsen och riksblockmyndigheten under hänvisning till de betydande förändringar, som skett beträffande traktorbeståndet, meddelat föreskrifter angående en revidering av ifrågakvarande register.

De sakkunniga ha förklarat, att de vid sina överbåganden i hithörande frågor kommit till den uppfattningen, att de i 37 § vägtrafikstadgan upptagna bestämmelserna icke vore ändamålsenliga för en reglering av trafiken med traktortåg. Till närmare utveckling av sin mening ha de sakkunniga anfört följande.

Vid tillkomsten av ifrågakvarande bestämmelser torde ha förutsatts, att trafik med traktortåg komme att äga rum endast i ringa omfattning.

Emellertid har sedermera ett väsentligen förändrat läge inträtt genom den utveckling, som ägt rum med avseende å användningen av traktorer särskilt inom jordbruket. Medan de traktorer, som tidigare användes inom jordbruket, i regel voro försedda med järnhjul eller någon gång med band och på grund därav väsentligen voro hänvisade till arbete på åkern, ha jordbrukets traktorer alltsedan senare delen av 1930-talet i allt större utsträckning försetts med gummihjul och därmed blivit användbara ej blott för direkta jordbruksarbeten (plöjning o. d.) utan jämväl för utförande av transporter. Inom jordbruket har också framträtt en påtaglig tendens till ökat utnyttjande av traktorerna såsom dragfordon vid trafik med traktortåg bland annat på väg. — — —

De under kristiden rådande svårigheterna på transportväsendets område ha givetvis föranlett ett särskilt starkt behov att — i den mån tillgången på drivmedel och smörjoljor m. m. så medgivit — utnyttja traktorerna för transportändamål. Emellertid lärer användningen av traktortåg inom jordbruket icke få betraktas enbart såsom en kristidsföreteelse. De betydande möjligheter till ökad rationalisering och förbättrad driftekonomi som er-

bjudas, om traktorn utnyttjas ej endast för direkt jordbruksarbete utan jämväl för jordbrukets transporter, torde tala för att traktortåg alltjämt och i ökad omfattning komma att användas för transportändamål.

Jämväl utom jordbruket har traktortåg i allt större utsträckning kommit till användning för transporter bland annat av ved samt av timmer, grus och annat byggnadsmaterial ävensom för rena åkerikörslor.

I detta sammanhang kan erinras, att 1946 års kommitté för jordbrukets maskinhållning föreslagit, att s. k. maskinstationer skulle äga att utan sådant tillstånd, som eljest erfordras för yrkesmässig trafik, med traktorer å väg utföra transporter för stationens kunder m. m.

Med hänsyn till den ovan antydda utvecklingen av trafiken med traktortåg lära bestämmelserna i 37 § vägtrafikstadgan icke längre kunna anses bereda tillräckliga möjligheter för erforderlig kontroll över denna trafik. Härtill kommer att tillämpningen av bestämmelserna är förenad med vissa olägenheter. Sålunda må framhållas, att ett system med särskilt tillstånd, som anknyter till viss eller vissa på förhand bestämda vägar, icke synes vara ägnat att på ett smidigt sätt tillgodose växlande behov att med traktortåg trafikera skilda vägar. Vidare må erinras, att den för tillståndsskyldigheten avgörande frågan, huruvida tillfällig färd föreligger eller icke, läser medföra betydande tolkningssvårigheter, särskilt såvitt angår sådana körningar, som förekomma inom jordbruket.

Att framgent lämna trafiken med traktortåg sådan frihet, som med hänsyn till krisförhållandena genomförts genom förordningen 1941: 901, torde enligt de sakkunnigas mening icke böra komma i fråga.

Bestämmelserna i 28 § vägtrafikstadgan rörande trafik med motorredskap utan tillkopplat släpfordon synas alltför restriktiva för att motsvara den utveckling, som efter dessa bestämmelsers tillkomst skett i fråga om trafik med traktor.

De sakkunniga ha i fortsättningen uttalat, att enligt deras mening en tillfredsställande reglering av trafiken med traktor och traktortåg icke kunde åvägabringas, såvida ej traktor samt släpfordon, som på väg droges av traktor, underkastades registrerings- och besiktningsskyldighet. Efter införandet av dylik skyldighet skulle tillstånd i varje särskilt fall för trafik med traktortåg (traktor) ej längre erfordras, bortsett från tillstånd för yrkesmässig trafik. Genom införande av nämnda registrerings- och besiktningsskyldighet skulle vinnas möjligheter att över ifrågakomna fordon öva sådan kontroll, som måste anses påkallad ur trafiksäkerhetssynpunkt. Därjämte skulle skapas vissa garantier för att till traktor icke hänfördes fordon, som med hänsyn till sin konstruktiva hastighet m. m. vore att anse såsom motorfordon. De övervakningsmöjligheter, vilka sålunda yppades, syntes vara av särskild betydelse, såvitt anginge bilar, som ombyggt för traktordrift (epatraktorer). I samband med besiktning kunde för släpfordon fastställas det största antal passagerare eller den största last, som finge föras på fordonet.

I de sakkunnigas förslag heter det vidare.

De sakkunniga ha i annat sammanhang förordat trafikförsäkringsplikt i fråga om traktor. Fullgörandet av en dylik försäkringsplikt läser icke kunna effektivt övervakas med mindre traktorerna göras till föremål för registrering. — — — Efter införande av registrering av traktor och av traktor på väg draget släpfordon kan i motsvarande mån befrielse medgivnas från sådan årlig uppgiftsskyldighet som förutsattes i ovannämnda kungörelse

1942: 885. För den militära och civila uttagningen torde en fortlöpande registerföring vara mera ändamålsenlig än en dylik årlig uppgiftsskyldighet. Vidare må erinras, att, om de sakkunnigas förslag genomföres, även den registrering som sker hos blockmyndigheterna och länsarbetsnämnderna kan bortfalla och dessa myndigheter ur bilregistret erhålla för sina uppgifter nödiga, ständigt aktuella upplysningar.

Kostnaderna för den föreslagna registreringen torde icke komma att uppgå till sådana belopp, att de kunna tillmätas någon avgörande betydelse. I fråga om besiktningsskyldigheten må framhållas, att det stora flertalet av de traktorer och släpfordon, som framdeles anskaffas, torde kunna typbesiktigas. Vidare må erinras, att besiktningförrättning numera är avgiftsfri.

Beträffande det förefintliga beståndet av originalbyggda traktorer synas vissa lättnader kunna medgivas i fråga om besiktningsskyldighet.

Under hänvisning till den utsträckning, vari landets traktorer numera utnyttjades för vägtrafik, ävensom till de fördelar, vilka enligt det sagda stode att vinna genom en generell registrerings- och besiktningsskyldighet för traktor och släpfordon, ha de sakkunniga i sitt förslag upptagit bestämmelser, enligt vilka motorfordon, traktorer och släpfordon enligt närmare angivna grunder skulle vara underkastade registrerings- och besiktningsskyldighet. Bland annat innehåller förslaget krav på registrering för att motorfordon eller traktor skall få tagas i bruk samt för att släpfordon skall få dragas av bil eller på väg av traktor. Vidare upptager förslaget bestämmelser om löpande kontroll av motordrivna fordon och släpfordon.

Såvitt angår motorredskap ha de sakkunniga — med hänsyn till dessa fordons speciella arbetsuppgifter och relativa ofarlighet för trafiken — icke ansett det påkallat att förorda registrerings- eller besiktningsskyldighet.

I fråga om de sakkunnigas förslag i förevarande hänseende ha vissa remissinstanser ställt sig tveksamma eller anmält betänkligheter.

*Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* har förklarat, att enligt styrelsens åsikt en ökad tillsyn över traktorbeståndet vore synnerligen värdefull ur trafik-säkerhetssynpunkt. Emellertid kunde det ifrågasättas, om icke viss kontroll kunde vinnas genom flygande inspektion, vartill möjlighet icke funnes för närvarande. Styrelsen ställde sig nämligen tveksam till nödvändigheten att införa besiktning- och registreringstvång för hela traktorbeståndet, särskilt med hänsyn till den omfattande organisation som erfordrades för ändamålet, och till det besvär och de kostnader som skulle drabba traktorägarna. Infördes emellertid försäkringsplikt för traktorer, syntes registrering utgöra det enda medlet till effektiv kontroll över att försäkringsplikten fullgjorts.

*Länsstyrelsen i Kopparbergs län* har anfört:

Det hade varit önskligt, om de sakkunniga presterat någon utredning om i vad mån trafikolyckor orsakats av traktorer eller traktortåg. I avsaknad av en dylik utredning är det svårt att bedöma nödvändigheten av de föreslagna bestämmelserna. Inom länsstyrelsens erfarenhetsområde har det icke visat sig, att traktortrafiken varit så riskabel, att den behöver inrangeras under samma bestämmelser som biltrafiken.

Särskilt olämpligt ter sig stadgandet om att registrerings- och besiktningstvång skulle gälla även släpvagn, som drages av traktor. I jordbruket — där det övervägande antalet traktorer användas — förekommer det, att släp-

vagnar av skilda typer användas för olika slag av transporter och att ändringar företagas på släpvagnarna för att göra dem lämpliga för det ena eller andra slaget av transporter. Sådana ändringar skulle förmodligen icke kunna ske utan ombesiktning för varje gång ändring vidtoges. Länsstyrelsen är medveten om att nu gällande bestämmelser rörande trafik å allmän väg med traktor och traktortåg icke äro tillfredsställande men förordar, att frågan om ändrade villkor för sådan trafik göres till föremål för fortsatt utredning.

Därest viss kontroll beträffande traktorer och traktortåg skulle anses erforderlig, vill länsstyrelsen ifrågasätta, huruvida icke syftet skulle kunna ernås med enbart föreskrift om skyldighet att besiktiga fordonen. Registreringsskyldigheten kommer att medföra — förutom stor olägenhet för ägaren — betydligt ökade arbetsuppgifter för registreringsmyndigheten. Om registreringsskyldighet införes, måste personalförstärkning ske å bilavdelningarna, som — utan denna ökning av arbetsbördan — ha överfullt med arbete.

*Länsstyrelsen i Gävleborgs län* anser, att den registrering, som erfordrades ur beredskapssynpunkt, även i fortsättningen skulle kunna omhänderhavas av länsarbetsnämnder och länsblockmyndigheter. Av hänsyn till trafiksäkerheten syntes registrering och besiktning icke vara oundgänglig, åtminstone beträffande jordbrukstraktorer. Ej heller vore länsstyrelsen övertygad om behovet av obligatorisk trafikförsäkring för jordbrukstraktorer. Under sådana omständigheter funne länsstyrelsen registrering av traktorer åtminstone tills vidare kunna undvaras.

*Länsstyrelsen i Västernorrlands län* yttrar:

Ur trafiksäkerhetssynpunkt samt ur allmän ordningssynpunkt anser länsstyrelsen de sakkunnigas uppfattning befogad. Ur jordbruksrationaliseringssynpunkt torde emellertid traktorerna redan spela — och framdeles komma att spela en än mer betydande roll. Denna såsom önskvärd ansedda utveckling anser länsstyrelsen icke böra hämmas genom restriktiva bestämmelser. Fördensull synes traktor (traktortåg), som av ägaren huvudsakligen brukas för körslor i eget jord- eller skogsbruk och som endast i mindre utsträckning torde användas för transporter på väg icke böra vara underkastad registrerings- och besiktningstvång.

*Teknologföreningen* är av den meningen, att sådana traktorer, som vore typiska vägbyggnadsredskap och ytterst sällan färdades på väg, borde vara fria från registrerings- och försäkringsplikt.

*Statens maskinprovningar* framhålla, att registrering av traktorer komme att medföra åtskilliga svårigheter för jordbrukarna. Maskinprovningarna ställde sig ytterst tveksamma till frågan, huruvida fördelarna med sådan registrering uppvägde olägenheterna. Kontroll av traktorernas utrustning, tillstånd o. s. v. syntes utan större svårigheter kunna ske t. ex. genom flygande inspektion eller snarlika metoder. Man finge vid bedömande av dessa frågor icke bortse från att jordbrukstraktorerna hade låg körhastighet och arbetade inom ett begränsat område. Det syntes vara en väsentligt enklare uppgift för lokala myndigheter att erhålla kännedom om traktorerna än om bilarna. Helt omotiverat måste det vara att begära registrering icke blott av traktorer med gummihjul utan även av sådana med järnhjul eller band. Antalet av de båda senare kategorierna uppginge i slutet av år 1948 till cirka 18 000. De vore alla helt oanvändbara för bogseringsarbete på

väg och kunde där endast långsamt förflytta sig själva. Maskinprovningarna ville också helt avstyrka, att några fordon, som droges av jordbrukstraktorer, belades med registreringstvång.

Lantbruksförbundet framhåller, att enligt de sakkunnigas förslag registreringsskyldighet för traktor skulle föreligga, vare sig traktorn användes på väg eller på fält. Förbundet kunde för sin del ej finna, att tillräckliga skäl förelåge för kravet på registrering även av traktor, som icke användes på väg. Registrering av järnhjuls- och bandtraktorer syntes med hänsyn till deras ringa antal, begränsade användning på väg och låga hastighet överhuvudtaget icke erforderlig. Den föreslagna bestämmelsen om registrering av släpfordon, som på väg droges av traktor, vore en av dem, mot vilka jordbruket hade störst anledning att reagera. Förbundet kunde icke finna, att något behov i och för sig förelåge för ett registreringstvång beträffande jordbrukets traktorvagnar. I varje fall syntes det uppenbart, att de olägenheter som för jordbrukarna vore förbundna med sådan registreringsskyldighet, icke uppvägdes av några däremot svarande fördelar. Det borde i detta sammanhang observeras, att den besiktning som krävdes för registrering av detta slags släpfordon, icke finge formen av typbesiktning utan måste utföras som individuell besiktning. Typbesiktning av dessa fordon kunde nämligen på grund av sättet för deras tillverkning icke på länge komma i fråga. En individuell besiktning av fordonen skulle givetvis förorsaka jordbrukarna betydande kostnader och olägenheter.

Riksförbundet landsbygdens folk anmärker bland annat:

Enligt förbundets mening böra de traktorer vara fria från inregistrering, vilka användas uteslutande för fältarbete. För fältarbete nödvändiga förflyttningar över och på väg från ett åkerskifte till ett annat eller transport från eller till fält från eller till gården må därvid även vara medgivet utan registrering. Det för dessa fordon onödiga trafikförsäkringstvånget bortföll även därmed.

I och med en sådan bestämmelse skulle jordbruket bli jämställt med järnväg och fabrik, inom vars inhägnade område motordrivna fordon och släpfordon enligt 77 § (i de sakkunnigas förslag) äro undantagna från registrering o. d. Då det inte torde vara lika lätt att inhägna all landets jordbruksjord som att inhägna industriområde bör man för jordbrukets del släppa kravet på inhägnad. Sådan är praktiskt omöjlig att åstadkomma. Jordbrukets fältarbete bedrives dock på enskilt område med fastställda gränser.

I fråga om järnhjuls- och bandtraktorer samt jordbrukets släpfordon till traktor är förbundet av samma mening som lantbruksförbundet. *Betodlarnas centralförening* har framfört liknande synpunkter.

*Vägföreningen* anför om den föreslagna skärpningen av besiktnings- och registreringsbestämmelserna för traktor, att enligt föreningens mening de sakkunniga icke förebragt så bärande skäl för denna registreringsplikt, att de uppvägde de nackdelar i form av kostnader och besvär, vilka detta innebure för produktionslivet och enskilda näringsutövare. Föreningen funne det innebära onödigt krångel, om exempelvis planeringstraktorer för vägbyggnadsverksamhet skulle åläggas registreringsplikt.

I övriga remissyttranden har de sakkunnigas förslag tillstyrkts eller lämnats utan erinran.

Bestämmelserna rörande registrering och löpande kontroll av motordrivna fordon och släpfordon böra naturligen utformas på sådant sätt, att man å ena sidan tillgodoser trafiksäkerhetsintresset och å andra sidan undviker oskäligt intrång i övriga berättigade intressen. Vid den avvägning, vilken måste ske, lär man utan vidare kunna till registreringspliktiga fordon hänföra motorfordon och släpfordon till bil. Vidare torde det ej råda tvekan om att alla motordrivna fordon och släpfordon böra vara underkastade löpande kontroll. Registreringsplikt för släpfordon, som drages av traktor, synes i enlighet med vad under 1 § anförts åtminstone icke för närvarande böra införas. Däremot synes frågan, om och i vad mån traktorer skola göras registreringspliktiga, tarva en närmare undersökning.

Frågan om införande av registreringsplikt för traktorer har icke tidigare varit föremål för särskild utredning. Däremot har traktorernas typiska trafikfarlighet diskuterats i andra, jämförliga sammanhang. I ett av 1920 års automobilsakkunniga den 28 oktober 1922 avgivet betänkande (SOU 1922: 39) med förslag till motorfordonsförordning m. m. behandlades sålunda frågan, huruvida traktorer och motorredskap vore av den risk och fara för annan vägtrafik, att bilansvarighetslagen borde äga tillämpning jämväl å framförande på väg och gata av sådana fordon. De sakkunniga avvisade tanken på sådan utvidgning av sagda lags tillämplighetsområde. Som skäl åberopade de, bland annat, att användandet av traktor och motorredskap i allmänhet vore begränsat till viss arbetsplats, och att sådant fordons uppträdande på vägar och gator utgjorde ett undantagsfall, som väsentligen inskränkte sig till färd till och från arbetsplats samt uppehåll på sådan. Den hastighet, varmed traktorer och motorredskap kunde framföras, vore vidare mycket begränsad och uppginge i regel till 5—7 kilometer i timmen, högst 10 à 12. Den högsta hastighet, vilken överhuvudtaget kunde uppnås med traktor eller motorredskap, överstege icke 15 kilometer i timmen, såvitt de sakkunniga hade sig bekant.

Vad 1920 års sakkunniga anför, torde länge ha ägt giltighet. Numera måste situationen anses vara en annan åtminstone för traktorernas vidkommande. Såsom 1944 års trafikförfattningssakkunniga betonat, har man nämligen under de senaste åren kunnat följa en klar tendens till ökat utnyttjande av traktorer såsom dragfordon vid transporter på väg. Detta har även gällt jordbrukstraktorer. Antalet traktorer växer hastigt. Enligt uppgift ha cirka 10 000 traktorer tillkommit enbart under det senaste året. Samtidigt ha traktorerna i ökad omfattning försetts med gummihjul och därigenom gjorts mera användbara för egentlig vägtrafik. Av det nuvarande antalet originalbyggda traktorer, omkring 60 000, torde runt räknat 45 000 ha gummihjul. Ävenså kan man iakttaga en fortgående ökning av traktorernas konstruktiva hastighet. Härvid må erinras om att, såsom tidigare nämnts, originalbyggda jordbrukstraktorer redan nu finnas med konstruk-

tiv hastighet av 25 å 27 kilometer i timmen och de s. k. epatraktorernas hastighetsgräns brukar ligga vid cirka 30 kilometer i timmen.

Enligt det hos statistiska centralbyrån befintliga primärmaterialet för statistiken över polisundersökta vägtrafikolyckor under den tid, som här — med hänsyn till den nya utvecklingen — närmast är av intresse, inträffade i vägtrafik med traktor under år 1946 56 olyckor, därav 1 med död och 18 med annan personskada till följd, under år 1947 68 olyckor, därav 1 med död och 23 med annan personskada som följd samt under år 1948 94 olyckor, därav 8 med död och 28 med annan personskada till följd. För år 1949 saknas ännu statistiska uppgifter.

Såvitt av de tillgängliga statistiska uppgifterna framgår, synas de senaste åren utvisa en väsentlig och fortskridande ökning av trafikfarligheten hos traktorerna. Det är all anledning att förmoda, att — såvitt angår traktorernas antal, konstruktiva hastighet och utnyttjande för egentlig vägtrafik — den nu inledda utvecklingen kommer att fortsätta i snabb takt. Detta medför, att man har att räkna med att traktorernas trafikfarlighet även i framtiden kommer att ökas.

Vad nu sagts äger i full omfattning tillämpning på gummihjulstraktorerna. Dessa äro nämligen genom sin konstruktion särskilt ägnade att användas som dragfordon vid egentliga vägtransporter, och de ha till följd härav kommit att i allt större utsträckning utnyttjas för sådant ändamål.

Så som utvecklingen gestaltat sig kunna enligt min mening nuvarande bestämmelser om kontroll av motorredskap och traktortåg icke längre betecknas som lämpliga i vad gäller gummihjulstraktorerna. Trafiksäkerheten torde numera kräva, att detta slag av traktorer underkastas en strängare kontroll än hittills. Det effektivaste sättet att åvägabringa en sådan kontroll lär vara att införa registreringskyldighet.

Det kan givetvis ifrågasättas, huruvida icke reglerna om registreringsplikt lämpligen borde anknytas direkt till det ändamål, för vilket viss traktor brukas, så att exempelvis traktorer, vilka nyttjas enbart för jordbruksarbeten, bleve undantagna från registreringskyldighet. Emellertid kan en och samma traktor brukas för en mångfald olika ändamål. Att kontrollera, på vilket sätt varje särskild traktor nyttjas, skulle medföra betydande svårigheter. En regel, som utgår från sättet för traktorns brukande, måste därför betecknas som löslig och skulle otvivelaktigt medföra osäkerhet vid tillämpningen. Bestämmelser, vilka i stället taga sikte på traktors konstruktiva lämplighet för vägtrafik, torde sålunda i och för sig vara att föredraga. Med detta betraktelsesätt synes, om registreringsplikt stadgas, denna böra omfatta alla gummihjulstraktorer.

Genom att införa registreringsplikt och därmed sammanhängande besikningsskyldighet för alla gummihjulstraktorer vinner man icke blott en bättre kontroll över dessa i och för sig utan även större möjligheter till övervakning av motordrivna fordon i allmänhet. Göras gummihjulstraktorerna besiktningspliktiga, undvikes risken för att till traktor hänföres fordon, som med hänsyn till sin konstruktiva hastighet rätteligen skall beteck-

nas som bil. Vidare undgår man de tolkningssvårigheter och andra olägenheter, som äro förenade med tillämpningen av nu gällande bestämmelser.

Järnhjuls- och bandtraktorerna äro genom sin låga hastighet och sin konstruktion i övrigt normalt föga lämpade för att brukas som dragfordon på väg. Deras användningsområde är därför i stort sett begränsat till fältarbeten och nödvändiga förflyttningar i samband med sådana arbeten. I fråga om dessa slag av traktorer kan därför trafiksäkerhetsintresset knappast anses vara så framträdande, att det motiverar införande av registreringsplikt. Nämda intresse lär kunna på nöjaktigt sätt tillgodoses genom flygande inspektion och annan löpande kontroll.

Järnhjulstraktorerna torde ej heller av annan anledning behöva underkastas registreringsplikt. Vad angår bandtraktorerna är däremot en särskild omständighet att beakta. Denna berör för övrigt även gummihjulstraktorerna. En närmare redogörelse torde här vara på sin plats.

Vid uttagningen av traktorer för militära och andra beredskapssyften komma främst gummihjuls- och bandtraktorer i fråga. Järnhjulstraktorerna äro däremot av underordnad betydelse i detta sammanhang. För biluttagningsmyndigheten är det vid uppgörandet av dess uttagningsplaner en oavvislig nödvändighet att erhålla tillförlitliga uppgifter om beståndet av gummihjuls- och bandtraktorer. Med hänsyn till att framför allt jordbruket icke bör berövas dylika traktorer på sådant sätt och till sådant antal, att folkförsörjningen äventyras, måste nämligen biluttagningsmyndigheten dels kunna överblicka hela traktorbeståndet, så att planerna icke upptaga flera fordon, än som är rimligt, dels ock tillse, att urvalet sker på ett för jordbruket ändamålsenligt sätt. Emellertid har det mött stora svårigheter att få fram säkra och fullständiga uppgifter om de ifrågavarande traktorerna. På grund härav har med skärpa från biluttagningsmyndighetens sida framhållits behovet av en författningsmässig reglering, som säkrar erhållandet av de ifrågakomna uppgifterna. Vad sålunda anförts torde vara berättigat.

För att vinna det angivna syftet lär man ha att välja mellan två alternativ. Det ena innefattas i den förut omnämnda kungörelsen SFS 1942: 885. Det andra skulle vara att införa registreringskyldighet för alla gummihjuls- och bandtraktorer. Vid en jämförelse förefaller det senare alternativet innebära vissa fördelar såväl för traktorägarna själva som för myndigheterna. Enligt det första alternativet skall ägaren årligen insända fullständiga uppgifter om varje traktor, och biluttagningsmyndigheten måste varje år upprätta ett nytt traktorregister med ledning av det årets uppgifter. Enligt det andra alternativet behöver däremot ägaren, sedan han fått fordonet registrerat, icke vidtaga någon ytterligare åtgärd annat än om fordonet säljes, ägaren flyttar eller fordonet undergår sådan förändring, att det måste ombesiktigas eller skrotas. De åtgärder, ägaren enligt detta alternativ har att vidtaga, torde bli ganska fåtaliga i jämförelse med de årliga anmälningarna enligt det första alternativet. Till frågan, huru förhållandena vid införande av registreringskyldighet komma att ställa sig i vad rör kostnaderna och besvären i samband med registrering och besiktning,

vill jag senare återkomma. Vad åter angår biluttagningsmyndigheten vinner denna genom registreringen ett ständigt aktuellt register över fordonen. Man lär vid det andra alternativet även kunna räkna med en minskning av myndigheternas kostnader. Slutligen torde vid detta alternativ skapas möjlighet att under krig eller motsvarande förhållanden utnyttja traktorparken på ett mera rationellt sätt, så att behoven för jord- och skogsbruk, industrier etc., å ena, samt för de ändamål, som uttagningen avser, å andra sidan, kunna på lämpligaste sätt avvägas och tillgodoses.

Vad i det föregående anförts synes giva vid handen, att införandet av registreringsplikt skulle vara i och för sig önskvärt, såvitt angår gummihjulstraktorerna, med hänsyn till trafiksäkerhetsintresset och behovet av en rationell beredskapsregistrering samt, i vad rör bandtraktorerna, med hänsyn till sistnämnda behov. Det återstår då att undersöka, huruvida en sådan åtgärd kan anses berättigad med tanke på de kostnader och olägenheter, som kunna tänkas uppkomma för traktorägarna. I denna del synes följande vara att anföras.

Besiktning är numera kostnadsfri. Dessutom torde nya originalbyggda traktorer regelmässigt vara av modeller, som kunna typtesiktigas. Vad åter angår de redan i bruk varande traktorerna synes man böra genom särskilda övergångsbestämmelser bereda möjlighet för registrering utan föregående besiktning. Individuell besiktning skulle då erfordras endast beträffande epa-traktorer. I fråga om dessa torde emellertid ur trafiksäkerhetssynpunkt särskilt starka skäl tala för den strängare kontroll, som besiktning innebär.

Med hänsyn till vad nu framhållits om gummihjulstraktorernas trafikfarlighet förefalla vägtrafikanterna böra erhålla garanti för att hållas skadeslösa vid inträffande olyckor i trafik med sådana traktorer. Å andra sidan torde traktorägaren behöva skydd mot att ekonomiska konsekvenser av stundom förödande art drabba honom på grund av skyldighet att ersätta skador på grund av dylik trafik. Av dessa skäl böra enligt min mening gummihjulstraktorerna vara obligatoriskt trafikförsäkrade.

Trafikförsäkring för bandtraktorer torde däremot ej behöva ifrågakomma med tanke på dessa traktorerens begränsade användning på väg.

Skattskyldighet för traktorer synes för närvarande ej böra införas.

Införandet av registreringskyldighet skulle sålunda för traktorägarna knappast behöva medföra andra kostnader än avgifterna i samband med registrering och anmälningar till bilregistret samt utgifterna för skyltar ävensom — i vad gäller gummihjulstraktorer — försäkringspremierna. Dessa kostnader kunna förväntas bli jämförelsevis obetydliga. Till ledning må erinras om att enligt gällande bestämmelser (SFS 1942:616) avgifterna för registrering i automobilregistret skola utgå med följande belopp, nämligen i fråga om registreringsansökan 15 kronor för bil, 5 kronor för släpfordon eller tyngre motorecykel och 2 kronor för lättviktsmotorecykel samt i fråga om anmälan till registret resp. 5, 3 och 2 kronor utom i vissa fall, då avgift ej skall utgå. För traktor torde så låg avgift som möjligt böra bestämmas. För bandtraktor synes befrielse från avgift böra övervägas. Kost-

naden för nödig skylt behöver icke uppgå till mer än några kronor. I fråga om storleken av årspremien för trafikförsäkring är det svårt att på förhand göra något uttalande. Jag vill emellertid erinra om att de sakkunniga i sitt betänkande återgiva ett uttalande av trafikförsäkringsanstaltens tariffkommitté, enligt vilket vid obligatorisk trafikförsäkring av traktorer årspremien kunde beräknas uppgå ungefärligen till 20 kronor beträffande traktor, huvudsakligen använd för lantbruksarbete men även för tillfälliga transporter på allmän väg av lantbruksprodukter eller material för lantbrukets räkning, och 80 kronor beträffande traktor, huvudsakligen använd för varutransporter.

Till de nu antydda kostnaderna komma traktorägarens bestyr med ingivande av ansökningar och anmälningar till bilregistret ävensom — i förekommande fall — med traktors inställande till besiktning. I regel torde dock besvären av nu antydda art ej vara alltför betungande. Det bör också beaktas, att som nämnt viss uppgiftsskyldighet redan nu åvilar traktorägarna, och att denna skyldighet skulle bortfalla för traktorer, som fölle under den nu ifrågakomna registreringsplikten.

Jämförelsen mellan de fördelar, vilka stå att vinna genom införande av registreringsplikt för traktorer, och de nackdelar, som en sådan skyldighet kan förväntas medföra, giver enligt min mening vid handen, att gummihjul- och bandtraktorer skäligen böra vara underkastade registreringskyldighet, men att sådan skyldighet icke kan anses befogad i fråga om järnhjulstraktorer. Detta innebär, att omkring en fjärdedel av vårt nuvarande traktorbestånd skulle undgå registreringsplikt. Med gummihjulstraktor torde i detta sammanhang vara att förstå en traktor, till vars utrustning höra ringar av gummi eller därmed jämförligt material för såväl fram- som bakhjul. Någon ändring i egenskapen av gummihjulstraktor läser icke böra föranledas av exempelvis den omständigheten att — såsom stundom är fallet — en traktors främre gummihjul kunna utbytas mot sådana av järn i och för vissa fältarbeten.

Med några ord torde ock böra beröras de betänkligheter, som framförts mot införande av registreringsplikt för de stora planeringstraktorer, vilka användas vid vägbyggnads- och flygfältsarbeten. Dessa traktorer, som oftast äro försedda med gummihjul eller med band, användas så gott som uteslutande för fältarbeten och trafikera endast undantagsvis väg. Med hänsyn till sina huvudsakliga uppgifter torde de böra betecknas snarare såsom arbetsredskap än såsom dragfordon. I de fall, då deras konstruktiva hastighet icke överstiger 30 kilometer i timmen, lära de följaktligen — enligt de i 1 § föreslagna definitionerna — bli att hänföra till motorredskap och ej till traktor. Där åter den konstruktiva hastigheten är högre och fordonet sålunda enligt samma definitioner skulle bli att hänföra till motorfordon, synes fordonet dispensvis kunna hänföras till motorredskap med de inskränkande föreskrifter i fråga om användningssättet, vilka kunna finnas befogade.

I enlighet med vad nu anförts ha i departementsförslaget upptagits bestämmelser om registreringskyldighet för motorfordon, för traktor, som är försedd med gummihjul eller med band, och för släpfordon, som drages av bil.

I fråga om dispositionen av de olika bestämmelserna i förevarande kapitel ha ett par omplaceringar och andra smärre redaktionella jämkningar företagits i syfte att erhålla större överskådlighet. Sålunda ha i 10—21 §§ sammanförts bestämmelserna om kontroll genom registrering, däri även inbegripet bestämmelser om skyltar m. m. på motordrivna fordon och släpfordon, under det att stadganden om löpande kontroll upptagits i 22—24 §§.

Av praktiska skäl och för att tillmötesgå särskilt från bilhandlarhåll uttalade önskemål har, på sätt de sakkunniga förordat, i departementsförslaget företagits viss förlängning av de respittider, som i olika hänseenden gälla vid registrerings- och besiktningsförfarandet.

I övrigt får jag i fråga om de särskilda paragrafernas innehåll hänvisa till den följande framställningen.

### **Allmänna bestämmelser om fordonsregister samt om registrerings- och besiktningskyldighet.**

#### **10 §.**

##### *1 mom.*

Detta moment motsvarar 14 § 1 mom. första stycket motorfordonsförordningen. På förslag av de sakkunniga ha de nuvarande termerna automobilregister, beredskapsförteckning och centralt automobilregister utbytt mot bilregister, bilreservregister och centralt bilregister.

##### *2 och 3 mom.*

Liknande bestämmelser återfinnas i 13 § 1 mom. första stycket första och sista punkterna samt 17 § 1 mom. ävensom 4 mom. första stycket motorfordonsförordningen. Den nuvarande termen registreringsmärke har utbytt mot registreringsnummer.

##### *4 mom.*

##### *Första och andra styckena.*

Motorfordonsförordningen har motsvarande föreskrifter i 14 § 2 mom. (första registrering), 15 § 7 mom. (registrering i nytt län) samt 15 § 2 och 3 mom. (ny registrering av fordon, som efter tidigare registrering avförts ur automobilregistret). Enligt dessa föreskrifter skall vid ansökan om registrering företas i de båda första fallen besiktningsinstrument eller typintyg och i det sista fallet besiktningsinstrument, utfärdat inom fjorton dagar före ingivandet av registreringsansökningen.

Departementsförslaget överensstämmer i huvudsak med vad de sakkunniga förordat.

*Tredje stycket.*

Bestämmelserna, vilka föreslagits av de sakkunniga, innebära i förhållande till gällande stadgande i 10 § 1 mom. motorfordonsförordningen allenast den olikheten, att sistnämnda stadgande icke upptager det i förslaget under a) angivna undantaget.

*5 mom.*

Här upptagna föreskrifter äga motsvarighet i bestämmelserna angående ombesiktning i 10 § 1 mom. motorfordonsförordningen, vari dock stadgas en respittid av fjorton dagar. I sistnämnda författningsrum stadgas, att — där ändringen innefattar allenast sådant fall, som i förslagets 10 § 4 mom. angives under b) eller c) — det åligger fordonets ägare att, därest icke inom en månad den utbytta motorn åter blivit i fordonet insatt eller ringar av förut nyttjade dimensioner åter börjat användas, omedelbart anmäla utbytet och den insatta motorns nummer eller de nya ringarnas dimensioner till den länsstyrelse, hos vilken fordonet är registrerat.

Departementsförslaget överensstämmer i sak med de sakkunnigas förslag, vari ovanberörda anmälningsskyldighet borttagits. Jag vill här till endast foga den anmärkningen, att de fördelar, vilka enligt vissa remissyttranden kunna vinnas genom en sådan anmälningsskyldighet, enligt min mening knappast torde uppväga de olägenheter, som ett bibehållande av denna skyldighet skulle medföra för fordonsägarna.

**Registrering m. m. såsom förutsättning för fordons brukande.**

## 11 §.

*1 mom.*

Reglerna i detta moment ha sin motsvarighet i 13 § 1 mom. samt 15 § 2 och 3 mom. motorfordonsförordningen. Enligt dessa författningsrum kräves registrering för att bil eller motorcykel skall få tagas i bruk och för att släpfordon skall få dragas av bil. Vidare får bil eller motorcykel, som avförts ur automobilregistret, icke tagas i bruk utan ny registrering. Ej heller får ur registret avfört släpfordon dragas av bil utan sådan registrering.

Departementets förslag överensstämmer i tillämpliga delar med sakkunnigförslaget.

Beträffande ett under remissbehandlingen framställt förslag, att jämväl släpvagnar skulle förses med registreringsskylt m. m., vill jag hänvisa till framställningen under 21 §,

*2 mom.*

Momentet motsvaras av liknande bestämmelser i 15 § 2 mom. och 17 § 4 mom. andra stycket motorfordonsförordningen.

Departementsförslaget överensstämmer i sak med de sakkunnigas förslag.

**Fordons brukande enligt interimslicens.****12 §.**

Enligt 13 § 1 mom. andra stycket motorfordonsförordningen får i vissa där angivna fall motorfordon tagas i bruk och släpfordon dragas av bil redan innan registrering skett och fordonet försetts med registreringsmärke. Enligt 15 § 2 och 3 mom. samma förordning får i motsvarande fall fordon, som enligt sistnämnda båda moment avförts ur bilregistret, brukas utan ny registrering. I fråga om fordon, som införts i beredskapsförteckningen, har visst undantag från de i 13 § sagda förordning upptagna villkoren för fordons brukande medgivits genom förordningen den 23 november 1945, nr 709, vilken senast (SFS 1950:565) förlängts till och med den 31 december 1951.

Bestämmelser, motsvarande härovan berörda, ha upptagits i 12 och 13 §§ av departementsförslaget. Medan 12 § innefattar den allmänna regleringen i ämnet, ha i 13 § föreslagits vissa särskilda stadganden i fråga om rätt för den, som yrkesmässigt driver tillverkning av eller handel med motorfordon, traktorer eller släpfordon, att bruka oregistrerat fordon, som av honom hålles till salu. Departementsförslaget överensstämmer, såvitt angår oregistrerade fordon, i stort sett med vad de sakkunniga förordat.

**1 mom.**

I fråga om rätt att bruka oregistrerat fordon kräves enligt 13 § motorfordonsförordningen — bortsett från fall, som särskilt regleras i departementsförslagets 13 § — att medgivande till brukandet skall ha lämnats genom särskilt av polismyndighet utfärdat intyg, att fordonet skall vara försett med besiktningsskylt, samt att, såvitt angår motorfordon, fordonet skall tillhöra besiktigad typ eller ha undergått besiktning. Från det sistnämnda kravet undantagas vissa fall, som närmare angivas i 13 § 1 mom. andra stycket 1—4 punkterna motorfordonsförordningen.

I departementsförslaget motsvaras tydligen polismyndighetens intyg av interimslicens samt besiktningsskylt — som enligt gällande rätt fordras även för släpfordon till bil — av interimsskylt för motorfordon eller traktor. Undantagsbestämmelserna i 13 § 1 mom. andra stycket 1—4 punkterna motorfordonsförordningen motsvaras i samma ordningsföljd av de i departementsförslaget under a)—d) upptagna stadgandena.

I förutnämnda mot a) svarande 1 punkten avses fall, då fordon brukas för provkörning i och för dess tillverkning eller sammansättning, dock att i fråga om motorfordon tillstånd erfordras av polismyndighet, som bestämmer plats och villkor för provkörningen. En jämkning i förhållande till gällande rätt har sålunda här vidtagits. I denna del vill jag erinra om att i departementsförslaget genom föreskrift under 61 § 1 mom. a) öppnas möjlighet för polismyndighet att helt eller delvis förbjuda provkörning på väg, där körningen kan medföra fara eller olägenhet för trafiken.

Lokaltrafikföreningen och bussägarförbundet ha hemställt, att trafik-

företag med egen verkstad måtte likställas med den som yrkesmässigt tillverkar eller reparerar fordon. Detta önskemål torde böra tillmötesgås.

Stadgandena under b) innebära en komplettering av nuvarande bestämmelser till att uttryckligen omfatta jämväl färd kortaste lämpliga väg till och från reparationsverkstad.

I övrigt överensstämman de föreslagna bestämmelserna för oregistrerade fordon med vad nu gäller.

Förordningen den 23 november 1945 innehåller, såvitt nu är i fråga, att i beredskapsförteckning införd bil eller tyngre motorcykel, som är försedd med registreringsskyltar utvisande fordonets registreringsmärke, må, i fall som angivas i 13 § 1 mom. andra stycket motorfordonsförordningen, brukas utan att vara försedd med besiktningsskylt. Detta skall dock icke äga tillämpning beträffande motorfordon, som hålles till salu av den, som tillverkar eller bedriver handel med dylika fordon.

1945 års förordning tillkom efter framställning i november 1945 av de sakkunniga. I framställningen betonade dessa, att för det dåvarande antalet i beredskapsförteckning upptagna fordon kunde beräknas till cirka 150 000 bilar och cirka 45 000 tyngre motorcyklar, samt att ett stort antal av dessa fordon kunde förväntas komma att återregistreras inom en nära framtid. De sakkunniga framhöllo vidare, att i samband med återregistreringen dels vederbörande myndigheter uppenbarligen komme att åsamkas betydande arbete och svårigheter med tillhandahållande och redovisning av besiktningsskyltar, dels ock fordonsägarna skulle få vidkännas såväl besvär som kostnader med anskaffande av sådana skyltar. Med hänsyn härtill och då en bil eller tyngre motorcykel, som vore införd i beredskapsförteckning och försedd med registreringsskylt utvisande dess registreringsmärke, därigenom kunde identifieras, syntes fog finnas för att ett dylikt fordon bleve befriat från skyldigheten att föra besiktningsskylt.

Som av det sagda framgår, läser med 1945 års förordning närmast ha åsyftats att reglera förhållanden av kristidsnatur. Emellertid är antalet i beredskapsförteckning upptagna motorfordon alltså betydande. Någon väsentlig ändring härvidlag synes knappast vara att vänta inom överskådlig framtid. Även under normala förhållanden torde man ha att räkna med att i ganska stor omfattning reservregistrering av registrerade fordon och återregistrering av reservregistrerade fordon kommer att äga rum. Med hänsyn härtill och då å ena sidan besiktningsskylt resp. interimsskylt knappast torde ha någon praktisk uppgift att fylla, när fordonet är försett med registreringsskylt, men å andra sidan kravet på förstnämnda skyltar läser medföra olägenheter både för myndigheter och för fordonsägare, har jag kommit till den uppfattningen, att bestämmelserna i 1945 års förordning böra göras permanenta. De sakkunnigas förslag, vilket saknar bestämmelser i denna riktning, har därför kompletterats på sätt departementsförslaget utvisar.

Beträffande förslag, att jämväl släpvagnar skulle fördes med interimsskylt m. m., vill jag hänvisa till framställningen under 21 §.

*2 mom.*

Här upptagna bestämmelser äga sin motsvarighet i liknande föreskrifter om polisintyg, vilka återfinnas i 13 § och 20 § 1 mom. sista stycket motorfordonsförordningen och i kungörelsen den 11 december 1942, nr 917, angående intyg jämlikt 13 § 1 mom. andra stycket 6 punkten sagda förordning. Polisintyg gäller dock blott för en tid av högst tre veckor.

Besiktningsskylt för bil eller motorcykel får enligt 13 § 3 mom. motorfordonsförordningen icke till någon utlämnas, med mindre denne i två exemplar ingiver försäkringsbevis enligt 6 § lagen om trafikförsäkring å motorfordon beträffande varje fordon, varå skylten skall användas.

De sakkunniga ha föreslagit obligatorisk trafikförsäkring för alla slag av traktorer. Såsom jag tidigare anmärkt, bör enligt min mening trafikförsäkringsplikt icke föreligga för andra traktorer än sådana som äro försedda med gummihjul. De sakkunnigas förslag har jämkats i enlighet härmed.

Anteckningen i licensansökningen om dag, då fordonet förvärvats, bör naturligen gälla fordonet, sådant detta avses skola brukas enligt interimslicensen. Om ett chassi förvärvas och sedan förses med karosseri, lärers sålunda i en därefter gjord ansökan om interimslicens ifrågavarande anteckning skola avse den dag, då fordonet färdigbyggs. Att uttryckligen angiva detta i författningstexten synes ej erforderligt.

*3 mom.*

Momentet motsvaras av likartade bestämmelser om besiktningsskylt i 13 § 3 och 4 mom. motorfordonsförordningen samt 4 § kungörelsen den 19 februari 1937, nr 49, angående beskaffenheten av registreringsskyltar för motorfordon och släpfordon m. m. Enligt dessa författningsrum skall skylt återställas så snart behov av densamma icke föreligger och, beträffande besiktningsskylt för bil eller motorcykel, sist då trafikförsäkringen upphör.

Sakkunnigförslaget upptager föreskrift om att för traktor skall utlämnas två interimsskyltar. På grunder, som angivas under 21 §, torde emellertid blott en skylt böra föreskrivas för traktor.

*4 mom.*

I fråga om brukande av oregistrerat motorfordon gäller enligt 13 § 2 mom. andra stycket motorfordonsförordningen, att fordonet, om det icke tillhör besiktigad typ, skall — med undantag för fall, som särskilt angivas i samma paragraf 1 mom. andra stycket 1—4 punkterna — vara försett med ett på besiktningsskylten av besiktningsman medelst plombering anbragt besiktningssmärke.

Enligt min mening bör det förhållandet, att fordon godkänts vid besiktning eller upptagits i typintyg, i första hand kunna styrkas medelst bevis tecknat å interimslicensen. Att meddela sådant bevis torde böra tillkomma den, som utfärdat besiktningsinstrumentet eller typintyget, eller ock polismyndighet, för vilken instrumentet eller typintyget företetts, Förhållandet bör naturligen även kunna styrkas genom instrumentet eller typintyget eller

genom särskilt bevis, vilket meddelats av den, som utfärdat instrumentet eller typintyget, eller av polismyndigheten.

Departementsförslaget, som avfattats i enlighet med vad nu sagts, innebär allenast en mindre jämkning i de sakkunnigas förslag.

### Fordons brukande enligt saluvagnslicens.

#### 13 §.

I denna paragraf ha — i anslutning till 13 § samt 15 § 2 och 3 mom. motorfordonsförordningen — upptagits vissa särskilda föreskrifter om rätt för den, som yrkesmässigt driver tillverkning av eller handel med motorfordon, traktorer eller släpfordon, att bruka oregistrerat fordon, som av honom hålles till salu. Departementsförslaget överensstämmer med vad de sakkunniga förordat.

#### 1 och 2 mom.

De föreslagna bestämmelserna motsvara föreskrifter i 13 § motorfordonsförordningen. Enligt sistnämnda författningsrum må den, som tillverkar eller bedriver handel med motor- eller släpfordon, bruka fordon, som av honom hålles till salu, i trafik lika med registrerat fordon under iakttagande, att fordonet skall vara försett med besiktningsskylt, att, såvitt angår motorfordon eller släpvagn, som drages av bil, fordonet skall vara försett med skatteskylt, samt att, såvitt angår motorfordon, fordonet — med undantag för de i 13 § 1 mom. andra stycket 1—4 punkterna motorfordonsförordningen angivna fallen — skall tillhöra besiktigad typ eller ha undergått besiktning.

Som synes saknas i gällande rätt motsvarighet till det nu föreslagna kravet på saluvagnslicens. Den i förslaget upptagna saluvagnsskylten är avsedd att ersätta besiktningsskylt och skatteskylt.

För att tillverkningen eller handeln skall kunna anses såsom yrkesmässig, synes böra krävas, att vederbörande har registrerad firma samt regelmässigt och i en omfattning, som giver vid handen, att ej blott tillfällig förvärvsverksamhet föreligger, köper och säljer fordon av ifrågavarande slag. Vidare torde tillverkaren böra äga fast affärsadress med lokaler, affärstelefon och firmaskylt. I övrigt torde åt praxis kunna överlämnas att avgöra, vilka krav som böra uppställas.

Om man bortser från de fall, som angivas i förslagets 12 § 1 mom. a—d), skall en tillverkare eller handlande enligt de sakkunnigas förslag endast ha rätt att nyttja fordon för demonstration eller försäljning av detsamma. Enligt gällande rätt äger han däremot bruka fordonet i trafik lika med registrerat fordon. *Bilhandlare-* och *bilverkstadsförbunden* ha anmärkt, att den föreslagna begränsningen av nyttjanderätten skulle medföra kännbart avbräck för tillverkare och handlande samt leda till förvecklingar och irritationer mellan dem och de trafikövervakande myndigheterna. På grund härav ansåge förbunden, att någon begränsning av den nu gällande nyttjanderätten icke borde ifrågakomma.

Jag kan icke ansluta mig till den av förbunden uttalade meningen. Det förefaller rimligt, att en tillverkare eller handlande vid bruk av saluhållet fordon i och för försäljning eller demonstration kommer i åtnjutande av de särskilda förmåner, som innefattas i här förevarande regler. Däremot torde han, i den mån han utnyttjar sådant fordon för transporter i rörelsen eller för privata körningar o. d., skäligen icke böra sättas i förmånligare ställning än andra. Det torde knappast vara att befara, att den föreslagna begränsningen skulle medföra avbräck för tillverkare eller handlande i deras näring. Däremot lärer en sådan begränsning vara ägnad att hindra vissa tendenser till missbruk, vilka ha förspotts vid tillämpningen av de nuvarande bestämmelserna. Jag anser därför, att den av de sakkunniga förordade begränsningen bör införas.

### 3 mom.

Bestämmelserna i detta moment ersätta liknande föreskrifter i kungörelsen den 18 november 1932, nr 529, om särskild skatt i vissa fall för användande i trafik av icke registrerade motorfordon m. m.

I fråga om antalet saluvagnsskyltar för traktor hänvisas till framställningen under 21 §.

### 4 mom.

Momentet motsvarar bestämmelserna i förslagets 12 § 4 mom. Jag vill här blott hänvisa till framställningen under sistnämnda moment med tillägg, att bestämmelsernas olika avfattning naturligen betingats av att saluvagnslicens i motsats till interimslicens icke gäller för visst fordon utan för de fordon, som av licenshavaren saluhållas.

## För registrering erforderlig besiktning.

### *Registreringsbesiktning.*

#### 14 §.

Under paragrafen har reglerats sådan besiktning av fordon, som är avsedd att ligga till grund för registerföring beträffande fordonet. Registreringsbesiktning motsvaras i gällande rätt av första besiktning enligt 9 § och ombesiktning enligt 10 § motorfordonsförordningen.

I 9 § 3 mom. motorfordonsförordningen stadgas, att innan besiktningsinstrument utfärdas beträffande släpfordon, som icke undergått typbesiktning, besiktningsmannen skall å släpfordonet anbringa ett märke till identifiering av detsamma (identifieringsmärke). Uppgift om identifieringsmärket skall för släpfordon, som här avses, införas i besiktningsinstrumentet för fordonet.

De sakkunniga ha i sitt förslag icke upptagit någon motsvarighet till de nuvarande bestämmelserna om identifieringsmärke. De ha därvid åberopat, att sådana bestämmelser ej förefölle påkallade, eftersom släpfordon numera regelmässigt vore försedda med chassinummer.

I ett flertal remissyttranden har gjorts gällande, att fortfarande många av de släpfordon, som nytillverkades, saknade varje slag av identitetsbeteckning, och att därför bestämmelser om identifieringsmärke alltjämt vore behöfliga. Vad sålunda anförts torde äga fog. Med hänsyn härtill ha i paragrafen intagits föreskrifter om identifieringsmärken.

*Typbesiktning.*

15 §.

Paragrafen motsvarar 9 § 2 mom. motorfordonsförordningen och överensstämmer i stort sett med bestämmelserna där.

Enligt min mening är den nuvarande beteckningen typintyg att föredraga framför den av de sakkunniga föreslagna termen typinstrument.

**Registreringsförfarandet.**

*Hemort.*

16 §.

Paragrafen motsvarar med vissa formella jämkningar 14 § 1 mom. andra och tredje styckena motorfordonsförordningen.

*Ansökan om registrering.*

17 §.

De i denna paragraf föreslagna bestämmelserna rörande ansökan om registrering överensstämma i tillämpliga delar i stort sett med motsvarande stadganden i 14 § 2 mom., 15 § 2, 3 och 7 mom. samt 16 § 1 mom. motorfordonsförordningen.

*1—3 mom.*

Enligt nuvarande bestämmelser skall ansökan om registrering av förut icke registrerat fordon göras så snart ske kan och sist inom fjorton dagar från det fordonet förvärvats.

Vad sålunda gäller återfinnes även i det av 1934 års vägtrafiksakkunniga år 1935 avgivna betänkandet med förslag till motorfordonsförordning m. m. I remissyttranden över detta förslag anmärktes, att i fråga om chassi ansökan om registrering syntes böra ske först inom fjorton dagar från det fordonet färdigbyggts. Det förekomme nämligen ofta, att chassiet till ett fordon inköptes hos en firma och att karosseriet eller lastflaket därefter byggdes av en annan. I propositionen nr 213 till 1936 års riksdag med förslag till motorfordonsförordning m. m. uttalade departementschefen, att även enligt hans mening registrering i det uti yttrandena angivna fallet borde ske först sedan fordonet färdigställt. Uttryckligt stadgande härom syntes emellertid icke erforderligt. Det finge nämligen anses ligga i sakens natur, att chassiet i nämnda fall borde betraktas såsom ett motorfordon under tillverkning.

1944 års trafikförfattningssakkunniga ha i sitt förslag upptagit, att ansökan om registrering av förut icke registrerat fordon skulle göras inom fjorton dagar från det fordonet förvärvats. Mot denna avfattning ha i en del remissyttranden framställts samma invändningar som de nyss redovisade. Då sålunda fortfarande viss tvekan synes föreligga beträffande inbörden av förevarande stadgande, har, för vinnande av full tydlighet, i departementets förslag uttryckligen föreskrivits, att i fråga om chassi tiden skall räknas från det fordonet förvärvats och försetts med karosseri.

I övrigt har i departementsförslaget, såsom de sakkunniga förordat, nuvarande respittid, fjorton dagar, förlängts till tre veckor.

#### *4 mom.*

De sakkunniga ha förordat, att registreringsansökningen även skall innehålla uppgift om ägarens identitetsbeteckning i folkbokföringen. Det förefaller emellertid vara tillräckligt, att ansökningen innehåller uppgift om ägarens namn, yrke, hemvist och postadress. Kravet på uppgift om identitetsbeteckning skulle vidare, såsom i ett flertal remissyttranden framhållits, särskilt under de första åren verka betungande för allmänheten och kunna medföra dröjsmål med registreringsärendenas handläggning.

Bestämmelserna angående bevis om flytande trafikförsäkring ansluta till föreskrifter meddelade i Kungl. Maj:ts cirkulär till länsstyrelserna den 21 november 1930, nr 401, angående beskaffenheten i visst fall av försäkringsbevis för registrering av motorfordon.

### *Anmälan om ändring i vissa registrerade förhållanden m. m.*

#### 18 §.

Paragrafen äger motsvarighet i 15 § 1, 4—6 och 9 mom. samt 16 § 1 mom. motorfordonsförordningen. Förslaget innebär ändring häri såtillvida, att skyldighet för ägaren att göra anmälan om efterbesiktning — enligt förslaget kontrollbesiktning — eller om ändring av ägarens yrke ej skall föreligga, samt att nuvarande respittid, fjorton dagar, förlängts till tre veckor.

I de sakkunnigas förslag har gjorts den jämkningen, att kravet på uppgift om identitetsbeteckning utgått.

### *Anmälan för avregistrering m. m.*

#### 19 §.

Här upptagna bestämmelser äga motsvarighet i 15 § 2, 3 och 9 mom. samt 16 § 1 mom. motorfordonsförordningen.

#### *1 mom.*

Enligt 15 § 2 mom. sagda förordning, vilket moment behandlar de i förslaget under 1 mom. upptagna fallen, skall anmälan för fordons avförande ur registret vara åtföljd, förutom av sådan avgift, som omförmäles i 16 § 1 mom. i förordningen, av en särskild avgift, svarande mot skatt för for-

donet under tre månader. Emellertid har — genom förordningen den 31 oktober 1939, nr 768, med vissa särskilda föreskrifter rörande tillämpningen av motorfordonsförordningen — med hänsyn till kristidsförhållanden förordnats, att nyssnämnda bestämmelse om skyldighet att erlägga särskild avgift, svarande mot skatt under tre månader, tills vidare icke skall tillämpas.

I enlighet med vad de sakkunniga förordat har någon föreskrift, att dylik särskild avgift skall erläggas, icke upptagits i departementsförslaget.

*2 mom.*

Nuvarande respittid fjorton dagar har på förslag av de sakkunniga förlängst till tre veckor.

*Länsstyrelsens verksamhet m. m.*

20 §.

I denna paragraf ha upptagits vissa grundläggande bestämmelser om länsstyrelsens beslut i registreringsärenden samt om registerföringen.

*1 mom.* äger motsvarighet i 16 § 2 mom. motorfordonsförordningen.

*2 mom.* upptager bestämmelser om fordons avförande ur bilregister. Andra stycket innefattar en utvidgning av länsstyrelsens befogenhet att avföra fordon ur bilregister. Tredje stycket motsvarar 15 § 3 mom. andra stycket motorfordonsförordningen.

*3 mom.* innefattar bestämmelser om förande av bilreservregister. Första stycket har på de sakkunnigas förslag avfattats så, att såväl motorfordon — även lätta motorecyklar — som släpfordon och registreringspliktiga traktorer redovisas i bilreservregister, till skillnad från nuvarande beredskapsförteckning, vari endast bilar och tyngre motorecyklar samt släpfordon till bil upptagas. I tredje och fjärde styckena ha upptagits bestämmelser, avsedda att bereda möjlighet för länsstyrelse att hålla bilreservregister i aktuellt skick.

*4 mom.* motsvarar 15 § 1 mom. sista stycket och 9 mom. motorfordonsförordningen, enligt vilka författningsrum länsstyrelse äger att under angivna förutsättningar ur bilregistret resp. beredskapsförteckningen avföra tidigare fordonsägare.

*5 mom.* motsvarar 14 § 1 mom. första stycket motorfordonsförordningen.

**Skylltar m. m. på motordrivna fordon och släpfordon.**

21 §.

*1 mom.*

De sakkunniga ha under detta moment upptagit föreskrifter svarande mot nuvarande bestämmelser om registreringsskylt å motorfordon (13 § 1 mom. första stycket och 17 § 2 mom. motorfordonsförordningen samt 19 § 1 mom. a) och 26 § vägtrafikstadgan), om besiktningskylt på sådant for-

don (13 § 2 mom. motorfordonsförordningen samt 19 § 1 mom. a) och 26 § vägtrafikstadgan), om besiktningsskylt på släpfordon till bil (13 § 2 mom. motorfordonsförordningen och 31 § 1 mom. a) vägtrafikstadgan), om anbringande i vissa fall på släpfordon till bil — dock icke släpfordon, som vid eldfara användes för brandväsendets räkning — av enahanda registrerings-skylt, som skall föras på bilen (30 § andra stycket och 35 § första stycket vägtrafikstadgan) samt om skyldighet att hålla skylt synlig och i lätt avläsbart skick (19 § 5 mom. andra stycket och 31 § 2 mom. vägtrafikstadgan). De av de sakkunniga därvid föreslagna bestämmelserna innefatta även föreskrifter om skyltar på registreringspliktiga traktorer. De sakkunnigas förslag överensstämmer i tillämpliga delar i stort sett med departementsförslaget.

De sakkunniga ha beträffande traktor förordat, att i förekommande fall skylt skulle finnas anbragt såväl framtill som baktill. Invändningar mot de sakkunnigas förslag i denna del ha framställts av *statens maskinprovingar* och *lantbruksförbundet*. Dessa ha avstyrkt förslaget i vad detta gäller skyldighet att anbringa skylt baktill. Som skäl har anförts, att det — med hänsyn till lättheten på grund av låg körhastighet m. m. att identifiera traktor — måste anses tillräckligt med en enda, framtill placerad skylt på traktor. Dessutom vore traktors bakre del starkt utsatt för mekanisk åverkan, och en där placerad skylt vore svår att hålla i läsbart skick. Den bakre delen av en traktor borde vidare — med hänsyn till traktorernas speciella användningssätt — icke ha flera för manövreringen hindrande detaljer än som vore nödvändigt.

Vad sålunda anförts synes mig vara befogat. För traktor torde följaktligen blott skylt framtill böra fordras. De sakkunnigas förslag har därför jämkats i denna del.

*Järnvägsstyrelsen* och *järnvägsföreningen* ha — under framhållande av att numera ofta förekomme täta ombyten av släpvagnar med därav följande omplaceringar av registrerings- och interimsskyltar på släpvagnarna — hemställt, att i 11 och 12 §§ måtte meddelas föreskrifter om registrerings- och interimsskylt på släpfordon i likhet med vad som föreslagits för motorfordon och traktor, samt att i samband härmed uti förevarande paragraf måtte strykas den av de sakkunniga föreslagna bestämmelsen om skyldighet att i vissa fall på släpfordon, kopplat till bil, föra enahanda skylt som på det dragande fordonet.

Jag kan icke biträda den sålunda uttalade meningen. I detta hänseende vill jag framhålla, att med hänsyn till bils typiska trafikfarlighet och till det ansvar, som jämlikt bestämmelserna i lagen angående ansvarighet för skada i följd av automobiltrafik skall åvila ägare av bil, det synes angeläget, att bil direkt kan identifieras, även om släpfordon kopplats till densamma.

### 2 och 3 mom.

Här upptagna bestämmelser om vissa skyltar m. m. äga motsvarighet i 19 § 1 och 3 mom., 26 § och 31 § 1 mom. vägtrafikstadgan.

De sakkunniga ha föreslagit, att beträffande motorcykel skall på metallskylt angivas fordonets tjänstevikt ävensom, såvitt angår trehjulig motorcykel, maximilast (utan förare). Det har ansetts lämpligt att jämka denna föreskrift på sätt departementsförslagens 2 mom. c) och d) utvisar.

I övrigt överensstämmer departementsförslaget i sak med vad de sakkunniga förordat.

## B. Löpande kontroll.

### Övervakning genom länsstyrelse.

#### 22 §.

Enligt 11 § 1 mom. motorfordonsförordningen äger länsstyrelse, när skäl därtill provas föreligga, förordna om besiktning av motor- eller släpfordon samt, om besiktningen därtill föranleder eller fordonet undanhålles besiktning, meddela förbud mot fordonets användande. Av 3 mom. andra stycket nämnda paragraf framgår, att förbud, som nyss sagts, gäller för hela riket intill dess någon länsstyrelse, efter det besiktningsman intygat, att fordonet är i vederbörligt skick, förklarar hinder mot dess användande icke längre föreligga.

Bestämmelser, motsvarande de ovan angivna, ha upptagits i förevarande paragraf i enlighet med vad de sakkunniga förordat.

*Statens maskinprovningar och lantbruksförbundet* ha anmält betänkligheter mot förslaget att alla motordrivna fordon och släpfordon skulle kunna beordras till inställelse hos besiktningsman. Därvid ha framhållits de olägenheter, vilka särskilt i fråga om järnhjuls- eller bandtraktor skulle vara förenade med sådan inställelse.

Den övervakning, varom här är fråga, kommer främst att gälla de trafikfarligare fordonen, dvs. motorfordonen och släpfordon till bil. Emellertid synes möjlighet böra beredas till sådan övervakning även av traktorer, motorredskap och släpfordon till traktor. Några menliga följder för fordonsägaren torde icke bli förenade härmed. Enligt vad som gäller nu och förut-sattes skola gälla även framgent bör nämligen undersökning och eftersyn av fordon anordnas så, att därav såvitt möjligt icke förorsakas rubbning i fordonets brukande eller i övrigt större olägenhet, än som med hänsyn till trafiksäkerhetens krav kan anses nödvändigt.

### Flygande inspektion.

#### 23 §.

Enligt 11 § 2 mom. motorfordonsförordningen är besiktningsman, envar inom sitt tjänstgöringsdistrikt, eller polisman, åt vilken länsstyrelse meddelat förordnande att utöva tillsyn å motorfordonsbeståndet, berättigad att, där han finner anledning antaga, att av honom anträffat motor- eller släpfordon ur trafiksäkerhetssynpunkt är mindre tillförlitligt, undersöka och om så er-

fordras, provköra fordonet (flygande besiktning). Befinnes därvid, att fordonet icke är i betryggande skick, äger besiktningsmannen eller polisman-  
nen förelägga fordonets ägare eller förare att inom viss tid avhjälpa anmärk-  
ta bristfälligheter å fordonet och inställa detsamma till eftersyn hos besikt-  
ningsman, som med hänsyn till fordonets hemort eller trafikförhållanden  
kan finnas härför lämplig. Är fordonet så bristfälligt, att det ej utan up-  
penbar fara för trafiksäkerheten kan vidare nyttjas, äger besiktningsmannen  
eller polismanen förbjuda fordonets användande till dess bristen blivit av-  
hjälpt. Enligt 3 mom. i samma paragraf gäller sådant förbud för hela riket  
intill dess någon länsstyrelse, efter det besiktningsman intygat, att fordonet  
är i vederbörligt skick, förklarar hinder för dess användande icke längre  
föreligga.

Stadganden, motsvarande angivna föreskrifter, ha i huvudsaklig överens-  
stämmelse med de sakkunnigas förslag upptagits i departementsförslaget.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen torde — i likhet med vad nu sker —  
komma att i särskilda föreskrifter klassificera olika bristfälligheter å fordon  
ur trafiksäkerhetssynpunkt och därvid ange, huruvida bristfälligheterna  
böra föranleda körförbud, påpekande, erinran eller föreläggande.

### Kontrollbesiktning.

#### 24 §.

Paragrafen, vilken i sak överensstämmer med de sakkunnigas förslag, äger  
motsvarighet i föreskrifterna i 10 § 3 mom. motorfordonsförordningen om  
periodisk efterbesiktning samt i 11 § samma förordning om besiktningsmans  
kontroll av motor- och släpfordon efter föreläggande av länsstyrelse eller vid  
flygande besiktning.

Reglerna i förslaget 1 mom. första stycket innefatta — i förhållande till  
vad nu gäller — å ena sidan en inskränkning, i det att desamma endast skola  
avse registrerade fordon, och å andra sidan en utvidgning till att gälla även  
motorfordon, som användes för övningskörning i körskola, och motorfor-  
don, som är inrättat för och drives med acetylen- eller gengas, framställt i  
ett på tillkopplat släpfordon befintligt gasverk.

I likhet med de sakkunniga har jag icke funnit påkallat att i förslaget  
upptaga någon motsvarighet till nuvarande i 10 § 4 mom. motorfordonsför-  
ordningen intagna bestämmelser angående utsträckning i vissa fall av den  
tid, inom vilken periodisk efterbesiktning skall äga rum.

Det i förslaget under 2 mom. b upptagna stadgandet saknar motsvarighet  
i gällande rätt.

Såsom de sakkunniga förordat, bör besiktningsmannen ha att hos läns-  
styrelse göra anmälan om verkställd kontrollbesiktning m. m. Bestämmel-  
ser om sådan underrättelseplikt torde emellertid böra upptagas i vägtrafik-  
kungörelsen och icke i vägtrafikförordningen.

*Droskbilägareförbundet* har i särskild framställning ifrågasatt införande  
av föreskrift om obligatorisk besiktning av bil i icke yrkesmässig trafik

vart tredje år och vid övergång till ny ägare. Tillräckliga skäl för en så genomgripande åtgärd föreligga emellertid enligt min mening icke, utan torde de i departementsförslaget upptagna bestämmelserna om löpande kontroll vara tillfyllest.

#### 4 kap. Trafikförsäkring å vissa motordrivna fordon.

##### 25 §.

Paragrafen motsvaras av 7 § motorfordonsförordningen.

#### 5 kap. Skatt för motorfordon m. m.

##### 26 §.

Paragrafen har viss motsvarighet i 20 § 6 mom. sista stycket vägtrafikstadgan.

#### 6 kap. Särskilda bestämmelser om motorfordon och släpfordon, som från utlandet införts i riket för att tillfälligt här brukas.

##### 27 §.

Paragrafen äger motsvarighet i 22—25 §§ motorfordonsförordningen. Departementsförslaget överensstämmer — fränsett under 6 mom. nämnd jämkning — i sak med de sakkunnigas förslag.

*1 mom.* innebär viss utvidgning av nuvarande stadganden i 24 § motorfordonsförordningen angående behörighet för Kungl. Maj:t att meddela särskilda bestämmelser i fråga om rätt att här i riket tillfälligt bruka fordon, registrerat i främmande stat.

*2 och 3 mom.* motsvara föreskrifter i 22 och 23 §§ motorfordonsförordningen. Enligt sistnämnda båda författningsrum gäller, att om motorfordon eller släpfordon för tillfälligt brukande här i riket från utlandet införts av resande, som endast tillfälligtvis skall här i riket vistas, fordonet må i viss utsträckning här brukas utan hinder av att fordonet icke enligt eljest gällande bestämmelser blivit registrerat eller försett med registreringsmärke. I fråga om rätten att sålunda bruka fordon stadgas, *att* särskilt tillstånd till brukandet skall ha lämnats (22 § 1 och 2 mom., *att*, såvitt angår motorfordon, fordonet skall vara försett med registreringsskylt av särskild beskaffenhet (22 § 4 mom.), *samt att* fordonet här undergått besiktning (22 § 2 mom.). Dock fordras ej registreringsskylt för färd till närmaste ort i riket, där polismyndighet finnes. Vidare är besiktning ej av nöden, där den resande innehar sådant intyg, som i förslaget anges under mom. 3.

*4 mom.* motsvarar föreskrifter i 22 och 23 §§ motorfordonsförordningen angående tillstånd till fordons brukande här i riket. Sådant tillstånd meddelas av polismyndighet eller av denna förordnad tjänsteman. Till den 1 juli 1948 gällde tillstånd för en tid av två månader med möjlighet till förlängning med ytterligare en månad. Från och med sagda dag (enligt SFS 1948: 413) är giltighetstiden ett år.

5 mom. ersätter föreskrifter i 22 § motorfordonsförordningen om registreringsmärke och registreringsskylt. Enligt dessa föreskrifter skall polismyndighet, som lämnar tillståndet, tilldela fordonet registreringsmärke. Registreringsmärke för släpfordon skall antecknas i tillståndsbeviset. För motorfordon skall registreringsskylt av särskild beskaffenhet tillhandahållas mot skäligen ersättning. Om skyltens anbringande gälla samma föreskrifter som beträffande i riket registrerat motorfordon.

6 mom. motsvarar 22 § 2 mom. motorfordonsförordningen. Enligt sistnämnda författningsrum må i fall, då besiktning är erforderlig, tillståndsbevis icke utfärdas och registreringsmärke icke tilldelas fordonet, såvida ej fordonet enligt intyg av besiktningsman är i föreskrivet skick. Några bestämmelser finnas för närvarande icke meddelade angående fordonets förseende med igenkänningsmärke under tiden före besiktningen.

I departementsförslaget har under 3 § upptagits krav på körriktningsvisare för bil. Såsom under sagda paragraf närmare angivits, föreligga i fråga om denna utrustningsdetalj speciella omständigheter för vårt lands vidkommande. Med hänsyn härtill torde i denna del icke böra ställas samma krav på utländska, för blott tillfälligt bruk i landet avsedda bilar som på våra egna bilar.

7 mom. överensstämmer med 25 § motorfordonsförordningen.

### AVDELNING III.

## Bestämmelser om förare av fordon.

### 1 kap. Allmänna bestämmelser.

#### 28 §.

1 mom., vilket överensstämmer med de sakkunnigas förslag, saknar mot svarighet i gällande författningar.

De sakkunniga ha icke gjort överträdelse av bestämmelserna i förevarande moment till föremål för straffansvar enligt vägtrafikförordningen. Där emot ha de i sitt förslag till lag om straff för vissa trafikbrott upptagit bestämmelser om ansvar å spritpåverkad förare av motordrivet fordon eller av cykel eller av fordon, förspänt med dragare. De sakkunniga ha vidare framhållit, att en icke straffbelagd överträdelse av bestämmelserna i förevarande moment kunde bli beaktad i fall, som avsåges i 1 § av förslaget till trafikbrottslag. I denna paragraf stadgades ansvar å vägtrafikant, som av oaktsamhet åsamkat annan person skada av viss omfattning eller framkallat fara för sådan skada, eller som vid förande av motordrivet fordon ådagalagt grov oaktsamhet eller visat uppenbar likgiltighet för andra människors liv eller egendom.

I ett par remissyttranden har ifrågasatts, huruvida icke till momentets bestämmelser borde anknytas ett generellt ansvarsstadgande i vägtrafikförordningen.

Frågan om reviderad rattfyllerilagstiftning m. m. är — såsom jag tidigare anmärkt — överlämnad till 1949 års trafiknykterhetsutredning. I direktiven för denna utredning har även angivits, att frågan om införande av särskilt straff för förare av cykel m. m. borde upptagas till övervägande i samband med revisionen av rattfyllerilagstiftningen.

Enligt min mening bör för närvarande icke — i vidare mån än som kan anses nödvändigt — i fråga om trafiknykterheten vidtagas några lagstiftningsåtgärder, som kunna tolkas som ett föregripande av trafiknykterhetsutredningens blivande förslag. Emellertid synes det vara oundgängligt, att de nuvarande rattfylleribestämmelserna, vilka endast gälla förare av motorfordon eller traktortåg, kompletteras med motsvarande ansvarsstadganden för förare av andra motordrivna fordon. Vidare lär man redan nu böra genomföra den ändringen, att ansvar såsom för spritpåverkan drabbar förare, som är påverkad av annat berusningsmedel än starka drycker, t. ex. narkotika. Någon annan ändring torde icke nu böra ifrågakomma. I departementets förslag till trafikbrottslag ha stadgandena om ansvar för trafiknykterhet avfattats i enlighet med vad nu anförts.

Till 1 § av de sakkunnigas förslag till särskild trafikbrottslag finnes motsvarighet i departementets förslag till sådan lag.

I fråga om den, som i tillstånd, påverkat av starka drycker eller annat berusningsmedel, framför motordrivna fordon, givas sålunda i departementets förslag till trafikbrottslag omedelbara straffbestämmelser. Härtill komma de ytterligare ansvarsregler, vartill resultatet av trafiknykterhetsutredningens arbete kan giva anledning. Vad angår övriga fall av överträdelse av bestämmelserna i förevarande moment, torde ur trafiksäkerhetssynpunkt tillräcklig möjlighet till beivrande erbjudas genom bestämmelserna i 1 § av förslaget till trafikbrottslag. Med hänsyn härtill och då tillämpningen av en generell regel om omedelbart ansvar för överträdelse av momentets stadganden sannolikt skulle medföra betydande svårigheter i åtskilliga fall, anser jag en sådan regel icke böra införas.

I fråga om de föreslagna bestämmelserna i 2 mom. vill jag hänvisa till vad under 9 § anförts.

## 2 kap. Särskilda bestämmelser om förare av motordrivna fordon.

### Krav på körkort.

#### 29 §.

##### 1 mom.

##### *Första och andra styckena.*

Enligt 18 § motorfordonsförordningen gäller, att motorfordon må föras allenast av den, som genom körkort, utfärdat av länsstyrelsen, berättigats att föra fordonet. Körkort utfärdas för bil, för tyngre motorcykel eller för lättviktsmotorcykel. Körkort för bil gäller även för motorcykel och körkort

för tyngre motorcykel även för lättviktsmotorcykel. Härutöver gäller enligt 18 § motorfordonsförordningen, att traktortåg må föras på väg allenast av den, som innehar körkort för bil.

Här må även erinras om följande bestämmelser i förordningen angående yrkesmässig automobiltrafik m. m. Enligt 1 § i sagda förordning är såsom yrkesmässig trafik att förstå trafik, i vilken bil jämte förare tillhandahållas allmänheten för person- eller godsbefordran. Jämlikt 27 § må ej någon tjänstgöra som förare av bil i sådan trafik utan att därtill ha erhållit särskilt tillstånd (trafikkort). Tillståndet gäller ej för buss, såvida ej uttryckligt medgivande härtill lämnats på trafikkortet. Förordningens bestämmelser om bil gälla enligt 1 § i tillämpliga delar även i avseende å motorcykel och traktor.

1945 års trafiksäkerhetskommitté har i sitt betänkande bl. a. anfört följande.

Klassindelningen av kör- och trafikkort har tillkommit genom partiella reformer, som företagits vid olika tidpunkter. Något genomtänkt system har härvid knappast skapats, och förhållandena på området ha blivit i viss mån förvirrade. Det synes därför nödvändigt att företaga en översyn över klassindelningen och söka mera noggrant precisera de krav, som skola uppställas för tillträde till de olika klasserna. Klassernas antal bör härvid inskränkas till minsta möjliga. Härigenom vinnes enkelhet och överskådlighet och uppstår en markant skillnad mellan de villkor, som skola fordras för de olika klasserna. Först när denna skillnad blivit framträdande, kommer uppdelningen att förefalla naturlig.

En rationell klassindelning av förarekåren kan uppställas efter olika normer.

För det första kan man utgå från den svårighet som förandet av olika fordonstyper innebär och sätta kraven för varje kategori i relation härtill, t. ex. ställa högre fordringar på förare av tunga lastbilar än på dem, som föra små personbilar.

För det andra kan man lämpa kraven efter graden av nödvändighet, att fordonet omhänderhaves på ett ur skilda synpunkter betryggande sätt. Man kan sålunda ställa strängare krav på den, som skall föra personbil i yrkesmässig trafik än på den, som för egen räkning önskar föra personbil.

För det tredje kan man anlägga yrkessynpunkter på frågan och sålunda kräva mera av den, som vill ägna sig åt att föra motorfordon som yrke än av den, som endast för egen räkning för sådant fordon.

Med tillämpning av de angivna synpunkterna har kommittén i fortsättningen (se SOU 1948: 20 s. 140—147) närmare utvecklat sin uppfattning beträffande olika kategorier av motorfordon. Sammanfattningsvis har kommittén uttalat, att förarna borde indelas i olika körkortsgrupper enligt följande schema:

*Grupp 4:* förare av buss samt, efter särskilda stadganden i vederbörande reglemente, förare av brandbil, ambulans och utryckningsfordon för polisen, tullverket m. fl. i vissa städer;

*Grupp 3:*

a) förare av personbil i yrkesmässig trafik,

b) förare av lastbil med totalvikt av 4 ton eller däröver ävensom förare

av lastbil med tillkopplad släpvagn, därest fordonens sammanlagda vikt överstege 4 ton,

c) förare av utryckningsfordon i andra fall än de till grupp 4 hänfödda;

*Grupp 2:* förare av privat personbil, förare av tyngre motorcykel, förare av lastbil med en totalvikt understigande 4 ton och förare av traktortåg; samt

*Grupp 1:* förare av ett till 40 kilometer i timmen fartbegränsat motordrivet fordon, avsett för befordran av föraren ensam.

Kommittén har tillagt, att nuvarande körkort för tyngre motorcykel borde borttagas. De, som önskade föra sådant fordon, skulle i stället få avlägga körprov för bil, vilket kompletterades med särskilt intyg om sökandens förmåga att handha motorcykel. Utan sådant kompletterande intyg borde körkort för bil icke längre berättiga till förande av tyngre motorcykel. Det vore av vikt, att särskilda kompetenskrav stadgades åtminstone för de ordinarie förarna av utryckningsfordon i de större och medelstora städerna. De skärpta kompetenskraven på förare av utryckningsfordon borde intagas i särskilda reglementen för polis- och brandväsende m. m. och icke i den allmänna vägtrafikförfattningen. Fordonen under grupp 1 motsvarade närmast lättviktsmotorcyklar. Att denna körkortsgrupp föresloges, hade betingats främst av önskemålet att bereda de partiellt arbetsföra tillgång till ett fordon, som icke tvingade dem till någon egentlig kraftförbrukning. Beträffande utfärdandet av körkort för personer, som lede av vissa lyten men likväl kunde betros med rätt att föra särskilt konstruerade fordon, kunde enligt sakens natur icke givas några generella regler, utan måste frågor härom prövas från fall till fall.

1944 års trafikförfattningssakkunniga ha anfört, att — såvitt de kunnat finna — det ej föreläge något praktiskt behov av en så genomgripande omläggning av nuvarande körkorts- och trafik kortssystem, som innefattades i trafiksäkerhetskommitténs förslag. Vad först anginge frågan om särskilt körkort för buss vore att märka, att det övervägande flertalet bussar ginge i yrkesmässig trafik, och att förarna därvid måste inneha trafik kort för buss. Erforderlig skärpning i fråga om kvalifikationerna å bussförarna i yrkesmässig trafik syntes lämpligen kunna ske genom ändring i bestämmelserna om trafik kort. Det ringa fåtal bussar, som användes i annan trafik än yrkesmässig, tillhörde vissa större företag, vilka kunde antagas anlita blott väl kvalificerade förare. Frågan om kvalifikationer å förare av utryckningsfordon borde, såsom ock trafiksäkerhetskommittén funnit, icke göras till föremål för allmän författningmässig reglering. Vad anginge indelningen av lastbilsförare i olika grupper alltefter fordonens totalvikt, kunde visserligen åberopas, att vissa skillnader föreläge i fråga om fordonens manövrering. Dessa skillnader kunde emellertid icke anses vara av sådan betydelse, att de borde medföra krav på skilda körkort. Det syntes ej finnas anledning att — för behörighet att föra tyngre motorcykel — kräva körkort för bil jämte särskilt intyg om sökandens förmåga att handha motorcykel. Ej heller förefölle det behövt att bibehålla skilda

körkort för tyngre motorcyklar och för lättviktsmotorcyklar. Att låta sådana förare, som voro behäftade med vissa brister i medicinskt hänseende, bilda en särskild körkortsgrupp syntes ej påkallat. För dylika förare borde liksom hittills utfärdas körkort med förarrätten i förekommande fall begränsad till att avse visst slag av fordon, exempelvis hastighetsbegränsat sådant.

De sakkunniga ha tillagt, att de i sitt förslag till ändringar i förordningen angående yrkesmässig automobiltrafik m. m. upptagit vissa särskilda krav i fråga om förares personliga förutsättningar för tjänstgöring i dylik trafik. De sakkunniga ville framhålla, att en reglering på grundval av kommitténs gruppindelning med påbyggnad av krav i nyssberörda hänseenden ofrånkomligen syntes bliva mycket invecklad.

De sakkunniga ha vidare anfört, att med kravet på körkort avsåges att skapa garantier bland annat för att föraren dels ägde nödig kännedom om gällande trafikföreskrifter, dels vore fri från sådant lyte, sådan sjukdom och sådan nedsättning av syn- eller hörsel förmågan, som väsentligen minskade hans förmåga att föra motorfordon, dels ägde nödig kännedom om alkoholhaltiga dryckers inverkan ur trafiksäkerhetssynpunkt å den mänskliga organismen, dels ock gjort sig känd för nyktert levnadssätt och med hänsyn till sina personliga förhållanden i övrigt icke kunde anses olämplig såsom förare av motorfordon. Det syntes angeläget, att vissa garantier i de nu angivna hänseendena skapades i fråga om förare på väg av traktor eller motorredskap, även då släpfordon icke tillkopplats.

Under återopande av det sagda ha de sakkunniga föreslagit, att motordrivet fordon endast skulle få föras av den, som genom körkort, utfärdat av länsstyrelse, vore berättigad att föra fordonet. Beträffande traktor och motorredskap skulle detta dock endast gälla vid färd på väg. Vidare skulle körkort utfärdas för bil, för motorcykel eller för traktor och motorredskap. Bilkörkort skulle gälla för alla slag av motordrivna fordon. Motorcykelkörkort skulle även berättiga till förande av traktor och motorredskap. Traktor med tillkopplat släpfordon skulle dock på väg få föras endast av den, som innehade körkort för bil.

Fordringarna för vinnande av behörighet att föra traktor och motorredskap ha av de sakkunniga ställts jämförelsevis låga. Sålunda omfattar enligt sakkunnigförslaget förarprov för traktor och motorredskap icke körprov och ej heller förhör i andra hänseenden än beträffande sökandens insikter om gällande trafikföreskrifter samt om den verkan ur trafiksäkerhetssynpunkt, som trötthetstillstånd och alkoholhaltiga drycker medföra å den mänskliga organismen. De sakkunniga lära ock ha förutsatt, att i fråga om de medicinska kvalifikationerna icke böra ställas så höga krav på förare av traktor eller motorredskap som på förare av motorfordon. Nykterhetsintyg fordras enligt de sakkunnigas förslag även för traktor- och motorredskapskörkort. Sakkunnigförslaget bereder åt den, som skall undergå förarprov för traktor och motorredskap, en särskild lättnad, i det att han för sådant prov ej behöver uppsöka besiktningsman utan kan avlägga provet även inför annan, som av länsstyrelsen förordnats att anställa dylika prov.

Vad först angår förare av motorfordon må här anmärkas följande.

De föreskrifter, som 1949 års konvention innehåller i fråga om internationella körkort, upptaga följande fem körkortsklasser:

A. motorcykel, med eller utan sidvagn, invalidfordon samt trehjuligt motorfordon, vilket har en tjänstevikt av högst 400 kilogram;

B. personbil samt sådan lastbil, som har en totalvikt av högst 3 500 kilogram;

C. lastbil med en totalvikt överstigande 3 500 kilogram;

D. buss; samt

E. fordon, som tillhör någon av klasserna B, C eller D, jämte tillkopplad släpvagn, vars totalvikt överstiger 750 kilogram.

Till fordon, tillhörande någon av klasserna B, C och D, får enligt konventionen kopplas släpvagn med totalvikt ej överstigande 750 kilogram, utan att detta medför ändring av det dragande fordonets klass.

I fråga om klassindelningen av körkort för motorfordon har *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* anfört, att den nuvarande indelningen måste anses föga rationell, och att ett mot de praktiska förhållandena bättre svarande system förefölle kunna erhållas genom en gruppindelning enligt trafiksäkerhetskommitténs förslag. Styrelsen funne det därför svårt att avvisa sistnämnda förslag. Dock kunde styrelsen icke biträda förslaget i vad detta avsåge införande av grupp 1. Erfarenheten hade nämligen visat, att efterfrågan på de nuvarande lättviktsmotorcykelkörkortet vore ringa, och det syntes icke föreligga något egentligt behov därav. Styrelsen vore ej heller övertygad om att den genomgripande åtgärden att fordra utbildning på bil för att få köra motorcykel skulle medföra däremot svarande ökad trafiksäkerhet.

*Länsstyrelsen i Jönköpings län, medicinalstyrelsen och läkarsällskapet* ha i princip anslutit sig till trafiksäkerhetskommitténs förslag.

Övriga hörda myndigheter och sammanslutningar ha i huvudsak tillstyrkt de sakkunnigas förslag eller lämnat detta utan erinran. Beträffande förslagens detaljer ha dock på ett par håll anmärkningar framställts.

*Länsstyrelsen i Kronobergs län* ifrågasätter sålunda, huruvida icke för rätt att föra buss i icke yrkesmässig trafik borde fordras särskilt tillstånd efter prov motsvarande vad som gällde för bussförare i yrkesmässig trafik. *Lokaltrafikföreningen* har liknande uttalande.

*Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län* har anfört, att bilkörkort, därest det skulle berättiga till förande av tung motorcykel, borde kompletteras med särskilt intyg om förarens förmåga att handha sådan motorcykel. *Bilskolornas riksförbund* anser, att även i fråga om lätt motorcykel intyg om förmåga att föra motorcykel bör krävas av den, som innehar körkort för bil.

*Riksbrandinspektören* har yttrat, att det ur trafiksynpunkt vore angeläget, att i samhällen med större trafik utfärdades enhetliga bestämmelser rörande kompetenskraven på ordinarie förare av utryckningsfordon. Dessa bestämmelser borde utfärdas av Kungl. Maj:t eller den myndighet Kungl. Maj:t bestämde. Föreskrift härom syntes böra införas i vägtrafikförordningen.

De sakkunnigas förslag till ändringar i förordningen om yrkesmässig automobiltrafik m. m. innefattar högre krav på bussförare än på andra förare. Principiellt böra ur trafiksäkerhetssynpunkt nog liknande strängare krav ställas även på förare av buss i annan än yrkesmässig trafik. Emellertid torde antalet bussar i icke yrkesmässig trafik vara mycket ringa — enligt de sakkunniga ett tiotal i hela landet — och dessa bussar lära, såsom i sakkunnigförslaget framhålles, tillhöra vissa större företag, vilka kunna antagas anlita blott väl kvalificerade förare. De fall, då en för yrkesmässig trafik avsedd buss tillfälligt tages i anspråk för annan trafik, torde — relativt taget — vara så fåtaliga, att man i detta sammanhang kan bortse från desamma. Med hänsyn till det sagda kan enligt min mening avsaknaden av särskilt busskörkort knappast sägas ha medfört några mera framträdande praktiska olägenheter åtminstone hittills.

Det är enligt min mening ej lämpligt att i vägtrafikförordningen upptaga bestämmelser om kvalifikationskraven på förare av utryckningsfordon. Sådana bestämmelser lära i stället böra införas i vederbörande reglementen.

Med hänsyn till att i yrkesmässig trafik fordonet ställes till allmänhetens tjänst torde man böra ställa särskilda krav på förare av person- eller lastbil i sådana trafik. Detta önskemål synes emellertid tillgodoses genom de av de sakkunniga föreslagna stadgandena i förordningen angående yrkesmässig automobiltrafik m. m. Några egentliga fördelar torde ej stå att vinna genom att helt eller delvis överföra dessa stadganden till vägtrafikförordningen.

Mellan bilar av olika storlek kunna givetvis föreligga vissa skillnader i fråga om fordonens manövrering. Skillnader i detta hänseende kunna emellertid även finnas mellan bilar av samma storlek men olika konstruktion. I båda fallen behöver föraren vänja sig vid det nya fordonets verkningssätt. Emellertid förefalla skillnaderna — vare sig de hänföra sig till storleken eller till konstruktionen i övrigt — knappast vara av den betydelse, att de böra medföra krav på skilda körkort.

En så genomgripande åtgärd som att för behörighet att föra tung motorcykel fordra körkort för bil är enligt min mening ej av behovet påkallad.

Såsom de sakkunniga anfört, torde det ej föreligga tillräckliga skäl att stadga särskilt körkort för lätt motorcykel i likhet med vad nu gäller för lättviktsmotorcykel.

Enligt gällande rätt och de sakkunnigas förslag gäller ju körkort för bil utan vidare även för motorcykel. Tvekan kan råda, huruvida — såsom under remissbehandlingen ifrågasatts — man icke av den, som innehar körkort för bil men ej avlagt körprov för motorcykel, borde kräva sådant körprov för att han skall vinna behörighet för motorcykel. Detta slag av fordon har nämligen andra köregenskaper än bilen, och viss vana torde därför erfordras för handhavandet av motorcykel.

Balanserandet av en tvåhjulig motorcykel är givetvis förenat med svårigheter för den helt ovane föraren. Å andra sidan ha de flesta vuxna människor lärt sig cykla, och denna färdighet är till god hjälp även vid förandet av motorcykel.

Även andra svårigheter kunna förekomma vid förandet av motorcykel. Sålunda kan det i fall, då motorcykel föres med tillkopplad sidvagn, ibland vara besvärligt att behärska den verkan, som utövas av sidvagnen. Dessa svårigheter torde dock i regel kunna bemästras genom iakttagande av nödig försiktighet. I detta sammanhang bör beaktas, att en motorcykelförare själv är i hög grad utsatt för att komma till skada vid inträffande olycksfall. Man torde därför kunna räkna med att en nybörjare på motorcykel i allmänhet i eget intresse iakttager stor varsamhet. Man har ej heller — vare sig genom tillgänglig statistik eller eljest — kunnat finna något, som tyder på att de, som föra motorcykel utan att ha avlagt körkortsprov för sådant fordon, skulle vara mera utsatta för olycksfall vid förandet än de, som innehava motorcykelkörkort. Framhållas må även, att motorcykeln tekniskt sett är ett enklare fordon än bilen, och att nödig vana vid motorcykeln torde förvärfvas ganska snabbt.

Med hänsyn till det sagda torde det ur trafiksäkerhetssynpunkt knappast föreligga något behov av att för bilkörkortsinnehavares behörighet att föra motorcykel kräva särskilt körprov på sistnämnda slag av fordon.

Lika med de sakkunniga anser jag det icke vara påkallat att låta förare, som äro behäftade med brister i medicinskt hänseende, bilda en särskild körkortsgrupp. Frågor om körkort för sådana förare torde liksom hittills böra prövas från fall till fall.

Med hänsyn till motorfordonens typiska farlighet torde kravet på körkort för bil eller för motorcykel böra gälla även för färd annorstädes än på väg.

De sakkunnigas förslag om utsträckande av kravet på körkort även till förare av traktor eller motorredskap har i allmänhet principiellt tillstyrkts eller lämnats utan erinran. I några remissyttranden ha dock invändningar framställts.

*Lantbruksförbundet* har sålunda anmärkt, att enligt förbundets mening körkort icke borde krävas för förande av självgående skördetröskor och andra självgående lantbruksmaskiner. Dessa fordons hastighet överstege sällan 5 kilometer i timmen.

*Statens maskinprovningar* har anmält liknande mening samt tillagt, att det ej heller syntes vara av behovet påkallat, att den, som tillfälligt och med låg hastighet förflyttade järnhjuls- eller bandtraktorer, skulle ha körkort.

*Lantbruksförbundet* har även uttalat, att traktor, som användes i fältarbete, borde tillåtas att vid färd från ett fält till ett annat passera väg utan hinder av att föraren ej innehade körkort. *Länsstyrelsen i Kopparbergs län* och *riksförbundet landsbygdens folk* ha framfört liknande synpunkter.

*Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* har anmärkt, att det knappast kunde anses rimligt, att — såsom följde av de sakkunnigas förslag — en person, vilken innehade körkort för motorcykel och vore van traktorförare, skulle behöva avlägga prov för körkort för bil, därest han önskade framföra traktorn med tillkopplat släpfordon.

Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län ävensom teknologföreningen ha ifrågasatt, huruvida det över huvud taget kunde anses erforderligt att — på sätt de sakkunniga föreslagit — skärpa behörighetskraven för det fall, att släpfordon kopplats till traktor.

Å andra sidan har *statspolisintendenten* uttalat, att det syntes böra övervägas, huruvida icke jämväl framförande av traktor, vartill kopplats tröskverk, halmpress eller annat tyngre efterfordon, borde göras beroende av att föraren innehade körkort för bil.

Som redan anmärkts, fordras både i gällande rätt och enligt de sakkunnigas förslag bilkörkort av den, som på väg för traktor med tillkopplat släpfordon. Denna regel upptogs — såvitt angår traktor med tillkopplad släpvagn — första gången i 1923 års motorfordonsförordning på förslag av 1920 års automobilsakkunniga. När dessa i sitt förslag införde särskilda bestämmelser om traktortåg (= traktor med tillkopplad släpvagn), skedde detta med den motiveringen, att i utlandet traktortåg allmänt användes särskilt för godsbefordran, och att detta befordringssätt kunde tänkas inom kort få en icke ringa betydelse även i vårt land. Omständigheterna hade därför ansetts påkalla, att trafiken med traktortåg — vare sig det vore fråga om yrkesmässig trafik eller ej — reglerades i ungefärlig anslutning till stadgandena om yrkesmässig linjetrafik med bil.

I 1936 års motorfordonsförordning har begreppet traktortåg utsträckt till att omfatta jämväl traktor med tillkopplad släpplåde. Därav har följt motsvarande utvidgning av kravet på bilkörkort.

De nu nämnda bestämmelserna torde närmast ha avsetts skola gälla yrkesmässig och annan regelbunden vägtrafik. Så som definitionen på släpfordon blivit utformad i 1923 års och följande förordningar om motorfordon, har emellertid kravet på bilkörkort åtminstone formellt kommit att få en mycket vidsträckt tillämplighet. Sålunda läser efter bestämmelsernas ordalydelse bilkörkort fordras även för rätt att på väg föra exempelvis jordbrukstraktor med tillkopplad gummihjulsvagn. Den praktiska tillämpningen av körkortskravet präglas dock av en viss osäkerhet. Sålunda torde det ofta hända, att kravet icke upprätthålles beträffande förare, som handhar till regelbunden vägtrafik icke hänförliga jordbruks- eller skogskörslor etc.

Den officiella statistiken innehåller ej några uppgifter, som kunna giva direkt ledning för bedömandet, i vad mån olyckor i trafik med traktor eller motorredskap äro att tillskriva förarens otillräckliga kunskaper eller bristande medicinska förutsättningar. Ej heller eljest finnes det någon närmare utredning härom. Myndigheter och sammanslutningar, vilka ha att syssla med trafikolycksfallen, synas icke ha gjort sådana erfarenheter, som direkt tyda på att angivna brister förekommit såsom olycksbildande faktor i traktor- och motorredskapstrafik.

Ur trafiksäkerhetssynpunkt är det emellertid av vikt, att förare av traktorer och motorredskap besitta erforderliga kunskaper i de hänseenden, som angivits av de sakkunniga. Likaså läser av dylik förare böra krävas,

att han ej har sådana medicinska brister, som hindra honom att på betryggande sätt kunna föra fordon av här ifrågavarande slag. Man ställes då inför spörsmålet, huruvida — för vinnande av vad sålunda synes önskvärt — körkort skäligen bör fordras för rätt att föra traktor och motorredskap. Vid bedömandet av denna fråga torde följande vara att beakta.

För bestämmandet av vilka krav som skola ställas på en förare av traktor eller motorredskap torde den grundläggande förutsättningen vara dessa fordons tekniska egenskaper. Först är då att fastslå, att — såsom i annat sammanhang framhållits — traktorer och motorredskap på grund av sin låga konstruktiva hastighet äro typiskt sett betydligt mindre trafikfarliga än bilar och motorcyklar. Härav följer naturligen, att kraven på föraren generellt böra kunna ställas lägre, när det gäller traktorer och motorredskap, än beträffande motorfordon.

I sammanhanget bör emellertid betydelse tillmätas även en annan faktor, nämligen den intensitet, varmed vederbörande fordonsslag utnyttjas i vägtrafiken. I sådant hänseende är att märka, att bilar och motorcyklar normalt äro byggda och nyttjade enbart för vägtrafik och i stor omfattning användas även för längre färder på allmänna och andra livligt trafikerade vägar. De allra flesta traktorerna och motorredskapen äro däremot avsedda och nyttjade för färd icke blott på väg utan även — och stundom huvudsakligen — på fältet. De föras på väg som regel i väsentligt mindre omfattning än motorfordon och användas då företrädesvis för mera lokala körslor, oftast på vägar med obetydlig trafik. Särskilt i vad angår frekvensen på de viktigare trafiklederna föreligger sålunda en typisk skillnad mellan dessa traktorer och motorredskap, å ena, samt motorfordon, å andra sidan. För de förra läres denna skillnad medföra en motsvarande minskning av betydelsen ur vägtrafiksynpunkt. I samma mån torde man — utan att säkerhetsintresset behöver trädas för när — kunna lätta kraven på traktor- och motorredskapsförare med nu angivna begränsade uppgifter i vägtrafik.

I den följande framställningen vill jag till behandling upptaga i första hand de nyss omförmälda traktor- och motorredskapsförarna och därefter förare med mera krävande trafikuppgifter.

Inom den förra kategorien komma främst i åtanke de traktorer och motorredskap, som användas för jordbrukets ekonomikörslor. Såsom förut framhållits står nämligen det långt övervägande flertalet — minst  $\frac{9}{10}$  — av landets traktorer och motorredskap i jordbrukets tjänst.

Vad då först kunskapskravet angår är man enligt min mening berättigad att hos de allra flesta till mogen ålder hunna förare av traktorer och motorredskap förutsätta åtminstone elementär kännedom om trafikreglerna och de alkoholhaltiga dryckernas verkningar. I fråga om de yngre må framhållas, att trafikundervisning meddelats i skolorna sedan 13—14 år tillbaka. Ävenså kan erinras om den alltmer intensifierade trafiksäkerhetspropagandan. Mot denna bakgrund torde man kunna räkna med att kännedomen om de grundläggande reglerna för vägtrafiken är allmänt spridd bland ifrågavarande fordonsförare.

Vidkommande härefter de medicinska förutsättningarna hos förare inom denna kategori är jag av den uppfattningen, att hittills ej visat sig något mera framträdande behov av att räkna med andra medicinska brister än sådana, som uppenbarligen innebära, att vederbörande saknar nödiga förutsättningar att kunna föra sitt fordon på betryggande sätt. Som exempel på sådana brister kunna nämnas höggradig syn- eller hörselnedsättning.

Som nyss sagts nyttjas nu ifrågavarande fordon företrädesvis för mera lokala körslor. Denna begränsning av användningsområdet lär medföra, att för ortsmyndigheterna uppsikten över förarna i regel ställer sig avsevärt lättare, än när det gäller förare av bil eller motorcykel. Sålunda torde det för sagda myndigheter i allmänhet ej erbjuda någon större svårighet att skaffa sig kännedom, huruvida tilläventyrs någon i trakten stadigt verksam traktor- eller motorredskapsskötare uppenbarligen har medicinska brister, som göra honom olämplig som förare.

Det kan ifrågasättas, om icke det kunskapsmått, vilket enligt det föregående synes allmänt kunna förväntas hos förarna inom nu omförmälda kategori, må anses ur trafiksäkerhetssynpunkt nöjaktigt med hänsyn till dessa förares begränsade trafikuppgifter. I varje fall synes det tveksamt, huruvida vinsten av att — såsom de sakkunniga förordat — införa krav på förhör i trafik kunskap kan betecknas som väsentlig för nämnda förares vidkommande.

Med tanke på de övervakningsmöjligheter, som finnas för vederbörande myndigheter, ställer jag mig också tveksam till nyttan av att, såsom också föreslagits, kräva särskild läkarundersökning av dessa förare. I detta sammanhang må erinras om föreskriften i departementsförslaget 28 §, att fordon icke får föras på väg av den, som ej har nödiga förutsättningar att på betryggande sätt kunna föra fordonet, samt om den föreliggande möjligheten för polisman att förbjuda den, som uppenbarligen saknar sådana förutsättningar, att föra fordonet, så ock, där förbudet icke efterkommes, hindra honom därifrån. Ett sådant förbud torde erhålla nödigt eftertryck genom att — såsom under 28 § antytts — överträdelse av förbudet lär kunna åtkommas genom straffbestämmelsen i 1 § särskilda trafikbrottslagen.

Om man anser förhör i trafik kunskap samt läkarintyg skäligen icke böra krävas av här ifrågavarande förare, lär det ej föreligga tillräcklig anledning att enbart för nykterhetsintygets skull införa körkortssvång för dem.

Antalet traktor- och motorredskapsskötare inom jordbruket kan skattas till storleksordningen 60 000. Hur många av dessa som sakna körkort låter sig ej angiva utan tidskrävande undersökning, men otvivelaktigt är antalet betydande.

De krav, som de sakkunniga uppställa som villkor för traktor- och motorredskapskörkort, få visserligen betecknas som i och för sig måttliga. Med hänsyn till det stora antal förare, som enligt vad nyss sagts skulle beröras av det föreslagna körkortstvänet, torde emellertid detta särskilt för jordbrukets vidkommande medföra praktiska olägenheter, vilka böra beaktas.

Att för den förarkategori, som det här gäller, stadga krav på innehav av körkort för bil eller för motorcykel torde icke kunna komma i fråga.

Vidare får vad i det föregående anförts enligt min uppfattning anses tyda på att i varje fall hittills knappast kan sägas ha framträtt något mera utpräglat behov av att över huvud taget införa körkortstvång för denna förarkategori. Dessutom skulle — såsom antytts — införandet av ett särskilt traktor- och motorredskapskörkort sannolikt åtföljas av beaktansvärda praktiska olägenheter.

Med hänsyn härtill har jag funnit övervägande skäl tala för att — såvitt angår traktor- och motorredskapsförare, som handhava jordbrukets ekonomikörslor eller tjänstgöra i jämförliga sammanhang, varvid här såsom exempel må nämnas vissa skogskörslor — låta införandet av körkortstvång anstå till dess den praktiska erfarenheten tydligare än nu visar, att körkort påkallas. Det är dock enligt min mening behövt, att hithörande förhållanden göras till föremål för skärpt uppmärksamhet. Bland annat torde de sålunda böra beaktas vid den statistiska behandlingen av olycksfall i trafik med traktor och motorredskap.

På de förare, som i större omfattning än nu sagts handhava traktor eller motorredskap i egentlig vägtrafik, böra naturligen kraven ställas högre. I fråga om dessa förare synas följande omständigheter vara att beakta.

De förare, som användas för de ur trafiksäkerhetssynpunkt mera krävande uppgifterna, stå vanligen i den yrkesmässiga trafikens, i skogsbrukets eller i industriens tjänst. För att få tjänstgöra som förare i yrkesmässig trafik fordras bl. a. körkort för bil, även då det gäller traktor med tillkopplat släpfordon. Även de förare, vilka inom skogsbruket eller industrien handhava traktor eller motorredskap i egentlig vägtrafik, äro oftast innehavare av körkort för bil. Anledningen härtill torde främst vara det gällande kravet på bilkörkort för rätt att föra traktortåg på väg. Ett slopande av detta krav skulle måhända medföra, att nytillkommande förare i något mindre omfattning än hittills skaffa sig bilkörkort. En sådan utveckling torde dock blott i begränsad mån vara att befara. Sålunda kan bortses från dem, vilka användas som förare av både bil och traktor. Vidare må erinras om den allmänt iakttagna tendensen, att allt flera av de yngre förvärva behörighet att föra motorfordon.

Antalet förare inom ifrågakomna kategori är förhållandevis mycket ringa. De få därför anses inom vägtrafiken spela en föga framträdande roll.

Med hänsyn till vad nu sagts har jag kommit till den uppfattningen, att ur trafiksäkerhetssynpunkt icke heller i fråga om nu förevarande kategori av förare finnas tillräckliga skäl att i vägtrafikförordningen bibehålla nuvarande krav på innehav av bilkörkort för den, som på väg framför traktor med tillkopplat släpfordon, eller att eljest stadga krav på körkort.

Bestämmelserna i 1 mom. första och andra styckena av departementets förslag ha avfattats i överensstämmelse med vad nu anförts.

*Tredje stycket.*

Enligt gällande bestämmelser (19 § 1 mom. motorfordonsförordningen) är minimiåldern för körkort 18 år, såvitt angår bil, och 16 år, såvitt angår motorcykel. För trafik kort är minimiåldern 21 år. Tills vidare må dock trafik kort för lastbil utställas för den, som fyllt 18 men ej 21 år (SFS 1940: 201).

Trafiksäkerhetskommittén har i anslutning till den av kommittén förordade gruppindelningen föreslagit, att körkortsåldern skulle utgöra 21 år för grupperna 4 och 3, 18 år för grupp 2 och 16 år för grupp 1.

I 1949 års konvention är minimiåldern bestämd till 18 år för alla slag av motorfordon. Såvitt angår motorcykel eller invalidfordon finnes dock möjlighet att godkänna körkort för den, som ännu icke uppnått 18 år.

De trafikförfattningssakkunniga ha i sitt förslag upptagit minimiåldern till 18 år för bil samt 16 år för motorcykel. Körkort för motorcykel skulle dock, om föraren icke fyllt 18 år, gälla endast för lätt motorcykel.

De sakkunnigas förslag har i allmänhet tillstyrkts eller lämnats utan erinran. I ett par yttranden har dock ifrågasatts en körkortsålder av 18 år för motorcykel.

Enligt min uppfattning kan de sakkunnigas förslag godtagas.

2 mom. motsvarar stadganden i 20 § 6 mom. och 26 § vägtrafikstadgan.

3 mom. hänvisar till bestämmelser om övningskörning och om fordonsförare från utlandet.

**Särskilda anmärkningar:***Maximiålder för erhållande av körkort.*

Trafiksäkerhetskommittén har framhållit, att möjligheten att förvärva insikter i fråga om förande av motorfordon uppenbarligen minskades med tilltagande ålder, samt att vid högre åldrar, exempelvis 60- till 70-årsåldern, det för de allra flesta människor syntes vara i det närmaste omöjligt att uppnå tillräcklig färdighet för uppgiften. Med hänsyn härtill har kommittén förordat, att nytt körkort icke utan Kungl. Maj:ts tillstånd skulle få utfärdas till person, som fyllt 60 år och icke tidigare varit innehavare av körkort.

I anslutning till kommitténs synpunkter ha de trafikförfattningssakkunniga föreslagit stadgande, att körkort icke må utfärdas för den som fyllt 70 år. Någon motsvarande bestämmelse finnes ej i gällande rätt.

I de flesta remissyttrandena har tillstyrkts, att maximiålder för erhållande av körkort måtte stadgas och därvid bestämmas till 70 år. Förslag om fastställande av maximiåldern till 65 eller 60 år ha även framkommit. En remissinstans, *länsstyrelsen i Västerbottens län*, har emellertid ansett tillräckliga skäl saknas att helt förbjuda utfärdande av nytt körkort för äldre personer.

Det föreligger icke någon statistisk utredning, som visar, i vad mån åldersförändringar varit orsak till trafikolyckor, vilka vållats av motorfordonsförare. Klart torde vara, att åldersfaktorn har en väsentlig betydelse. I fråga

om den tidpunkt, då åldersförändringarna sätta in, kunna emellertid de individuella variationerna vara högst betydande. Det är därför mycket svårt att fixera en bestämd ålder, då åldersförändringarna skola presumeras vara sådana, att vederbörande icke bör betros med körkort. Man torde kunna förutsätta, att om en äldre person önskar erhålla körkort, såväl läkarundersökningen som förarprovet med beaktande av sökandens ålder göras så ingående, att läkaren resp. den, som anställer förarprovet, kan bilda sig en bestämd uppfattning, huruvida sökanden med hänsyn jämväl till sin ålder fyller kraven på en motorförare. Häri ligger enligt min mening en garanti för att personer, som på grund av sin ålder icke äro lämpade som motorförare, ej släppas fram till körkort. Med hänsyn härtill anser jag mig icke böra föreslå någon maximiålder för erhållande av körkort.

#### *Körkorts giltighetstid.*

De sakkunniga ha även behandlat spørsmålet om begränsning av körkorts giltighetstid. Deras förslag utmynnar i att körkort skulle gälla t. o. m. det kalenderår, varunder innehavaren fyllde 70 år, med möjlighet till förlängning på högst tre år åt gången. Följande redogörelse torde här vara på sin plats.

Motsvarighet till de i sakkunnigförslaget upptagna bestämmelserna saknas i gällande svensk rätt. I Danmark och Norge är däremot körkorts giltighetstid begränsad till 5 år åt gången.

Spørsmålet rörande omprövning av körkort beaktades redan av 1927 års motorfordonssakkunniga. Dessa hänvisade till att förslag framförts om viss kortare giltighetstid, eller tre år, för körkort, efter vilken tids utgång körkortets förnyande skulle vara beroende på ny läkarundersökning. De sakkunniga ansågo emellertid en dylik föreskrift ej böra ifrågasättas. De medgävo, att periodiskt återkommande läkarundersökningar skulle innebära ett visst trygghetsmoment. Den trygghet, som härigenom skulle vinnas, syntes dock icke stå i rimlig proportion till de utgifter och olägenheter, som genom undersökningarna skulle förorsakas körkortsinnehavarna. Även för det allmänna skulle en sådan anordning komma att medföra avsevärda kostnader.

Tanken på begränsning av körkorts giltighetstid har sedermera varit föremål för statsmakternas övervägande. I prop. nr 208 till 1934 års riksdag föreslogs sålunda den ändring i dåvarande motorfordonsförordning, att körkort skulle gälla till dess innehavaren fyllt 60 år, med möjlighet till förnyelse på högst tre år åt gången. Förnyelse skulle enligt förslaget få ske under tiden fyra månader före och fyra månader efter det körkortet upphört att gälla. Som skäl för förslaget anförde departementschefen, att därest för erhållande av tillstånd att föra motorfordon krävdes, att den blivande föraren uppfyllde vissa betingelser med avseende å, bland annat, hälsa och körskicklighet, konsekvensen syntes bjuda att det sedermera, efter körkortets utfärdande, med vissa mellantider kontrollerades, att vederbörande fortfarande fyllde dessa betingelser. Emellertid syntes för det då-

varande en sådan omprövning icke lämpligen böra ifrågakomma för samtliga körkort. Med hänsyn till de organisatoriska och ekonomiska konsekvenserna av ett stadgande om allmän omprövning exempelvis vart femte år borde sålunda en tämligen hög begynnelseålder övervägas. Departementschefen ville därför förorda en första omprövning, då körkortsinnehavaren uppnådde 60 år.

Andra lagutskottet avstyrkte i utlåtande nr 35 bifall till förslaget. Utskottet framhöll därvid, bland annat, att den nedsättning i kropps- och själsförmögenheter, vilken möjligen kunde påvisas hos en äldre förare, åtminstone delvis uppvägdes av en med åren ökad försiktighet. Lagstiftningsåtgärder borde ej vidtagas, förrän det utretts, vilken betydelse som rubbningar i hälsotillståndet, kroppsfel eller lyten haft i fråga om inträffade trafikolyckor. Tillräckliga skäl syntes ej ha förebragts för att just 60-årsåldern skulle utgöra en kritisk gräns.

Riksdagen anslöt sig till utskottets uppfattning och den genom propositionen väckta frågan föll.

1934 års vägtrafiksakkunniga uttalade i sitt till grund för 1936 års motorfordonsförordning liggande betänkande (SOU 1935: 23), att erfarenheten icke givit vid handen, att behov föreläge av periodisk omprövning. I varje fall syntes bestämmelse härom icke böra införas, utan att material föreläge till belysande av orsakerna till trafikolyckorna.

Trafiksäkerhetskommitténs medicinska expertgrupp upptog till närmare övervägande frågan, huruvida körkorts giltighet borde göras beroende av att innehavaren vid periodiskt återkommande läkarundersökningar (konditionsundersökningar) visats ha erforderliga kvalifikationer i fysiskt och psykiskt hänseende. Expertgruppen förordade, att för de i kommitténs förslag upptagna förargrupperna 2 och 3 infördes konditionsundersökningar vid åldrarna 45, 55 och 60 år. Efter 60-årsåldern borde konditionsundersökningar ske åtminstone vart tredje år. Den, som vid någon av dessa åldersgränser icke innehåft körkort mer än två år, borde få vänta med omprövning till följande period.

Trafiksäkerhetskommittén anförde — i anslutning till sin redogörelse för expertgruppens utredning — bland annat följande.

Vid sitt övervägande av de skäl som sålunda anförts för och emot *konditionsundersökningar* vid vissa åldrar har kommittén för egen del nått den övertygelsen att sådana undersökningar principiellt sett äro ett värdefullt led i rationellt trafiksäkerhetsarbete. Som de medicinska experterna nämnt föreligger emellertid icke någon statistisk utredning som visar i vilken mån sjukdomar och åldersförändringar varit orsaker till trafikolyckor. Med hänsyn till den utredning som förebragts angående ålderns inverkan på hälsotillståndet i allmänhet synes det dock sannolikt att denna faktor har en väsentlig betydelse.

Kommittén har trots detta icke i nuvarande läge velat föreslå att ett system med konditionsundersökningar omedelbart skall införas.

Det synes emellertid vara en primär och betydelsefull uppgift för ett blivande forskningsorgan på trafiksäkerhetens område att genomföra den utredning om sambandet mellan olyckor å ena sidan och sjukdom och defekter å den andra som vi ännu sakna.

1944 års trafikförfattningssakkunniga ha — under hänvisning till bristen på utredning, i vilken mån olyckor vid förande av motorfordon förorsakats av fysisk eller psykisk undermålighet hos föraren — förklarat sig i nuvarande läge icke finna anledning att förorda regelbundet återkommande konditionsundersökningar. I fortsättningen ha de sakkunniga anfört:

De sakkunniga ha dock ansett sig böra föreslå regler av innebörd, att, då innehavare av körkort uppnått en ålder av 70 år, den fortsatta giltigheten av körkortet skall vara beroende av en allmän omprövning med vissa tidsmellanrum. I fråga om personer, som uppnått en så pass hög ålder, torde särskilda skäl få anses tala för en dylik omprövning. Med hänsyn till det begränsade antalet körkortsinnehavare i denna ålder lärers ifrågavarande anordning icke komma att medföra några större olägenheter. Genom begränsningen av körkortens giltighetstid erhålles jämväl en lämplig grundval för gallring av körkortsregistren.

Med åberopande härav ha de sakkunniga i sitt förslag under förevarande paragraf upptagit följande bestämmelser.

Körkort, som icke återkallats, gäller intill utgången av det kalenderår, varunder innehavaren fyller 70 år. Länsstyrelse, som utfärdar körkortet, må dock på ansökan och efter prövning av föreliggande omständigheter medgiva förlängning av giltighetstiden med högst tre år åt gången. Dylik ansökan skall göras under det kalenderår, då körkortet upphör att gälla. Om medgiven förlängning skall av länsstyrelsen göras anteckning på körkortet.

De sakkunnigas förslag har i flertalet avgivna yttranden tillstyrkts eller lämnats utan erinran.

I vissa yttranden göres gällande, att de sakkunnigas förslag icke går nog långt. *Länsstyrelserna i Malmöhus och Värmlands län* anse sålunda, att åldersgränsen borde sättas redan vid 65 år. *Advokatsamfundet* uttalar som sin åsikt, att starka skäl syntes tala för att konditionsundersökningar i någon form komme till stånd.

Restriktioner i förevarande hänseende ha däremot avstyrkts av *länsstyrelsen i Kopparbergs län, bilhandlareförbundet och bilverkstädernas riksförbund*. Som skäl för sitt avstyrkande anföra dessa främst bristen på utredning om åldersfaktorers betydelse för olycksfrekvensen. Härjämte erinras om den i förslagets 34 § (= 33 § i departementsförslaget) givna möjligheten för länsstyrelse att medelst föreläggande om nytt läkarintyg kontrollera förarens kvalifikationer. Ävenså uttalas, att erfarenheten syntes giva vid handen, att med stigande ålder brukade följa ett större mått av försiktighet, vilket motvägde de fysiska eller psykiska defekter som en äldre person kunde vara behäftad med.

Naturligen är det ur säkerhetssynpunkt ett stort intresse, att körkorts-havare, vilka genom ålder, sjukdom etc. blivit olämpliga för den krävande uppgiften att föra motorfordon, icke tillåtas uppträda såsom förare av dylika fordon. Innan man bestämmer sig för att — i syfte att tillgodose detta intresse — införa en begränsning av körkorts giltighetstid, bör man emellertid ha klart för sig, att genom den gräns, som sättes, vinnas ett effektivt avskiljande av de på angivna grund olämpliga förarna. Vid bedömandet av detta spörsmål torde följande vara att uppmärksamma.

Som redan nämnts föreligger ej någon utredning, som direkt visar, i vilken mån inträffade trafikolyckor äro att tillskriva sjukdomar och defekter hos motorfordonsförare. En sådan utredning torde heller icke kunna utföras utan ingående läkarundersökning av alla förare, som förorsakat olyckor.

Däremot kan med statistiska data visas, huru åldersförändringarna påverka hälsotillståndet. I den delen har trafiksäkerhetskommitténs medicinska expertgrupp lämnat följande redogörelse.

— — — Behovet av konditionsundersökningar framgår kanske tydligast, såvitt gäller kraven på tillräcklig synskärpa.

Redan två föränderliga fysiologiska faktorer, som till sin natur äro beroende av åldern, utöva nämligen ett avgörande inflytande på synskärpan på långt håll. Dessa två faktorer utgöras av ögats refraktion (optiska inställning) och ackommodationsförmåga.

Vad först refraktionen beträffar, så utvecklar sig vanligen enkel låggradig närsynthet icke sällan ända inemot 25 års ålder. Den som med eller utan glasögon hade tillräcklig synskärpa vid t. ex. 18 års ålder, har därför icke med säkerhet detta utan glasögon eller utan ökning av glasögonens styrka vid 25 års ålder. Än mera gör sig närsyntheten gällande, när denna är av höggradig natur. Här tilltar den nämligen under hela livet, och upprepade förstärkning av glasögonen är därför nödvändig, för att synskärpan på långt håll skall vara tillräcklig. I många fall medför för övrigt en höggradig närsynthet med tiden sådan synnedsättning, att redan utlämnat körkort bör indragas.

Vid översynthet av måttlig grad är synskärpan i yngre åldrar vanligen tillräcklig, utan att glasögon användas. Detta har sin grund i att ackommodationsförmågan här ännu förmår kompensera brytningsfelet. Ackommodationsförmågan avtar emellertid snabbt med tilltagande ålder, vilket medför, att redan måttlig grad av översynthet kan komma att väsentligt nedsätta synskärpan, om glasögon ej användas. Detta börjar framförallt inträffa i 40- och 50-årsåldrarna.

Utom nu nämnda, icke sjukliga förhållanden finnas många ingalunda ovanliga omständigheter, som kunna komma att väsentligt nedsätta synskärpan på ena ögat eller båda. För yngre åldrar har man först och främst att taga hänsyn till ögonskador av olika slag. För högre åldrar spela förändringar i de ljusbrytande medierna, synnerven och ögats bakre hinnor en större roll. Dessa börja framträda framför allt i 50- och 60-årsåldrarna.

Motsvarande förhållanden inträffa också, när det gäller hjärt- och kärlsjukdomar, diabetes, nervsjukdomar och andra invärtes-medicinska åkommor, vilka gradvis utveckla sig på grund av antingen en i yngre år genomgången sjukdomsprocess eller åldersförändringar. Sålunda kan en i ungdomen genomgången inflammatorisk process i hjärta eller njurar under många år förlöpa symtomfritt tills de sjukliga symtomen framträda i form av ett hjärtfel, högt blodtryck eller urinförgiftning. En person som genomgått en dylik sjukdom under barndomen kan ofta vid läkarundersökning för körkort i yngre år förete fullt normala förhållanden, trots att han bär på ett latent sjukdomstillstånd, som vid franskriden ålder kan leda till en mycket allvarlig försämring.

Dödligheten i cirkulationsorganens sjukdomar i förhållande till den totala dödligheten visar redan efter 35-årsåldern en påtaglig stegring — — —

Under det s. k. praeseniet, d. v. s. i åldern 50—60 år eller något tidigare uppträda ett flertal psykiska sjukdomar, som i hög grad kunna nedsätta den andliga vitaliteten och påverka för motorförare viktiga psykiska funktio-

ner såsom uppmärksamheten, koncentrationsförmågan samt den psykiska balansen. Såsom exempel må nämnas långdragna depressiva förstämningar med hämningssymtom, nedsatt psykiskt tempo och stark osäkerhetskänsla samt svåra neurasteniska trötthetsstillstånd. Därjämte kunna i samband med förhöjt blodtryck och hjärnarterioskleros de första symtomen på annalkande allvarliga psykiska lidanden med organisk bakgrund uppenbara sig. Tecken på senil demens kunna även i ogynnsamma fall börja uppträda i denna levnadsålder, i synnerhet hos individer, som levat ett kroppsligt mycket ansträngande och slitsamt liv eller påskyndat åldrandet genom långvarigt alkoholmissbruk.

Vid studium av den allmänna olycksfallsfrekvensen under olika åldrar har man tyckt sig finna, att åldersgrupperna omkring 45 år äro mera utsatta för olyckor än åldersgrupperna närmast före och efter denna ålder. Detta har förklarats med, att vissa åldersförändringar då de facto inträffa, som öka olycksfallsdispositionen, men som vederbörande själva varken märkt eller hunnit inträtta sig efter.

Av redogörelsen framgår, att sådana sjukdomar och defekter, som av expertgruppen avses, ofta inträda långt före 70-årsåldern. Härtill kommer, att antalet aktiva förare är ojämförligt mindre i 70-årsklassen än i yngre årsklasser. Detta torde i det väsentliga komma att gälla även framdeles, när årsklasser med procentuellt stigande antal innehavare av formell förar-kompetens hinna upp i 70-årsåldern. Det stora flertalet förare med brister av nyss omförmäلت slag torde därför icke kunna åtkommas genom en föreskrift om nyprövning vid uppnådda 70 år.

Vad åter angår de så att säga normala åldersförändringarna lärer — som jag i det föregående betonat — gälla, att dessa hos olika individer uppträda olika tidigt. Vidare kunna, som på sina håll framhållits, av åldern betingade brister i de medicinska kvalifikationerna i ej oväsentlig mån kompenseras av den större försiktighet och skicklighet, som ofta kännetecknar den äldre föraren. En fix åldersgräns skulle därför — även om den sättes så högt som till 70 år — med all säkerhet visa sig vara för låg för många förare, samtidigt som den komme att ligga för högt för andra.

Med hänsyn till det sagda finner jag den av de sakkunniga föreslagna begränsningen av körkortets giltighetstid icke utgöra en ur trafiksäkerhets-synpunkt fullt tillfredsställande lösning av det föreliggande problemet. För att efterkontrollen av förarna skall bli effektiv lärer sålunda erfordras, att densamma sättes in betydligt tidigare, än de sakkunniga föreslagit.

Som lämplig lösning kommer närmast i åtanke de av trafiksäkerhets-kommitténs medicinska expertgrupp förordade konditionsundersökningarna med början vid åldern 45 år. Utgifter och olägenheter skulle emellertid därigenom åsamkas körkortsinnehavare. Stort avseende måste fästas härvid med hänsyn till det stora antalet körkortsinnehavare. I den delen må här upplysas, att antalet under år 1950 utfärdade körkort kan skattas till storleksordningen 100 000. Även för det allmänna skulle uppkomma avsevärda kostnader.

En dylik lösning skulle sålunda medföra vittgående konsekvenser. Densamma torde därför icke böra tillgripas, såvida icke fördelarna ur säker-

hetssynpunkt finnas stå i rimligt förhållande till de antydda nackdelarna. För fastställande härav fordras, såsom av andra lagutskottet framhölls vid 1934 års riksdag, ingående utredning om vilken betydelse som hälsorubbningar, kroppsfel eller lyten haft i fråga om inträffade trafikolyckor. Sådan utredning lär ej utan betydande tidsutdräkt kunna åstadkommas.

Ej heller i övrigt synes för närvarande någon lämplig utväg stå till buds.

På grund av vad i det föregående anförts finner jag mig ej nu böra föreslå några bestämmelser om generell efterkontroll av körkortshavarnas medicinska kvalifikationer. Jag vill emellertid framhålla angelägenheten av att vid det fortsatta trafiksäkerhetsarbetet särskild uppmärksamhet i görlig mån ägnas förevarande spörsmål.

### Övningskörning.

#### 30 §.

Här föreslagna bestämmelser överensstämma i stort sett med de regler, som meddelats i 18 § motorfordonsförordningen. I anslutning till de föreslagna bestämmelserna i 29 § om körkortsålder har dock i förslaget upptagits, att den, som fyllt 16 men ej 18 år, får företaga övningskörning endast med lätt motorcykel och således icke, såsom nu, med varje slag av motorcykel. Enligt nuvarande regler skall vidare den, som företager övningskörning, åtföljas av person med viss kompetens. I förslaget har däremot endast uppställts allmänt krav på att övningskörning skall ske under uppsikt av person med närmare angiven kompetens. Denna jämkning har betingats av de i förslagets 4 och 57 §§ givna förbuden mot att till lätt motorcykel koppla annat fordon och att på sådan motorcykel medtaga passagerare. Såvitt angår övningskörning med bil, har dock i förslaget uttryckligen föreskrivits, att den, som utövar uppsikt över körningen, skall medfölja i bilen vid den körandes sida.

Enligt nuvarande regler skall den, som vid övningskörning åtföljer den körande, anses såsom förare under körningen. De sakkunniga åter ha föreslagit, att vid övningskörning ansvaret för körningen skall åvila den, som har uppsikten över densamma. De sakkunniga lära icke härmed ha avsett någon saklig ändring i vad nu gäller. Under remissbehandlingen ha emellertid uttalats farhågor för att de sakkunnigas formulering skulle kunna tolkas såsom innebärande en eftergift i nuvarande regel, enligt vilken t. ex. den, som i berusat tillstånd leder övningskörning, kan straffas för rattfylleri. Till undanröjande av varje tvekan har därför i departementets förslag den nuvarande avfattningen använts.

I övrigt överensstämmer departementsförslaget i sak med vad de sakkunniga förordat.

#### *Särskilda anmärkningar:*

*Bilskolornas riksförbund* m. fl. ha uttalat, att privat övningskörning borde få företagas allenast efter anmälan till polismyndighet. Bilskoleförbundet

har dessutom såsom ytterligare krav ifrågasatt, att bil, som användes vid övningskörning, skulle vara försedd med skylt utvisande, att bilen vid tillfället nyttjades vid sådan körning. Enligt min mening uppväga emellertid de fördelar, som kunna vinnas härigenom, icke det besvär och den omgång, som därav skulle föranledas. Ej heller anser jag tillräckliga skäl föreligga att, såsom på en del håll förordats, för uppsiktshavaren stadga högre minimiålder än 21 år eller att för denne föreskriva viss tids innehav av körkort.

### Förarprov.

#### 31 §.

De under denna paragraf upptagna bestämmelserna äga sin motsvarighet i 19 § motorfordonsförordningen.

#### 1 mom.

Förarprov har liksom hittills ansetts böra avläggas inför besiktningssman.

#### a) *Åldersbevis.*

De sakkunniga ha i sin motivering till de av dem föreslagna stadgan- dena om utfärdande av körkort m. m. även behandlat frågan om inrättande av ett centralt körkortsregister. De ha därvid uttalat, att den nuvarande registreringen i länsstyrelsernas körkortsregister icke kunde anses tillräcklig. Sådana åtgärder borde därför vidtagas, att möjlighet vunnes för central kontroll i erforderliga avseenden rörande körkortsinnehav.

Även enligt min uppfattning finnas skäl, som tala för inrättande av ett centralt körkortsregister. Frågan härom torde visserligen ej böra upptagas i detta sammanhang. Klart synes emellertid vara, att inrättandet av ett sådant register skulle i hög grad underlättas, om länsregistren kompletterades med uppgifter å körkortsinnehavarnas identitetsbeteckningar i folkbokföringen. Ett viktigt steg i riktning mot sådan komplettering skulle vara att i länsregistren införa sådana uppgifter i samband med utfärdandet av nya körkort. Det förefaller alltså lämpligt att vid ansökan om körkort upplysning lämnas om sökandens identitetsbeteckning. De sakkunniga ha i sådant hänseende föreslagit att själva ansökningen skall innehålla dylik upplysning. Tillförlitligare torde emellertid vara, att identitetsbeteckningen upptages i det åldersbevis, som skall företes vid anmälan till förarprov. Bestämmelse härom har därför intagits i departementets förslag.

#### b) *Läkarintyg.*

Enligt nuvarande bestämmelser skall vid anmälan till förarprov bl. a. företes läkarintyg, utfärdat enligt av Kungl. Maj:t fastställt formulär och inom två månader före anmälan, att sökanden icke lider av sådant lyte, sådan sjukdom eller sådan nedsättning av syn- eller hörsel- förmågan, som väsentligen minskar hans förmåga att föra motorfordon av det slag, varom fråga är; och skall härvid

erforderlig grad av synskärpa anses föreligga, därest, efter korrektion av förefintliga refraktionsfel, synskärpan uppgår till minst 0,7 på det ena

ögat och minst 0,3 på det andra eller ock, om synskärpan på ett öga är mindre än 0,3 eller synen på ögat helt saknas, synskärpan på det andra ögat uppgår till minst 0,8 och erforderlig korrektion till högst 2 dioptriers styrka samt nedsättningen eller förlusten av synen på det sämre ögat varit bestående mer än ett år;

erforderlig grad av hörselförmåga anses föreligga, därest åtminstone på det ena örat vanlig samtalsstämma väl uppfattas på 4 meters avstånd.

De sakkunniga ha föreslagit, att den tid, inom vilken läkarintyget skall vara utfärdat, utsträcker till tre månader före anmälningen. Detta synes vara lämpligt.

I de sakkunnigas förslag ha icke upptagits specificerade krav på erforderlig grad av synskärpa och hörselförmåga. De sakkunniga ha i detta sammanhang uttalat, att regler om de närmare kraven i fråga om körkortsökandes medicinska kvalifikationer samt om formulär till läkarintyg icke borde meddelas i vägtrafikförordningen utan givas i särskild ordning.

I övrigt överensstämmer sakkunnigförslaget med vad nu gäller.

Såvitt angår kraven på syn och hörsel kan jag icke biträda de sakkunnigas uppfattning. De körkortssökande torde nämligen generellt ha ett stort intresse av att erhålla kännedom om vad som i fråga om syn- och hörselförmågan kräves för körkort. Upplysning härom förefaller därför böra lämnas i vägtrafikförordningen — vilken ju skall innehålla de stadganden, som äro av egentligt intresse för allmänheten — och icke i en närmast för myndigheterna avsedd tillämpningsförfattning.

Kraven på frihet från vissa lyten och sjukdomar bli däremot aktuella som körkortshinder blott undantagsvis och torde därför sakna intresse för det stora flertalet körkortssökande. Reglerna om dessa krav synas följaktligen, liksom reglerna om formulär till läkarintyg, utan olägenhet kunna, såsom de sakkunniga förordat, meddelas i särskild ordning.

Inom en av 1945 års trafiksäkerhetskommitté bildad expertgrupp har till närmare behandling upptagits frågan om vilka krav på ögonens och öronens funktionsduglighet som borde uppställas för motorfordonsförare inom de fyra av kommittén förordade körkortsgrupperna. Expertgruppen har därvid kommit till det resultat, att kraven borde göras olika stränga allt efter föraruppgiftens svårighetsgrad. Trafiksäkerhetskommittén har om expertgruppens ställningstaganden uttalat, att de krav, som denna ville uppställa, syntes vara rimliga och väl överensstämma med de resultat, som uppnåtts av den medicinska forskningen.

Med hänsyn härtill och då några principiella erinringar mot de av expertgruppen föreslagna reglerna icke framkommit, är det enligt min uppfattning lämpligt att taga dessa regler till ledning vid utformandet av vägtrafikförordningens stadganden om krav på erforderlig grad av synskärpa och hörselförmåga. Härvid torde såsom utgångspunkt böra tjäna de av expertgruppen förordade reglerna för körkortsgrupp 2. Man läser nämligen kunna utgå från att trafiksäkerhetskommittén som normalkörkort närmast avsett körkortet för denna förargrupp.

I fråga om kraven på synskärpa och hörselförmåga hos förare inom sagda grupp har trafiksäkerhetskommittén i princip förordat samma krav som nu gälla för körkort. Med hänsyn till den mera ändamålsenliga glasögonslipning (punktuellt avbildande glas), som nu blivit den vanliga, har dock kommittén ansett sig kunna föreslå, att högre grad av glasstyrka än 2 dioptrier icke längre skall utgöra hinder för erhållande av körkort i de fall, då synen på ett öga saknas eller är starkt nedsatt.

I departementsförslaget ha fordringarna på synskärpa och hörselförmåga utformats med tillämpning av vad nu anförts.

För närvarande kan allenast efter Kungl. Maj:ts dispens körkort utfärdas för den, som lider av sådant lyte, sådan sjukdom eller sådan nedsättning av syn- eller hörselförmågan, som väsentligen minskar hans förmåga såsom förare. Ansökningarna om sådan dispens äro ganska talrika. Under år 1949 uppgick sålunda antalet till inemot 300. Med tiden har vid dispensärendenas avgörande utbildat sig en ganska stadgad praxis, såvitt angår vissa slag av medicinska brister. Detta gäller framför allt ansökningarna från personer, vilka lida av sockersjuka eller hörselnedsättning. Här må följande framhållas.

Vad först angår sockersjukpatienter, har tidigare i allmänhet dispens vägrats. Utslagsgivande har härvid varit medicinalstyrelsens avstyrkan. Sedan styrelsen, med hänsyn särskilt till den nu föreliggande möjligheten att behandla sockersjuka med insulin, numera funnit sig under vissa förutsättningar kunna tillstyrka körkort för sockersjuk, har Kungl. Maj:t emellertid under det senaste året i ett betydande antal fall medgivit dispens för sockersjuk. Detta har regelmässigt skett under de förutsättningar och på de villkor, som medicinalstyrelsen förordat. I enlighet härmed har såsom villkor för insulinbehandlad sockersjuk uppställts, att denne skulle styrka sig stå under fortlöpande medicinsk kontroll av sjukdomen, samt att han vart annat år (i vissa fall varje år) vid tidpunkt, som länsstyrelsen ägde bestämma, medelst till länsstyrelsen ingivet intyg av den läkare, som utövade den medicinska kontrollen av sjukdomen, skulle styrka, att sjukdomen icke avsevärt förvärrats; körkortets giltighet skulle omedelbart upphöra, därest den sjuke icke inom av länsstyrelsen föreskriven tid inkommit med dylikt läkarintyg.

En förare med dålig hörsel innebär naturligen en större potentiell fara för trafiksäkerheten, än om han haft normal hörsel. I vissa fall kan emellertid hans hörselförmåga upphjälpas medelst hörselapparat. Vidare kan han ha positiva egenskaper, vilka motväga bristen i fråga om hörseln. Dessutom kan iakttagandet av trafiken underlättas för honom genom särskilda spegelanordningar på det av honom förda fordonet. Med hänsyn härtill torde jämväl personer med hörselnedsättning stundom kunna betros med körkort. Förutsättning härför bör vara, att de i övrigt med avseende å sin kroppsliga och andliga hälsa äro utan betydelsefulla anmärkningar, samt att de vid prov inför besiktningsman visat sig besitta körskicklighet, som

ligger över medelmåttan. I tveksamma fall lärer böra styrkas, att vederbörande har behov av körkort för sitt yrke eller sin näring.

Vid utfärdandet av körkort för den, som lider av nedsatt hörsel, torde böra föreskrivas de särskilda villkor, som med hänsyn till bristen finnas erforderliga.

Med tillämpning av det sagda har Kungl. Maj:t — efter inhämtande av yttrande från medicinalstyrelsen — i åtskilliga fall medgivit utfärdande av körkort såväl för personer, vilka endast med hörselapparat haft erforderlig grad av hörselförmåga, som för personer med mera höggradig hörselnedsättning. Under det senaste året ha sådana medgivanden i vissa fall lämnats även för helt döva personer. Då medgivande lämnats, har detta i regel skett på medicinalstyrelsens tillstyrkan och på de villkor, som styrelsen föreslagit.

Ur trafiksäkerhetssynpunkt lärer det knappast behöva innebära någon olägenhet att åt länsstyrelse överlämna att — efter medicinalstyrelsens tillstyrkan och på de villkor, som medicinalstyrelsen må ha angivit som förutsättning för tillstyrkandet — medgiva körkort åt sockersjuk eller åt den, som lider av hörselnedsättning. Till sådant medgivande torde tillika — i överensstämmelse med vad nu brukar ske — böra knytas den föreskriften, att körkortet icke må åberopas till stöd för erhållande av trafik kort.

Att på sätt nu sagts decentralisera prövningen av frågor om körkort för sockersjuka och personer med nedsatt hörsel måste anses i och för sig rationellt. Betydelsen härav torde framdeles bli ännu större än nu. Man kan nämligen vänta, att de genom senaste tids praxis öppnade större körkorts-möjligheterna komma att resultera i en ökad frekvens av körkortsansökningar från personer med sockersjuka eller hörselnedsättning.

Med hänsyn till det sagda är jag av den uppfattningen, att prövningen av körkortsfrågor i nu angivna fall bör överlämnas till länsstyrelse. Eftersom det här rör sig om speciella, jämförelsevis fåtaliga körkortsfall, förefaller det knappast lämpligt att belasta vägtrafikförordningen med detaljerade föreskrifter rörande sagda prövning. Detaljbestämmelserna torde i stället böra placeras i tillämpningsförfattning. Hänvisningen i vägtrafikförordningen till dessa detaljbestämmelser synes böra vara allmänt hållen för att möjliggöra att — därest utvecklingen av praxis därtill föranleder — utan ändring i vägtrafikförordningen överföra till länsstyrelsens prövning även andra frågor om körkort vid medicinska brister.

I enlighet med vad nu sagts har i departementets förslag upptagits, att läkarintyget skall utvisa, *i vad mån* sökanden lider av sådant lyte, sådan sjukdom eller sådan syn- eller hörselnedsättning, som väsentligen minskar hans förmåga att föra fordon av det slag, varom fråga är. Till detta stadgande anknyter en i förslagets 32 § 2 mom. upptagen bestämmelse, att för sökande, som lider av dylikt lyte eller dylik sjukdom eller nedsättning, länsstyrelse må utfärda körkort allenast i de fall och på de villkor, som Kungl. Maj:t bestämmer.

c) *Fotografi.*

Vid anmälan till förarprov skall enligt nuvarande bestämmelser företes välliknande fotografi av sökanden i sådant format, att det lämpligen kan anbringas på körkortet. Departementets förslag överensstämmer i sak med vad av de sakkunniga förordats.

## 3 mom.

b) För godkännande vid förarprov fordras nu bland annat, att sökanden äger nödig kännedom om verkningssättet hos det slag av motorfordon, varom fråga är. Såsom de sakkunniga föreslagit har i departementsförslaget kravet på sökandens insikter i förevarande hänseende begränsats därhän, att han endast skall behöva äga för brukandet erforderlig kännedom om ifrågasvarande fordonsslag.

c) I departementets förslag ha, liksom i sakkunnigförslaget, fordringarna vid förarprov utvidgats till att omfatta jämväl nödiga insikter om den verkan ur trafiksäkerhetssynpunkt, som trötthetstillstånd medför å den mänskliga organismen.

I övrigt överensstämmer departementets förslag i huvudsak med gällande rätt och med sakkunnigförslaget.

## Utfärdande av körkort m. m.

## 32 §.

Paragrafen motsvarar 20 § motorfordonsförordningen.

## 1 mom.

I departementets förslag ha, såsom de sakkunniga förordat, bibehållits nuvarande regler, enligt vilka körkortsärendena ankomma på länsstyrelserna.

b) *Kompetensbevis.*

Enligt nuvarande bestämmelser skall vid ansökan om körkort fogas bland annat bevis om godkänt förarprov. I enlighet med de sakkunnigas förslag har i departementsförslaget tillfogats, att kompetensbeviset skall vara utfärdat inom tre månader före ansökningen.

c) *Nykterhetsintyg.*

För närvarande gäller, att ansökan om körkort regelmässigt skall åtföljas av intyg, utfärdat inom två månader före ansökningen, av polismyndigheten å den eller de orter inom riket, varest sökanden under de senaste två åren varit mantalsskriven, att sökanden gjort sig känd för ett nyktert levnadssätt och med hänsyn till sina personliga förhållanden i övrigt icke kan anses olämplig såsom förare av motorfordon.

En mindre jämkning har gjorts i de sakkunnigas förslag.

Beträffande innebörden av uttrycket »personliga förhållanden i övrigt» vill jag hänvisa till framställningen under 33 §.

*2 mom.*

I fråga om befogenheten för länsstyrelse att utfärda körkort för den, som lider av sådant lyte, sådan sjukdom eller sådan syn- eller hörselnedsättning, som väsentligen minskar hans förmåga såsom förare, må här hänvisas till framställningen under 31 §.

I departementets förslag har sakkunnigförslaget fullständigats med föreskrift om att innehavarens födelsetid skall finnas angiven på körkortet. I övrigt ha endast redaktionella jämkningar företagits.

*3 mom.*

På sätt de sakkunniga förordat har till vad nu gäller fogats, att länsstyrelsen skall, om körkortet för motorcykel utfärdats av annan länsstyrelse, underrätta denna om körkortets återställande.

*4 mom.*

Motsvarande stadgande i motorfordonsförordningen (20 § 2 mom. fjärde stycket) har följande lydelse.

Har körkort förstörts eller förkommit eller undergått sådan förändring, att detsamma icke lämpligen kan användas, må efter ansökan hos länsstyrelse, som utfärdat körkortet, duplettkörkort utställas. Ansökan skall, där körkortet förstörts eller förkommit, innehålla på tro och heder avgiven försäkran om förlusten av körkortet. Duplettkörkort skall såsom sådant särskilt angivas genom påteckning av ordet »duplett». Skulle körkortet tillrättakomma, skall duplettkörkortet ofördröjligen återställas till länsstyrelsen.

De sakkunniga ha föreslagit den jämkningen, att i stället det förlorade körkortet skulle återställas till länsstyrelsen. Emellertid torde det utan olägenhet kunna överlämnas åt körkortsinnehavaren att själv avgöra, vilket av korten som är mest ändamålsenligt och alltså bör behållas.

*5 mom.*

Enligt gällande bestämmelser föreligger icke skyldighet för körkortsinnehavare att göra anmälan om namnändring (se 20 § 2 mom. femte stycket motorfordonsförordningen). Departementsförslaget överensstämmer med vad de sakkunniga förordat.

*6 mom.*

Enligt 20 § 3 mom. motorfordonsförordningen skall länsstyrelse över utfärdade körkort föra anteckning i liggare eller kortregister (körkortsregister). Departementsförslaget överensstämmer i sak med de sakkunnigas förslag.

## Återkallelse av körkort m. m.

## 33 §.

Bestämmelserna i denna paragraf och 34 § ha sin motsvarighet i 21 § motorfordonsförordningen.

## 1 mom.

Enligt 21 § 1 mom. första stycket motorfordonsförordningen gäller, att om förare vid färd med motorfordon eller traktortåg gjort sig skyldig till brott mot 1 eller 2 § lagen om straff för vissa brott vid förande av motorfordon eller eljest i något för trafiksäkerheten väsentligt hänseende allvarligen åsidosatt honom såsom förare åliggande förpliktelser eller om föraren på annat sätt ådagalagt sådana egenskaper, att han icke vidare bör betros med att inneha körkort, den länsstyrelse, som utfärdat körkortet, skall efter nöjaktig utredning återkalla detsamma. Vid sådan utredning må avseende icke fästas vid förseelse, vilken antecknats i körkortsregistret mer än två år före begäendet av den förseelse, som giver anledning till att frågan om körkortets återkallelse upptages till prövning. Är fråga om straffbelagd förseelse, må återkallelse av körkort på grund av denna förseelse icke äga rum, förrän frågan om straff för förseelsen blivit genom domstols laga kraft ägande utslag avgjord, där länsstyrelsen ej finner uppenbart, att föraren är olämplig att föra motorfordon. Äro omständigheterna av den beskaffenhet, att anledning är att antaga, att föraren skall, utan att återkallelse av körkortet sker, låta sig rättas, och är ej fråga om förare, som gjort sig skyldig till brott mot 1 eller 2 § nyssnämnda lag, må varning i stället meddelas. Vid återkallelse av körkort skall bestämmas viss tid, efter vars utgång föraren efter ansökan ånyo må kunna erhålla körkort. Denna tid skall utgöra, då föraren dömts för brott mot 1 eller 2 § nämnda lag, minst sex månader och högst två år, eller, om föraren under de före brottets begående sist förflutna fem åren dömts för samma slag av brott, minst ett och högst fem år, samt, då körkort eljest återkallas, minst två månader och högst två år.

Departementsförslaget är — med de avvikelser som föranledas av att körkort för traktor och motorredskap ansetts icke böra införas — i stort sett utformat i enlighet med vad de sakkunniga förorddat. I följande hänseenden ha dock jämkningar företagits.

De sakkunniga ha föreslagit, att därest i fall, som angåves under a), med hänsyn till förarens personliga förhållanden särskilda skäl därtill föranledde, körkortet skulle kunna återkallas för alltid. Två av de sakkunniga ville skärpa denna bestämmelse därhän, att körkortet skulle återkallas för alltid vid upprepad onykterhet vid ratten.

Sakkunnigmajoritetens förslag i denna del har i flertalet remissyttranden

lämnats utan erinran. Överståthållarämbetet har därvid uttalat, att — fränsett den verkan av psykologisk art förekomsten av en dylik bestämmelse komme att ha — möjligheten att i de svåraste fallen återkalla körkortet för alltid syntes vara ägnad att i viss mån skärpa praxis, när det gällde indragning av körkort på bestämd tid.

*Nyktersvårdsförbundet, transportarbetarförbundet m. fl. fackförbund, centralförbundet för nyktersvårdsundervisning och nyktersvårdsvännernas landsförbund* ha uttalat sig för obligatorisk indragning för alltid vid upprepade onyktighet vid ratten.

Å andra sidan ha åtskilliga hörda myndigheter och sammanslutningar ställt sig avvisande till förslaget om indragning för alltid. Sålunda har förslaget avstyrkts av länsstyrelserna i *Stockholms, Kronobergs, Hallands och Gävleborgs län, häradsförbundet, stadsdomarföreningen och advokatsamfundet*. Därvid har bland annat framhållits, att det syntes alltför hårt, att ett brott, begånget av en person i hans unga år, skulle för livstiden utestänga honom från rättigheten att föra motorfordon, även om han sedermera iakttagit oklanderlig vandel. Man borde i detta sammanhang beakta, att länsstyrelse hade möjlighet att neka att åter utfärda körkort för en person, som ej kunde anses lämplig att inneha sådant. Det måste överhuvudtaget anses mycket svårt att vid indragningstillfället bestämma, att vederbörande icke ens i en avlägsen framtid skulle kunna anförtros körkort.

De invändningar, vilka sålunda anförts mot införande av föreskrift om indragning för alltid, äro enligt min mening berättigade. I detta sammanhang må ytterligare anföras följande.

Återkallelse för alltid torde icke kunna grundas enbart på att vederbörande gjort sig skyldig till brott av viss beskaffenhet. Den avgörande betingelsen lär i stället vara, att han ådagalagt sådana personliga egenskaper, som på ett stadigvarande sätt göra honom olämplig som förare. Är han hemfallen åt alkoholmissbruk, bör han givetvis ej ha körkort. När hans tillstånd i detta hänseende är att beteckna som alkoholism, hänföres i praxis till ståndet till sådan sjukdom, som enligt 21 § 1 mom. tredje stycket motorfordonsförordningen och däremot svarande 33 § 2 mom. i förevarande förslag skall medföra körkortsindragning utan tidsbegränsning. Även andra psykiska tillstånd av abnorm art kunna föranleda sådan indragning. Sådana särskilda förhållanden, som utgöra skäl för en återkallelse av körkort för alltid, kunna ofta härledas ur sjukliga eller därmed jämförliga tillstånd, som nyss sagts. Där så är fallet, lär den redan nu föreliggande möjligheten till indragning utan tidsbegränsning vara tillfyllest. I de fall åter, där sjukdom eller jämförligt tillstånd ej kan konstateras, lär det regelmässigt vara svårt om ej omöjligt att en gång för alla avgöra frågan om vederbörandes lämplighet som förare. I dylika fall synes det lämpligaste vara att vid indragning av körkortet för den, som återfallit i brott, varom här är fråga, bestämma en väl tilltagen tid och att, när spörsmålet om körkort ånyo blir aktuellt, särskilt noggrant pröva vederbörandes förutsättningar som förare.

Med ett sådant förfarings sätt torde trafiksäkerhetens krav kunna bli behörigen tillgodosedda.

Regeringsrättens praxis giver en viss ledning för bedömandet, huruvida den nu gällande latituden för indragning av körkort vid upprepade rattfylleribrott kan anses tillräcklig. Vid granskning av de under åren 1943—1949 av regeringsrätten handlagda besvärsmålen angående indragning av körkort på viss tid har det visat sig, att maximitiden fem år allenast i ett fall tillämpats. Likväl synes återfallsfrekvensen för rattfylleri vara jämförelsevis ringa. Enligt en i Kungl. Maj:ts prop. nr 159 till 1941 års riksdag åberopad statistisk utredning hade sålunda av 5 890 personer, som under tiden den 1 juli 1934—den 30 juni 1940 dömts för rattfylleri, 170 återfallit en gång och 2 återfallit två gånger, men något tredje återfall hade ej förekommit.

Med hänsyn till det sagda kan det ifrågasättas, huruvida verkligen en föreskrift om indragning för alltid skulle få någon nämnvärd användning. Ävenså synes det vara tvivel underkastat, om föreskriften skulle verka skärpande på praxis vid indragning av körkort på bestämd tid, eftersom betingelserna för återkallelse på bestämd tid i viss mån skilja sig från dem, som gälla återkallelse för alltid. Däremot skulle föreskriften möjligen få en viss psykologisk verkan. Denna fördel synes dock ej böra tillmätas avgörande betydelse i betraktande av de principiella betänkligheter, som otvivelaktigt måste inställa sig.

På grund av vad nu anförts har jag ansett mig icke böra föreslå införande av bestämmelse om återkallelse av körkort för alltid.

De sakkunniga ha i sitt förslag bibehållit gällande i 21 § 1 mom. fjärde stycket motorfordonsförordningen intagna stadgande, att vid slutlig prövning av fråga om återkallelse av körkort på viss tid hänsyn skall tagas till den tid, körkortet varit av länsstyrelsen återkallat tills vidare. Då denna avfattning synes ha givit anledning till skiftande praxis, har — för åstadkommande av enhetlig tillämpning — i departementets förslag i stället föreskrivits, att i den tid, som länsstyrelsen bestämmer, skall inräknas den tid, varunder beslut om återkallelse tills vidare enligt 3 mom. och om omhändertagande enligt 35 § varit gällande.

Det synes vara på sin plats att här med några ord närmare beröra innebörden av uttrycket »personliga förhållanden i övrigt», sådant detta användes i förslaget 32 § 1 mom. och 33 § 1 mom.

I motsvarande sammanhang återfinnes detta uttryck även i 1930 års motorfordonsförordning, vilken närmast föregick 1936 års motorfordonsförordning. Till grund för 1930 års förordning låg ett av 1927 års motorfordonssakkunniga avgivet betänkande (SOU 1929: 16). Såsom dessa sakkunniga antydde, torde vid bedömandet av de personliga förhållandenas betydelse för körkortsfrågans avgörande liknande principer böra tillämpas i fråga om återkallelse som beträffande utfärdande av körkort. Detta lär innebära, att återkallelse bör följa, då föraren i fråga om sagda förhållanden i mera avsevärd mån finnes brista i vad som förutsattes vid körkortets

utfärdande. Sålunda torde körkortet böra indragas för den, som gjort sig känd för vårdslöst och hänsynslöst uppträdande. Återkallelse synes ock böra tillgripas, då föraren ådagalagt ur trafiksäkerhetssynpunkt påtagligt bristande körskicklighet, sinnesnärvaro eller omdömesförmåga.

Vidare torde körkortet böra återkallas för den, som gjort sig skyldig till vissa brottsliga förfaranden. 1927 års sakkunniga yttrade härom:

Att uttömmande ange, vilka brott som böra verka diskvalificerande i dylikt hänseende, torde ej vara möjligt. Uppenbart synes dock vara, att den bör anses olämplig som förare, vilken t. ex. begått spritsmuggling eller annat brott, vars begående mer eller mindre förutsätter användande av motorfordon eller i allt fall i väsentlig mån främjas därav.

I övrigt giva förarbetena till gällande rätt ej någon ledning för bedömandet av vilka brott som böra föranleda körkortsvägran. Vidkommande åter den praktiska rättstillämpningen må, med ledning av regeringsrättens avgöranden, följande anföras.

Sådana brott som olovlig befattning med spritdrycker, hembränning eller liknande ha i regel medfört, att körkortet indragits.

Vidare synes indragning ha skett, då brottet på ett eller annat sätt haft samband med förande av motorfordon. Körkortet har exempelvis återkallats för biltjuv eller billånare, för chaufför, vilken tjänstgjort som förare av bil vid en stöldfärd etc.

Även spioneri har föranlett, att körkort vägrats.

I fråga om övriga brottskategorier synes regeringsrättens praxis ha varit i viss mån skiftande. Skiljaktiga meningar ha ej sällan förekommit.

I ett flertal fall ha brott som förfalskning, förskingring, trolöshet mot huvudman och andra oredlighetsbrott ansetts icke böra medföra indragning av körkort. Exempel på avgöranden i motsatt riktning vid dylika brott saknas emellertid ej. Sålunda har förfalskning av bilskattekvitto eller försäkringsbedrägeri i fråga om bl. a. bil följts av körkortsåterkallelse.

Under senare år ha förekommit fall, då efter sedlighetsförbrytelse körkort vägrats. I det senaste av dessa fall, då även vissa äldre fylleriförseelser lågo vederbörande till last, ansåg regeringsrätten körkort för det dåvarande icke kunna utfärdas.

Såsom 1927 års sakkunniga framhållit, lär det ej kunna ifrågakomma att i en författning uttömmande angiva, vilka brott som skola verka diskvalificerande för körkort. Det måste i stället åt den praktiska rättstillämpningen överlämnas att träffa avgörandet efter förhållandena i varje särskilt fall. Några allmänna synpunkter må dock i detta sammanhang framföras.

För att en person skall anses lämplig som förare kräves uttryckligen, att han gjort sig känd för nyktert levnadssätt. I samklang med denna fordran synes vara, att man av honom fordrar, att han har vilja och förmåga att rätta sig efter gällande spritförfattningar. Har han gjort sig skyldig till hembränning, handel med smuggelsprit eller liknande förseelse, lär han sålunda böra anses mindre lämpad som förare, även om onykterhet icke kan läggas honom till last.

Vidare kunna tänkas fall, då omständigheterna visa en sådan allmän opålitlighet hos vederbörande, att denna egenskap kan misstänkas komma att inverka även på hans sätt att bruka sin behörighet som förare. I fall av sistnämnda slag är det tydligen icke brottets svårighetsgrad eller hänförlighet till viss brottskategori, som i och för sig bör vara avgörande vid övervägandet av vederbörandes lämplighet som förare. I stället synes prövningen främst böra gå ut på att — med ledning av utredningen om vederbörandes personliga förhållanden i allmänhet — söka få fram, huruvida denne kan anses besitta den pålitlighet och det omdöme, som man skäligen bör fordra av en förare av motordrivet fordon.

*2 mom.*

Enligt 21 § 1 mom, tredje stycket motorfordonsförordningen skall körkort återkallas, om förarens förmåga att föra motorfordon blivit så väsentligen nedsatt genom sjukdom, skada eller dylikt, att han ur trafiksäkerhetssynpunkt icke vidare bör betros med att föra motorfordon. Finnes grundad anledning till antagande, att förhållande, som nyss sagts, föreligger, äger länsstyrelsen tillhålla föraren att inom viss tid förete nytt läkarintyg vid äventyr, att körkortet eljest återkallas.

De återgivna stadgandena ha i stort sett bibehållits i de sakkunnigas förslag.

I departementets förslag har — för vinnande av större tydlighet — företagits viss jämkning i avfattningen av grunden för återkallelse. I övrigt överensstämmer förslaget med vad de sakkunniga förordat.

I detta sammanhang må något beröras en av trafiksäkerhetskommittén behandlad fråga, nämligen spörsmålet om införande av skyldighet för läkare att anmäla vissa sjukdomstillstånd, som äro speciellt farliga för en förare av motorfordon. Kommitténs expertgrupp hade förordat, att om en läkare upptäckte sjukdom eller defekttillstånd av den art, att därav kunde uppkomma synnerlig fara för trafiksäkerheten, läkaren skulle vara pliktig att, där vederbörande kunde antagas inneha körkort, anmäla förhållandet för central körkortstyrelsen eller, intill dess sådan myndighet komme till stånd, till medicinalstyrelsen. Till ledning för läkaren borde i författning direkt angivas de sjukdomar och defekttillstånd, som skulle medföra anmälningsskyldighet. Kommittén anslöt sig till expertgruppens förslag.

Medicinalstyrelsen har i sitt yttrande över kommitténs betänkande anfört följande.

Enligt styrelsens mening lägger läkarinstruktionens 60 § i sin nuvarande avfattning ej hinder i vägen för en läkare att bringa till vederbörande myndighets kännedom vad han vid sin undersökning i dylika fall erfarit. Det kan icke vara tal om att yppandet skett i »oträngt mål». Styrelsen har en ej ringa erfarenhet av att läkare i här avsedd situation lämnat meddelande om sina fynd till styrelsen, som sedan kunnat utan att yppa läkarens identitet och patientens sjukdom lämna körkortsinmyndigheten upplysning om att anledning föreläge att låta körkortsinnehavaren undergå läkarundersökning till utronande av hans lämplighet som förare av motorfordon.

Ur trafiksäkerhetssynpunkt är det angeläget att läkarna bringas att medverka till att den som av läkare befinnes på grund av sjukdomstillstånd uppenbarligen vara olämplig som motorfordonsförare icke får fortsätta att föra motorfordon. För dessa fall synes därför ett anmälningssförfarande böra införas. Då den ovan angivna nu praktiserade vägen över medicinalstyrelsen synes innebära en onödig omgång, men det å andra sidan med skäl kan förväntas bidra till ett lättare realiserande av saken om meddelandet från läkarna går till *medicinsk* myndighet föreslås att det skall ställas till förste provinsialläkaren i länet respektive förste stadsläkaren i stad utanför lands- ting, vilka genom sitt nära samarbete med länsstyrelserna ha möjlighet att på smidigt sätt åstadkomma avsedd omprövning av körkortet i fråga med nödigt hänsynstagande till diskretionens krav.

Läkarsällskapet, som också yttrat sig över kommitténs betänkande, har därvid såsom sin bestämda uppfattning uttalat, att anmälningsskyldighet icke borde införas. Enligt sällskapets mening utgjorde den redan tillämpade anmälningsskyldigheten, vilken icke utnyttjades i oträngt mål, den bästa lösningen av denna för trafiksäkerheten viktiga fråga.

Läkarförbundet har i sitt yttrande över kommittébetänkandet anslutit sig till läkarsällskapets uppfattning.

Av övriga remissyttranden, vari frågan om anmälningsskyldighet särskilt berörts, innehåller flertalet tillstyrkan av kommitténs förslag. Kungliga automobilklubben och motormännens riksförbund m. fl. ha dock uttalat betänkligheter mot förslaget.

Ur trafiksäkerhetssynpunkt är det otvivelaktigt ett betydande intresse, att läkare anmäler upptäckt av sjukdom eller defekttillstånd, varom här är fråga. Å andra sidan skulle införandet av uttrycklig föreskrift om skyldighet att göra sådan anmälan vara förenat med vissa olägenheter. Sålunda synes risk kunna uppkomma för att den, som misstänker sig lida av körkortshindrande sjukdom, dröjer med att besöka läkare, därför att han är rädd för att läkaren skall konstatera sådan sjukdom och göra anmälan där- om. Denna risk är naturligen särskilt stor i fråga om den, som är beroende av körkort för sitt yrke. Vidare skulle den inskränkning i läkarens tystnads- plikt, som en dylik föreskrift skulle innebära, vara ägnad att störa det för- troende, som måste råda mellan läkare och patient. Hos många läkare torde ock föreligga en viss olust inför en sådan inskränkning. Även svårigheter vid den praktiska tillämpningen av föreskriften kunna förmodas uppkomma.

Såsom av det sagda framgår, synes redan nu anmälan stundom göras frivilligt i uppenbara fall. Vad medicinalstyrelsen, läkarsällskapet och läkar- förbundet anfört torde vidare giva visst fog för antagande, att sådan an- mälan framdeles kommer att bli mera vanlig. Med hänsyn härtill och till de nyss angivna nackdelar, som en tvingande föreskrift kan tänkas med- föra, anser jag att med frågan om införande av sådan föreskrift bör kun- na anstå åtminstone till dess närmare erfarenhet vunnits om i vilken om- fattning frivillig anmälan tillämpas. Såsom medicinalstyrelsen framhål- lit, förefaller det lämpligt, att i fortsättningen anmälan göres icke till sty- relsen utan till förste provinsialläkaren eller motsvarande läkare.

*3 och 4 mom.*

I enlighet med de sakkunnigas förslag ha här upptagits bestämmelser, som väsentligen överensstämma med motsvarande stadganden i 21 § motorfordonsförordningen. I 4 mom. har dock på sätt de sakkunniga förordnat tillagts uttrycklig föreskrift, att beslut om återkallelse av körkort genom länsstyrelsens försorg skall delgivas den, som avses med beslutet.

*5 och 6 mom.*

I anslutning till de i 21 § 1 mom. första stycket motorfordonsförordningen meddelade bestämmelserna om återkallelse av körkort på grund av förseelse m. m. (jfr 1 mom. härövan) har i ett nästföljande stycke stadgats, att om förare, vars körkort återkallats, efter utgången av tiden för återkallelsen ånyo önskar erhålla rätt att föra motorfordon, ansökan här- om skall ställas till länsstyrelsen i det län, som i 20 § 1 mom. sägs (d. v. s. i allmänhet länsstyrelsen i det län, inom vilket sökanden är mantalsskriven). Därest tiden för indragningen bestämts till ett år eller därunder, må ansökan avse körkortets återbekommande. Har indragningstiden bestämts till över ett år, skall ansökan avse utfärdande av nytt körkort.

21 § 2 mom. motorfordonsförordningen innehåller närmare föreskrifter om förfarandet vid ansökan om återbekommande av körkort eller om utfärdande av nytt körkort.

Departementsförslaget, som är avfattat i enlighet med vad de sakkunniga förordnat, överensstämmer i stort sett med nyss angivna stadganden i motorfordonsförordningen. Enligt förslaget skall dock förare, som efter återkallelse enligt 2 mom. ånyo önskar erhålla rätt att föra motordrivet fordon, kunna ansöka om körkortets återbekommande, därest ansökan göres inom två år efter återkallelsen. Vid dylik ansökan skall i allmänhet endast behöva företes nytt läkarintyg. Vidare har förarens rätt att återbekomma körkort, som återkallats för bestämd tid, begränsats till fall, då ansökan göres inom sex månader efter utgången av återkallelsetiden.

*7 mom.*

Här upptagna stadganden motsvara 21 § 3 mom. andra stycket motorfordonsförordningen. Såsom de sakkunniga förordnat, torde regler i ämnen, vilka avhandlas i 21 § 4 och 5 mom. samma förordning, böra meddelas i vägtrafikkungörelsen.

**Varning.**

## 34 §.

Paragrafen är avfattad i huvudsaklig enlighet med de sakkunnigas förslag. Den överensstämmer i stort sett med de i 21 § motorfordonsförordningen meddelade föreskrifterna i ämnet, med tillägg, att beslut om varning genom länsstyrelsens försorg skall delgivas den, som avses med beslutet.

## Omhändertagande av körkort.

## 35 §.

De av de sakkunniga föreslagna reglerna om körkorts omhändertagande överensstämman väsentligen med de föreskrifter härom, vilka meddelats i 21 § 1 mom. femte, sjätte och sjunde styckena motorfordonsförordningen. Medan enligt gällande bestämmelser körkortsinnehavare betages förarrätten genom själva omhändertagandet av körkortet, ha emellertid de sakkunniga anknutit denna rätts upphävande till ett formellt beslut om åtgärden, vilket skall delgivas körkortsinnehavaren. I motsats till nuvarande särskilda bestämmelser — 20 § 1 mom. sista stycket motorfordonsförordningen — om vad i förevarande sammanhang skall förstås med polismyndighet (bl. a. i Stockholm vederbörande poliskommissarie) ha vidare de sakkunniga för begreppet polismyndighet föreslagit den bestämning, som angives i 1944 års lag om vad i allmänhet skall med polismyndighet avses.

Departementsförslaget har i stort sett utformats i enlighet med de sakkunnigas förslag. Med hänsyn till genomförd ändring av bestämmelserna i 11 kap. 10 § strafflagen lär dock det av de sakkunniga föreslagna uttrycket »överlastad av starka drycker» böra ersättas med »berusad av starka drycker eller annat ämne». Vidare torde i Stockholm beslut om körkorts omhändertagande böra ankomma på vederbörande poliskommissarie.

I fråga om viss jämkning i paragrafens andra stycke vill jag hänvisa till framställningen under 4 § lagen om straff för vissa trafikbrott.

## Körskola.

## 36 §.

Paragrafen motsvarar de bestämmelser i ämnet, vilka äro meddelade i 18 § 2 mom. motorfordonsförordningen. De föreslagna stadgandena innefatta i skilda hänseenden ett fullständigande och en skärpning av nuvarande föreskrifter. Med en mindre jämkning överensstämmer paragrafen med vad de sakkunniga förordat.

## 1 mom.

Enligt gällande bestämmelser skall den, som vill mot ersättning i körskola eller annorledes bedriva utbildning av bil- eller motorcykelförare (yrkesmässig utbildning), söka tillstånd därtill hos länsstyrelsen i det län, där verksamheten skall bedrivas. Över ansökan om dylikt tillstånd skall länsstyrelsen infordra yttrande av besiktningsman, som av besiktningsmännens chefsmyndighet förklarats behörig att avgiva sådana yttranden.

Tillstånden begränsas för närvarande i praxis ofta till en viss tid. De sakkunniga ha emellertid funnit det lämpligt, att om icke särskilda förhållanden annat föranleda, tillstånden utfärdas att gälla tills vidare. *Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* samt *länsstyrelserna i Jönköpings, Kristianstads*

och *Malmöhus län* ha i sina remissyttranden förordat tidsbegränsning. I sådant hänseende har föreslagits en tillståndstid av 5 år åt gången. I samma riktning ha flera förste bilinspektörer uttalat sig. Som skäl har anförts, att kontrollen över körskolorna underlättades, om tillstånden gjordes tidsbegränsade. Å andra sidan har *bilskolornas riksförbund* — under åberopande av att bilskolorna hade ett starkt intresse av att kunna planera sin verksamhet på lång sikt — hemställt om sådan utformning av bestämmelserna, att tillstånd alltid skulle utfärdas att gälla tills vidare. I övriga remissyttranden har de sakkunnigas förslag tillstyrkts eller lämnats utan erinran.

De sakkunniga ha till stöd för sitt förslag anført följande.

Man torde kunna antaga, att ett tillstånd, som gäller tills vidare, bättre än ett tidsbegränsat tillstånd är ägnat att uppmuntra körskoleinnehavare att i önskvärd omfattning nedlägga kapital på sin rörelse och i övrigt utveckla densamma. Om sådan rapporteringsskyldighet, som av de sakkunniga förordas under 8 mom., införes och länsstyrelsen därigenom beredes ökade möjligheter att fortlöpande följa körskolornas verksamhet, synes i allmänhet ej heller några mera vägande skäl tala för tidsbegränsning av tillstånden. I den mån en körskola misskötes eller dess verksamhet upphört har länsstyrelsen möjlighet att återkalla tillståndet (jfr 9 mom.) oavsett huruvida detsamma gäller tills vidare eller för viss tid. Det torde också vara regel att ett tidsbegränsat tillstånd på ansökan förlänges, om ej anledning till anmärkning förekommit.

Vad de sakkunniga sålunda uttalat, är enligt min mening riktigt. För de sakkunnigas ståndpunkt talar också den omständigheten, att standarden hos körskolorna, därest de nu föreslagna bestämmelserna genomföras, torde komma att höjas, varigenom behovet av tät omprövning blir mindre. Körskoletillstånd synes följaktligen böra utfärdas tills vidare, om icke särskilda förhållanden annat föranleda.

Såsom av det föregående framgår, innehålla nuvarande bestämmelser om tillstånd till körskola ej någon föreskrift om att tillståndet skall vara beroende av om behov av den ifrågasatta körskolan prövas föreligga. I motiven till 1930 års motorfordonsförordning, i vilken krav på körskoletillstånd första gången uppställdes, uttalades tvärtom, att man genom kravet på tillstånd icke avsett att skapa något näringstvång utan allenast en garanti för att icke olämpliga personer utövade körskoleverksamhet. I praxis har emellertid på sina håll vid behandlingen av frågor om körskoletillstånd förekommit viss behovsprövning.

Trafiksäkerhetskommittén har uttalat, att tillståndsgivningen för körskoleverksamheten borde ske efter kompetens och lämplighet, men att tillståndsmyndigheten icke borde ha rätt att reglera skolornas antal och omfattning efter föreliggande behov. Härom har av kommittén anförts följande.

Genom ett på behovsprövning upplagt licensförfarande skulle den fördelen kunna vinnas, att endast så många körskolor komme till stånd, att varje innehavare skulle kunna få sin bärgning. Ur kontrollsynpunkt kunde det också vara fördelaktigt att ha ett begränsat antal skolor, eftersom det då vore lättare att överblicka deras verksamhet. Vidare kunde en bättre eko-

nomisk standard uppnås hos de skolor, som finge tillstånd, om man begränsade deras antal. Ur samhällsekonomisk synpunkt och med tanke på förefintlig knapphet på arbetskraft kunde det vara lämpligt, att varje skola och där anställd personal finge sin kapacitet utnyttjad så långt som möjligt. Vid behovsprövning bortfaller den alltför hårda konkurrensen och därmed också anledningen för skolorna att söka locka till sig elever genom att hålla billigare avgifter eller genom att utlova kortare utbildningstid än andra skolor.

Mot en behovsprövning tala å andra sidan flera synpunkter. Först och främst synes det rent allmänt sett bjuda emot att inskränka näringsfriheten annat än i de fall, då så av speciella skäl kan anses vara oundgängligen nödvändigt. Den omständigheten, att krav uppställas på vederbörande utövare av ett yrke, kan i och för sig icke innebära skäl att behovspröva tillstånd att utöva yrket (jämför läkare, tandläkare och veterinärer). Att man inom den yrkesmässiga trafiken infört behovsprövning sammanhänger med näringspolitiska överväganden. Särskilt har hänsynen till andra trafikmedel såsom järnvägar och inrikes sjöfart varit bestämmande. Körskoleutbildningen är väsentligen av annan art än den yrkesmässiga biltrafiken; vad som varit vägledande vid utformandet av reglerna för den sistnämnda kan därför icke utan vidare överföras.

Lämpligheten för en pedagogisk verksamhet sådan som körskolornas ligger framför allt på det personliga planet, och vissa personer kunna genom sin pedagogiska fallenhet vara bättre rustade härför än andra. Det synes önskvärt, att de pedagogiska begåvningarna på detta område få största möjliga handlingsfrihet och därmed tillfälle att mottaga så många elever som möjligt. Det kan icke vara riktigt att hindra dem från detta i syfte att skydda deras mindre dugande kolleger från konkurrens. Systemet med behovsprövning måste vidare bliva osmidigt och svårhanterligt. Licensgivningen måste avse några år framåt, och det är uppenbarligen förenat med svårighet att avgöra hur stor tillströmningen av elever till körskolorna inom ett visst område kan väntas bliva. Ett sådant avgörande förutsätter en uppskattning av det antal personer inom området, som under dessa år befinna sig i sådan ålder, att de kunna erhålla körkort. Det förutsätter vidare en uppskattning av det antal personer, som komma att önska körkort, och hur många som komma att anlita privat utbildning. Det blir svårt att göra denna beräkning eftersom flera av dessa faktorer äro intimt avhängiga av de ekonomiska konjunkturerna. Behovet av körskolor växlar uppenbarligen starkt. Även om dessas antal under en högkonjunktur, på bekostnad av allmänhetens bekvämlighet, inskränkes till det minsta möjliga, torde samma antal under en lågkonjunktur komma att visa sig vara för stort för då föreliggande behov. Vid en behovsprövning måste man fastställa ett visst territorium, inom vilket skolan skall verka. Detta kunde tänkas vara så ordnat, att varje skola endast finge mottaga elever, som vore bosatta inom territoriet, men härigenom skulle betydande olägenheter uppstå. Bundenheten vid ett geografiskt område kan därför icke få annan form än att körskolan icke tillåtes företaga övningskörning eller meddela teoretisk undervisning annorstädes än inom sitt eget område. En sådan gränsdragning måste emellertid medföra komplikationer och överträdelser. Behovsprövningen måste komma att avse icke endast skolan såsom sådan utan även dess omfattning, d. v. s. antalet sysselsatta instruktörer och använda bilar. Vid en behovsprövning av körskolorna uppstå vidare många av de svårlösta frågor, som annuäl sig vid regleringen av den yrkesmässiga trafiken. Sålunda måste man bl. a. ordna förhållandena vid innehavarens död och vid överlåtelse av rättigheten. Mot de efterlevandes berättigade intressen att behålla en av den avlidne appar-

betad rörelse kommer att stå de anställda instruktörernas jämväl rättmätiga anspråk att få tillstånd att driva egen rörelse. Vid överlåtelse av körskola uppstår frågan, huruvida rättigheten såsom sådan skall kunna åsättas särskilt saluvärde, eller om den tillståndsgivande myndigheten skall vaka över att säljaren endast erhåller ersättning för överlåtelse av bilar och andra inventarier jämte skäligt good-willvärde.

1944 års trafikförfattningssakkunniga ha förklarat att de i huvudsak kunde ansluta sig till de av kommittén framförda synpunkterna. Regler om behovsprövning hade följaktligen ej upptagits i de sakkunnigas förslag. En viss restriktiv prövning syntes dock ligga inom länsstyrelsens befogenhet, därest författningsförslaget godtoges. Då de sakkunniga föreslagit, att vederbörande skulle äga förutsättningar för bedrivande av körskola på sådant sätt, att det allmännas krav på god förarutbildning bleve tillgodosett, måste detta villkor givetvis bl. a. innefatta, att vederbörande kunde påvisa förutsättningar av ekonomisk art. I övrigt borde önskemålet om en god standard å körskolorna tillgodoses genom skärpta bestämmelser i fråga om kompetensen för föreståndare, lärare och instruktörer samt kontroll över skolorna.

I de flesta remissyttrandena har de sakkunnigas förslag tillstyrkts eller lämnats utan erinran. I en del yttranden har dock behovsprövning förordats. *Länsstyrelserna i Stockholms, Östergötlands, Kristianstads, Hallands, Värmlands, Gävleborgs och Västernorrlands län* samt *bilskolornas riksförbund* ha sålunda uttalat sig i denna riktning, likaså flera förste bilinspektörer. Härvid har anförts, att bedömningen av körskolebehovet ej syntes behövas göras så rigorös eller vittgående, att därav kunde befaras uppkomma de konsekvenser, vilka av trafiksäkerhetskommittén och trafikförfattningssakkunniga åberopats som skäl mot en behovsprövning.

Bilskolornas riksförbunds yttrande utmynnar i en hemställan om föreskrift, dels att länsstyrelsen skulle över ansökan om körskoletillstånd höra, förutom besiktningsman, jämväl polismyndigheten i orten och av ärendet berörd, erkänd yrkesorganisation, dels ock att vid prövning av frågan om tillstånd hänsyn skulle tagas till möjligheten att inom ifrågakomna område erhålla förarutbildning.

För egen del finner jag de skäl, som trafiksäkerhetskommittén och de sakkunniga anført mot behovsprövning som villkor för körskoletillstånd, vara övertygande. De sakkunnigas förslag läser innebära en ur trafiksäkerhets-synpunkt fullt tillfredsställande lösning, samtidigt som de svårigheter undvikas, vilka en behovsprövning otvivelaktigt skulle medföra.

#### 2—5 mom.

Enligt nu gällande bestämmelser skall körskola stå under ledning av sakkunnig lärare, som är ansvarig för undervisningen. Sådan lärare skall godkännas av länsstyrelsen. Denna skall över ansökan om godkännande infordra yttrande av besiktningsman, som av besiktningsmännens chefsmyndighet förklarats behörig att avgiva sådana yttranden. Besiktningsmannen skall

genom särskilt prov undersöka kompetensen och lämpligheten hos den, som avses att handha undervisningen. Några regler i fråga om övrig personal vid körskola finnas ej meddelade.

De sakkunniga ha ansett sig böra förorda skärpta bestämmelser om körskolornas personal. Vad i sådant hänseende föreslagits anser jag mig kunna i stort sett godtaga. En lättnad synes dock påkallad i fråga om den, som av länsstyrelse godkänts såsom föreståndare, lärare eller instruktör vid viss och hos samma länsstyrelse söker enahanda godkännande för annan körskola. Beträffande dylik sökande har sålunda till de sakkunnigas förslag fogats föreskrift, att kompetensbevis och intyg, som eljest skola åtfölja ansökan om godkännande, skola ingivas allenast då länsstyrelsen så anser nödigt.

6 mom. har sin motsvarighet i 18 § 2 mom. fjärde och femte styckena motorfordonsförordningen.

7 mom. är nytt.

8 mom. ersätter föreskriften i 18 § 2 mom, tredje stycket motorfordonsförordningen, att den, som bedriver yrkesmässig utbildning, är skyldig underkasta sig den tillsyn å verksamheten, varom länsstyrelsen förordnar.

9 mom.

Momentet motsvaras av 18 § 2 mom. sista stycket motorfordonsförordningen.

I en vid de sakkunnigas betänkande fogad reservation har uttalats, att om innehavare av körskoletillstånd dömts för rattfylleri eller grov vårdslöshet i trafik, tillståndet borde obligatoriskt indragas för honom. *Motormännens riksförbund* och *advokatsamfundet* ha givit uttryck för liknande uppfattning.

Klart lär vara, att den, som gör sig skyldig till brott, som nyss sagts, därmed ådagalägger sin olämplighet att undervisa i körskola. En sådan omständighet torde ock tillbörligen beaktas av vederbörande myndigheter vid utömandet av tillsynen över dem, som tjänstgöra som föreståndare, lärare eller instruktörer vid körskola. Det synes emellertid leda alltför vitt att beträffande innehavare av körskoletillstånd införa ett generellt stadgande av antytt innehåll. Ihågkommas bör här, att en person mycket väl kan tänkas inneha körskoletillstånd utan att därför ha något med undervisningen vid skolan att skaffa eller ens vara bosatt på den plats, där skolan bedrivs.

På liknande skäl som i det föregående anförts beträffande privat övningskörning synes det vara onödigt att — såsom *länsstyrelsen i Gotlands län* ifrågasatt — göra privat förarutbildning beroende av tillståndsgivning i varje särskilt fall.

Särskilda föreskrifter för personer, som från utlandet inkommit i riket  
för att tillfälligtvis här vistas.

37 §.

Här upptagna bestämmelser överensstämma i sak med vad de sakkunniga förordat.

1 mom.

Momentet motsvarar den i 24 § motorfordonsförordningen meddelade föreskriften, att Kungl. Maj:t bestämmer, på vilka villkor person, som i främmande stat, vilken anslutit sig till den internationella konventionen rörande biltrafik, äger rätt att föra motorfordon, må här i riket utöva dylik rätt.

2 mom.

De föreslagna stadgandena om tillstånd att föra bil eller motorcykel överensstämma i stort sett med motsvarande bestämmelser i 22 § 5 och 6 mom. samt 23 § 1 mom. motorfordonsförordningen. Tillståndet har i förslaget åsatts beteckningen turistkörkort. Enligt förslaget skall, där ej särskilda omständigheter annat föranleda, tillstånd meddelas — ej blott såsom nu vid företeende av vissa intyg — utan jämväl då eljest på tillförlitligt sätt styrkes, att vederbörande i det främmande landet äger rätt att föra motorfordon av det slag, varom fråga är. I kontrollsyfte har tillfogats en föreskrift, att angående utfärdande av turistkörkort anteckning skall göras i pass eller motsvarande legitimationshandling för sökanden. De i förslagets 33—35 §§ upptagna bestämmelserna om återkallelse och omhändertagande av körkort samt om varning ha ansetts i tillämpliga delar böra gälla i fråga om turistkörkort.

Reglering av förhållanden, som avses i motorfordonsförordningen 22 § 5 mom. första stycket sista punkten, torde lämpligen böra ske i vägtrafik-kungörelsen.

AVDELNING IV.

Trafikregler.

1 kap. Inledande bestämmelser.

38 §.

Paragrafens första stycke motsvarar 1 § 1 mom. vägtrafikstadgan, vilket föreskriver, att stadgan äger tillämpning allenast å trafik på väg. Andra och tredje styckena sakna motsvarighet i gällande bestämmelser.

Första stycket.

Stadgandet är utformat i enlighet med de sakkunnigas förslag.

Med uttrycket »bana» bör här förstås sådan del av vägen, som är genom

vägmärke eller eljest på särskilt sätt markerad såsom avsedd för visst slag av vägtrafikanter. Såsom bana är sålunda att beteckna körbana, cykelbana, trottoar etc. Vidare utgör, där körbana är genom målade linjer, genom stift eller på annat lämpligt sätt uppdelad för olika körfiler, varje sådan del — filbana — en särskild bana.

#### *Andra stycket.*

De sakkunniga ha till de under 6 kap. upptagna särskilda bestämmelserna för gående fogat föreskrift, att de i 3 kap. meddelade särskilda stadgandena om trafik med fordon — utom såvitt anginge tecken och signaler, belysning, fordons last samt tävling med fordon — skulle i tillämpliga delar gälla för skidåkare, ridande, och personer, som ledde eller dreve kreatur. Ur systematisk synpunkt torde denna föreskrift böra flyttas till de inledande bestämmelserna. Vidare förefaller det lämpligt, att skidåkare — i likhet med den som åker skridskor eller rullskridskor — anses såsom gående och icke hänföres under bestämmelserna om trafik med fordon. Förevarande stycke har avfattats i enlighet härmed.

#### *Tredje stycket.*

Frånsett den jämkning, som föranledes av föregående stycke, överensstämma de föreslagna bestämmelserna med vad de sakkunniga föreslagit.

## **2 kap. Bestämmelser för samtliga vägtrafikanter.**

### **Grundregler.**

#### **39 §.**

Stadgandet, som är avfattat i enlighet med de sakkunnigas förslag, motsvarar 2 § vägtrafikstadgan. Enligt sistnämnda paragraf skall varje vägfarande iakttaga all den omsorg och varsamhet, som till förekommande av trafikolycka betingas av omständigheterna. Han skall vidare uppträda hänsynsfullt mot andra vägfarande och mot dem, som bo eller eljest uppehålla sig vid vägen.

Den norska strafflagens 47 § föreskriver, att ingen kan straffas för handling, som han företagit för att rädda någons person eller gods från en eljest oundviklig fara, när omständigheterna berättigat honom att anse denna fara som särdeles betydande i förhållande till den skada, som kan vållas genom handlingen. I den danska strafflagen (14 §) finnes ett liknande stadgande. Däremot saknar den svenska strafflagen — bortsett från bestämmelserna om rätt till nödvärn — uttrycklig föreskrift, i vad mån den skall undgå straffansvar, vilken av en nödsituation tvingats att företaga en i princip straffbelagd handling. I den praktiska rättstillämpningen gälla emellertid i vårt land liknande allmänna regler som i våra grannländer. Erinras må här om rättsfallen NJA 1932: 651 och SJT 1937: 44.

I förslaget till vägtrafikförordning har behovet av särskilda regler för

trängande lägen beaktats genom direkta bestämmelser för vissa fall av mera allmän räckvidd. Utöver dessa fall kunna givetvis tänkas andra, där hänsyn till en nödsituation måste tagas vid trafikreglernas tillämpning. Det kan sålunda ej anses rimligt, att exempelvis en läkare skall drabbas av straffansvar för det han vid ett brådskande sjukbesök, där kanske livets räddning hänger på sekunderna, måste lämna sin bil på en plats, där parkerings- eller uppställningsförbud råder. För sådant eller jämförligt fall böra naturligen nyss antydda allmänna rättsregler äga tillämpning. Det torde emellertid ej vara lämpligt att för alla de fall, som här kunna komma i fråga, upptaga uttryckliga stadganden i sådan riktning. I stället lärers åt praxis böra överlämnas att pröva, om avsteget från gällande trafikföreskrifter varit nödvändigt, och om vederbörande i sammanhanget vidtagit de försiktighetsmått, vilka man skäligen kunnat kräva av honom.

### Beaktande av anvisningar i trafiken.

#### 40 §.

##### 1 mom.

##### *Första stycket.*

I förhållande till nuvarande i 3 § 2 mom. och 14 § 1 mom. sista stycket vägtrafikstadgan meddelade föreskrifter innebär förslaget — såsom de sakkunniga förordat — den skärpningen, att gående icke allenast bör utan är skyldig att rätta sig efter ifrågavarande anvisningar, såvitt desamma angå honom.

##### *Andra stycket.*

Föreskriften saknar motsvarighet i gällande rätt och de sakkunnigas förslag. Såsom *riksbrandinspektören* i sitt remissyttrande framhållit, torde ett stadgande av föreslagen innebörd erfordras med hänsyn till att det stundom kan vara nödvändigt, att utryckningsfordon köra mot de uppsatta trafik-anvisningarna.

##### 2 mom.

Första stycket överensstämmer med 2 § tredje punkten vägtrafikstadgan. Andra stycket motsvarar 20 § 7 mom. och 26 § samma stadga, där det föreskrives, att förare av bil eller motorcykel skall efterkomma besiktningsmans tecken att stanna.

### Beredande av fri väg för vissa trafikanter m. fl.

#### 41 §.

##### 1 mom.

Enligt 7 § sista punkten vägtrafikstadgan skall annan vägfarande än gående, där så ske kan, lämna likprocession och militärtrupp fri plats att passera. Vidare är i de lokala spårvägsreglementena regelmässigt intagen

bestämmelse om skyldighet för annan vägförande än förare av angivna utryckningsfordon att lämna vägen fri för annalkande spårvagn.

*Styrelsen för federationen Sveriges allmänna folkskolläraforening* har i särskild framställning anfört, att det ur trafiksäkerhetssynpunkt syntes påkallat att bland de frivägsberättigade även upptaga skolbarn i trupp under lärarens ledning. Detta förefaller riktigt. Över huvud taget torde övervägande skäl tala för att — i likhet med vad som gäller i våra grannländer — till de frivägsberättigade hänföra varje slag av procession. Med tillägg härom och i övrigt med den jämkning, som föranledes av att bestämmelserna om vägtrafikants förhållande vid plankorsning mellan väg och järnväg m. m. sammanförts under nästkommande paragraf, överensstämmer departementsförslaget med vad de sakkunniga förordat.

## 2 mom.

De av de sakkunniga föreslagna bestämmelserna motsvara de i 7, 25 och 26 §§ vägtrafikstadgan meddelade stadgandena om förkörsrätt för vissa fordon. Ändring har föreslagits beträffande larmanordningen, vilken enligt gällande bestämmelser skall bestå av kraftigt ljudande ringklocka eller visselpipa eller siren med genomträngande gäll ton eller av annan därmed jämförlig anordning. Vidare har skyldigheten att på utryckningsfordon föra röd lykta av de sakkunniga ansetts böra gälla för samtliga tillfällen, då fri väg påkallas, och sålunda ej endast för fall, då mörker råder. Slutligen ha de sakkunniga funnit skyldigheten att lämna fri väg för utryckningsfordon böra omfatta alla vägtrafikanter och sålunda — till skillnad från vad nu gäller — även för gående.

Enligt vad nu gäller läser förkörsrätten för järnvägståg och andra på järnvägsskenor löpande fordon vara absolut och sålunda gälla även gentemot utryckningsfordon. Någon ändring häri torde icke böra ifrågakomma.

De sakkunniga ha beträffande spårvagns- och utryckningsfordon inbördes företräde icke yttrat sig i vidare mån, än att skyldigheten att lämna fri väg för spårvagn under angiven förutsättning ej skall gälla förare av utryckningsfordon. Enligt Stockholms spårvägsreglemente har spårvagnsförare skyldighet att stanna för annalkande utryckningsfordon. Övriga spårvägsreglementen föreskriva sådan skyldighet för det fall att brandmanskap anrycker.

*Hovrätten över Skåne och Blekinge* har i sitt remissyttrande anfört, att vägtrafikförordningen borde innehålla ultiömmade reglering av spårvagns och utryckningsfordons inbördes företräde. Detta torde vara riktigt. I sådant hänseende bör enligt min mening såsom allmän regel upptagas, att förare av spårvagn skall vara underkastad skyldighet att i god tid om möjligt lämna utryckningsfordon fri väg, då så påkallas. Undantag synes dock böra stadgas för det fall, att spårvagnen framgår på särskild banvall. Sådan spårväg torde nämligen väsentligen vara att likställa med järnväg och är för övrigt ofta koncessionerad såsom järnväg.

Departementets förslag har utformats med tillämpning av vad nu sagts och i övrigt i huvudsaklig bestämmelse med de sakkunnigas förslag.

*Tillägg beträffande 41 §.*

Av 1 § framgår, att förare av spårvagn ej är att hänföra till vägtrafikant. 41 § 1 mom. innebär följaktligen, att spårvagn har företräde framför militärtrupp, begravningsståg och annan procession. Däremot innehåller departementsförslaget ingen särskild bestämmelse om det inbördes företrädet mellan de tre sistnämnda kategorierna eller om företrädet uttryckningsfordon sinsemellan. Såvitt angår fordon blir vid detta förhållande frågan om företrädet mellan likställda frivägsberättigade att avgöra enligt bestämmelserna i 48 § om korsande möte. I övrigt torde det vara tillfyllest med hänvisning till föreskriften i 39 § om skyldighet att visa hänsyn mot andra vägtrafikanter.

**Korsning i plan mellan väg och järnväg m. m.**

## 42 §.

Enligt 3 § 1 mom. vägtrafikstadgan åligger det förare av fordon att, då fordonet nalkas korsning i samma plan mellan järnväg och väg, nedbringa hastigheten så, att fordonet kan med säkerhet stannas på betryggande avstånd från närmaste rälssträng, ävensom, då varken stoppsignal eller annat förhållande ger anledning till antagande, att tåg nalkas, skyndsamt passera järnvägen. Stadgans 4 § 3 mom. föreskriver, att omkörning under inga förhållanden må äga rum vid annalkande till eller passerande av korsning, som nyss sagts. I övrigt innehåller stadgan ej några bestämmelser om vägtrafikants förhållande vid sådan korsning.

I anslutning till vad sålunda nu gäller ha de sakkunniga såsom andra stycke av 42 § (motsvarande 41 § i departementsförslaget) 1 mom. föreslagit följande föreskrifter:

Trafikant, som ämnar passera korsning i samma plan mellan järnväg och väg, skall, oavsett förekommande säkerhetsanordningar, genom uppmärksamhet på järnvägen söka förvissa sig om huruvida tåg nalkas. Då av signal eller annat förhållande framgår att tåg nalkas, skall trafikant stanna på betryggande avstånd före korsningen och före ljussignal, om sådan finnes. Föreligger ej förhållande, som nu sagts, skall korsningen passeras så skyndsamt som möjligt.

Vidare är i sakkunnigförslaget under 46 § meddelad föreskrift, att fordonsförare skall hålla en med hänsyn till förhållandena tillräckligt låg hastighet bland annat då fordonet närmar sig korsning i plan mellan väg och järnväg eller spårväg. Slutligen ha de sakkunniga under 47 § upptagit förbud mot omkörning — bland annat — strax före eller i dylik plankorsning.

*Järnvägsstyrelsen* och *järnvägsföreningen* ha i sina remissyttranden uttalat, att plankorsningarna med järnväg tillhörde de ur trafiksäkerhetssynpunkt mest riskfyllda punkterna på vägen. De alltför många olyckorna vid sådana korsningar finge ofta tillskrivas otillräcklig kännedom om gällande bestämmelser. Dessa borde därför särskilt eftertryckligt framhåvas i förordningen, så att de lätt kunde fattas och bevaras i minnet. Med hänsyn härtill vore det lämpligt, att alla regler för vägtrafikanternas beteende före och i plankorsning väg—järnväg bleve samlade i en särskild paragraf. Av den-

nas lydelse borde framgå, att med tåg likställdes även andra fordon löpande på järnvägsskenor. Föreskriften om hastighetsbegränsning borde avfattas i enlighet med vad nu gällde och icke ha den uppmjukade form, som de sakkunniga föreslagit.

*Teknologföreningen* och *vägföreningen* ha framfört liknande synpunkter.

Teknologföreningen har därvid tillagt, att de sakkunnigas förslag borde kompletteras med förbud mot att uppställa fordon inom visst avstånd — förslagsvis 75 meter — från plankorsning med järnväg. Föreningen har vidare anfört bl. a. följande.

Ett flertal dödsolyckor ha inträffat i järnvägs korsningar, som varit försedda med ljus- och ljudsignaler, till följd av att en efterföljande bil kört förbi ett fordon, som stannat å vänstra vägsidan framför rött signalljus. — — — Orsaken kan tänkas ha varit, antingen att det stillastående fordonet skymt det röda ljuset för den upphinnande föraren eller att denne eventuellt ansett — utan att tänka sig för — att det framförvarande fordonet stått parkerat. Olyckor av detta slag skulle kunna undvikas, om i trafikförordningen infördes den bestämmelsen, att då tåg nalkas en järnvägs korsning, skall det *första* fordonet ha skyldighet att *stanna mitt på vägbanan*. I de flesta fall bleve riskabla omkörningar på detta sätt omöjliggjorda, och även i det fåtal fall att vägens bredd är sådan att förbikörningar vore möjliga, bleve dock uppmärksamheten väckt om faran att passera. Dessutom kan det första fordonet vid sådan placering icke skymma det röda ljuset.

Vägföreningen åter har tillagt, att enligt dess mening vägtrafikförordningen borde innehålla bestämmelser om att fordonsförare skulle vara skyldig att stanna fordonet framför dels obehakade korsningar med dålig sikt, dels övriga obehakade korsningar, om dimma eller snöyra rådde. Härigenom ökades nämligen förarens möjlighet att uppfatta ljudet från uppsatta ringverk.

Reglerna för vägtrafikants beteende före och i plankorsning med järnväg måste anses vara så betydelsefulla ur trafiksäkerhetssynpunkt, att de böra erhålla en framträdande placering i vägtrafikförordningen. Lämpligt synes då vara att, såsom i de angivna yttrandena ifrågasatts, i en särskild paragraf sammanföra dessa regler.

Denna paragraf läser böra — med något skärpt avfattning i fråga om skyldigheten att förvissa sig om huruvida tåg nalkas — inrymma de stadganden, vilka upptagits under 42, 46 och 47 §§ i de sakkunnigas förslag. Det förefaller mig ej fullt lämpligt att, såsom vägföreningen ifrågasatt, komplettera bestämmelsen om fartbegränsning med en föreskrift om ovillkorlig skyldighet för fordonsförare att i angivna fall stanna sitt fordon. Den av de sakkunniga förordade bestämmelsen läser nämligen även innefatta skyldighet att helt stanna fordonet, där omständigheterna det påkalla, och det synes — med hänsyn till de många skiftande fall som förekomma — böra åt förarens omdöme överlämnas att avgöra, när han bör stanna. Jag vill i detta hänseende erinra om vad de sakkunniga anfört å sidorna 220—221 i betänkanudet. I detta sammanhang må även framhållas, att det, till förhindrande av motorstopp m. m., ofta kan vara påkallat att vid plankorsning växla ned till lägsta växel.

Likaså lärer i paragrafen böra upptagas, att med tåg likställas även andra fordon löpande på järnvägsskenor. Med hänsyn till att ur vägtrafiksynpunkt förhållandena vid plankorsning mellan väg och spårväg med särskild banvall förefalla vara väsentligen likartade med dem vid plankorsning väg—järnväg, torde vidare paragrafen böra göras tillämplig även på plankorsning mellan väg och spårväg, som nyss sagts.

Under de internordiska förhandlingarna har från danskt håll anmärkts, att hänsynen till eventuell mötande trafik syntes kräva, att på fordon, som vore försett med särskilda parkeringslyktor, framtill endast dessa hölles tända, då fordonet under mörker stannats för annalkande tåg. Detta förefaller äga fog, särskilt såvitt gäller fordon, som stannats i motlut. En rekommendation i nämnda hänseende torde därför vara på sin plats.

Genom den ifrågasatta föreskriften, att då tåg nalkas en plankorsning, föraren av det första fordon, som på vägen framkommer till korsningen skall vara skyldig att stanna mitt på vägbanan, kan otvivelaktigt — såsom teknologföreningen framhållit — viss fördel ur trafiksäkerhetssynpunkt vinnas. Å andra sidan synas en del olägenheter vara förenade med en sådan föreskrift. Som exempel kan nämnas, att ett fordon under angivna förutsättningar stannats mitt på en smal väg och ett från motsatt håll kommande fordon, vars förare ej observerat stoppsignalen, föres ut på spåret. Förstnämnda fordon kan då spärra vägen för det senare fordonet, så att föraren av detta blir tvungen att bromsa in och stanna på spåret och där kanske påköres av tåget. Jag är därför ej övertygad om att nyttan av den föreslagna körregeln överväger nackdelarna.

Härtill kommer, att fördelen av nyssnämnda föreskrift åtminstone delvis torde vinnas genom att man, såsom teknologföreningen föreslagit, stadgar förbud mot att inom visst avstånd från plankorsning med järnväg uppställa fordon annat än för annalkande tåg. Om man på detta sätt föreskriver en fordonsfri zon på ömse sidor om plankorsning, innebär nämligen det förhållandet, att ett fordon likväl stannats intill korsningen, för senare ankommande vägtrafikanter en varning, att tåg nalkas. Å andra sidan undviker man, att parkerat fordon skymmer säkerhetsanordningarna vid korsningen eller hindrar smidig avveckling av trafiken i korsningen.

På grund härav anser jag föreskrift böra införas om förbud att i annat fall än för annalkande tåg uppställa fordon inom visst avstånd från plankorsning. Detta avstånd kan lämpligen bestämmas till 30 meter från korsande järnvägs närmaste skena.

Denna föreskrift synes dock ej böra gälla utan undantag. Det kan knappast anses rimligt, att exempelvis en bil ej skulle få stanna vid en port eller gårdsgrind för att taga upp eller lämna av passagerare eller för lastning, endast därför att avståndet till korsande järnvägs närmaste skena understiger 30 meter. Ej heller lär man böra fordra, att en bil, som råkat ut för motorstopp, skall rullas undan, så att den kommer på 30 meters avstånd. Överhuvudtaget torde undantag böra göras i alla de fall, då trafikförhållandena föranleda detta.

42 § i departementets förslag har utformats i enlighet med vad nu sagts.

**Aligganden vid trafikolycka.**

## 43 §.

Enligt 8 § vägtrafikstadgan må vid sammanstötning, påkörning eller annan därmed jämförlig händelse förare av fordon icke avlägsna sig från platsen, innan de åtgärder vidtagits, vartill händelsen skäligen föranleder; ej heller må han undandraga sig att uppgiva namn och hemvist eller lämna övriga nödiga upplysningar om händelsen.

De i sakkunnigförslaget upptagna bestämmelserna i ämnet ha i huvudsak bibehållits i departementets förslag. En mindre jämkning har dock funnits erforderlig. Sålunda ha de sakkunniga såsom exempel på åtgärder, vartill en olycka skäligen kunde föranleda, anfört — bland annat — undanröjande av uppkommet hinder för trafiken. I flera remissyttranden har invänts, att detta uttryck lätt kunde föranleda missförstånd. Då det synes finnas visst fog för denna invändning, har uttrycket strukits i departementets förslag.

Uttrycket »haft del i uppkomsten av trafikolycka» bör enligt min mening förstås så, att förevarande stadganden bli tillämpliga dels på den, som representerar ett i olyckan direkt deltagande trafikelement — exempelvis föraren av ett fordon, som kört samman med annat fordon — dels ock på den, som eljest genom sitt beteende medverkat till olyckan — t. ex. en gående, som genom sitt färd sätt åstadkommer, att en bil måste föras av vägen. Utanför bestämmelserna böra däremot — såsom de sakkunniga framhållit — falla bl. a. den, som endast varit åsyna vittne till en trafikolycka, och den, som icke haft annat med olyckan att skaffa än att han skadats såsom passagerare i ett fordon.

**3 kap. Särskilda bestämmelser om trafik med fordon.****Användande av skilda vägbanor.**

## 44 §.

Enligt 10 § vägtrafikstadgan må annan vägfarande än gående ej begagna gångbana. Ej heller må — bortsett från gående i visst fall — annan vägfarande än cyklande begagna cykelbanan. Utan hinder av vad sålunda stadgas må gångbana eller cykelbana, där så finnes erforderligt för färd tvärs över banan eller annan särskild orsak, befaras jämväl av annan vägfarande än sådan för vilken banan är avsedd.

Enligt 17 § första stycket sagda stadga skall cyklande använda cykelbana, där sådan finnes.

Departementsförslaget överensstämmer, frånsett redaktionell jämkning av andra styckets första punkt, med vad de sakkunniga förordat.

## Fordons plats på väg och i vägförsvärning.

## 45 §.

## 1 mom.

Första stycket överensstämmer med nuvarande bestämmelse i 4 § 1 mom. första stycket vägtrafikstadgan och med de sakkunnigas förslag.

I andra stycket har, såsom de sakkunniga förordat, upptagits nyssnämnda stadgas i 4 § 1 mom. andra stycket meddelade föreskrift, att annan vägförande än gående städse skall hålla till vänster å körbanan, om vid färd i kurva, gatu- eller annan vägförsvärning, backe eller annorstädes utsikten över vägen är skyddad. Härtill har i departementsförslaget fogats, att samma skall gälla vid oklar sikt. Att fordon hållas till vänster är naturligen ur trafik-säkerhetssynpunkt lika viktigt vid dimma som vid skyddad sikt. Detta synes böra fullt tydligt angivas i förordningen. Vidare har i departementets förslag gjorts den inskränkningen, att bestämmelserna i andra stycket icke skola gälla väg med enkelriktad fordonstrafik. Skälet härtill har varit syftet att ej försvåra trafikens smidiga avveckling i gatuförsvärningar etc. Inskränkningen berör givetvis ej den i momentets första stycke meddelade allmänna föreskriften, att fordon bör föras på vänstra sidan av vägen, där så lämpligen kan ske.

Tredje stycket, som avfattats i enlighet med de sakkunnigas förslag, saknar motsvarighet i vägtrafikstadgan.

Fjärde stycket överensstämmer med 4 § 6 mom. vägtrafikstadgan och med sakkunnigförslaget.

## 2—4 mom.

I gällande rätt finnas inga uttryckliga föreskrifter om fordonets plats på vägen före och i vägförsvärning. Detta har onekligen medfört viss oklarhet om hur ett fordon, som skall svängas i vägförsvärning, bör föras.

2 mom. överensstämmer i stort sett med de sakkunnigas förslag. Till detta har dock gjorts det tillägget, att fordon, som skall svängas till höger, bör föras till vägens högra sida, om vägen har enkelriktad fordonstrafik. Denna regel lär återgiva vad som för närvarande praktiskt tillämpas i storstadstrafiken.

Stadgandena i 3 och 4 mom. motsvara en av de sakkunniga föreslagen bestämmelse, att sväng i vägförsvärning skall utföras i snäv båge, och att före högersväng fordon skall föras väl fram i vägförsvärningen. De sakkunnigas förslag i denna del har i flera remissyttranden kritiserats. Man har därvid uttalat, att bestämmelsen vore dunkelt avfattad och lätt kunde föranleda missförstånd. Vad sålunda anmärkts synes ha fog för sig. Fördenskull ha i departementsförslaget — väsentligen efter amerikansk förebild — upptagits föreskrifter om hur fordon skall föras i vägförsvärningar av olika slag. Dessa föreskrifter äro utformade i överensstämmelse med vad redan nu lärers allmänt tillämpas vid anbringande av trafikdelare i gatuförsvärningar. Föreskrifterna ha fullständigats med en definition på vad vägförsvärning skall anses omfatta.

Att i förordningen så detaljerat, som skett, reglera, hur fordon bör föras

före och i vägkorsning, har ansetts påkallat med hänsyn icke minst till behovet av fullt tydliga bestämmelser till ledning för undervisningen i körskolorna. Hur inom ramen av de föreslagna reglerna fordon skall svängas i vägkorsning får i övrigt för varje särskilt fall bestämmas av de praktiska förhållandena och närmast då hänsynen till korsande eller mötande trafik.

*5 mom.*

I vägtrafikstadgan finnas inga bestämmelser angående bildande av körfiler. De sakkunniga ha i detta hänseende föreslagit följande stadgande.

Om trafikförhållandena påkalla och vägens utrymme medgiver, att före vägkorsning fordonstrafik i samma färdriktning framgår i två eller flera jämsides löpande körfiler, skall förare av fordon i god tid intaga den körfil, som med hänsyn till avsedd körriktning är lämplig, därvid för fordon, som skall svängas, bestämmelserna i 2 mom. — — — skola tillämpas. Intagen körfil skall bibehållas, beträffande fordon, som skall svängas, fram till vägkorsningen och, beträffande fordon, som skall föras rakt fram, till dess vägkorsningen passerats.

Filkörning kan sägas förekomma i två fall. Det ena är, då myndigheten genom lokal trafikföreskrift bestämt, att körbana skall uppdelas i två eller flera genom målade linjer eller på annat lämpligt sätt markerade filbanor. Det andra föreligger, när sådan föreskrift visserligen ej meddelats men trafiken är av sådan intensitet, att för dess underlättande filkörning spontant utbildats. I departementets förslag har åt förevarande bestämmelse givits en avfattning, som är avsedd att täcka nyssnämnda båda fall. Dessutom har viss redaktionell jämkning företagits.

*6 mom.*

Momentet, vilket har viss motsvarighet i 28 § sista stycket vägtrafikstadgan, har avfattats på sätt de sakkunniga förordat.

*7 mom.*

Vägtrafikstadgan och sakkunnigförslaget sakna närmare bestämmelser om backning och vändning på väg. *Länsstyrelsen i Kristianstads län* har anmärkt, att stadganden om backning syntes böra upptagas i förordningen. Under de internordiska förhandlingarna har från våra grannländers sida framförts liknande mening, varjämte tillagts, att även bestämmelser om vändning förefölle erforderliga ur trafiksäkerhetssynpunkt. Vad sålunda uttalats torde äga fog. I förevarande hänseende lär böra gälla, att backning eller vändning på väg ej må företagas, med mindre föraren förvissat sig om att det kan ske utan fara eller onödigt hinder för övrig trafik. 7 mom. har avfattats i enlighet härmed.

### Hastighet.

46 §.

*1 mom.*

*Första stycket* ersätter föreskriften i 24 § 1 mom. och 26 § vägtrafikstadgan, att vid framförande av bil eller motorcykel hastigheten städse skall

anpassas efter vad behörig hänsyn till andra vägfärande och till trafiksäkerheten kräver och nödig försiktighet bjuder. Departementsförslaget överensstämmer med de sakkunnigas förslag med den jämkningen, att uttrycket »omständigheterna i övrigt» satts i stället för det av de sakkunniga använda uttrycket »andra trafikanter».

*Andra stycket* äger motsvarighet i 3 § 1 mom., 5 § andra stycket samt 22 och 26 §§ nyssnämnda stadga.

Enligt 3 § 1 mom. åligger det sålunda förare av fordon bland annat:

att, då fordonet närmar sig kurva, gatu- eller annan vägförskning, backkrön eller plats, där utsikten eljest är skymd, i god tid nedbringa hastigheten; samt

att, där körbanan är så hal, att fordonet lätteligen slirar, eller vid vändning om gathörn eller i samband med passerande av å hållplats stående spår-vagn icke använda större hastighet än att fordonet så gott som omedelbart kan stannas.

Vid möte med fordon, förspänt med dragare, eller med den, som rider eller leder kreatur, skall jämlikt 5 § andra stycket förare av fordon, om den mötande giver tecken till att han ämnar stanna, iakttaga särskild försiktighet eller, om tecknet upprepas, stanna.

Slutligen föreskrives i 22 och 26 §§, att om bil eller motorcykel möter eller upphinner ridande eller körande eller person, som leder kreatur, föraren, om djuret visar rädsla, skall stanna bilen eller motorcykeln och lämna ridande eller åkande fritt tillfälle att stiga av. Om så begäres eller eljest visar sig behövt, skall motorn stannas och föraren vara behjälplig att, vid möte, leda djuret förbi bilen eller motorcykeln och, vid omkörning, vidtaga annan erforderlig åtgärd. Även eljest, då kreatur finnes i närheten av bil eller motorcykel, skall föraren iakttaga den varsamhet, som kan anses erforderlig till förekommande av olycksfall.

I förevarande stycke har, såsom de sakkunniga förordat, den allmänna föreskriften i första stycket fullständigats med bestämmelser beträffande vissa uppräknade fall, där en anpassning av hastigheten ansetts särskilt påkallad. Därvid har funnits lämpligt att till de fall, vilka angivits av de sakkunniga, även foga det fall, att — på grund av skenet från solen eller från mötande fordons strålkastare — risk för bländning föreligger, ävensom det fall, att fordon mötas på smal väg eller bro.

I fråga om fall, då fordon nalkas småbarn eller kreatur, ha de sakkunniga angivit, att bestämmelserna gällde småbarn utan tillsyn och kreatur, som visade rädsla. Med hänsyn till oberäkneligheten hos småbarn, även då de äro under tillsyn, och hos kreatur, även då dessa ej visa rädsla, torde bestämmelserna böra allmänt gälla, då fordon nalkas småbarn eller kreatur.

Beträffande *tredje stycket* må följande anmärkas.

Enligt 3 § 1 mom. vägtrafikstadgan åligger det förare av fordon att, då fordonet närmar sig obehäkat, tydligt utmärkt, för gående avsett övergångsställe, nedbringa hastigheten så, att fordonet kan med säkerhet stannas framför övergångsstället för att lämna gående tillfälle att passera.

De sakkunniga ha bland bestämmelserna om »Korsande möte» (48 §) upptagit föreskrift, att förare av fordon skall lämna företräde åt gående, som passerar körbanan på obehäskat, tydligt utmärkt övergångsställe för gående, samt att fordon icke må föras förbi framförvarande fordon, som enligt vad nyss sagts stannats för att lämna företräde åt gående. I anslutning härtill ha de sakkunniga medtagit tydligt utmärkt övergångsställe för gående i den i förevarande moments andra stycke gjorda uppräkningsen av fall, då det särskilt åligger förare av fordon att hålla en med hänsyn till förhållandena tillräckligt låg hastighet. Slutligen ingår i sakkunnigförslaget särskilda bestämmelser för gående (60 §) följande stadgande.

Då fordon nalkas särskilt utmärkt övergångsställe för gående, må gående icke beträda övergångsstället så hastigt, att svårighet uppkommer för fordonsföraren att fullgöra den honom enligt 48 § åliggande skyldigheten att lämna företräde åt den gående. Ej heller må gående utnyttja sin företrädesrätt på övergångsställe på sådant sätt att oskäligt hinder för fordonstrafiken uppstår.

Gående må ej genom att onödigtvis uppehålla sig på körbana hindra eller störa trafiken.

Mot sakkunnigförslaget reglering av förhållandet fordonsförare—gående har anmärkts, att densamma syntes innebära en uppmjukning av nuvarande regel och kunde giva upphov till svårigheter i tolkningen. På grund härav och då gällande bestämmelser numera gått in i det allmänna medvetandet, syntes dessa vara att föredraga.

Behovet av en regel för det inbördes företrädet mellan fordonsförare och gående är — med hänsyn till intresset av att trafiken löper så friktionsfritt som möjligt — givetvis mera framträdande vid intensiv än vid gles trafik. Nyssnämnda intresse läser vid intensiv trafik ofta kräva, att fordon och gående växelvis erhålla företrädet. Till belysande härav må framhållas det i storstadstrafiken under rusningstiderna vid arbetstidens början och slut ej sällan förekommande fallet, att en praktiskt taget obruten kolonn av fordon skall släppas fram genom en kompakt ström av gående. En allmängiltig regel sådan som den av de sakkunniga föreslagna förefaller med hänsyn till det sagda ej bli fullt tillfredsställande. Den ändamålsenligaste lösningen torde i stället vinnas, om fordonsförare och gående — i enlighet med vad i 39 § föreskrivits om skyldighet för vägtrafikanter att visa hänsyn mot andra vägtrafikanter och icke onödigtvis hindra eller störa trafiken — ömsesidigt iakttaga varandras intressen. Ur trafiksäkerhetssynpunkt synes emellertid — i likhet med vad nu gäller — böra stadgas, att förare av fordon skall, då fordonet närmar sig obehäskat, tydligt markerat övergångsställe för gående, nedbringa hastigheten så, att fordonet kan stannas framför övergångsstället för att lämna gående tillfälle att passera.

Fjärde stycket motsvarar nuvarande i 20 § 4 mom. sista stycket vägtrafikstadgan meddelade stadgande, att vid smutsigt väglag förare skall, så vitt möjligt, framföra fordonet på sådant sätt, att annan vägfarande ej utsättes för smutselänk. Departementsförslaget överensstämmer i huvudsak med vad de sakkunniga förordat.

## Möte och omkörning.

## 47 §.

Enär under remissbehandlingen uttalats viss tvekan beträffande innebörden av uttrycket omkörning, må här inledningsvis anmärkas, att med detta uttryck synes böra förstås det förhållandet, att ett fordon upphinner och passerar ett annat fordon, som rör sig i samma riktning som det upphinnande fordonet. På motsvarande sätt torde med uttrycket möte vara att förstå det fall, att två fordon, som röra sig i motsatta eller korsande riktningar, nalkas och passera varandra. Det förhållandet, att ett fordon kör förbi ett på vägen stillastående fordon, lärer sålunda icke vara att hänföra under någotdera av nyssnämnda båda begrepp.

1 och 2 mom. överensstämma — fränsett ett par smärre jämkningar — med motsvarande bestämmelser i 4 § 2—4 mom. vägtrafikstadgan och med de sakkunnigas förslag.

## 3 mom.

Enligt 4 § 3 mom. tredje stycket vägtrafikstadgan skall den, som vill företaga omkörning, dessförinnan övertyga sig, att den framförvarandes uppmärksamhet blivit väckt, och bör han för sådant ändamål avgiva ljud- eller ljussignal eller på annat sätt giva sig tillkänna, varefter den framförvarande bör skyndsamt sakta farten och på lämpligt sätt låta förstå, att signalen uppfattats.

1943 års utredningsman upptog i sitt förslag till vägtrafikstadga under 10 § första och andra styckena bestämmelser av följande lydelse.

Före omkörning skall förare av fordon övertyga sig om att den framförvarandes uppmärksamhet blivit väckt. Han bör därför medelst ljud- eller ljussignal eller på annat sätt giva sig tillkänna. Härefter skall den framförvarande på lämpligt sätt låta förstå, att omkörning kan ske, sakta farten och lämna plats för omkörning.

Inom tätbebyggt område och vid tät trafik må, om så utan fara kan ske, omkörning äga rum utan hinder av vad i första stycket föreskrives.

De sakkunniga ha förklarat, att enligt deras mening gällande bestämmelser om teckengivning vid omkörning borde modifieras. Dessa bestämmelser sträckte sig längre än som kunde anses påkallat ur trafiksäkerhetssynpunkt och syntes också i praktiken åsidosättas i stor utsträckning. Bestämmelserna i angivna hänseende förefölle böra ändras så, att då förare av fordon ville köra om annat fordon, han skulle vara skyldig att, där så påkallades av förhållandena, giva detta tillkänna genom ljud- eller ljussignal eller på annat lämpligt sätt. Ur trafiksäkerhetssynpunkt borde vidare stadgas, att den omkörande icke åter finge hålla till vänster, förrän han förvissat sig om att detta kunde ske utan fara för den omkörde. Den senare syntes, utöver sina skyldigheter enligt gällande bestämmelser, uttryckligen böra åläggas att, då han uppmärksammat tillämnad omkörning, hålla till vänster.

Sakkunnigförslaget har avfattats i enlighet med vad sålunda anförts.

I ett flertal remissyttranden ha anmälts betänkligheter mot de sakkunnigas förslag. Därvid har anförts, att om man, såsom de sakkunniga förordat,

överläte åt den omkörande att själv bedöma, huruvida signal behövdes, därigenom skulle åstadkommas en sådan uppmjukning av föreskriften om signaleringsplikt, att föreskriften bleve så gott som verkninglös.

Vad sålunda invänts mot de i sakkunnigförslaget upptagna bestämmelserna, synes vara befogat. Nuvarande i 6 § 1 mom. vägtrafikstadgan meddelade föreskrift om »tyst trafik» inom tätbebyggt område förefaller i viss mån ha bidragit till att även utom sådant område ljudsignal underlåtes i åtskilliga fall, då signal varit påkallad. Detta förhållande lärer ha givit anledning till en hel del olyckor och i varje fall vara ägnat att öka riskerna i trafiken. Mot denna bakgrund torde det knappast vara tillrådligt att begränsa signaleringsskyldigheten till fall, då den omkörande finner förhållandena påkalla detta. Ur trafiksäkerhetssynpunkt förefaller det i stället lämpligt, att bestämmelserna om den omkörandes skyldigheter utformas i huvudsaklig överensstämmelse med vad 1943 års utredningsman föreslagit. Föreskriften, att den omkörande skall övertyga sig om att den framförvarandes uppmärksamhet blivit väckt, förefaller emellertid ej fullt adekvat. Denna föreskrift torde därför böra utbytas mot ett stadgande om skyldighet för den omkörande att övertyga sig om att den framförvarande är beredd på omkörning.

Förevarande moment har avfattats enligt vad nu sagts och i övrigt på sätt de sakkunniga förordat.

Åt den framförvarandes i momentets andra stycke angivna åtgärder torde ej böra givas annan innebörd, än att denne för sin del lämnar vägen fri för omkörning. Den framförvarande lärer sålunda ej därigenom påtaga sig något ansvar för frånvaron av annat hinder för omkörningen, såsom mötande fordon etc.

#### 4 mom.

Momentet, vilket saknar motsvarighet i vägtrafikstadgan, överensstämmer med de sakkunnigas förslag med det tillägg, att fordonsförare skall äga att med iakttagande av nödig försiktighet, till vänster omköra fordon, som svänger till höger, eller vars förare tydligt förbereder sådan sväng. Bestämmelserna ha betingats av hänsynen till intresset av trafikens smidiga avveckling.

5 mom., som har viss motsvarighet i 28 § sista stycket vägtrafikstadgan, är avfattat i enlighet med vad de sakkunniga förordat.

### Korsande möte.

#### 48 §.

#### 1 och 2 mom.

I vägtrafikstadgans 4 § 5 mom. heter det:

Till undvikande av sammanstötning, när ett fordons kurs skär ett annat fordons kurs, skall föraren av det fordon, som har det andra på sin vänstra sida, låta detta senare köra först; dock att, där fordon framföres på väg, som av länsstyrelse eller, såvitt angår viss stads område, stadens polismyndighet förklarats skola anses såsom huvudled, detta fordon skall äga förkörsrätt framför fordon, som framföres å annan väg.

Vad i detta moment stadgas fritager icke någon förare från skyldighet att iakttaga särskild försiktighet vid passerande av eller färd in på korsande eller anslutande väg.

1943 års utredningsman förordade i 9 § av sitt förslag till vägtrafikstadga följande bestämmelser om korsande möte.

Vid korsande möte skall för undvikande av sammanstötning företräde lämnas åt den, som färdas å huvudled. Den, som färdas å enskild väg, skall lämna företräde åt den, som färdas å allmän väg. I övrigt skall företräde lämnas åt den som kommer från vänster.

Utan hinder av vad i första stycket sägs skall den, som svänger in på annan väg, lämna företräde åt den, som färdas rakt fram.

Det tillkommer, såvitt angår stads område, stadens polismyndighet och eljest länsstyrelse att förklara viss väg för huvudled.

Utredningsmannen framhöll i sin motivering till förslaget, att de förordade reglerna kunde sägas åsyfta en skärpning av körreglerna till förmån för den, som vid möte skulle ha företräde, dock icke därhän, att han tillerkändes obetingat företräde framför den andre.

I en del yttranden över förslaget gjordes gällande, att absolut förkörsrätt borde tillkomma den, som färdades på huvudled. I varje fall borde icke förkörsrätten på huvudled begränsas genom bestämmelser motsvarande dem, som nu vore intagna i 4 § 5 mom. andra stycket vägtrafikstadgan. Beträffande förslaget om företräde för den, som färdades på allmän väg, invändes, att trafikanterna ofta hade svårt att skilja allmän väg från enskild, ävensom att stundom enskild väg hade större trafikbelastning än korsande allmän väg. Slutligen anmärktes i fråga om tanken på företräde för den som färdades rakt fram, att den föreslagna regeln vore omöjlig att praktisera exempelvis i en likvinklig Y-formig vägförgrening, samt att den knappast vore rimlig i en T-korsning, där så gott som all trafik vore svängande. Regeln vore eljest fullt befogad i landsvägstrafiken, och bilister emellan hade den varit en tyst lag, men i stadstrafiken vore den icke påkallad eller lämplig, och den komme att skapa många missförstånd.

1944 års sakkunniga ha i 48 § 1 mom. upptagit följande bestämmelser.

Vid korsning eller anslutning mellan väg, som enligt 62 § (= 61 § i departementsförslaget) förklarats såsom huvudled, och annan väg åligger det förare av fordon, som från sistnämnda väg vill korsa eller svänga in på huvudleden, att lämna företräde åt fordon på huvudleden.

Då i annat fall än nyss sagts ett fordons kurs skär ett annat fordons kurs, skall föraren av det fordon, som har det andra fordonet på sin vänstra sida, lämna detta senare företräde.

Föreskrifterna i detta moment fritager icke någon förare från skyldighet att iakttaga försiktighet vid passerande av eller färd in på korsande eller anslutande väg. Vad här sägs skall särskilt gälla den som från väg med ringa trafik kommer in på väg med livlig trafik.

En reservant bland de sakkunniga har anfört, att den, som färdades på huvudled, under alla förhållanden måste ha det mått av trygghet, som en absolut förkörsrätt medförde. Första styckets förkörsregel borde därför gälla utan den inskränkning, som tredje stycket medförde. Liknande mening har uttalats i ett stort antal yttranden över sakkunnigförslaget. Sålunda ha

väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län, järnvägsstyrelsen, järnvägsföreningen, arméförvaltningen, försäkringsinspektionen, trafikförsäkringsföreningen, nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande, kungliga automobilklubben, motormännens riksförbund, motorförarnas helnykterhetsförbund, bilindustriföreningen, advokatsamfundet, lokaltrafikföreningen, bussägareförbundet, lasttrafikbilägareförbundet, teknologföreningen och vägföreningen gjort gällande, att tredje stycket icke borde vara tillämpligt på förkörsregeln i första stycket. På sina håll har man också anslutit sig till den av nyssnämnda reservant likaledes uttalade meningen, att sagda förkörsregel borde kompletteras med bestämmelse om att den, som färdades ut på huvudled, under alla förhållanden skulle stanna.

I övriga remissyttranden har de sakkunnigas förslag tillstyrkts eller lämnats utan erinran.

Syftet med huvudlederna lär vara att möjliggöra en snabb genomgående trafik. Det transportekonomiska intresset härav är betydande. För angivna syfte är det emellertid nödvändigt, att huvudledstrafiken icke åsamkas de betydande tidsförluster, vilka äro förenade med skyldigheten att nedsätta hastigheten, så snart en biväg med dålig sikt korsar eller ansluter till huvudleden. Här må erinras om att i ett yttrande över 1943 års utredningsmans förslag genomsnittliga antalet sådana korsningar och anslutningar uppskattas till omkring tre per kilometer. Erfarenheten har visat, att de, som färdas på huvudled, i stor omfattning uraktlåta att, såsom föreskriften i andra stycket 4 § 5 mom. vägtrafikstadgan borde föranleda, nedbringa hastigheten före korsande eller anslutande biväg. Å andra sidan förekommer det ofta, att trafikanterna på icke-huvudväg ej tillbörligen iakttaga förkörsrätten för huvudledstrafiken. Detta otillfredsställande förhållande, vilket givit anledning till åtskilliga olyckor, lär åtminstone till en del kunna tillskrivas den osäkerhet, som gällande bestämmelser om huvudledstrafikens företräde synes giva rum åt. På grund av angivna förhållanden förefaller det såväl ur trafiksäkerhetssynpunkt som med hänsyn till önskvärdheten av huvudledstrafikens underlättande vara påkallat, att denna trafiks företräde på ett otvetydigt sätt klarlägges i vägtrafikförordningen. En lämplig lösning synes därvid vara att undantaga huvudledstrafiken från tillämpligheten av föreskriften i tredje stycket första punkten av sakkunnigförslaget. Härvid förutsättes dock, att myndigheterna på ett restriktivt sätt utnyttja möjligheten att förklara en väg för huvudled. Inom stad torde — i enlighet med senare tids praxis — förordnande om huvudled i regel böra undvikas.

I likhet med de sakkunnigas majoritet har jag funnit tillräckliga skäl ej föreligga för en regel om generell skyldighet att stanna före huvudled. Naturligen innebär avsaknaden av dylik regel ej något hinder för myndighet att för särskilt fall meddela föreskrift om skyldighet att stanna.

Det torde — bl. a. av de skäl, som i det föregående anförts — ej vara lämpligt att stadga företräde vare sig för trafiken på allmän väg framför trafiken på enskild väg eller för den, som färdas rakt fram, framför den, som svänger in på annan. väg. Däremot kunde man måhända överväga ett

stadgande om att utom tätbebyggt område fordonsförare, vilken från väg av betydelse endast för lokaltrafiken vill korsa större väg eller svänga in på denna, skall lämna företräde åt fordon på den större vägen, såvida med hänsyn till förhållandena på platsen förstnämnda vägs egenskap av biväg är uppenbar. Emellertid synes man böra undvika att göra reglerna om förkörsrätt alltför invecklade. Härtill kommer, att bestämmelsen i sakkunnigförslagets tredje stycke andra punkten verkar i samma riktning som det ifrågasatta stadgandet. Ej heller detta bör därför enligt min mening införas.

1 och 2 mom. i departementsförslaget ha utformats i enlighet med vad nu anförts. Stadgandenas avfattning giver vid handen, att vid möte i korsning mellan två huvudleder gäller den allmänna regeln om företräde för den vänsterifrån kommande.

*3 mom.*

Enligt 3 § 1 mom. vägtrafikstadgan åligger det förare av fordon att i samband med passerande av å hållplats stående spårvagn icke använda större hastighet än att fordonet så gott som omedelbart kan stannas.

I fråga om fordonsförares beteende, då fordonet närmar sig obehäkat, tydligt markerat övergångsställe för gående, hänvisas till framställningen under 46 §.

*4 mom.* åsyftar bestämmelserna i 41 § om beredande av fri väg för vissa vägtrafikanter m. fl.

### Stannande och uppställning.

#### 49 §.

*1—3 mom.*

Enligt 9 § vägtrafikstadgan må fordon ej stannas eller lämnas på väg på sådant sätt, att andra fordon icke kunna fritt komma förbi, eller å plats, varest utsikten över vägen är skynd eller genom fordonets uppehåll skymmes, såsom vid skarp kurva, vägkorsning eller backkrön. Vidare gäller enligt samma författningsrum, att fordon såvitt möjligt skall stannas å vänstra sidan av vägen i körriktningen räknat.

I anslutning till dessa stadganden ha — i huvudsaklig överensstämmelse med de sakkunnigas förslag — upptagits under *1 mom.* de allmänna bestämmelser, som ansetts böra gälla i fråga om stannande och uppställning av fordon, samt under *2 och 3 mom.* vissa särskilda föreskrifter om förbud mot stannande eller uppställning av fordon utan att trafikförhållandena därtill föranleda, respektive mot parkering av fordon. Det har därvid ansetts ur trafiksäkerhetssynpunkt påkallat att fullständiga de av de sakkunniga föreslagna stadgandena i *2 mom.* med förbud mot stannande eller uppställning i närheten av skarp kurva eller backkrön samt framför vägmärke, så att detta skymmes.

Beträffande det under *2 mom.* d) intagna förbudet mot stannande eller uppställning inom ett område av 10 meter före övergångsställe för gående må framhållas, att stadgandets syfte är att skapa fri sikt över sådant övergångs-

ställe, men att bestämmelsen naturligen icke är avsedd att utgöra hinder mot att inom sagda område stanna fordon för att lämna företråde åt gående.

*4 mom.*

Av här upptagna stadganden, vilka avfattats i enlighet med de sakkunnigas förslag, motsvara första och andra styckena 20 § 3 mom. (26 §) respektive 18 § 2 mom. vägtrafikstadgan. Bestämmelserna i 20 § 3 mom. ha dock utvidgats att avse fordon av alla slag.

**Tecken och signaler.**

50 §.

*1 mom.*

Första stycket överensstämmer med motsvarande stadgande i 5 § första stycket vägtrafikstadgan.

De föreslagna bestämmelserna i andra och tredje styckena innebära en utveckling och komplettering av nuvarande i 5 § andra och tredje styckena vägtrafikstadgan upptagna bestämmelser om skyldighet för fordonsförare att giva tecken, då han ämnar stanna eller ändra kurs. Å andra sidan ha föreskrifterna i stadgans 5 § om fordonsförares skyldigheter vid möte med personer, som handha kreatur, icke upptagits i förslaget. Anledningen härtill har varit, att dessa skyldigheter måste anses till sina väsentliga delar otvetydigt framgå av den allmänna regeln om skyldighet för vägtrafikanter att iakttaga varsamhet och hänsyn. Förevarande båda stycken överensstämmer i stort sett med vad de sakkunniga förordat. Det har dock ansetts onödigt att uttryckligen framhålla, att körriktningsvisare vid användning under mörker skall vara upplyst. Utöver de av de sakkunniga upptagna bestämmelserna har — i överensstämmelse med vad under de internordiska förhandlingarna föreslagits från de övriga nordiska ländernas sida — uttryckligen föreskrivits, att tecken skall avgivas även vid fordons igångsättande från kanten av väg.

Förare av bil, som är försedd med körriktningsvisare, bör — av samma skäl, som föranlett föreskriften i 3 § h) om obligatorisk körriktningsvisare på bil — i första hand använda körriktningsvisaren, när han skall angiva ändrad kurs. Särskilt stadgande om skyldighet härtill förefaller dock knappast erfordras. Saknas körriktningsvisare eller är denna tillfälligt ur funktion, skall naturligen kursändringen angivas på annat fullt tydligt sätt.

*2 och 3 mom.*

Departementsförslaget överensstämmer i huvudsak med nuvarande stadganden i 6 § 1 och 2 mom. vägtrafikstadgan samt med de sakkunnigas förslag. Emellertid anser jag det nuvarande begreppet »tättbebyggt område» vara att föredraga framför det av de sakkunniga föreslagna »område med tät bebyggelse». Enligt vad nu gäller och av mig förutsättes fortfarande skola gälla, markeras nämligen tättbebyggt område med särskilt vägmärke, och vägtrafikanten behöver följaktligen icke hysa tvekan rörande områdets egenskap av tättbebyggt. Det av de sakkunniga föreslagna uttrycket förefaller däremot stundom kunna giva rum för osäkerhet.

## 4 mom.

Bestämmelsen, som föreslagits av de sakkunniga, är nytillkommen.

## Belysning.

## 51 §.

Beträffande nuvarande motsvarighet till första, andra och tredje styckena i departementets förslag hänvisas till framställningen under 3—8 §§.

Fjärde och femte styckena i förslaget motsvaras av föreskriften i 9 § första stycket sista punkten vägtrafikstadgan, att under mörker fordon, som är stående på väg, varest tillfredsställande belysning icke är anordnad, skall vara försett med belysnings- eller reflexanordning, som utmed vägen utsänder eller reflekterar ljus såväl framåt som bakåt, samt av det i samma stadgas 15 § tredje stycket, 20 § 5 mom., 26 § första stycket, 28 § tredje stycket tredje punkten och 37 § sjunde stycket tredje punkten beträffande cykel, bil, motorcykel, motorredskap och traktortåg meddelade förbudet mot användande av bländande ljus på väg, där tillfredsställande belysning är anordnad, eller vid möte med annan vägfarande än gående, eller när fordon som nyss sagts lämnas å väg.

Föreskriften i förslagens sjätte stycke är ny.

Departementsförslaget är utformat i huvudsaklig överensstämmelse med vad de sakkunniga förordat. Ur trafiksäkerhetssynpunkt har det emellertid funnits påkallat att stadga, att för bil och motorcykel föreskriven belysningsanordning skall hållas tänd även vid färd på väg i tät dimma. Vidare har upptagits att — i stället för stadgad lykta för sken framåt — motsvarande parkeringslykta må användas på väg, där tillfredsställande belysning är anordnad. En sådan regel har under de internordiska förhandlingarna framhållits som önskvärd. Regeln — vilken redan nu i stadstrafik ofta tillämpas utan uttryckligt stadgande — torde ej innebära någon olägenhet ur trafiksäkerhetssynpunkt. Slutligen har gjorts det av *läkarsällskapet* förordade tillägget, att vid möte med fordon avbländning skall ske i god tid.

## Fordons last.

## 52 §.

Frånsett under 2 mom. angivna mindre jämkning överensstämma stadgandena med de sakkunnigas förslag.

## 1 mom.

De föreslagna reglerna, som icke ha någon direkt motsvarighet i vägtrafikstadgan, innefatta den i 20 § 1 mom. samma stadga meddelade föreskriften, att å eller invid bils förarsäte gods icke må lastas eller personer så placeras, att det för bilens manövrering avsedda utrymmet inkräktas. Denna föreskrift synes i gällande praxis (jfr rättsfallet SJT 1942: 32) uppfattas såsom riktande sig mot bilens förare allenast. Vid överträdelse blir det alltså denne och icke exempelvis bilens passagerare, som skall straffas. På samma sätt synas mig de nu föreslagna reglerna böra tillämpas.

**2 mom.**

Bestämmelserna äro nya. I de sakkunnigas förslag har allenast vidtagits den jämkningen, att flagga och lykta upptagits som exempel på lämpliga anordningar för utmärkande av godsets yttersta del.

**3 mom.**

Här förordade nya stadganden utgöra viss motsvarighet till de bestämmelser, som i förslagets 9 och 28 §§ upptagits i fråga om fordon och förare.

**Tävling med fordon.****53 §.**

Bestämmelserna, vilka avfattats i enlighet med de sakkunnigas förslag, äga, såvitt angår motorfordon och cykel, motsvarighet i 11 § vägtrafikstadgan.

**4 kap. Särskilda bestämmelser om trafik med motordrivna fordon m. m.****54 §.****1 mom. första stycket.**

Jämlikt 23 § 1 mom. vägtrafikstadgan i dess lydelse enligt förordning den 28 juni 1946, nr 333, får bil ej framföras på allmän väg, gata eller annan allmän plats, då den tyngd, som uppbäres av det mest belastade hjulet, överstiger 2 500 kilogram för bil med två hjulaxlar och 2 000 kilogram för bil med flera hjulaxlar. Dessa bestämmelser äga enligt 33 § 1 mom. samma stadga motsvarande tillämpning på fordon, som tillkopplats bil.

De sakkunniga upptogo i sitt förslag följande bestämmelser.

Motordrivet fordon eller fordon, som kopplats till sådant fordon, må icke föras på allmän väg, gata eller annan allmän plats, då den vikt, som uppbäres av någon av fordonets hjulaxlar, överstiger 5 000 kilogram eller, om fordonet är försett med flera än två hjulaxlar, 4 000 kilogram, eller då den sammanlagda vikt, som uppbäres av två på mindre inbördes avstånd än 250 centimeter belägna axlar på fordonet eller fordonen, överstiger 7 000 kilogram.

I sitt remissyttrande över förslaget framhöll *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen*, att med hänsyn till nuvarande låga brostandard restriktioner skulle bli nödvändiga för flertalet allmänna vägbroar i landet, om förslaget oförändrat genomfördes. Till undvikande härav ville styrelsen förorda sådan jämkning i sakkunnigförslaget, att dels nyssnämnda avstånd 250 centimeter ökades till 300 centimeter, dels ock — beträffande fordon, som droges av motordrivet fordon — den i ton uttryckta vikt eller sammanlagda vikt, som uppbäres av någon axel eller av två på mindre inbördes avstånd än 300 centimeter belägna axlar, ej finge överstiga det i meter uttryckta avståndet mellan sagda axel eller axelpar samt närmaste axel, dock med maximering av vikten eller sammanlagda vikten till 5 000 kilogram.

I 1949 års konvention har den högsta tillåtna vikten bestämts till 8,00 ton på den mest belastade axeln och 14,50 ton sammanlagt på två axlar med inbördes avstånd uppgående till 1 meter men understigande 2 meter. I övrigt

föreskriver konventionen, att fordons eller fordonskombinations bruttovikt skall få uppgå till 15,00 ton, då avståndet mellan fordonets eller kombinationens första och sista axel uppgår till 2 meter men understiger 3 meter, till 16,25 ton, då nämnda avstånd uppgår till 3 meter men understiger 4 meter, och så vidare — med tillägg av 1,25 ton för varje meter — till och med 36,25 ton, då avståndet uppgår till 19 men understiger 20 meter.

Inom departementet har närmare undersökts, huruvida det vore möjligt att — med tillämpning av liknande metod som i 1949 års konvention — lösa spörsmålet om axeltrycks- och bruttoviktsbestämmelserna på ett sätt, som tillbörligen tillgodosåge såväl intresset av framkomlighet på vägarna för den tunga trafiken som behovet av vägars och broars säkerhet och bestånd. I sådant syfte har utarbetats följande i tre alternativ upprättade utkast till författningstext.

*Alternativ A.*

Motordrivet fordon eller därtill kopplat fordon får icke föras på allmän väg, gata eller annan allmän plats:

- a) då den vikt, som uppbäres av någon hjulaxel, överstiger 5 ton;
- b) då den sammanlagda vikt, som uppbäres av två på mindre inbördes avstånd än 3 meter belägna hjulaxlar på fordonet eller fordonståget, överstiger 7,5 ton;
- c) då fordonets eller fordonstågets bruttovikt överstiger, vid mindre avstånd än 3 meter mellan fordonets eller fordonstågets första och sista axel, 7,5 ton, samt vid större avstånd, 8 ton med tillägg av 1 ton för varje full meter, varmed avståndet mellan sagda axlar överstiger 3 meter.

*Alternativ B.*

Motordrivet — — — plats:

- a) — — — överstiger 5,5 ton;
- b) — — — på mindre inbördes avstånd än 2,5 meter belägna hjulaxlar på fordonet eller fordonståget, överstiger 8 ton;
- c) — — — överstiger, vid mindre avstånd än 2,5 meter mellan fordonets eller fordonstågets första och sista axel, 8 ton, samt, vid större avstånd, 8,5 ton med tillägg av 1,1 ton för varje full meter, varmed avståndet mellan sagda axlar överstiger 2,5 meter.

*Alternativ C.*

Motordrivet — — — plats:

- a) — — — överstiger 6 ton;
- b) — — — på mindre inbördes avstånd än 2 meter belägna hjulaxlar på fordonet eller fordonståget, överstiger 8 ton;
- c) — — — överstiger, vid mindre avstånd än 2 meter mellan fordonets eller fordonstågets första och sista axel, 8 ton, samt, vid större avstånd, 8,5 ton med tillägg av 1,25 ton för varje full meter, varmed avståndet mellan sagda axlar överstiger 2 meter;
- d) då lufttrycket i hjulringarna överstiger 6 kg/cm<sup>2</sup>.

Över utkastet ha efter remiss yttranden avgivits av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och vägföreningen.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har vid sitt yttrande fogat en sammanställning av antalet vägar inom varje län, uppdelad på olika grupper med hänsyn till de hjultryck, som enligt länsstyrelsernas kungörelser för när-

varande äro tillåtna för tvåaxliga fordon. Sammanställningen återgives härnedan såsom *tabell 1*.

**Tabell 1.**  
Antal vägar för olika hjultryck.

L ä n	3·0 t.	2·5 t.	2·0 t.	1·5 t.	Summa
B .....	152	437	2	1	592
C .....	27	232	49	1	309
D .....	22	327	4	—	353
E .....	75	451	13	81	620
F .....	19	411	43	19	492
G .....	163	329	23	2	517
H .....	67	325	43	19 <sup>1</sup>	454
I .....	—	211	—	—	211
K .....	27	121	87	—	235
L .....	476	113	7	—	596
M .....	896	—	—	—	896
N .....	72	338	3	—	413
O .....	111	330	107	—	548
P .....	107	586	91	12	796
R .....	26	453	73	—	552
S .....	80	148	239	21	488
T .....	122	241	31	—	394
U .....	27	295	46	1	369
W .....	47	231	130	—	408
X .....	38	140	112	12	302
Y .....	81	277	121	33	512
Z .....	47	188	74	18	327
AC.....	1	238	226	140	605
BD.....	—	239	228	34	501
Summa	<b>2 633</b>	<b>6 661</b>	<b>1 752</b>	<b>394</b>	<b>11 490</b>
	23·4 %	58·0 %	15·2 %	3·4 %	

I anslutning till tabellens siffror har styrelsen anfört, att restriktioner kunde antagas bli erforderliga för cirka 35 procent av totala antalet broar vid alternativ A, 40 procent vid alternativ B och 45 procent vid alternativ C. I detta sammanhang borde emellertid beaktas, att de svaga broarna icke vore koncentrerade till vissa enstaka vägar, utan ett stort antal dylika broar funnes på eljest bärkraftiga vägförbindelser. I synnerhet vid alternativ C bleve så förhållandet. Vid detta alternativ och i viss mån även vid alternativ B komme inskränkningarna vid broarna att bli besvärande för trafiken.

Styrelsen har i fortsättningen uttalat följande.

Nu gällande bestämmelser ha en ur brosynpunkt olämplig utformning, enär varken fordonens totalvikt eller hjultryckets beroende av axelavstän-

<sup>1</sup> Härav 10 vägar för 1·6 ton.

det reglerats. För närvarande äro därför vissa fordonstyper och fordonskombinationer tillåtna, som utöva en mycket ogynnsam belastningsinverkan. Enligt föreliggande utkast hava emellertid nämnda faktorer reglerats, och det är därför naturligt, att framkomligheten för en del fordonstyper kommer att bliva nedsatt, därest utkastets bestämmelser godtagas.

Härefter har styrelsen upplyst, att den verkställt beräkningar av högsta tillåtna bruttovikt dels enligt nu gällande bestämmelser, dels ock enligt utkastets tre alternativ. Vid dessa beräkningar, som verkställts för ett antal fordon av nu förekommande typer, hade för varje fordonstyp och belastningsalternativ beräknats, å ena sidan en teoretisk bruttovikt under antagande, att fordonets samtliga axlar belastats så långt bestämmelserna medgäve, samt å andra sidan en verklig bruttovikt, vilken i en del fall vore lägre än den teoretiska, beroende på att det i praktiken icke alltid vore möjligt att belasta fordonets axlar på det sätt, som teoretiskt förutsatts.

Resultatet av beräkningarna framgår av *tabell 2* härnedan

Tabell 2.

Tillåten bruttovikt vid vissa fordonskombinationer.

Axelavstånd a meter	Tillåten bruttovikt enl. nuv. bestämmelser		Tillåten bruttovikt enl. utkastet						
			Alt. A		Alt. B		Alt. C		
			Teor.	Verkl.	Teor.	Verkl.	Teor.	Verkl.	Teor.
3·0 — 3·49	10·0	8·0	8·0	8·0	8·5	8·5	9·75	9·6	
3·50 — 3·99	10·0	8·0	8·0	8·0	9·6	8·8	9·75	9·6	
4·0 — 4·49	10·0	8·0	9·0	8·0	9·6	8·8	11·0	9·6	
4·50 — 4·99	10·0	8·0	9·0	8·0	10·7	8·8	11·0	9·6	
5·0 — 5·49	10·0	8·0	10·0	8·0	10·7	8·8	12·0	9·6	
5·50 — 5·99	10·0	8·0	10·0	8·0	11·0	8·8	12·0	9·6	
3·40 + 1·20	12·0	10·5	9·0	9·0	10·7	10·5	11·0	10·5	
3·80 + 1·20	12·0	10·5	9·0	9·0	10·7	10·5	11·0	10·5	
4·20 + 1·20	12·0	10·5	10·0	10·0	10·7	10·5	12·25	10·5	
4·70 + 1·20	12·0	10·5	10·0	10·0	11·8	10·5	12·25	10·5	
6·4 à 9·5	15·0	13·0	11·0— 14·0	max. 13·0	11·8— 16·2	max. 14·3	13·5— 17·25	max. 15·6	
8·9 à 12·9	20·0	18·0	13·0— 17·0	13— 17	15·1— 19·5	15·1— 19·5	16·0— 21·0	16·0— 21·0	
7·6 à 10·2	17·0	15·5	12·0— 15·0	12·0— 15·0	14·0— 16·2	max. 16·0	14·75— 18·50	max. 16·5	
9·6 à 13·2	22·0	20·5	14·0— 18·0	14·0— 18·0	16·2— 19·5	16·2— 19·5	17·25— 22·25	17·25— 22·25	
7·4 à 11·6	15·0	13·0	12·0— 15·0	max. 13·0	12·9— 16·6	max. 14·3	14·75— 18·0	max. 15·6	
8·6 à 12·2	18·0	16·0	13·0— 17·0	max. 15·5	15·1— 18·4	max. 16·8	16·0— 20·0	max. 17·6	
8·6 à 11·1	17·0	15·5	13·0— 15·0	13·0— 15·0	15·1— 17·3	max. 16·0	16·0— 19·75	max. 16·5	

Vidare har styrelsen framhållit, att lastbilsbeståndet under senare år undergått en mycket markant förskjutning mot tyngre enheter. Till närmare utredning härom har styrelsen uppjort *Tabell 3*.

Tabell 3.  
I centrala bilregistret upptagna lastbilar med flak och skåp.

Lastförmåga	Högst 1 000 kg	1 001- 2 000 kg	2 001- 3 000 kg	3 001- 4 000 kg	4 001- 5 000 kg	5 001- 6 000 kg	Över 6 000 kg	Summa
<i>Antal</i>								
1.1.1947.....	10 524	4 883	10 124	21 584	6 195	1 355	728	55 393
1.1.1948.....	14 691	5 929	9 539	22 558	10 311	1 939	1 298	66 265
1.1.1949.....	17 287	6 236	8 613	21 317	13 102	2 377	1 613	70 545
1.10.1949 .....	18 474	6 382	8 183	20 316	14 226	2 524	1 743	71 849
<i>Procentuell fördelning</i>								
1.1.1947.....	19	9	18	40	11	2	1	
1.1.1948.....	20	9	14	35	15	5	2	
1.1.1949.....	25	9	12	30	19	3	2	
1.10.1949 .....	26	9	11	28	20	4	2	
<i>Fordonsparkens ändring</i>								
År 1947 .....	+ 4 167	+ 1 046	- 585	+ 974	+ 4 116	+ 584	+ 570	+ 10 872
› 1948 .....	+ 2 596	+ 307	- 926	- 1 241	+ 2 791	+ 439	+ 315	+ 4 280
1.1.—1.10—49 ....	+ 1 187	+ 146	- 430	- 1 001	+ 1 124	+ 147	+ 130	+ 1 304

Sammanfattningsvis har styrelsen anfört, att utkastet — vilket till sin uppbyggnad i stort sett överensstämde med vad styrelsen förordat i sitt yttrande över de sakkunnigas förslag — främst ur brosynpunkt vore lämpligare utformat än gällande bestämmelser. Dessutom stödde utkastet i god överensstämmelse med 1949 års konvention. Styrelsen ville därför tillstyrka, att blivande stadganden i princip utformades i enlighet med utkastet. Vad åter anginge valet mellan utkastets olika alternativ, skulle alternativ A i vissa fall kunna medföra minskad framkomlighet för en del nu förekommande fordonstyper. Alternativ B däremot medgäve för det stora flertalet fordon större framkomlighet än gällande bestämmelser. Styrelsen ansåge sig därför kunna godtaga detta alternativ. Däremot funne styrelsen sig icke för närvarande kunna förorda alternativ C, framför allt med hänsyn till den otillfredsställande bärigheten hos broarna.

Styrelsen har förordat, att — till underlättande av tolkningen och därmed även efterlevnaden — i förordningen infördes eller till densamma fogades tabeller med de olika axelavstånds- och bruttoviktswärdena angivna.

Beträffande den under d) i alternativ C upptagna lufttrycksgränsen har styrelsen tillagt, att denna gräns icke vore aktuell för de vanligen förekommande ringdimensionerna. Emellertid kunde en utveckling mot högre ringtryck vara tänkbar, vilket ur vägsynpunkt vore en stor nackdel. För att motverka en dylik utveckling kunde ifrågavarande bestämmelse vara lämplig. Densamma syntes i så fall dock böra gälla även vid alternativen A och B.

Vägföreningen har vid remissvarets utformning haft samråd med Sveriges industriförbund, lantbruksförbundet, bilimportörförbundet och skogsbrukets motortransportkommitté.

I sitt yttrande har vägföreningen inledningsvis uttalat, att det för vårt land och dess näringsliv måste anses synnerligen angeläget, att våra axeltrycks- och bruttoviktsföreskrifter så snart som möjligt bragtes i överensstämmelse med 1949 års konvention. En eftersläpning på detta område skulle allvarligt försämra landets konkurrenskraft genom att dess näringsliv icke, liksom i de flesta andra länder, skulle kunna utnyttja de rationaliseringsmöjligheter, som tekniken på landsvägsfordonens område nu och framdeles möjliggjorde.

I detta sammanhang har föreningen tillagt:

De internationella bestämmelserna ha emellertid därutöver en annan inverkan, som måhända ej alltid uppmärksammas. De komma att bli normgivande för produktionen av landsvägsfordon för såväl utländska bilfabriker som de inhemska fabrikerna, vilka för att kunna arbeta i konkurrensen icke blott äro hänvisade till den svenska marknaden utan även i betydande grad till export på främmande länder. Under sådana förhållanden torde det vara synnerligen viktigt att, om vårt land som ett provisorium måste fastställa mindre vida bestämmelser för landsvägstrafiken än som angivits i internationella vägkonventionen, dessa inskränkningar göras på ett sådant sätt, att relationen mellan i första hand axeltryck och boggietryck samt även bruttovikt på fordon enligt den internationella konventionen vidhålls oförändrad.

Vägföreningen har härvid även erinrat om att konventionens bestämmelser tillkommit efter moget övervägande inför internationell expertis.

I fortsättningen har föreningen berört de senaste årens utveckling mot allt tyngre fordonstyper och anmärker, att denna utveckling vore en avspeglning av de fördelar, som tunga enheter medförde för transportekonomin. Det borde ock erinras om att myndigheterna under krisåren efter år 1939 — i syfte att främja fordonsparkens utnyttjande på möjligast rationella och ekonomiska sätt — medgivit visst överskridande av gällande hjultrycksbestämmelser vid transport av exempelvis brännved samt mjölk eller mjölkprodukter. Att låsa fast utvecklingen vid ett för lågt tilltaget värde på viktbestämmelserna skulle betyda en oekonomisk snedvridning av fordonsparken med felinvesteringar i olämpliga fordonstyper och ett betungande av samhällsekonomin som följd.

Föreningen har härefter anfört:

Om antalet broar, som icke kunna passeras av fordon enligt de blivande förordningarnas föreskrifter, skulle öka med t. ex. 5 eller 10 %, är det av ringa betydelse i jämförelse med den lastökning, som kan ifrågakomma för fordonen på vägnätet i övrigt. En ökning av axeltrycket från 5 till 6 ton kommer att betyda en lastökning av mellan 20 och 40 %, i vissa fall ända upp till 50 %. Då elasticiteten i fordonens lastförmåga i allmänhet är stor, kommer det att betyda, att marginallast för mycket ringa kostnad kan framföras. Med utgångspunkt från lastbilarnas trafikarbete, som för ett år har beräknats till 700—800 miljoner kronor, kan den ekonomiska vinsten av en

höjning av axeltrycket från 5—6 ton uppskattas till storleksordningen upp emot 100 miljoner kronor per år.

En viss ökning av vägunderhållskostnaderna kan i detta sammanhang förväntas, men med kännedom om dessa kostnaders totalvärde kan ökningen för vägunderhållets rörliga del icke uppskattas till mera än storleksordningen några miljoner kronor.

Beträffande vägarnas förhållande till tyngre trafik har föreningen framhållit, att — enligt väg- och vattenbyggnadsstyrelsens petitaskrivelse den 14 september 1949 — av landets cirka 90 000 km allmänna vägar för närvarande cirka 23 000 km eller omkring 25 procent vore upplåtna för trafik med ett största hjultryck av 2,5 ton och cirka 8 600 km eller omkring 10 procent för fordon med ett största hjultryck av 3,0 ton. I anslutning härtill har föreningen gjort följande uttalande.

Föreningen vill framhålla, att de citerade siffrorna icke giva en riktig bild av läget i fråga om vägarnas verkliga bärighet. Åtskilliga vägar, vilka tåla högre hjultryck, äro sålunda enligt länskungörelserna nedklassade enbart på grund av förekomsten av en eller flera svaga broar. Detta förhållande innebär för övrigt ur många trafikanters synpunkt en onödigt beskärning av fordonens rörelsefrihet å de vägsträckor, där några broar ej finnas. Ytterligare må anföras att enbart en jämförelse mellan längd km väg med olika belastningsmöjligheter alls icke är rättvisande. Ser man t. ex. på Göteborgs och Bohus län, Hallands län eller Blekinge län framgår detta tydligt. På den genom respektive län löpande rikshuvudvägen, som relativt vägnätet i övrigt är av kort längd, framgår den helt övervägande trafiken. Rätteligen borde alltså även trafikintensiteten på de olika vägtyperna ha medtagits. Jämföres exempelvis

	Längd km	Antagen relativ trafik- intensitet	Produkt
Bygde- och ödebygdsvägar . . . . .	65 800	1	65 800
Länshuvudvägar . . . . .	19 800	5	99 000
Rikshuvudvägar . . . . .	4 400	20	88 000
	Summa 90 000		252 000

erhållas av produkterna helt andra jämförelsetal. Utan att göra anspråk på att vara helt rätt ger denna beräkningsmetod emellertid säkerligen riktigare procentvärden på ovanberörda förhållanden, då de inskränkande bestämmelserna i hög grad belasta vägar med lägre trafikintensitet.

Föreningen har vidare framfört den uppfattningen, att eftersom under krisåren dispensvis i stor omfattning tillåtits ett axeltryck av 6 ton, någon större olägenhet ur vägsynpunkt knappast kunde väntas uppkomma, om genom höjning till detta värde vägtrafikförordningen anpassades efter de faktiskt rådande förhållandena. Ej heller syntes en höjning av axeltrycket till 6 å 8 ton komma att i någon högre grad påverka den konstruktiva bärlager-tjockleken på en väg.

Slutligen har föreningen anmärkt:

Även ur andra synpunkter är en sådan utformning av vägtrafikförordningen, så att den medger högsta möjliga axeltryck, bruttovikt m. m., att föredraga. Erfordras med anledning härav nedsättning av bestämmelserna

för en viss bro eller väg, har respektive länsstyrelse såsom hittills möjlighet att tillfälligt sänka bestämmelserna. Härigenom blir, allt eftersom vägar och broar förbättras, grundregeln alltmer gällande och undantagsbestämmelserna bortfalla i stället för att som förhållandena nu äro, med tiden öka i omfattning.

I samband med vad sålunda anförts har föreningen företagit en jämförelse mellan, å ena sidan, vägtrafikstadgans bestämmelser, och, å andra sidan, dels utkastets tre alternativ, dels konventionens föreskrifter och dels ett av föreningen utformat alternativ. Det sistnämnda (betecknat C<sup>1</sup>) utgår från axeltrycket 6 ton men har i övrigt anpassats efter de internationella bestämmelserna. Boggievikten har därvid satts till 10,5 ton och bruttovikten till 11 ton jämte ett tillägg per dm räknat av 125 kg för avstånd överstigande 2 m. Utbytet av konventionens m-regel mot en dm-regel har föreningen motiverat med att förstnämnda regel komme att hårt drabba fordon med axelavstånd nära men något under ett helt m-avstånd.

Resultatet av jämförelsen har föreningen framlagt i nedanintagna bilaga (tabell 4).

T a b e l l 4.

Största praktiska bruttovikter (i ton) för olika typer av lastbilar vid varierande axelavstånd.

1. *Ensam tvåaxligt fordon.*

Axel- avstånd	Nu gällande vägtrafik- stadga	Remissens alternativ			Alternativ C <sub>1</sub>
		A	B	C	
3·0	8·0	8·0	8·5	9·75	10·0
3·5	8·0	8·0	9·0	9·75	10·0
4·0	8·0	8·0	9·0	10·0	10·0
4·5	8·0	8·0	9·0	10·0	10·0
5·0	8·0	8·0	9·0	10·0	10·0
5·5	8·0	8·0	9·0	10·0	10·0
6·0	8·0	8·0	9·0	10·0	10·0
Max.axel- tryck	5·0	5·0	5·5	6·0	6·0

2. *Tvåaxligt fordon med en tvåaxlig släpvagn.*

Axel- avstånd	Nu gällande vägtrafik- stadga	Remissens alternativ			Alternativ C <sub>1</sub>
		A	B	C	
3 × 3·0	18·0	14·0	15·1	17·25	19·75
3 × 3·5	18·0	15·0	17·3	18·5	21·0
3 × 4·0	18·0	17·0	18·4	21·0	22·0
3 × 4·5	18·0	18·0	20·0	22·0	22·0
3 × 5·0	18·0	18·0	20·0	22·0	22·0
3 × 5·5	18·0	18·0	20·0	22·0	22·0
3 × 6·0	18·0	18·0	20·0	22·0	22·0

3. *Ensamt treaxligt boggiefordon.*

Axel- avstånd	Nu gällande vägtrafik- stadga	Remissens alternativ			Alternativ C <sub>1</sub>
		A	B	C	
3·0 + 1·2	11·0	9·0	9·6	11·0	13·5
3·5 + 1·2	11·0	9·0	10·7	11·0	13·5
4·0 + 1·2	11·0	10·0	<u>10·7</u>	11·0	14·75
4·5 + 1·2	11·0	10·0	11·0	11·0	14·75
5·0 + 1·2	11·0	10·0	11·0	11·0	15·0
5·5 + 1·2	11·0	10·0	11·0	11·0	15·0
6·0 + 1·2	11·0	<u>10·0</u>	11·0	11·0	15·0

4. *Treaxligt boggiefordon med en tvåaxlig släpvagn.*

Axel- avstånd	Nu gällande vägtrafik- stadga	Remissens alternativ			Alternativ C <sub>1</sub>
		A	B	C	
3 × 3·0 + 1·2	21·0	15·0	16·2	18·5	21·0
3 × 3·5 + 1·2	21·0	16·0	18·4	<u>19·75</u>	22·25
3 × 4·0 + 1·2	21·0	18·0	<u>19·5</u>	22·25	24·75
3 × 4·5 + 1·2	21·0	19·0	21·7	23·0	26·0
3 × 5·0 + 1·2	21·0	20·0	22·0	23·0	27·0
3 × 5·5 + 1·2	21·0	20·0	22·0	23·0	27·0
3 × 6·0 + 1·2	21·0	<u>20·0</u>	22·0	23·0	27·0

5. *Tvåaxligt dragfordon med boggiesemitrailer.*

Axel- avstånd	Nu gällande vägtrafik- stadga	Remissens alternativ			Alternativ C <sub>1</sub>
		A	B	C	
2 × 3·0 + 1·2	16·0	12·0	12·9	<u>14·75</u>	17·25
2 × 3·5 + 1·2	16·0	13·0	14·0	16·0	18·50
2 × 4·0 + 1·2	16·0	14·0	<u>15·1</u>	17·25	19·75
2 × 4·5 + 1·2	16·0	15·0	16·2	18·0	20·5
2 × 5·0 + 1·2	16·0	15·5	17·0	18·0	20·5
2 × 5·5 + 1·2	16·0	15·5	17·0	18·0	20·5
2 × 6·0 + 1·2	16·0	<u>15·5</u>	17·0	18·0	20·5

Sammanfattningsvis har föreningen — under hänvisning till att enligt dess mening utkastets alternativ A och B innebure en försämring i förhållande till vägtrafikstadgan — avstyrkt dessa båda alternativ och hemställt, att blivande bestämmelser måtte utformas i enlighet med föreningens ovan nämnda, med C' betecknade alternativ. Beträffande det i utkastets alternativ C upptagna stadgandet om lufttryck har föreningen därvid anfört, att

ett sådant stadgande — som måhända framdeles kunde bli erforderligt — icke för närvarande borde införas, eftersom inga närmare undersökningar syntes ha utförts för preciserande av det angivna gränsvärdet 6 kg/cm<sup>2</sup> samt konventionen icke innehölle något liknande stadgande.

Såsom förut framhållits, visar de senaste årens utveckling av buss- och lastbilstrafiken tydligt hän mot användande av allt tyngre transportenheter. Denna utveckling har naturligen betingats av fördelarna ur transportekonomisk synpunkt. Med hänsyn till detta förhållande och till det betydande belopp, vartill värdet av transportarbetet uppgår, måste det tvivelsutan anses föreligga ett väsentligt nationalekonomiskt intresse av att framkomligheten för den tunga vägtrafiken främjas så mycket som möjligt. Detta intresse är att beakta icke blott vid vägpolitikens målsättning utan även vid utformandet av bestämmelserna om fordons tillåtna axeltryck och bruttovikt. Sagda bestämmelser böra sålunda i görlig mån smidigt anpassas efter fordonsbeståndets art.

Det har anmärkts, att vinsten av att släppa fram den tunga trafiken avsevärt överstiger därav föranledd ökning av kostnaderna för underhåll av vägar och broar, som mindre väl tåla dylik trafik, och att därför framsläppandet kan anses nationalekonomiskt berättigat till en viss gräns. Spörsmålet är emellertid ej att bedöma enbart ur denna synpunkt. Man måste nämligen även — och detta framför allt — beakta behovet av säkerhet för att icke på grund av väg- eller broskador olyckor inträffa. Detta gäller särskilt i fråga om broarna. På grund härav bör icke framsläppas annan trafik än den, som vägar och broar kunna anses tåla utan risk för olyckor.

Med hänsyn särskilt till de senaste årens utveckling mot ökad boggiebelastning och släpfordonsvikt förefalla mig hithörande bestämmelser i vägtrafikstadgan icke vidare fylla måttet ur säkerhetssynpunkt, eftersom de medgiva en viktkoncentration, som kan äventyra vägars och broars bestånd, även om hjultrycket icke i och för sig är för högt. Ej heller synes den av de sakkunniga förordade åtgärden att maximera boggietrycket vara tillfyllest ur angivna synpunkt. Utöver nämnda åtgärd torde sålunda jämväl i fråga om fordons eller fordonstågs bruttovikt begränsande föreskrifter behöva införas. Såsom föreslagits i det inom departementet upprättade utkastet lär därvid den tillåtna bruttovikten böra bestämmas i förhållande till avståndet mellan fordonets eller fordonstågets första och sista axel.

Såsom redan nämnts har i 1949 års konvention förhållandet mellan axeltryck och boggietryck bestämts till 8,00:14,50 vid axelavstånd intill 2 meter. Vägföreningen har föreslagit en liknande relation eller 6,0:10,5.

Den internationella bestämmelsen, vilken tillkommit på amerikanskt initiativ, grundar sig väsentligen på hållfasthetsberäkningar för amerikanska vägar och broar. Vid dessa beräkningar lär hänsyn ej ha behövt tagas till sådana särskilda förhållanden, som gälla för svenska broar. Av denna anledning har boggietrycket kunnat sättas så högt som till 14,50 ton vid axeltrycket 8,00 ton. Vid beräkning efter speciellt svenska förhållanden synes

man däremot ej kunna räkna med så höga relativa boggietryck. I betraktande härav lärer vägföreningens utkast ej vara fullt lämpligt.

I departementets utkast har däremot nödig hänsyn tagits till de för vårt land säregna broförhållandena. Grunderna för detta utkast förefalla även i övrigt lämpliga. På grund härav anser jag vägtrafikförordningens hithörande stadganden böra i princip utformas i enlighet med något av de i utkastet upptagna tre alternativen.

Vad härefter angår valet mellan dessa tre alternativ må först erinras om att vad i vägtrafikförordningen bestämmes om axeltryck etc. endast blir en normalregel, vilken förutsättes kunna av vederbörande myndighet för särskilda fall i mån av behov modifieras genom undantagsföreskrifter, avseende å ena sidan dispenser för tunga fordon och å andra sidan restriktioner för svaga vägar och broar. Tydligen är det lämpligast, att normalregeln väljes så, att såväl dispensernas som restriktionernas antal hålles inom rimliga gränser. Valet mellan de tre alternativen blir vid sådant förhållande närmast ett rent praktiskt problem, d. v. s. den regel bör gälla, som är ett uttryck för vad som kan tillåtas på den övervägande delen av våra vägar och broar. Vid bedömandet härav bör beaktas icke blott antalet broar och vägkilometer utan även trafikintensiteten på de olika vägarna. Vidare synes vägars och broars nuvarande beskaffenhet ej böra bli enbart utslagsgivande, utan är det enligt min mening lämpligt, att hänsyn tages också till de väg- och broförbättringar, som påräknas bli utförda under de närmaste åren. I likhet med vägföreningen anser jag nämligen en grundregel, vilken i början av sin tillämplighetstid förutsätter ett ökat antal restriktioner, som emellertid undan för undan bortfalla, vara att föredraga framför en regel, som visserligen motsvarar dagens läge men inom några få år blir föråldrad på grund av vägars och broars fortskridande utveckling.

Vid granskning av departementsutkastets tre alternativ ur de förut angivna synpunkterna kan konstateras, att alternativ A — utan att medföra någon lättnad för fordon, som nu kräva dispens — skulle minska framkomligheten för åtskilliga nu tillåtna fordonstyper. Ett avsevärt ökat antal dispenser för fordon skulle följaktligen bli nödvändigt vid detta alternativ. På grund härav förefaller detta alternativ knappast lämpligt.

Alternativ B är så avvägt, att restriktioner blott i jämförelsevis ringa mån bli behövliga för de vägar och broar, vilka för närvarande äro restriktionsfria. Vidare lärer av nuvarande fordonstyper med axelvikter mellan 5 och 6 ton flertalet komma inom gränsen 5,5 ton och följaktligen bli tillåtna enligt detta alternativ. Å andra sidan bli vissa nu tillåtna typer av fordonståg och 3-axliga fordon med kort axelavstånd underkastade dispenstvång på grund av bruttoviktsregeln. Dock må erinras om att, såsom redan framhållits, en skärpning i fråga om sådana typer för närvarande synes vara oundviklig ur säkerhetssynpunkt.

Vidkommande slutligen alternativ C synes av utredningen framgå, att praktiskt taget alla enligt nuvarande bestämmelser tillåtna fordon också enligt detta alternativ få framföras utan dispens. Undantagna bli allenast ett

fåtal typer av fordonståg med särskilt oförmånlig viktkoncentration. Vidare medger alternativ C framförande av ett stort antal typer av fordon och fordonståg, som nu kräva dispens. Ur fordonssynpunkt skulle följaktligen detta alternativ innebära en väsentlig fördel i förhållande till vad nu gäller. Å andra sidan skulle för vägar och broar, sådana de nu äro beskaffade, en betydande ökning av antalet restriktioner bli nödvändig. Härvid kan erinras om vad väg- och vattenbyggnadsstyrelsen anfört därom att ett stort antal broar på eljest bärkraftiga vägförbindelser måste bli utslagna, därest alternativ C valdes.

Av de olika departementsalternativen förefaller visserligen alternativ B vara det, som närmast motsvarar vägars och broars nuvarande standard. Såsom i det föregående anmärkts läser emellertid böra undersökas, huruvida icke — med hänsyn till vägväsendets för de närmaste åren väntade utveckling — en för fordonen gynnsammare normalregel likväl är att föredraga. Närmast kommer då alternativ C i betraktande. Vid bedömandet av detta spörsmål synas följande omständigheter vara att beakta.

Enligt de normalbestämmelser, vilka sedan några år tillbaka tillämpas av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, skall allmän bro byggas så, att den medger ett högsta axeltryck av 14 ton, vilket kan sägas motsvara ett boggie-tryck av 16 ton. Allmän väg skall byggas så, att den tål 7 tons axeltryck.

Från väg- och vattenbyggnadsstyrelsen ha under hand inhämtats följande siffror å antalet broar, för vilka under åren 1944—1950 byggnadstillstånd lämnats eller föreslagits, samt å kostnaderna för dessa broar, nämligen

1944 .....	30		3 390 000
1945 .....	33		3 350 000
1946 .....	61		2 598 000
1947 .....	83		4 660 000
1948 .....	144		9 131 000
1949 ordinarie kvot .....	150		9 727 000
extra » .....	46	196	1 920 000
1950 1. halvåret .....	62		3 492 000
2. » .....	89	151	11 485 000
			14 977 000

Hela antalet allmänna vägbroar i vårt land uppgår till i runt tal 9 600. Enligt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen kunna vidare, såsom nämnts, restriktioner antagas bli erforderliga för cirka 40 procent av detta antal vid alternativ B och 45 procent vid alternativ C. Sistnämnda alternativ skulle alltså medföra restriktioner för cirka 500 broar, som skulle vara tillåtna vid alternativ B.

Av de i det föregående återgivna siffrorna för brobyggandet framgår, att detta på sistone bedrivits i väsentligt snabbare takt än under de närmast föregående åren. Det är att förvänta, att under de år, som följa, nuvarande takt kommer att bibehållas och kanske även öka. Man torde sålunda kunna räkna med att antalet broar, som byggas, under den framtid, vilken

med någon säkerhet kan överblickas, kommer att hålla sig i en storleksordning av åtminstone 150 à 200. Vidare synes kunna förutsättas, att vid valet av byggnadsobjekt i görlig mån kommer att beaktas det transportekonomiska intresset av att villkoren för den tunga trafiken lättas.

Vad nu sagts gäller broföretag, för vilka särskilt byggnadstillstånd erfordras. Härtill kommer, att även i samband med ordinarie vägunderhåll eller förstärkning och förbättring av vägar i åtskilliga fall kan uppkomma möjlighet att förbättra bro, så att denna kommer upp i högre klass.

Vad nu anförts synes giva vid handen, att om man väljer alternativ C, antalet av de broar, för vilka restriktioner krävas, inom blott ett par år skall ha sjunkit från 45 till 40 procent av totala broantalet eller till samma andel, som nu skulle kräva restriktioner redan enligt alternativ B. Dessutom förefaller det ej osannolikt, att restriktionerna då i mindre omfattning än nu komma att beröra broar och vägar, på vilka den tunga trafiken företrädesvis framgår. Den tid, då alternativ B kan utbytas mot alternativ C, torde sålunda ligga förhållandevis nära. Det lärer då vara mest rationellt, att huvudstadgandet avfattas i enlighet med alternativ C, och att hänsynen till de svaga vägarna och broarna beaktas genom lokala restriktioner, vilka kunna bortfalla i mån av vägars och broars fortskridande förbättring.

Det förefaller lämpligt, att förordningens ifrågakomna stadgande förtydligas genom upptagande i tabellform av de bruttovikter, som bli tillåtna vid olika axelavstånd.

Departementets förslag har avfattats med tillämpning av vad nu sagts.

De synpunkter, vilka vägföreningen framfört, böra givetvis så mycket som möjligt beaktas inom nu angivna ram. Behovet av framkomlighet för den tunga trafiken bör sålunda tillgodoses genom uppflyttande — medelst lokala trafikföreskrifter — av väg eller bro i högre axeltrycksklass, där så låter sig göra utan eftergivande av säkerhetskravet. Vid inordnande i olika axeltrycksklasser torde vidare tillvaratagas de möjligheter, som kunna beredas genom särskilda försiktighetsmått, såsom mötesförbud, föreskrift om visst fordonsavstånd, hastighetsbegränsning etc. Slutligen torde, när den allmänna utvecklingen mot bättre vägar och broar det tillåter, frågan om höjning av de nu föreslagna axeltrycks- och bruttoviktsgränserna böra upptagas till prövning.

#### *1 mom. andra stycket.*

Bestämmelsen, vartill motsvarighet saknas i vägtrafikstadgan, innebär i förhållande till de sakkunnigas förslag den olikheten, att i sistnämnda förslag upptagen viktgräns 10 000 kilogram höjts till 12,0 ton, och att undantag gjorts för medfordon utom vid färd över bro. Undantaget har föranletts av framställning från *skogsbrukets motortransportkommitté* och har av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen samt vägföreningen, vilka hörts i frågan, lämnats utan erinran.

#### *2 mom.*

Enligt 23 § 2 mom. och 33 § 1 mom. vägtrafikstadgan får bil eller fordon, som tillkopplats bil, icke utan länsstyrelsens medgivande framföras på all-

män väg, gata eller annan allmän plats, såframt fordonets bredd — mätt över de längst utskjutande delarna av fordon och last med bortseende från backspegel, utfälld körriktningsvisare och snökedjor — överstiger 235 centimeter. Lämnas medgivande för buss, skall största tillåtna bredden bestämmas till 245 centimeter.

De föreslagna bestämmelserna överensstämman i stort sett med vad de sakkunniga förordat. Dock har den jämkningen företagits, att det i sakkunnigförslaget upptagna ordet »utfälld» framför »körriktningsvisare» borttagits. Anledningen härtill har varit, att ett bibehållande av nuvarande bestämmelse kan befaras medföra, att åt körriktningsvisare på bussar och andra fordon, som tangera den kritiska bredden, gives en olämplig placering eller utformning i övrigt, så att de icke fylla sin uppgift på fullt tillfredsställande sätt. Vidare har — i syfte att icke ställa lätta motorcyklar sämre än vanliga cyklar utan tillkopplat fordon — andra punkten i första stycket tillagts.

### 3 mom.

Föreskrifterna sakna motsvarighet i vägtrafikstadgan och sakkunnigförslaget.

*Statens maskinprovningar, lantbruksförbundet och riksförbundet landsbygdens folk* ha framhållit, att bredden på många av jordbrukets arbetsredskap vore större än 235 centimeter. Sålunda vore en självbindare cirka 290 centimeter bred, en 25 billars radsåningsmaskin 270 centimeter bred, en traktorkultivator 345 centimeter bred, en skördetröska 300—350 centimeter bred etc. För jordbrukets arbetsredskap borde därför stadgas undantag från bestämmelserna om fordons bredd, under förutsättning, att bebyggande åtgärder till undvikande av olyckor vidtoges. Likaså borde för jordbrukets lastfordon göras undantag från bestämmelsen, att last icke å någondera sidan finge skjuta mer än 20 centimeter utanför fordonet. Denna bestämmelse kunde nämligen vålla jordbruket stor olägenhet, särskilt vid transport av hö, halm, spannmål, oljeväxter och liknande.

Vad sålunda anförts läser böra beaktas. Förutsättas bör dock, att det som transporteras befinner sig i opackat skick. I fråga om väghållningsredskap synes liknande böra gälla som för jordbrukets arbetsredskap. Bestämmelserna i förevarande moment ha utformats med tillämpning härav.

### 4 mom.

Bestämmelserna, vilka föreslagits av de sakkunniga, äga viss motsvarighet i 28 § första stycket vägtrafikstadgan.

### 5 mom.

Momentet motsvaras av föreskrifter i 23 § vägtrafikstadgan om myndighets befogenhet att medgiva undantag från reglerna om hjultryck och fordonsbredd.

*Särskild anmärkning.*

Gällande svensk rätt har icke några allmänna regler om största tillåtna längd å fordon. Däremot finnas lokala föreskrifter om begränsning av fordonslängd.

I 1949 års konvention har för olika slag av fordon och fordonståg upptagits särskilda gränser för tillåten längd.

De sakkunniga ha i sitt förslag även medtagit bestämmelser om vilken längd som må tillåtas på motordrivet fordon med eller utan tillkopplat fordon. I sådant hänseende har föreslagits 12 meter för motordrivet fordon och 20 meter för fordonståg.

Det föreligger icke någon mera ingående utredning om vilka längdgränser som äro lämpade för speciellt svenska förhållanden. Konsekvenserna av att fastställa särskilda gränser låta sig därför nu knappast överskådas. Det har hittills icke försports något mera framträdande behov av en reglering i ämne utöver vad som redan kan ske genom lokala föreskrifter. På grund härav bör enligt min mening icke för närvarande i vägtrafikförordningen upptagas några bestämmelser svarande mot de i sakkunnigförslaget upptagna.

## 55 §.

*1 mom.*

33 § 2 mom. vägtrafikstadgan innehåller följande regel.

Fordon må icke utan särskilt tillstånd dragas av automobil i andra fall än nedan sägs, nämligen då fråga är om

a) endast en släpvagn och sammanlagda trycket på släpvagnens hjul, där effektiv bromsningsanordning för släpvagnen finnes, icke överstiger sammanlagda trycket å den dragande automobilens hjul eller, där sådan bromsningsanordning som nyss sagts ej finnes, icke uppgår till mer än två tredjedelar av sistnämnda tryck;

b) två eller flera släpvagnar och sammanlagda trycket å släpvagnarnas hjul icke uppgår till mer än en och en halv gång sammanlagda trycket å den dragande automobilens hjul;

c) endast en släpsläde och sammanlagda trycket å släpslädens medar icke överstiger sammanlagda trycket å den dragande automobilens hjul;

d) mer än en släpsläde och sammanlagda trycket å fordonens medar uppgår till högst två gånger sammanlagda trycket å den dragande automobilens hjul;

e) endast ett annat fordon än släpfordon och sammanlagda trycket å fordonets hjul eller medar uppgår till högst två gånger sammanlagda trycket å den dragande automobilens hjul.

De sakkunniga ha — under framhållande av att dels den i nuvarande bestämmelser gjorda differentieringen mellan olika slag av bildragna fordon syntes oegentlig, dels ock regler borde införas även för traktordragna fordon — föreslagit följande stadgan.

*1 mom.* Fordon må icke dragas av bil i andra fall än då fråga är om högst två släpfordon eller högst ett efterfordon samt bruttovikten eller sammanlagda bruttovikten å draget eller dragna fordon uppgår till högst två gånger bilens bruttovikt.

2 mom. Vad i 1 mom. stadgas med avseende å bil skall äga motsvarande tillämpning beträffande motorredskap, dock att av motorredskap må dragas högst två släpvagnar, vars bruttovikt eller sammanlagda bruttovikt uppgår till högst fyra gånger motorredskapets bruttovikt, under förutsättning att släpvagnens eller släpvagnarnas samtliga hjul äro försedda med effektiva från fotbroms eller motsvarande anordning på motorredskapet manövrerbara bromsar.

I formellt hänseende har i ett flertal remissyttranden anmärkts, att den av de sakkunniga föreslagna avfattningen förefölle otydlig och kunde giva anledning till missförstånd.

I fråga om den materiella innebörden av sakkunnigförslaget ha anmälts allvarliga betänkligheter.

Från jordbrukshåll har framhållits, att de föreslagna bestämmelserna i vissa fall skulle hindra ett ekonomiskt utnyttjande av jordbrukets transportmedel. *Riksförbundet landsbygdens folk* har sålunda uttalat, att inom jordbruket för närvarande ofta kopplades flera redskap eller gummihjuls-vagnar efter en traktor vid färd till eller från arbetsställe. Vid transport av trösksätt kopplades vanligen både halmpress och tröskverk efter en traktor, eftersom detta vore mest rationellt. Viktbegränsningen enligt förslaget utgjorde ett steg tillbaka i utvecklingen, då bl. a. vid transport av betor, slamkalk och dylikt större bruttovikter än de i förslaget angivna nu droges av en traktor utan olägenhet. I regel saknade jordbrukets gummihjuls-vagnar anordning för koppling till traktorns bromssystem, och de hade i allmänhet bromsar blott på två av hjulen. I jordbrukets intresse vore det av vikt, att de föreslagna viktgränserna slopades eller väsentligt höjdes för jordbrukets ifrågavarande fordon, samt att förbudet mot koppling av mer än ett efterfordon till traktor utginge.

*Lantbruksförbundet* och *betodlarnas centralförening* ha framfört liknande synpunkter. Upplysningsvis har därvid anmärkts, att exempelvis vid transport av betor ofta en traktor med 2,5 tons tjänstevikt droge två släpvagnar, vardera med en tjänstevikt av 1,5 ton och en last av 5 ton, och att detta aldrig medfört någon olägenhet.

*Statens maskinprovningar* ha uttalat följande.

Särskilt vid den tunga sockerbetskörningen är det stundom icke blott angeläget utan också både möjligt och ofarligt att låta traktorn draga tyngre släp än 4 gånger traktorns vikt. Har fordonssättet blott godtagbar bromsutrustning medför denna större belastning icke större risker, så mycket mera som den begränsade motoreffekten icke möjliggör någon större körhastighet.

Av statens maskinprovningar utförda undersökningar beträffande inbromsning av traktortåg ge ej stöd för antagandet att bromsning av släpvagnarnas samtliga hjul är erforderlig. Bromsning av ett hjulpar synes vara tillräcklig med hänsyn till de körhastigheter, som kunna ifrågakomma. Beaktas bör också de större svårigheter, som föreligga att utrusta jordbruksvagnar med goda flerhjulsbromsar och att hålla sådana i godtagbart skick.

*Skogsbrukets motortransportkommitté* har i sin förutnämnda framställning (se härom under 1 §) anfört, att de i sakkunnigförslaget upptagna

föreskrifterna om begränsning till bruttovikt och antal av de fordon, som droges av bil eller traktor, för skogsbruket skulle medföra de allvarligaste konsekvenser och därför ej kunde godtagas.

Till närmare utveckling av sin mening har kommittén anfört följande.

Vad först antalet släpfordon beträffar, så har under snart ett 15-tal år i såväl jord- som skogsbruket 3—4 och ännu flera släpvagnar dragits efter en traktor, samtliga vagnar tungt lastade. I Norrland dragas efter motorredskap — — — varje vinter släpslädar till minst samma antal på de mest varierande vägar.

Det kan inte ur någon synpunkt anses tillräckligt motiverat att, som föreslagits, generellt maximera antalet släpfordon efter ett motorredskap.

Motorredskapets låga hastighet, till övervägande enskilda vägar begränsade körrayon samt speciella användningsförhållanden talar för att det icke av trafiksäkerhets- eller andra skäl är nödvändigt att i detta hänseende jämföra det med bil i normal landsvägstrafik.

Ett sunt bedömande, som tar hänsyn till från fall till fall varierande faktorer, får här anses bättre än en kategorisk lagbestämmelse.

Vad angår förhållandet mellan motorredskapets och släpfordonens bruttovikter, är det också en fråga, som inte kan lösas en gång för alla i en lagtext. Av samma skäl, som ovan anförts i samband med frågan om antalet släpfordon, intager även i detta avseende motorredskapet en särställning. De låga bruttoviktssiffror (2 resp.  $4 \times$  motorredskapets bruttovikt), som här fixerats, motsvara icke på något sätt, vad som redan nu allmänt förekommer i det praktiska livet.

Traktorer gå i Norrland med virkeslaster på släpslädar, som när vägar- nas tillstånd och övriga omständigheter så tillåta, kunna uppgå till 15 gånger traktorns vikt.

Å andra sidan kunna vägarna ibland vara sådana, att redan en last bakom traktorn av två gånger dess vikt skulle medföra fara för traktortåget och dess förare.

Med dessa exempel vill kommittén sålunda, i såväl ekonomiens som trafiksäkerhetens intresse, peka på behovet av en mycket bred marginal, där det sunda omdömet, erfarenheten och yrkesskickligheten kan tillåtas tala utan att kollidera med lagbestämmelser.

I fortsättningen har kommittén framhållit, att den frihet, som från kommitténs synpunkt vore önskvärd, förutsatte ett säkerhetsförbehåll, nämligen kravet på effektiv bromsning av hela fordonståget. I sådant hänseende funne kommittén det rimligt, att — så fort det rörde sig om flera än två släpvagnar eller om släpvagnar med en sammanlagd bruttovikt överstigande fyra gånger traktorns bruttovikt — samtliga hjul skulle kunna bromsas. Där- emot kunde kommittén ej förorda det av de sakkunniga uppställda kravet på gemensam utlösningssystem för traktorns och släpvagnarnas broms- system. Det vore nämligen ej lämpligt att genom alltför ingående teknisk beskrivning i en lagtext låsa fast utvecklingen. Vidare skulle nämnda krav medföra tekniskt svårlösta problem med stora kostnader som följd.

I sistnämnda hänseende har kommittén närmare anfört:

I praktiken kommer dragfordonet oftast att vara en traktor. De traktor- typer, som användas inom vårt svenska skogsbruk, ha alla mekaniska broms- ar. För att förslaget krav på såväl effektiva bromsar som samtidig utlös- ning från traktorns bromspedal (motsv.) skall kunna uppfyllas, måste

traktorn förses antingen med hydrauliska bromsar eller med vakuum- eller vakuum-servoanordning för manövrering av släpvagnarnas bromssystem. Detta innebär enbart för själva traktorn en monterings- och materielkostnad som sannolikt f. n. uppgår till ca 1 500 kronor.

Kommittén har härefter uttalat, att vid virkestransporter släppläden — på grund av dess billighet, styrka, stora lastkapacitet och andra goda egenskaper — visat sig vara ett utomordentligt och alltmer tillvarataget hjälpmedel, när det gällde att pressa ned transportkostnaderna. Skulle, såsom de sakkunnigas förslag syntes innebära, endast två släpplädar med en maximal bruttovikt av två gånger traktorns bruttovikt få framföras efter traktor, skulle detta verka som ett dråpslag mot hela trafiken med släpplädar, eftersom dessa då icke kunde utnyttjas i ekonomiskt lämplig utsträckning. Visserligen lämnade för närvarande släpplädarnas bromsutrustning en del övrigt att önska. Emellertid vore det ej rimligt att kräva samma bromsanordningar på släpplädar som på släpvagnar. Härtill komme, att i själva tekniken vid körning med släpplädar inginge som ett mycket väsentligt led, att i svårare passager, medlut o. s. v. bromsmaterial utspredes på vägbanan, varigenom effektiv bromsning åstadkommes. Denna teknik hade direkt härletts ur motsvarande förfarande vid hästkörning, som grundade sig på mycket lång erfarenhet. Även vid ganska besvärande medlut framfördes med utnyttjande av denna teknik lass, som ofta uppginge till 10 å 12 gånger hästens vikt.

Under åberopande av vad sålunda anförts har kommittén hemställt, att antalet och bruttovikten av fordon, som droges av traktor, ej måtte maximeras, att kravet på att draget eller dragna fordons bromsar skulle kunna manövreras från traktorns fotbroms eller motsvarande anordning, måtte uteslutas, samt att beträffande släpplädar kravet på bromsutrustning måtte eftergivnas under förutsättning, att effektiv bromsning åstadkommes på annat lämpligt sätt. Kommittén har vidare förordat, att bestämmelserna i 1 mom. av de sakkunnigas förslag icke måtte gälla av bil dragna, för transport av skogsprodukter speciellt avsedda släpplädar, då de framfördes på huvudsakligen sådana enskilda vägar, som anlagts och utnyttjades för dylika transporter, dock att härvid effektiv bromsning av släpplädarna skulle kunna åstadkommas på lämpligt sätt.

Enligt min mening kunna de synpunkter, vilka sålunda anförts, icke undgå beaktande. Med hänsyn till förevarande transportgrenars storleksordning lär vidare beaktandet böra ske direkt i vägtrafikförordningen och icke dispensvis eller eljest i särskild ordning. Den omarbetning av de sakkunnigas förslag, vilken följaktligen blir erforderlig, torde lämpligen böra verkställas efter följande riktlinjer.

De i sakkunnigförslaget upptagna bestämmelserna om fordonståg utan bromsar på draget eller dragna fordon synas i stort sett kunna bibehållas. Emellertid förefaller antalsbegränsningen skola anknytas icke till draget fordons egenskap av släpfordon eller efterfordon utan till dess konstruk-

tion. Sålunda böra av bil eller traktor icke få dragas mer än två för kopp-  
ling till bil eller traktor byggda fordon eller ett fordon av annat slag.

Första stycket i departementets förslag har avfattats med tillämpning av  
vad nu sagts.

Från den nu antydda allmänna regeln synes böra stadgas sådant undan-  
tag, att man i skälig mån tillgodoser det framför allt för jordbrukets och  
skogsbrukets vidkommande föreliggande starka intresset av att möjlighet  
beredes till bil- eller traktordragning av fordon till större antal och med  
större bruttovikt än som tillåtes enligt första stycket. Detta torde kunna ske  
på ett ur trafiksäkerhetssynpunkt nöjaktigt sätt, om man begränsar undan-  
taget till fordon, som äro byggda för koppling till bil eller traktor, och vi-  
dare föreskriver, att effektiv bromsning är anordnad.

I fråga om bromsutrustningen förefaller det knappast böra krävas broms-  
sar på draget eller dragna fordons samtliga hjul. Detta skulle nämligen med-  
föra betydande svårigheter och kostnader med hänsyn till att flertalet hit-  
hörande fordon icke ha bromsar på mer än två av hjulen.

Kravet på att bromsarna skola kunna manövreras från fotbroms eller  
motsvarande anordning på det dragande fordonet förefaller kunna eftergivas  
i de fall, då draget eller dragna fordons bromsar kunna skötas av medföl-  
jande bromsare. I detta sammanhang må framhållas, att vid de skogskörs-  
lor, som här äro i fråga, bromsare regelmässigt lära medfölja fordonståget.

Det torde vara praktiskt svårutförbart att förse medfordon med effektiv  
bromsutrustning. Det kan därför vara lämpligt att för sådana fordon ersätta  
kravet på bromsutrustning med en föreskrift, att effektiv bromsning skall  
vara anordnad på annat lämpligt sätt. Grusning eller jämförliga åtgärder  
kunna därvid ifrågakomma.

Slutligen torde bestämmelserna böra fullständigas med en allmän anvis-  
ning om iakttagande av nödig försiktighet.

## 2 mom.

Föreskrifterna ha avfattats i enlighet med de sakkunnigas förslag. Första  
stycket ansluter till liknande stadgande i 29 § första stycket vägtrafikstad-  
gan, under det att andra stycket, vilket särskilt har avseende å bogsering,  
är nytillkommet.

## 56 §.

### 1 mom.

Enligt 24 § 2 mom. vägtrafikstadgan får buss eller lastbil icke framföras  
med högre hastighet än 40 kilometer i timmen inom tätbebyggt område och  
50 kilometer i timmen annorstädes.

De sakkunniga ha föreslagit högsta tillåtna hastigheten för buss eller  
lastbil till 60 kilometer i timmen. Tre reservanter bland de sakkunniga ha  
dock icke velat sätta hastighetsgränsen för buss eller lastbil högre än till 50  
kilometer i timmen såväl inom som utom tätbebyggt område.

Sakkunnigmajoriteten har som skäl för sitt förslag åberopat den tek-

niska utvecklingen i fråga om fordonens utrustning samt den fortskridande förbättringen av vägnätet. Reservanterna ha gjort gällande, att en höjning till 60 kilometer i timmen icke kunde anses tillräddig vare sig ur trafiksäkerhetssynpunkt eller med hänsyn till våra vägars nuvarande tillstånd.

*Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen*, flertalet länsstyrelser samt åtskilliga andra myndigheter och sammanslutningar ha uttalat betänkligheter mot den av sakkunnigmajoriteten föreslagna höjningen. I allmänhet har man därvid anslutit sig till reservanternas uppfattning. I några yttranden ha dock hävdats, att hastigheten inom tätbebyggt område borde begränsas till 40 eller 45 kilometer i timmen.

Å andra sidan ha *lokaltrafikföreningen* och *bussägareförbundet* förordat, att hastighetsgränsen måtte sättas till 60 kilometer i timmen för lastbil och 65 kilometer i timmen för buss.

I övriga remissyttranden har sakkunnigmajoritetens förslag tillstyrkts eller lämnats utan erinran.

*Skogsbrukets motortransportkommitté* har i sin förutnämnda framställning — under framhållande av att skogsbrukets rationella drift skulle främjas väsentligt genom beredande av möjlighet till snabb framkomlighet för de i denna näring använda fordonen — hemställt, att såsom undantag från de av sakkunnigmajoriteten föreslagna bestämmelserna måtte stadgas, dels att bestämmelserna icke skulle gälla för buss eller lastbil med totalvikt understigande 3 000 kilogram, dels ock att buss eller lastbil vid tomkörning skulle få föras med en hastighet av 70 kilometer i timmen.

Vid bedömandet av det förevarande spörsmålet är till en början att beakta, att enligt departementsförslagets 46 § fordons hastighet städse skall anpassas till vad trafiksäkerheten och behörig hänsyn till omständigheterna i övrigt kräver. Den omständigheten, att en viss hastighetsgräns bestämes, innebär alltså ingalunda, att den angivna hastigheten alltid skall få hållas. Mot denna bakgrund förefalla mig de farhågor, vilka sakkunnigmajoritetens förslag på åtskilliga håll väckt, vara i någon mån överdrivna. Vidare synas en del omständigheter tala för lämpligheten av att nuvarande gränser höjas något. I sådant hänseende må — utöver vad härövan anförts — framhållas, att en höjning av den tillåtna hastigheten på landsväg skulle medföra tidsvinster av stor betydelse ur transportekonomisk synpunkt. Vidare torde hos nuvarande typer av bussar och lastbilar den lämpliga marschfarten — d. v. s. den hastighet, vid vilken motorn arbetar under gynnsammaste förhållanden och fordonets kör- och väghållningsegenskaper i övrigt äro som bäst — ofta ligger över gällande gräns för tillåten hastighet.

Avvägningen mellan de för- och nackdelar, som en höjning av hastighetsgränsen kan tänkas medföra, giver enligt min uppfattning till resultat, att en höjning till 60 kilometer i timmen utom tätbebyggt område bör anses befogad. Däremot torde ur trafiksäkerhetssynpunkt nuvarande hastighetsgräns 40 kilometer i timmen inom tätbebyggt område böra bibehållas.

1 mom. i departementsförslaget har utformats i överensstämmelse med vad nu sagts.

2 mom.

Enligt 34 § 1 mom. vägtrafikstadgan få, om till bil kopplas fordon, fordonen icke framföras med högre hastighet än nedan för varje särskilt fall stadgas, nämligen där till bilen kopplats

a) endast en släpvagn, vars totalvikt icke överstiger en tredjedel av bilens tjänstevikt, med samma hastighet som är medgiven för bilen utan släpvagn;

b) endast en släpvagn, vars totalvikt överstiger en tredjedel av bilens tjänstevikt, med en hastighet av högst 35 kilometer i timmen; dock att bil jämte därtill kopplad påhängsvagn må, därest effektiv bromsanordning finnes å samtliga påhängsvagnens hjul, framföras med en hastighet av högst 40 kilometer i timmen inom tätbebyggt område och annorstädes med en hastighet av högst 50 kilometer i timmen;

c) två eller flera släpvagnar eller endast en släpplåda, med högst 25 kilometer i timmen; samt

d) annat fordon eller mer än en släpplåda, med högst 15 kilometer i timmen — — —.

Enligt förordningen den 6 augusti 1942, nr 737, med vissa tillfälliga bestämmelser angående släpfordon, vilken förordning senast (SFS 1950: 228) förlängts att gälla till och med den 30 juni 1951, må — utan hinder av vad i 34 § 1 mom. b) och c) vägtrafikstadgan stadgas — lastbil med endast en tillkopplad släpvagn, även om släpvagnens totalvikt överstiger en tredjedel av bilens tjänstevikt, framföras med samma hastighet, som är medgiven för lastbilen utan släpvagn, samt lastbil med endast en tillkopplad släpplåda framföras med en hastighet av högst 30 kilometer i timmen. Jämlikt 33 § 2 mom. b) vägtrafikstadgan får dock sammanlagda trycket å släpvagnens hjul icke överstiga två tredjedelar av trycket på bilens hjul, därest effektiv bromsanordning för släpvagnen saknas. Vidare är att märka, att enligt förordningen den 9 januari 1942, nr 2, med vissa föreskrifter angående trafiken med omnibus och lastautomobil m. m. hastigheten för buss och lastbil till den 1 januari 1947 var begränsad till 40 kilometer i timmen. Slutligen må framhållas, att — enligt 33 § 2 mom. c) vägtrafikstadgan — till bil kopplad ensam släpplådes bruttovikt ej får överstiga bilens bruttovikt.

De sakkunnigas förslag upptager följande bestämmelser.

Har till bil kopplats fordon, må fordonen icke föras med högre hastighet än nedan för varje fall sägs, nämligen

	Hastighet km i timmen
a) en påhängsvagn samt såväl bilens som påhängsvagnens samtliga hjul äro försedda med effektiva från fotbroms eller motsvarande anordning på bilen manövrerbara bromsar . . . . .	60
b) en släpvagn i annat fall än som under a) sägs samt släpvagnen är försedd med effektiva från fotbroms eller motsvarande anordning på bilen manövrerbara bromsar eller ock har en bruttovikt icke överstigande bilens bruttovikt . . . . .	40

- c) två släpvagnar samt släpvagnarna äro försedda med effektiva från fotbroms eller motsvarande anordning på bilen manövrerbara bromsar ..... 40
- d) ett eller två fordon i andra fall än som under a), b) eller c) sägs 20

Har till bil kopplats endast en släpvagn, vars totalvikt icke överstiger en tredjedel av bilens tjänstevikt, må fordonen utan hinder av vad ovan stadgas föras med samma hastighet, som är medgiven för bilen utan släpvagn.

Den begränsning av hastigheten till 40 kilometer i timmen inom tätbebyggt område, vilken upptagits i 1 mom. av departementets förslag, lärer böra gälla även i det under a) i sakkunnigförslaget angivna fallet. De provisoriska lättnader, vilka medgivits genom förordningen den 6 augusti 1942, ha föranletts av krispräglade förhållanden. Såvitt angår bil med släpvagn, som kan bromsas från bilen, torde emellertid ur trafiksäkerhetssynpunkt knappast vara något att erinra mot att göra dessa lättnader bestående. Det samma synes vara fallet beträffande bil med endast en tillkopplad släpplåde. I fråga om fordonståg, som består av bil med obromsad släpvagn, förefaller däremot — med hänsyn till de vid högre hastigheter uppträdande bromsningssvårigheterna — hastighetsgränsen böra sättas till 40 kilometer i timmen även utom tätbebyggt område.

Departementsförslaget har avfattats med tillämpning av vad nu sagts och i övrigt uti överensstämmelse med vad de sakkunniga förordat.

### 3 mom.

De sakkunniga ha förordat stadganden, att om motorfordon eller därtill kopplat fordon är försett med band, fordonet eller fordonen icke få föras med högre hastighet än 20 kilometer i timmen. Gällande rätt upptager inga motsvarande stadganden.

Vidare ha de sakkunniga — i överensstämmelse med stadgande i 34 § 1 mom. vägtrafikstadgan — föreslagit, att om till bil kopplat fordon är försett med hjulringar av järn eller annat hårt material, fordonen icke få föras med högre hastighet än 10 kilometer i timmen.

Slutligen upptager sakkunnigförslaget — i enlighet med vad som gäller enligt 28 § stycket och 37 § sjätte stycket vägtrafikstadgan — följande bestämmelser.

Motorredskap med eller utan tillkopplat fordon må ej föras med högre hastighet än 20 kilometer i timmen eller, om motorredskapet eller tillkopplat fordon har hjulringar av järn eller annat hårt material, 10 kilometer i timmen.

En reservant bland de sakkunniga har anfört, att — med hänsyn till vad som föreskrivits om konstruktiv hastighetsbegränsning för motorredskap — hastighetsgränsen 20 kilometer i timmen för motorredskap borde utgå. Ett flertal remissyttranden gå i samma riktning. Från jordbruks- och skogsbrukshåll har gjorts gällande, att sagda hastighetsbegränsning vore olämplig ur dessa näringars synpunkt.

Såsom de sakkunniga föreslagit, torde högsta tillåtna hastigheten böra bestämmas till 10 kilometer i timmen, om traktor eller motorredskap eller fordon, som är kopplat till motordrivet fordon, har hjulringar av järn eller annat hårt material. Vidare synes för det fall, att motordrivet fordon eller därtill kopplat fordon är försett med band, icke böra tillåtas högre hastighet än 20 kilometer i timmen. Däremot förefaller en uttrycklig hastighetsregel knappast vara nödvändig i övriga fall, då traktor eller motorredskap framföres med eller utan tillkopplat fordon. Den konstruktiva hastighetsbegränsningen hos traktor och motorredskap utgör nämligen enligt min mening en nöjaktig garanti mot alltför hög hastighet hos dessa slag av fordon.

4 mom.

Bestämmelserna, vilka förestagits av de sakkunniga, ansluta till föreskrifterna i 24 § 3 mom. vägtrafikstadgan.

57 §.

1 mom.

Momentet motsvarar 41 § tredje stycket vägtrafikstadgan, där det föreskrives straffpåföljd för den, som med lastbil eller släpfordon befordrar last, vars vikt överstiger den för fordonet fastställda maximilasten. De föreslagna bestämmelserna överensstämmer med vad de sakkunniga förordat.

2 mom.

Första stycket motsvarar 20 § 2 mom. vägtrafikstadgan. I förhållande till sakkunnigförslaget innebära bestämmelserna allenast den jämkningen, att det ur trafiksäkerhetssynpunkt funnits befogat med tillägg, att bil ej heller får lastas så, att körriktningsvisaren skymmes.

De i andra, tredje och fjärde styckena upptagna bestämmelserna ersätta föreskriften i 19 § 4 mom. vägtrafikstadgan, att om det avses att vid lustresa, utflykt eller dylikt bruka lastbil för befordran av personer, härför påkallade anordningar på bilen skola godkännas av besiktningsman, samt att vid sådan färd icke få med bilen befordras passagerare till större antal än besiktningsmannen vid godkännandet bestämt. De föreslagna stadgandena innehålla ingen ändring i vad de sakkunniga förordat.

Grunden till de nuvarande bestämmelsernas införande var, att riskmomentet ansågs särskilt framträdande vid sådan färd, som avses i tredje stycket av förslaget. Under remissbehandlingen har ifrågasatts, huruvida icke de föreslagna bestämmelserna kunde anses innebära en uppmjukning av gällande föreskrift, och om icke stadgandet beträffande lustresa och liknande borde utsträckas till att omfatta jämväl transport av arbetare till och från arbetsplats. I likhet med de sakkunniga anser jag emellertid, att beträffande lustresa och dylikt föreligga särskilda förhållanden, vilka ur trafiksäkerhetssynpunkt göra en något strängare föreskrift erforderlig, under det att man för övriga fall av personbefordran med lastbil kan nöja sig med den allmänna föreskrift, som upptagits i andra stycket.

*3 mom.*

Bestämmelserna motsvara liknande föreskrifter i 26 § andra stycket vägtrafikstadgan.

I fråga om första punkten ha de sakkunniga föreslagit den lydelsen, att på lätt motorcykel icke må medtagas passagerare. *Länsstyrelsen i Kronobergs län* har anmärkt, att vägtrafikstadgans motsvarande stadgande synes vara att föredraga. Eftersom lätt motorcykel skulle få föras av person i åldern 16—18 år och sådan person icke alltid kunde förutsättas ha tillräcklig moralisk motståndskraft, föreläge nämligen risk för att förare i sagda ålder kunde låta övertala sig att medtaga passagerare.

För egen del ansluter jag mig till den mening, vilken sålunda uttalats. Häremot svarande jämkning har därför vidtagits i förslaget.

*4 mom.*

I 32 § vägtrafikstadgan föreskrives, att fordon, som kopplas till bil, icke må utan att vara besiktigat för personbefordran användas för sådant ändamål. Enligt stadgans 35 § första stycket skola bestämmelserna i 32 § icke avse fordon, som vid eldfara användes för brandväsendets räkning.

Departementsförslaget är utformat i enlighet med vad de sakkunniga förordat.

## 58 §.

De här upptagna bestämmelserna äga motsvarighet i 20 § 4 mom. och 26 § vägtrafikstadgan. Departementsförslaget överensstämmer i stort sett med de sakkunnigas förslag.

*Särskild anmärkning till 4 kap.*

*Jägarförbundet* har i sitt yttrande påtalat, att det ofta inträffat, att djur, vilka uppehållit sig på väg, blivit — med avsikt eller på grund av ovarsamhet — påkörda av motorfordon. Under hänvisning härtill har förbundet hemställt om införande i vägtrafikförordningen av föreskrift om skyldighet, vid straffansvar, för förare av sådant fordon att iakttaga nödig försiktighet, då han nalkades hemdjur eller villebråd, som uppehölle sig inom vägområde.

Jämlikt 5 § 1 mom. lagen om rätt till jakt tillkommer jakträtt å väg den, som äger mark därintill. Enligt 18 § 2 mom. samma lag tillkommer rätten till fallvilt i regel jakträttsinnehavaren. Olovlig jakt på annans jaktområde och olovligt tillvaratagande av fallvilt är straffbelagt i 28 och 29 §§ sagda lag.

I 8 § 1 mom. jaktstadgan förbjudes jakt från motorfordon ävensom användande vid jakt av dylikt fordon så, att genom detsamma villebrådets uppmärksamhet avledes från den jagande. Överträdelse är straffbelagd i stadgans 29 § 4 mom.

Då sålunda för avsiktligt brott, varom nu är fråga, finnas uttryckliga bestämmelser i jaktlagstiftningen, lärers särskilt stadgande härom i vägtrafikförordningen ej behövas. Enligt min mening bör ej i förordningen upptagas

någon erinran om bestämmelserna i jaktlagen och jaktstadgan, utan torde erforderlig upplysning härom böra spridas på annat sätt. Ej heller i övrigt synas föreskrifter i ämnet erfordras i förordningen.

## 5 kap. Särskilda bestämmelser om trafik med cykel.

### 59 §.

#### 1 mom.

I 17 § vägtrafikstadgan föreskrives, att två eller flera cyklande icke må å körbana färdas i bredd, då körbanan ej kan fritt överskådas eller då motorfordon eller fordon för dragare nalkas.

De sakkunniga ha i sitt förslag upptagit följande bestämmelser.

Cyklande skola företrädesvis färdas i rad efter varandra. Cykling i bredd må icke äga rum om fara därigenom uppstår för andra trafikanter eller om övrig trafik därigenom onödigtvis hindras eller störes.

Såsom skäl för de av dem sålunda förordade stadgandena ha de sakkunniga anfört, att nuvarande föreskrifter syntes i alltför vidsträckt omfattning innebära förbud för cyklister att färdas vid sidan av varandra. En uppmjukning förefölle därför behöfelig. Emellertid vore det uppenbarligen — med hänsyn till såväl säkerheten som framkomligheten i trafiken — av synnerlig vikt, att cyklisterna icke toge onödigt stor del av vägens bredd i anspråk.

Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län har gentemot sakkunnigförslaget anfört följande.

Länsstyrelsen ifrågasätter starkt, om den uppmjukning av gällande bestämmelser om cykelåkning i bredd, som de sakkunniga föreslagit, kan anses lämplig. De oeffterrättliga förhållanden som nu råda i detta avseende, utgöra en stor trafikfara och komma att medföra ännu större fara, därest den tyngre trafiken medgives högre maximihastighet. Den omständigheten, att efterlevnaden av gällande bestämmelser icke i praktiken kunnat övervakas, torde icke utgöra skäl för en uppmjukning utan tvärtom nödvändiggöra klara och entydiga bestämmelser, som medgiva ingripande utan tvekan. Länsstyrelsen anser, att gällande bestämmelser om förbud för cyklande att å körbana färdas två eller flera i bredd, då körbanan ej fritt kan överskådas och då motorfordon eller fordon för dragare nalkas, bör bibehållas. Av hänsyn till cyklismens utveckling bör dock bestämmelserna kompletteras med undantag för sådana fall, då trafikförhållandena därtill föranleda. Sådana förhållanden böra anses föreligga bl. a. då körbanan håller viss tillräcklig bredd och då cyklister t. ex. vid färd till och från sitt arbete eller badplats anhopas i stort antal.

Cykelfrämjandet har anmärkt, att det — med kännedom om den fara cykelåkning i bredd innebure för andra trafikanter — icke syntes lämpligt att åt cyklisternas, ofta ungdomars, eget omdöme överlåta att avgöra, om genom cykling i bredd fara, hinder eller störning uppkomme. Enligt cykelfrämjandets mening borde cykling i bredd icke äga rum, då sikten vore skynd, såsom i kurvor och vid backkrön, eller i övrigt om fara eller hinder uppstode för andra trafikanter.

I ett flertal andra remissyttranden ha liknande synpunkter framförts.

Vad som uttalats i nu återgivna remissyttranden bör enligt min mening beaktas. Den av de sakkunniga föreslagna uppmjukningen av gällande regler förefaller sålunda sträcka sig längre, än som ur trafiksäkerhets-synpunkt är tillrådligt. För undvikande av osäkerhet om bestämmelsernas innebörd och av svårigheter vid kontrollen över bestämmelsernas efterlevnad torde följaktligen de av de sakkunniga föreslagna stadgandena böra ersättas med föreskrifter, som direkt angiva, i vilka fall cykling i bredd ej får äga rum. Därvid lärer böra gälla, att sådan cykling icke är tillåten på körbana, då motordrivet fordon eller fordon för dragare nalkas eller sikten är skynd. Undantag torde böra stadgas för fall, då trafikförhållandena därtill föranleda. Detta kan sägas vara fallet bl. a. då cykeltrafiken har en sådan intensitet, att för dess avveckling på ett smidigt sätt cykling i bredd är nödvändig, eller då körbanan är så bred, att cykling i bredd uppenbarligen kan äga rum utan olägenhet för annan trafik. Vidare synes erfordras föreskrift om att cykling i bredd ej heller eljest får äga rum, om fara därigenom uppstår för andra vägtrafikanter, eller om övrig trafik därigenom onödigtvis hindras eller störes. Om stadgandena utformas på sätt nu sagts, förefaller den av de sakkunniga förordade bestämmelsen, att cyklande företrädesvis skola färdas i rad efter varandra, knappast vara behövlig ur synpunkten av säkerhet och smidighet i trafiken. På grund härav och då det enligt min mening ej finnes någon egentlig anledning att förbjuda cykling i bredd, då sådan cykling kan äga rum utan förfång för andra intresen, lärer ifrågakvarande bestämmelse böra utgå.

1 mom. av departementets förslag har avfattats med tillämpning av vad nu sagts.

*2 mom.*

Bestämmelserna, vilka utformats i enlighet med de sakkunnigas förslag, innebära i förhållande till motsvarande föreskrifter i vägtrafikstadgan (16 § andra stycket) allenast den jämkningen, att förbudet mot att låta cykel dragas av annat fordon utsträckts att gälla jämväl utom tätbebyggt område.

*3 mom.*

Föreskriften, som föreslagits av de sakkunniga, saknar motsvarighet i vägtrafikstadgan. Däremot återfinnas liknande bestämmelser i ett flertal lokala ordningsstadgor.

*4 mom.*

*Första stycket.*

Enligt 16 § första stycket vägtrafikstadgan må två eller flera personer icke samtidigt färdas å cykel, som är avsedd allenast för en person, dock att, där särskilda anordningar härför vidtagits, person över 15 år må på sådan cykel medföra ett barn under 10 år.

Vid åtskilliga tillfällen har hos Kungl. Maj:t sökts tillstånd att — utan hinder av nyss angivna bestämmelse — samtidigt medföra två barn på cy-

kel, avsedd endast för en person. Det har härvid brukat vara fråga om föräldrar, vilka velat taga med sig sina småbarn. I allmänhet har sådan ansökan bifallits. Tillståndet har härvid bestämts att gälla till dess det äldsta barnet fyllt 7 år. Ansökan om rätt till framförande i storstadstrafik har dock någon gång avslagits. Ävenså har det kunnat inträffa, att medgivande i anledning av sådan ansökan begränsats genom undantagande av vissa särskilt livligt trafikerade leder.

Till Kungl. Maj:ts medgivande har brukat knytas det förbehållet, att sökanden, innan medgivandet finge tagas i anspråk, skulle anmäla sig hos vederbörande länsstyrelse, som ägde meddela de närmare föreskrifter, vilka länsstyrelsen med hänsyn till trafiksäkerheten och i övrigt kunde finna erforderliga. De bestämmelser, som länsstyrelse i anledning härav meddelat, ha pläгат innefatta skyldighet för sökanden att förse cykeln med lämpliga säten och skydd mot ekrarna. Någon föreskrift om skyldighet att utrusta cykeln med extra bromsanordning lärer däremot i allmänhet ej ha meddelats.

I anslutning till stadgandet i 16 § första stycket vägtrafikstadgan och till vad enligt det föregående dispensvis tillämpas ha de sakkunniga i sitt förslag upptagit följande föreskrifter.

På cykel må icke samtidigt färdas personer till större antal än det, för vilket cykeln är byggd. Då cykeln försetts med härför lämpliga säten och erforderligt skydd mot hjulekrarna, må dock på cykeln ytterligare färdas, om den som handhar cykelns styrning fyllt femton år, ett barn under tio år eller, om han fyllt aderton år, två barn under sex år. I sistnämnda fall skall cykeln vara försedd med två av varandra oberoende, effektivt verkande bromsar.

Till stöd för sitt krav på två bromsar vid medtagande av två barn ha de sakkunniga anfört, att ett sådant krav dels vore ägnat att öka trafiksäkerheten hos fordonet, dels ock synes skapa viss garantier för att transporter av ifrågavarande slag icke komme att äga rum annat än då verkligt behov föreläge och cykeln utrustats med hänsyn därtill.

Mot förslaget att generellt tillåta medförande av två barn på cykel ha i några remissyttranden framförts vissa betänkligheter ur trafiksäkerhetssynpunkt. Det har härvid ifrågasatts, huruvida de föreslagna säkerhetsreglerna vore tillfyllest. Ävenså har framhållits, att det fordrades en betydande trafiksäkerhet och uppmärksamhet att å en cykel medföra två små barn.

I nyssnämnda hänseenden har *nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande* anmärkt, att om generellt medgivande icke infördes utan i stället tillstånd i varje särskilt fall lämnades av lokal myndighet, det skulle bli möjligt att kontrollera cyklistens körskicklighet och trafik-kunskap samt cykelns utrustning.

Enligt min mening skulle ett generellt tillstånd att på cykel medtaga två små barn innebära beaktansvärda fördelar ur social synpunkt. Regel här-om synes därför böra införas, därest åt densamma kan givas ett innehåll, som tillgodoser trafiksäkerhetens krav. I sådant hänseende lärer de sakkunnigas förslag icke innebära någon eftergift i förhållande till de principer, vilka hittills varit vägledande vid medgivande av dispens. I ett avseende

sträcker sig sakkunnigförslaget till och med längre än nuvarande praxis, nämligen i fråga om kravet på dubbel bromsutrustning. Förslaget förefaller därför kunna godtagas ur trafiksäkerhetssynpunkt.

Det skulle måhända rent av kunna ifrågasättas, huruvida det kan anses befogat att belasta ifrågavarande cykelägare med kostnaden för en extra broms. Denna kostnad — för närvarande omkring 12 kronor — synes mig emellertid rimlig med hänsyn till den ökade säkerhet, som extrabroms medför. I detta sammanhang bör beaktas, att den som styr cykeln bär ansvaret för tre människoliv, och att han har att räkna med möjligheten av att exempelvis i en brant backe den vanliga bromsen ej fungerar ordentligt eller cykelkedjan brister.

Erinras må även om att förslaget under 7 § upptager krav på dubbel bromsutrustning för bl. a. tandemcykel och cykel, huvudsakligen avsedd för godsbefordran.

Kravet på dubbelbroms synes därför berättigat.

På grund av vad nu sagts ha i departementets förslag de av de sakkunniga förordade bestämmelserna i sak bibehållits.

Givetvis kunna särskilt i en storstad trafikförhållandena vara så krävande, att ett oinskränkt generellt tillstånd där skulle medföra vissa risker ur säkerhetssynpunkt. Där så finnes vara fallet, torde vederbörande myndighet höra genom lokal trafikföreskrift stadga undantag från eller begränsning i regelns tillämplighet. Möjlighet härtill beredes genom den i 61 § 1 mom. upptagna bestämmelsen om befogenhet för lokal myndighet att meddela erforderliga föreskrifter, avseende — bland annat — inskränkning i trafiken beträffande fordon av visst slag.

De sakkunniga ha i sitt förslag även upptagit en bestämmelse om att barn under 6 år icke må föra cykel utan erforderlig tillsyn. I anslutning härtill har i samma förslags 68 § stadgats, att om barn under 6 år förde cykel i strid mot nyssnämnda bestämmelse, den som hade vård om barnet skulle straffas med böter, högst trehundra kronor, men att denne skulle vara fri från ansvar, om han visade, att förseelsen skett utan hans vetskap, eller att han gjort vad på honom ankommit för att förekomma densamma.

Ur trafiksäkerhetssynpunkt måste det givetvis anses vara av största vikt, att barn under 6 år icke cykla utan tillsyn. Såsom i ett remissyttrande framhållits, lärer det emellertid ställa alltför stora krav på vårdnadshavaren att utöva effektiv tillsyn i detta hänseende. Med hänsyn härtill förefaller det knappast lämpligt att i vägtrafikförordningen införa ett stadgande av angivet innehåll med därtill hörande straffbestämmelse. I stället torde åt trafiksäkerhetspropagandan böra överlämnas att sprida erforderlig upplysning i ämnet.

På grund härav ha ifrågavarande av de sakkunniga föreslagna bestämmelser icke upptagits i departementsförslaget.

#### *Andra och tredje styckena.*

I gällande rätt saknas bestämmelser om viktsbegränsning för gods, som befordras med cykel eller därtill kopplat fordon. I de sakkunnigas förslag ha däremot upptagits följande föreskrifter.

Vid cykelåkning må icke med cykeln befordras gods, vars vikt överstiger, i fråga om cykel med två hjul, 50 kilogram och, i fråga om cykel med tre eller flera hjul, 100 kilogram. Med fordon, som kopplats till cykeln, må icke befordras gods med sådan vikt, att sammanlagda vikten av gods på cykeln och på det eller de fordon, som tillkopplats, överstiger 100 kilogram.

*Svenska cykelfabrikant- och grossistföreningen* samt *aktiebolaget cykelfabriken Monark* ha gjort gällande, att de i förslaget upptagna viktgränserna måste anses för låga för sådana cyklar och släpkärror, som specialtillverkats för godsbefordran med särskilt kraftig ram, gaffel, hjul, packningshållare etc. Med en tvåhjulig transportcykel kunde sålunda 75—80 kilogram befordras utan olägenhet, under det att lastkapaciteten för trehjuliga transportcyklar vore cirka 200 kilogram och för släpkärror 200—350 kilogram. Ett genomförande av de i sakkunnigförslaget upptagna viktgränsbestämmelserna skulle medföra, att express- och stadsbudskårer bleve nödsakade att i större omfattning än hittills anlita motorfordon för godsbefordran, varigenom denna givetvis skulle bli avsevärt dyrare. För cykelexpresserna skulle bestämmelserna medföra stora svårigheter och måhända rentav äventyra deras verksamhet. Även landsbygdens transporter av mjölkflaskor på cykelsläpkärror skulle försvåras, i det att på dessa kärror, som i regel hade utrymme för 3 å 4 50-liters mjölkflaskor, ej skulle få transporteras mer än en fylld sådan flaska. Ytterligare exempel på olägenheter kunde anföras. De av de sakkunniga föreslagna viktbegränsningarna komme sålunda att i stor utsträckning förhindra användandet av de billiga och praktiska transportmedel, som transportcyklar och släpkärror utgjorde. För undvikande av dessa konsekvenser föresloges, att viktgränserna måtte sättas för tvåhjuliga transportcyklar till 75 kilogram, för trehjuliga transportcyklar till 200 kilogram och för släpkärror till 300 kilogram.

I övrigt har de sakkunnigas förslag lämnats utan erinran.

De av de sakkunniga föreslagna bestämmelserna äro enligt min mening lämpliga, såvitt angår cyklar huvudsakligen avsedda för personbefordran. I fråga om cyklar, som avsetts huvudsakligen för godsbefordran, torde däremot de återgivna synpunkterna böra beaktas. Å andra sidan måste hänsyn tagas till att trafiksäkerheten kräver, att en cykel icke belastas så, att den cyklandes förmåga att i trafik behärska fordonet äventyras. Från dessa utgångspunkter lär man alltså ha att överväga, i vad mån lättnader i sakkunnigförslagets bestämmelser kunna medgivas för transportcyklarnas vidkommande. Inom departementet ha under hand gjorts förfrågningar i ämnet hos utöfvare av yrken, inom vilka transportcyklar användas. Med hänsyn bland annat till vad genom dessa förfrågningar framkommit förefaller en viktgräns av 75 kilogram för tvåhjuliga transportcyklar och 150 kilogram för transportcyklar med tre eller flera hjul vara den högsta som kan anses nöjaktlig ur säkerhetssynpunkt. För att vederbörande med säkerhet skall kunna föra en cykel med så stor last torde emellertid böra förutsättas, att han nått en ganska hög grad av fysisk utveckling. Till medgivandet av de högre lastviktgränserna lär därför böra knytas det villkoret, att den cyklande uppnått viss ålder. 18 år synes därvid vara en lämplig gräns.

Vad härefter angår fordon, som kopplats till cykel, förefalla svårigheterna vid manövrering med tung last vara mera framträdande, när det gäller cykel med tillkopplad släpkärra eller sidofordon, än i fråga om ensam cykel. Med hänsyn härtill torde i och för sig högre lastvikt än den av de sakkunniga föreslagna knappast vara tillräddig ur trafiksäkerhetssynpunkt. Emellertid förefaller ur sagda synpunkt någon alltför stor olägenhet ej behöva uppkomma, om viktgränsen 100 kilogram gjordes tillämplig allenast för allmän väg, gata eller annan allmän plats. Å andra sidan skulle härigenom en viss lättnad beredas bland annat i fråga om de i det föregående berörda mjölktransporterna på landsbygden.

Andra och tredje styckena i departementets förslag ha utformats med tillämpning av vad nu sagts.

#### *Fjärde stycket.*

Bestämmelsen, vilken föreslagits av de sakkunniga, saknar motsvarighet i gällande rätt.

### 6 kap. Särskilda bestämmelser för gående.

#### 60 §.

Bestämmelserna i denna paragraf äga motsvarighet i 14 § vägtrafikstadgan och § 2 ordningsstadgan för rikets städer.

Medan enligt gällande bestämmelser gående i vissa fall *bör* uppträda på närmare angivet sätt, har förslaget en mera kategorisk utformning och stadgar sålunda, att den gående *skall* iakttaga här ifrågavarande regler, där så påkallas för undvikande av fara eller olägenhet för annan trafik.

Där icke annat angives, överensstämmer departementsförslaget i huvudsak med vad de sakkunniga förordat.

#### *1 mom.*

I förhållande till vad nu gäller innebär förslaget det tillägget, att anvisning lämnats åt gående, som använder cykelbana, att färdas på den del av banan, som ligger längst från körbanan. Vidare ha i förslaget upptagits mera preciserade bestämmelser än de nuvarande i vad angår gåendes användande av övergångsställe och passerande av körbana annorstädes än å dylikt ställe.

#### *2 mom.*

Enligt 14 § 1 mom. fjärde stycket vägtrafikstadgan åligger det gående att iakttaga särskild försiktighet vid beträdande av körbana och vid vägkorsningar, att icke genom att onödigtvis uppehålla sig på körbana eller på annat sätt hindra eller försvåra trafiken därstädes med fordon samt att, då fordon nalkas, hålla åt sidan och lämna fordonet tillfälle att passera.

I fråga om de sakkunnigas förslag och reglerna för korsande möte mellan fordons- och gångtrafik vill jag hänvisa till framställningen under 46 § 1 mom. tredje stycket. Den i departementsförslaget där upptagna föreskriften

om skyldighet för fordonsförare att nedbringa hastigheten före övergångsställe för gående lärer böra motsvaras av ett stadgande om att det åligger gående att iakttaga särskild försiktighet vid beträdande av körbana. Vidare torde, såsom de sakkunniga föreslagit, fortfarande böra gälla, att gående icke får genom att onödigtvis uppehålla sig på körbana hindra eller störa trafiken. Departementsförslaget har avfattats i enlighet härmed.

### *3 mom.*

Det i § 2 ordningsstadgan meddelade förbudet för gående att begagna trottoar, om han bär börda, vilken till följd av sin storlek, osnygghet eller annan sin beskaffenhet är de gående till hinder eller annat men, har i huvudsak upptagits i de sakkunnigas förslag. Förbudet har dock icke begränsats till sådan ort, varå ordningsstadgan är gällande. Det har vidare gjorts tillämpligt ej endast å gångbana utan även å cykelbana.

I departementsförslaget har vad de sakkunniga förordat i sak bibehållits med det tillägget, att i fall, som här avses, den gående skall använda yttersta delen av körbanan, företrädesvis den på högra sidan. Sådant tillägg synes nämligen behöfligt ur säkerhetssynpunkt.

### *4 mom.*

Bestämmelserna sakna motsvarighet i gällande rätt. Föreskriften, att procession av barn bör använda gångbana, torde med hänsyn till övrig gångtrafik icke — såsom de sakkunniga föreslagit — böra gälla generellt utan blott för procession med högst två i bredd.

### *5 mom.*

Med hänsyn till övrig gångtrafik lärer påkallas föreskrift om att skidåkare, där så lämpligen kan ske, skall begagna yttersta delen av körbanan i stället för gångbana.

Ur trafiksäkerhetssynpunkt torde en skidåkare i regel böra välja högra sidan av körbanan, eftersom det — med tanke på upphinnande fordonstrafik — särskilt under den mörka delen av dygnet kan vara riskfyllt för skidåkaren att färdas på körbanans vänstra sida. Emellertid lärer valet i första hand bestämmas av på vilken sida föret är bäst. Vidare kan stundom, såsom i utförsbacke med korsande väg, vänstra sidan även ur säkerhetssynpunkt vara att föredraga. Med hänsyn härtill torde icke, såsom under remissbehandlingens ifrågasatts, böra generellt bestämmas, vilken sida av körbanan som företrädesvis skall användas.

### *6 mom.*

Föreskriften överensstämmer med vad nu gäller.

## AVDELNING V.

## Utfärdande av lokala trafikföreskrifter.

## 61 §.

*1 och 2 mom.*

Lokala föreskrifter rörande vägtrafiken utfärdas för närvarande med stöd av ett flertal olika stadganden.

Enligt 12 § 1 mom. vägtrafikstadgan gäller sålunda, att om beträffande viss allmän väg eller gata eller annan allmän plats eller del av sådan väg erfordras förbud mot trafik eller inskränkning i trafiken med avseende å fordon av visst slag, hjultryck eller bredd, last av viss beskaffenhet, färdhastighet eller körriktning eller eljest inskränkningar, försiktighetsmått eller andra särskilda åtgärder beträffande trafiken å vägen eller om beträffande samtliga dylika vägar inom visst tätbebyggt område eller del därav påkallas inskränkning i fråga om färdhastighet, må, där fråga är om väg eller tätbebyggt område i stad, polismyndigheten i staden samt i övriga fall länsstyrelsen meddela föreskrifter härutinnan.

I 5 mom. första stycket samma paragraf stadgas, att det i fråga om enskild väg ankommer på ägaren av vägen att avgöra, huruvida körning med motorfordon därstädes må äga rum. Har trafik med motorfordon å sådan väg icke förbjudits och är den allmänneligen befaren, äger länsstyrelsen den befogenhet med avseende å regleringen av dylik trafik som i 1 mom. sägs.

Av 23 § vägtrafikstadgan framgår, att länsstyrelsen i det län, där vederbörande väg är belägen, eller, beträffande trafik inom viss stads område, polismyndigheten i staden äger medgiva större hjultryck å bil och större bredd å bil med last än som eljest är i nämnda paragraf medgiven. Vid lämnande av medgivande eller tillstånd skola fastställas de villkor, som kunna anses nödiga till trafiksäkerhetens främjande eller vägens skyddande. Då medgivande lämnas i fråga om bredden å buss, skall högsta tillåtna bredden bestämmas till 245 centimeter. Vad i 23 § är stadgat om bil skall enligt 33 § 1 mom. äga motsvarande tillämpning å fordon, som kopplas till bil.

Jämlikt 4 § 5 mom. vägtrafikstadgan ankommer det på länsstyrelse eller, såvitt angår viss stads område, stadens polismyndighet att förklara viss väg såsom huvudled.

Enligt föreskrift i 13 § 1 mom. motorfordonsförordningen erfordras för provkörning med motorfordon tillstånd av polismyndighet, som bestämmer plats och villkor för provkörningen. Av 18 § 1 mom. samma förordning framgår, att polismyndighet äger att helt eller delvis förbjuda övningskörning å plats, där körningen kan medföra fara för trafiksäkerheten.

Med polismyndighet i stad förstås i samtliga nu angivna sammanhang poliskammare, där sådan finnes, och eljest magistrat eller kommunalborgmästare.

I § 2 andra stycket ordningsstadgan för rikets städer föreskrives, att dragare icke må ställas så, att rörelsen därav hindras eller uppehålles, ej heller fodras eller lämnas frånspänd vid fordonet annorstädes å gata eller annan allmän plats än där sådant är av magistraten tillåtet. Med stöd av grunderna för denna bestämmelse har det ansetts tillkomma magistrat att meddela föreskrifter om parkeringsställen för motorfordon å gator och andra allmänna platser (RÅ 1930: s. 115). Vad i nyssnämnda författningsrum sägs om magistrat skall, enligt § 29 ordningsstadgan, gälla i Stockholm för poliskammaren och i stad, där magistrat ej finnes, för kommunalborgmästaren. Erinras må vidare, att enligt särskilda kungl. brev de ordningsföreskrifter, som enligt § 2 ordningsstadgan skola meddelas av magistraten, i vissa städer i stället skola utfärdas av stadens poliskammare.

De sakkunniga ha under förevarande moment upptagit motsvarighet till de härovan återgivna bestämmelserna. Såvitt angår stads område ha de sakkunniga därvid föreslagit, att — liksom hittills — utfärdandet av lokala trafikföreskrifter skulle tillkomma poliskammare, där sådan finnes, och eljest magistrat eller kommunalborgmästare (jfr 8 §).

*Överståthållarämbetet* har i sitt remissyttrande redovisat en av Stockholms stadsfullmäktige gjord hemställan, att författningstexten måtte fullständigas med föreskrift om att stadens myndigheter skulle beredas tillfälle att yttra sig före utfärdandet av sådana lokala trafikföreskrifter, som nu meddelades med stöd av § 2 ordningsstadgan. I övrigt ha de av de sakkunniga förordade stadgandena i stort sett lämnats utan erinran.

Frågan om en avveckling av magistraternas och kommunalborgmästarnas statligt-administrativa uppgifter har på senare tid blivit aktuell i samband med pågående revision av kommunallagstiftningen. Inom kommunallagskommittén har framhållits, att en sådan avveckling skulle påtagligt underlättas genom successivt överflyttande av nämnda uppgifter på andra organ allteftersom vederbörande författningar bleve föremål för översyn. Därvid har ifrågasatts, huruvida det ej vore lämpligt att bl. a. i vägtrafikförordningen och i samband med denna översedda författningar företaga dylik överflyttning.

Skäl tala otvivelaktigt för den antydda åtgärden. Emellertid synas hithörande frågor ännu befinna sig i ett alltför outrett läge. Tillräcklig ledning saknas sålunda för avgörande, huruvida ifrågavarande uppgifter böra överflyttas till statligt eller kommunalt organ, eller till vilket organ av ena eller andra kategorien överflyttandet bör ske. Med hänsyn härtill lär man böra undvika författningsändringar, som kunna tolkas som ett föregripande av det slutliga ställningstagandet. Tills vidare bör därför enligt min mening nuvarande reglering kvarstå som ett provisorium i avbidan på en vidare prövning av spörsmålet om magistrats och kommunalborgmästares administrativa uppgifter.

För egen del anser jag, att vederbörande kommunala myndigheter böra höras före meddelande av lokal trafikföreskrift, när denna är av större allmänt intresse eller eljest särskilda skäl föreligga. Emellertid lära de

myndigheter, som utfärda lokala trafikföreskrifter, redan nu bereda kommunens representanter tillfälle att yttra sig, där det anses påkallat. Eftersom sålunda även utan uttryckligt stadgande därom erforderligt samråd mellan de beslutande och de kommunala myndigheterna synes förekomma, förefaller det tveksamt, om stadgandet för närvarande är behöfligt. Rätta platsen för ett eventuellt dylikt stadgande torde för övrigt vara vägtrafikkungörelsen, eftersom detsamma närmast berör myndigheterna.

På grund av vad nu anförts och då de i sakkunnigförslaget upptagna stadgandena jämväl i övrigt förefalla kunna godtagas, ha desamma i sak bibehållits i departementets förslag.

### 3—6 mom.

Föreskrifterna ha avfattats i saklig överensstämmelse med de sakkunnigas förslag. Stadgandet under 3 mom. motsvaras för stads vidkommande av liknande bestämmelser i § 20 ordningsstadgan. 5 mom. motsvarar i huvudsak föreskrifterna i 12 § 4 mom. och 5 mom. andra stycket vägtrafikstadgan.

Såsom de sakkunniga anmärkt, lärer det ej vara erforderligt att i vägtrafikförordningen upptaga någon motsvarighet till föreskriften i 12 § 2 mom. vägtrafikstadgan, att om allmän väg tillfälligt avstänges för trafik, länsstyrelse skall, där så lämpligen kan ske bereda möjlighet för trafikanter att framkomma å annan väg.

### 62 §.

Paragrafen, vilken — med allenast den jämkningen, att insändande av kungörelsen till chefen för kommunikationsdepartementet icke ansetts erforderligt — i sak överensstämmer med sakkunnigförslaget, ersätter liknande bestämmelser i 48 § vägtrafikstadgan.

### 63 §.

Enligt vissa författningsrum i vägtrafikstadgan äger myndighet att för särskilda fall medgiva undantag från eljest gällande bestämmelser.

Såsom förut angivits må enligt 23 § vägtrafikstadgan länsstyrelsen i det län, där vederbörande väg är belägen, eller, beträffande trafik inom viss stads område, polismyndigheten i staden medgiva större hjultryck å bil och större bredd å bil med last än som eljest är i nämnda paragraf medgiven. Dylikt medgivande kan uppenbarligen lämnas, förutom generellt med avseende å viss väg (jfr 61 §), även i form av tillstånd för särskilda fall. Tillstånd att med viss bil tillfälligt eller under viss tid befara vägsträcka inom mer än ett län kan meddelas jämväl av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Såsom tidigare berörts gäller vidare enligt 23 § vägtrafikstadgan, att vid lämnande av medgivande eller tillstånd skola fastställas de villkor, som kunna anses nödiga till trafiksäkerhetens främjande eller vägens skyddande, samt att, om medgivande lämnas i fråga om bredden å buss, högsta tillåtna bredden skall bestämmas till 245 centimeter. Jämlikt 33 § 1 mom.

vägtrafikstadgan skall vad i 23 § är stadgat om bil, äga motsvarande tillämpning å fordon, som tillkopplas bil.

Enligt 33 § 2 mom. vägtrafikstadgan må fordon icke utan särskilt tillstånd dragas av bil i andra fall än då vikten å draget eller dragna fordon står i visst förhållande till bilens vikt. Tillstånd, varom förmåles i sistnämnda mom., må, där särskilda omständigheter därtill föranleda, för visst tillfälle eller visst ändamål meddelas av länsstyrelse, eller, såvitt angår viss stads område, av polismyndigheten i staden; och skola därvid fastställas sådana villkor för tillståndet, att fara eller olägenhet för annan trafik ej uppkommer. Bland villkoren för tillståndet skall enligt särskilt stadgande under 34 § 1 mom. sista stycket vägtrafikstadgan alltid angivas den högsta tillåtna färdhastighet, som anses böra ifrågakomma.

I anslutning till de i 24 § 2 mom. vägtrafikstadgan meddelade bestämmelser angående högsta tillåtna hastighet för buss och lastbil har i 4 mom. i samma paragraf stadgats, att, om det ifrågasättes att vid besiktning eller annat särskilt tillfälle framföra buss eller lastbil med högre hastighet än den i 2 mom. för olika fall angivna, tillstånd härtill må meddelas av länsstyrelse, som har att fastställa sådana villkor för tillståndet, att fara eller olägenhet för annan trafik ej uppkommer.

Enligt 34 § 1 mom. vägtrafikstadgan gäller, att om till bil kopplas fordon, fordonet icke må föras med högre hastighet, än som för olika fall närmare angives. Av paragrafens 2 mom. framgår, att där särskilda omständigheter sådant föranleda och fråga ej är om fordon med hjulringar av järn eller annat hårt material, länsstyrelsen eller, såvitt angår viss stads område, polismyndigheten i staden må för visst tillfälle eller visst ändamål kunna bestämma, att i 1 mom. avsedda fordon må framföras med högre hastighet än som i nämnda moment för varje särskilt fall angivits, därvid skola fastställas sådana villkor, att fara eller olägenhet för annan trafik ej uppkommer.

I anslutning till bestämmelserna i 12 § 1 mom. vägtrafikstadgan om befogenhet för vissa myndigheter att meddela förbud mot trafik å allmän väg har i 3 mom. av paragrafen stadgats, att länsstyrelse äger, när sådant erfordras för beredande av utfartsväg eller andra särskilda omständigheter föreligga, meddela viss person tillstånd att med iakttagande av de försiktighetsmått, som må föreskrivas, för viss resa eller under viss tid eller tills vidare med fordon befara väg, varå trafik med sådant fordon jämlikt 1 mom. förbjudits.

De sakkunniga ha under förevarande paragraf upptagit bestämmelser svarande mot de härovan återgivna. De avgivna remissyttrandena innehålla ej någon erinran mot förslaget i denna del.

I sakkunnigförslaget har under 1 mom. andra stycket angivits, att undantag, som där avses, må meddelas av länsstyrelsen efter samråd med vederbörande stadsmyndighet samt av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen efter samråd med vederbörande länsstyrelser och stadsmyndigheter. Givetvis bör sådant samråd äga rum. Emellertid lär kunna förutsättas, att myndighe-

terna komma att iakttaga detta även utan direkt föreskrift därom. Föreskriften om obligatoriskt samråd torde därför utan olägenhet kunna utgå.

I övrigt finner jag sakkunnigförslaget kunna i sak godtagas. Vad särskilt angår spörsmålet om behörig stadsmyndighet vill jag därvid hänvisa till framställningen under 61 §.

## AVDELNING VI.

### Vägmärken m. m.

#### 64 §.

Nuvarande grundläggande bestämmelser angående vägmärken m. m. återfinnas i 13 § vägtrafikstadgan. Detta författningsrums 1 mom. upptager följande allmänna regler om vägmärken.

Råder beträffande viss allmän väg eller gata eller annan allmän plats förbud mot trafik eller hava eljest jämlikt 12 § 1 mom. särskilda föreskrifter utfärdats med avseende å trafiken därstädes, skall förbudet eller inskränkningen på lämpligt sätt tillkännagivas genom tydligt anslag. Dock må, där förbudet eller inskränkningen är beroende av tjällossningens inverkan på vägbanan, tillkännagivandet därav ske i annan ordning än nu sagts.

Vid för automobiltrafik tillåten allmän väg eller gata, som utgör infartsväg till stad eller annat tätbebyggt samhälle, skall å härför lämpad plats uppsättas ortnamnstavla, varå tydligt angives samhällets namn. Ortnamnstavla må även uppsättas vid annan ort än nyss sagts, där så befinnes lämpligt till upplysning för vägfarande.

Där allmänna vägar stöta samman utom stads eller annat sambälles tätbebyggda område, skola vägvisare anbringas. Inom område, som nyss nämnts, skola, där ej vederbörande länsstyrelse annorlunda förordnar, å lämpliga platser uppsättas vägvisare till ledning för genomgångstrafiken.

Vid för automobiltrafik tillåten allmän väg skall, där särskild varsamhet är av nöden, såsom vid skarp kurva, brant backe eller där utsikten är skynd ävensom vid färjläge eller rörlig bro och vid korsningar med järnväg, spårväg eller huvudled, anbringas varningsmärke. Sådant varningsmärke skall ock, där polismyndighet finner så erforderligt, anbringas vid gata eller annan allmän plats i stad.

Länsstyrelse äger ock bestämma, att vid för automobiltrafik tillåten allmän väg skall, där sådan väg stöter samman med enskild väg, anbringas vägvisare med utmärkande av den senare vägens egenskap av enskild väg.

I övrigt innehåller paragrafen föreskrifter beträffande kostnaden för anbringande och underhåll av vägmärken samt en hänvisning till 1933 års kungörelse angående varningsmärken och säkerhetsanordningar vid plankorsningar mellan järnväg och väg.

De närmare bestämmelserna i ämnet äro meddelade i 1937 års vägmärkeskungörelse. Denna innehåller även föreskrifter rörande avstängningsanordningar, trafikfyror och trafiksignaler.

Enligt internationell konvention rörande vägmärken den 30 mars 1931, vilken tillträtts av Sverige den 14 januari 1938, omfattar det internationella vägmärkesystemet följande slag av märken:

I. *Varningsmärken.* Ändamålet med dessa märken är att göra vägfärande uppmärksam på en framförvarande fara.

II. *Vägmärken till upplysning om ovillkorliga trafikföreskrifter.* Märken av detta slag upplysa om av vederbörande myndighet utfärdade bestämmelser, avseende antingen ett förbud, som skall iakttagas (förbudstavlor), eller ett påbud, som skall efterkommas (påbudsmärken).

III. *Vägmärken för meddelande av endast en upplysning.*

Såsom inledningsvis anmärkts, antogs år 1949 vid internationell konferens i Genève protokoll rörande vägmärken och vägsignaler. Detta protokoll innehåller detaljerade föreskrifter om vägmärken och skiljer därvid mellan följande olika slag.

A. *Varningsmärken:*

B. *Märken, som giva en ovillkorlig trafikanvisning, indelade i*

- 1) förbudsmärken,
- 2) påbudsmärken;

C. *Upplysningsmärken, indelade i*

- 1) märken, som giva anvisning på sjukhus, telefonstation, reparationsverkstad etc.,
- 2) orienteringstavlor och vägvisare,
- 3) ortnamnstavlor och vägnummERMärken.

Protokollet upptager vidare bestämmelser om säkerhetsanordningar m. m. vid plankorsning mellan järnväg och väg, om trafikpolissignaler samt om trafiksignaler och körbanemarkeringar.

De sakkunniga ha i sitt betänkande rörande ny vägmärkeskungörelse närmare redogjort för sin ståndpunkt i fråga om placeringen av bestämmelserna om vägmärken m. m. I sådant hänseende ha de sakkunniga anfört följande.

De i vägmärkeskungörelsen intagna närmare bestämmelserna om vägmärken äro i vissa hänseenden — särskilt i vad gäller de olika märkenas utseende och innebörd — av stor betydelse för allmänheten. I väsentliga delar äro bestämmelserna emellertid av intresse närmast för de myndigheter, vilka omhänderha uppsättandet av vägmärken. Det har ifrågasatts, att man ur nu angivna synpunkter borde uppdelade bestämmelserna dels på den föreslagna huvudförfattningen, vägtrafikförordningen, och dels på den i de sakkunnigas betänkande (SOU 1948: 34) s. 84 f. förordade författningen med administrativa tillämpningsföreskrifter, vägtrafikkungörelsen. Med hänsyn till det nära sambandet mellan de olika bestämmelserna i vägmärkeskungörelsen ha emellertid de sakkunniga ansett en dylik uppdelning icke böra äga rum. Bland annat har härvid beaktats, att en uppdelning skulle ur lagteknisk synpunkt medföra olägenhet i form av en mängd hänvisningar.

Från vissa håll har förordats, att vägmärkeskungörelsen i sin helhet borde upptagas i vägtrafikförordningen. Ej heller denna anordning har syntts de sakkunniga lämplig, då vägtrafikförordningen härigenom skulle bliva alltför vidlyftig och komma att belastas av en myckenhet föreskrifter, som äro av intresse närmast för myndigheterna. Ledamoten Hagardt har varit av avvikande mening och ansett lämpligast, att reglerna på förevarande område intagas i vägtrafikförordningen.

Den omständigheten, att ifrågavarande bestämmelser i viss utsträckning äro av omedelbart intresse för allmänheten, har syntts tala för att de ej heller böra inflyta i vägtrafikkungörelsen.

De sakkunniga ha vid nu angivna förhållanden funnit lämpligast, att de närmare bestämmelserna om vägmärken, liksom hittills, upptagas i en särskild författning.

I enlighet härmed ha de sakkunniga i princip till vägtrafikförordningen fört allenast de bestämmelser, vilka motsvara de nu i 13 § vägtrafikstadgan upptagna, under det att övriga föreskrifter om vägmärken m. m. placerats i förslaget till vägmärkeskungörelse.

I flertalet remissyttranden har de sakkunnigas förslag i denna del lämnats utan erinran. På sina håll har dock anförts, att det för den trafikerande allmänheten vore ett väsentligt intresse att kunna direkt av den grundläggande vägtrafikförfattningen inhämta huvudsaklig kännedom om vägmärkenas utseende. På grund härav borde närmare bestämmelser om dessa märken införas i vägtrafikförordningen.

Invändningarna mot de sakkunnigas förslag i förevarande hänseende kunna måhända rent principiellt anses ha ett visst berättigande. Emellertid lär man ej kunna undgå att beakta de olägenheter, vilka av de sakkunniga framhållits. Vad den trafikerande allmänheten kan väntas få praktiskt behov av, torde vidare blott vara en bildbilaga, som visar de olika vägmärkenas utseende. Sådan bildbilaga kan förväntas bli fogad till vägmärkeskungörelsen och kommer säkerligen att ingå i alla de editioner av vägtrafikförordningen, vilka till allmänhetens tjänst komma att utgivras. Även separat lär bilagan komma att bli tillgänglig till mycket ringa kostnad. Den fördel, som skulle vinnas genom upptagande i vägtrafikförordningen av närmare bestämmelser om vägmärken, förefaller därför vara mer av teoretisk än av praktisk art. I varje fall synas fördelarna icke uppväga de förut berörda olägenheterna av en sådan åtgärd. Med hänsyn härtill torde de sakkunnigas förslag böra godtagas.

Vad härefter angår den närmare utformningen av bestämmelserna i förevarande paragraf, ha de sakkunniga i huvudsak anslutit denna till nuvarande föreskrifter i 13 § vägtrafikstadgan. Dessutom ha de sakkunniga, i den utsträckning de funnit möjligt, anknutit såväl till gällande vägmärkeskonvention som till de arbeten, vilka ligga till grund för 1949 års vägmärkesprotokoll. De föreslagna stadgandena, vilka ej föranlett några principiella erinringar, ha i stort sett bibehållits i departementets förslag. Beträffande ett par detaljer har dock viss jämkning funnits erforderlig. Följande må i detta sammanhang anmärkas.

#### *1 mom.*

De sakkunniga ha i sitt förslag — sådant detta slutligen utformats — icke medtagit någon motsvarighet till den i 13 § vägtrafikstadgan lämnade exemplifieringen av farliga ställen (skarp kurva, brant backe etc.) utan nöjt sig med en generell föreskrift om utsättande varningsmärke, där trafikant bör göras uppmärksam på framförvarande fara. Detta lär vara rik-

tigt. En exemplifiering av farliga ställen leder nämligen lätt till att varningsmärken i stort antal uppsättas på ställen, som kunna sägas falla under exemplifieringen. Den mindre önskvärda konsekvensen härav blir, att det enskilda varningsmärket icke längre väcker den uppmärksamhet, som avsetts med märket. För att nå önskad effekt av varningsmärkena synes man i stället böra tillämpa den principen, att märkena uppsättas med sparsamhet och endast där verkligt behov därav föreligger. Den av de sakkunniga valda avfattningen förefaller vara ägnad att främja tillämpningen av denna princip.

Enligt 1933 års kungörelse angående varningsmärken och säkerhetsanordningar vid plankorsningar mellan järnväg och väg kan det ifrågakomma, att även korsning järnväg-enskild väg förses med anordningar, som nyss sagts. Konsekvensen synes kräva, att där så skett, även vägmärken utställas till varning för korsningen. Bestämmelse härom saknas i gällande rätt och i sakkunnigförslaget men har upptagits i departementets förslag.

### 3 mom.

Bestämmelser om vägnummERMärken samt märken för huvudled och huvudleds upphörande saknas för närvarande i vårt land. Stadganden om dylika märken finnas däremot på flera håll utomlands — bl. a. i våra grannländer — och återfinnas även i 1949 års protokoll. Såsom de sakkunniga framhållit, torde ett utmärkande av riks- och länshuvudvägarnas nummer (numrering av dessa vägar är redan genomförd) påtagligt underlätta orienteringen särskilt för den långväga trafiken. Likaså synes det för den, vilken färdas på huvudled, böra på tydligare sätt, än som nu sker, lämnas upplysning om vägens egenskap av sådan led, samt om plats, där huvudleden upphör. På grund härav och då kostnaden för nu ifrågavarande märkens anbringande kan antagas komma att hålla sig inom rimliga gränser — överslagsvis har den skattats till cirka 300 000 kronor — synas föreskrifter om sådana märken böra upptagas i förordningen.

### 4 mom.

De sakkunniga ha såsom första stycke i momentet upptagit följande bestämmelse.

Anbringande och underhåll av vägmärken, som avses i denna paragraf, skall ankomma

beträffande allmän väg, gata eller annan allmän plats på vederbörande väghållare, samt

beträffande enskild väg, inom stad på staden och eljest på vägförvaltningen i länet.

Vad i förevarande hänseende stadgas beträffande vägmärkena lär böra äga tillämpning jämväl i fråga om ljussignaler och andra anordningar för tillgodoseende av trafiksäkerheten och för reglering av trafiken på väg. Detta gäller naturligen ej de anordningar, för vilka annat föreskrives genom de bestämmelser, som avses i 7 mom. Att uttryckligen angiva detta i förevarande moment synes dock icke erforderligt.

Beträffande enskild väg torde såsom allmän regel böra gälla, att den, som enligt lagen om allmänna vägar är väghållare inom viss ort, skall svara för ifrågavarande anordningars anbringande och underhåll jämväl beträffande enskild väg inom orten. Emellertid stadgas i 11 § sagda lag — förutom att väghållare är på landet kronan och inom stads område staden — dels att Kungl. Maj:t äger förordna, att köping eller annat stadsliknande samhälle skall vara väghållare, dels ock, att om stad eller sådant stadsliknande samhälle, som skall vara väghållare, befinnes sakna förutsättningar härför, Kungl. Maj:t kan bestämma, att kronan skall vara väghållare i staden eller samhället. Den av de sakkunniga föreslagna bestämmelsen, att beträffande enskild väg ansvaret skall vila inom stad på staden och eljest på vägförvaltningen i länet, förefaller med hänsyn härtill ej fullt adekvat. I stället torde bestämmelsen böra innefatta, att ansvaret skall vila, inom stad eller stadsliknande samhälle på den, som enligt nyssnämnda lag är väghållare, och eljest på vägförvaltningen i länet.

I frågan om behörig stadsmyndighet vill jag hänvisa till framställningen under 61 §.

6 mom. Enligt de sakkunnigas förslag ankommer det på Kungl. Maj:t att meddela närmare föreskrifter om vägmärken och andra här avsedda anordningar. Det synes emellertid böra tilläggas, att sådana föreskrifter även skola kunna meddelas av myndighet som Kungl. Maj:t därtill förordnar.

## AVDELNING VII.

### Ansvarsbestämmelser.

#### 65—73 §§.

I förevarande avsnitt av vägtrafikförordningen ha de sakkunniga upptagit motsvarighet till de bestämmelser, vilka äro meddelade i 26—37 §§ motorfordonsförordningen och 38—47 §§ vägtrafikstadgan.

De sakkunniga ha anfört följande till närmare utveckling av de synpunkter, vilka väglett dem vid stadgandenas utformning.

Vid — — — ha de sakkunniga tagit hänsyn till att vägtrafikförordningens bestämmelser i huvudsak äro att hänföra till två olika kategorier, nämligen dels stadganden av polisiär natur och dels föreskrifter av mera allmän natur avsedda att tillgodose trafiksäkerheten. Förseelser mot stadganden av den förstnämnda kategorien äro föremål för omedelbar kriminalisering i VII avd. av förslaget till vägtrafikförordning. Så är däremot ej fallet i fråga om åsidosättandet av föreskrifter av den sistnämnda kategorien. Ett åsidosättande av dylik föreskrift kommer enligt förslaget att bedömas enligt lagen om straff för vissa trafikbrott och föranleda straffpåföljd i den mån förutsättningar härför föreligga enligt samma lag. Sålunda kan nämnas, att åtskilliga av de under IV avd. föreslagna trafikregler på detta sätt lämnats utan straffsanktion i vägtrafikförordningen (se 68 §).

I motorfordonsförordningen och vägtrafikstadgan stadgas som regel bötesstraff för sådana förseelser, som av de sakkunniga gjorts till föremål för omedelbar kriminalisering i vägtrafikförordningen. Bötesstraffet för nu

ifrågavarande förseelse är i de båda gällande författningarna fastställt i form av dagsböter (i vissa fall minst 5 eller minst 10) eller böter i skalorna 2—300 kronor, 10—200 kronor och 10—300 kronor. Erinras må att enligt lagen den 24 september 1931 med vissa bestämmelser om bötesstraff utom strafflagens område (särskild böteslag) böter, som fastställts till högst 300 kronor, utdömas omedelbart i penningar och således icke enligt dagsbotts-systemet.

De sakkunniga ha vid valet mellan dagsböter och andra böter (s. k. penningböter) såsom påföljd för viss förseelse i stort sett följt de grunder, som nu tillämpas i motorfordonsförordningen och vägtrafikstadgan. Där emot ha de sakkunniga icke funnit vissa skäl bibehålla nuvarande särskilda böteslatituder. Bötesstraffet har i förslaget bestämts till antingen dagsböter eller ock böter, högst 300 kronor.

Med de jämkningar, vilka föranledas av vad nu sagts, äro de i sakkunnigförslaget upptagna särskilda straffbestämmelserna i stort sett likartade med vad nu gäller. Vissa avvikelser ha dock av de sakkunniga funnits erforderliga.

De sakkunnigas förslag synes i princip innebära en skälig avvägning. Detsamma lär därför kunna i huvudsak godtagas.

I det följande redogöres i korthet för de mera betydande detaljlikheterna mellan gällande rätt och sakkunnigförslaget samt mellan det sistnämnda och departementets förslag. Vidare redovisas vissa synpunkter beträffande några i sammanhanget uppkomna spörsmål.

#### 65 §.

I 26 § motorfordonsförordningen äro meddelade föreskrifter om ansvar för ägare, brukare och förare av motor- eller släpfordon, som till sin beskaffenhet och utrustning icke överensstämmer med förordningens bestämmelser. Motsvarande stadganden ha upptagits i de sakkunnigas förslag och gjorts tillämpliga å samtliga slag av fordon. Dessutom skall enligt förslaget — till skillnad från vad nu gäller — ägaransvar inträda även vid brister å sådana utrustningsdetaljer, som skola finnas endast vid färd under särskilda förhållanden — t. ex. under mörker.

*Göta hovrätt* har ifrågasatt, huruvida vad sålunda föreslagits kunde anses lämpligt, såvitt anginge cykelägars ansvar för det hans cykel av annan förts under mörker utan tänd belysning eller föreskriven reflexanordning. Exempelvis i det fall, att en cykelägare lånat ut sin cykel till annan och denne under mörker cyklat utan lykta, skulle det nämligen nära nog som regel bli omöjligt för ägaren att visa, att han iakttagit vad på honom ankommit till förhindrande av fordonets brukande. Rimligtvis borde dock en sådan cykelägare ej straffas.

*Stadsdomareföreningen* har anmält liknande uppfattning.

Ägarens ansvar erhöll sin nuvarande utformning genom 1923 års motorfordonsförordning. Av förarbetena till sagda förordning (jfr SOU 1922: 39 sid. 163) lär framgå, att lagstiftaren avsett att för ägaren skapa ett principiellt strikt straffansvar, d. v. s. ägaren skulle svara för brist, även om

oaktsamhet ej låge honom till last. Mot denna bakgrund måste en restriktiv tolkning givas åt stadgandet i 26 § 3 mom. gällande motorfordonsförordning, att ägaren skall vara fri från ansvar, om han iakttagit vad på honom ankommer till förhindrande av bristfälligt fordons brukande. Sålunda torde för ansvarsfrihet erfordras, att ägaren i det konkreta fallet förbjudit fordonets brukande eller vidtagit annan åtgärd till förhindrande av brukandet.

Såsom nyss antytts, gälla nuvarande bestämmelser om ägareansvar allenast brister i fordons permanenta obligatoriska utrustning, under det att i det föreliggande förslaget ansvaret utsträckts till att avse jämväl sådana utrustningsdetaljer, som skola finnas endast vid färd under särskilt angivna förhållanden, såsom under mörker etc. Beträffande brister i sistnämnda detaljer föranleder enligt min mening sagda utvidgning av ägareansvaret en viss förskjutning i innebörden av kravet på att ägaren skall ha iakttagit vad på honom ankommer till förhindrande av bristfälligt fordons brukande. I vad angår fordons permanenta obligatoriska utrustning och beskaffenhet — exempelvis bromsarna eller styrinrättningen på en bil — lär nämligen ägaren ha tagit risken för ett åsidosättande av författningens bestämmelser redan i och med att han utlämnat fordonet till brukande, eftersom varje ibruktagande av fordon, som brister i denna del, innebär bestämmelsernas åsidosättande. Detsamma torde däremot ej vara fallet i fråga om brist, som endast rör utrustningsdetaljer, vilka ej äro obligatoriska annat än under särskilt angivna förhållanden. Om t. ex. en cykelägare lånar ut sin cykel till brukande utan lykta, behöver sålunda detta ej nödvändigtvis innebära, att han därmed också upplåtit cykeln till färd under mörker. Vid detta förhållande förefaller det, såsom i förut nämnda remissyttranden anmärkts, vara alltför strängt att — i vad en fordonsägare skall iakttaga till sitt fredande från ansvar — alltid kräva lika mycket av den ifrågavarande cykelägaren, som när bristen rör fordons permanenta obligatoriska utrustning. I stället synes avgörandet av frågan om ansvar i varje särskilt fall bli beroende av om ägaren vid fordonets utlämnande förstått, att fordonet komme att användas under sådana förhållanden, som krävde utrustningsdetaljen i fråga. Med tillämpning härav lär den, som exempelvis lånar ut sin cykel utan lykta, oftast komma att undgå ansvar, eftersom det mera sällan kan visas vara av honom förutsatt, att cykeln skulle brukas även under mörker. Fall kunna emellertid tänkas, då ansvar bör följa. Sålunda torde i regel under straffbestämmelsen falla t. ex. en firmainnehavare, vilken åt sin springpojke för bruk i anställningen utlämnar en cykel utan lykta. I allmänhet måste nämligen firmainnehavaren antagas ha haft klart för sig, att cykeln skulle komma till användning även under mörker.

Om den av de sakkunniga föreslagna bestämmelsen om ägareansvar tillämpas i enlighet med vad nu anförts, synes någon befogad invändning knappast kunna riktas mot densamma. På grund härav och då bestämmelsen torde vara påkallad ur trafiksäkerhetssynpunkt, bör enligt min mening någon ändring ej göras i vad de sakkunniga föreslagit.

I en skiljaktig mening bland de sakkunniga samt i ett par remissyttran-

den har uttalats, att straffet vid brist i fordons beskaffenhet och utrustning borde vara dagsböter för alla slag av fordon och icke, såsom de sakkunniga förordat, dagsböter för motordrivna fordon och penningböter för andra fordon. Med hänsyn till att den typiska trafikfarligheten måste anses vara avsevärt större hos motordrivna fordon än hos övriga fordonskategorier förefaller dock den av de sakkunniga gjorda åtskillnaden vara berättigad.

Om på bil, motorcykel eller släpfordon registreringsskylt eller besiktningsskylt under färd hållits dold, ändrats eller gjorts oläslig i syfte att förhindra fordonets igenkännande, skall enligt 41 § andra stycket vägtrafikstadgan vederbörande dömas till dagsböter, minst 20, eller till fängelse i högst tre månader. Någon motsvarighet härtill har ej upptagits i de sakkunnigas förslag. Lämpligheten härav har i ett par remissyttranden ifrågasatts. Emellertid torde, såsom de sakkunniga framhållit, de i särskilt syfte vidtagna åtgärder, som enligt sagda bestämmelse straffbeläggas, i praktiken knappast vinna aktualitet annat än som led i ett brottsligt förfarande av grövre art, smuggling, tjuvnad, avlägsnande från olycksplats etc., och vid utmätande av straff för dylikt brott lära sagda åtgärder kunna i erforderlig mån beaktas såsom försvårande omständighet. Någon ändring av sakkunnigförslaget i denna del har därför ej vidtagits.

## 66 §.

## 1 mom.

De sakkunniga ha under förevarande moment föreslagit följande bestämmelser.

Om någon för motordrivet fordon utan att vara därtill berättigad enligt de bestämmelser, som meddelats i 29 § 1 mom., 30 § 1 mom. eller 38 § 1 mom.<sup>1</sup> eller med stöd av 38 § 2 mom.<sup>2</sup>, eller om någon för sådant fordon med åsidosättande av föreskrift, som av vederbörande myndighet meddelats vid utfärdande av körkort, straffes med dagsböter eller fängelse i högst sex månader.

Till samma straff dömes envar, vilken anställer och brukar såsom förare av motordrivet fordon den, som icke äger rätt att föra fordonet, ävensom envar, vilken eljest överlämnar åt eller tillåter annan att föra fordonet utan att denne är därtill berättigad.

Bestämmelserna överensstämma i huvudsak med motsvarande föreskrifter i 30 § motorfordonsförordningen, däri dock allenast dagsböter upptagits som straff.

*Svea hovrätt* och *riksåklagarämbetet* ha ifrågasatt, huruvida icke de nu ifrågavarande ansvarsstadgandena borde överflyttas till den särskilda trafikbrottslagen. Till stöd härför har anförts, att förseelser av hithörande slag ofta syntes vara av beskaffenhet att innebära fara för trafiksäkerheten och därför till sin karaktär borde jämföras med de handlingar, vilka straffbelagts i den särskilda lagen. Härtill komme, att dessa förseelser vore de enda, som i förordningen belagts med fängelsestraff, och därigenom intoge en särställning i förhållande till övriga i förordningen upptagna förseelser.

<sup>1</sup> = 37 § 2 mom. i departementsförslaget.

<sup>2</sup> = 37 § 1       ,       ,       ,       .

De synpunkter, vilka sålunda utvecklats, äro enligt min uppfattning befogade. Rätta platsen för ifrågakomna stadganden torde följaktligen vara den särskilda trafikbrottslagen. Desamma ha därför i departementets förslag upptagits i sagda lag (3 §). I samband därmed har viss saklig jämkning företagits i de sakkunnigas förslag. Härtill återkommer jag i det följande.

#### 67 §.

Såsom av den föregående redogörelsen framgår, ha de sakkunniga — under hänvisning till den särskilda trafikbrottslagen — lämnat vissa under IV avd. föreslagna trafikregler utan straffsanktion i vägtrafikförordningen. I de sålunda återopade bestämmelserna i de sakkunnigas förslag till den särskilda lagen stadgas ansvar för vägtrafikant, som, genom att åsidosätta någon i trafiksäkerhetens intresse meddelad föreskrift eller annorledes, av oaktsamhet åsamkat annan skada till liv eller lem eller å annans egendom förorsakat icke obetydlig skada eller framkallat fara för skada av nu angiven art, eller som vid förande av motordrivet fordon på väg ådagalagt grov oaktsamhet eller visat uppenbar likgiltighet för andra människors liv eller egendom, eller som utan rimlig ursäkt i väsentlig mån hindrat eller stört trafiken på väg, eller som gjort sig skyldig till s. k. smitning eller därmed jämförlig handling.

Att de sakkunniga — på sätt nu sagts — lämnat vissa trafikregler utan straffsanktion i vägtrafikförordningen, har i stort sett lämnats utan erinran, såvitt angår regler hållna i mera allmänna ordalag, såsom där det överlämnats åt vägtrafikanten själv att bedöma, i vad mån trafiksäkerheten och behörig hänsyn till omständigheterna i övrigt kräver, att viss åtgärd — hastighetsnedsättning etc. — vidtages. Däremot ha på sina håll betänkligheter framförts i fråga om bestämmelser, vilka innefatta ovillkorlig föreskrift för särskilt angivna situationer, där trafiksäkerhetsintresset eller behovet av hänsynstagande befunnits särskilt framträdande. Härvid har framhållits, att den särskilda lagens reglering av ansvaret för ovarsamhet, som ej åstadkommit skada, innebure kriminalisering av ovarsamheten allenast i det fall, att konkret fara skapats, såsom t. ex. då en bilförare utan att iakttaga den elementäraste varsamhet passerat en järnvägsövergång, där tåg nalkats. Däremot skulle man ej kunna beivra sådan ovarsamhet — tilläventyrs uppenbar — som endast medfört abstrakt fara, varmed förstoddes det förhållandet, att ovarsamheten visserligen i och för sig varit ägnad att kunna framkalla fara men sådan av en tillfällighet icke uppkommit. Såsom exempel kunde nämnas det fall, att den nyss nämnde bilföraren haft turen att intet tåg varit i annalkande. Att på detta sätt en fara, varmed vederbörande haft anledning räkna, av en ren händelse icke uppkommit, borde ur allmänpreventiv synpunkt icke för honom medföra frihet från ansvar.

Vad sålunda anförts mot de sakkunnigas förslag är enligt min mening berättigat. Emellertid har i departementets förslag till särskild trafikbrottslag — på skäl som närmare utvecklas under 1 § sagda lag — kriminaliseringen

av ovarsamhet i vägtrafik utformats så, att straffansvar kan inträda även i det fall, att oaktsamheten icke medfört skada eller konkret fara. Behovet av straffsanktion för nu ifrågavarande trafikregler torde härigenom täckas på tillfyllestgörande sätt. Vid detta förhållande synes det ej föreligga någon anledning att i vägtrafikförordningen upptaga särskilda bestämmelser om straff för överträdelse av dessa regler.

I likhet med bestämmelserna i 49 § 2 och 3 mom. om förbud mot stannande och uppställning av fordon lärer även föreskriften i 42 § 4 mom. böra vara särskilt straffsanktionerad. Detta har iakttagits i departementsförslaget.

Bland de trafikregler, vilka de sakkunniga — under hänvisning till den särskilda lagen — lämnat utan straffsanktion i vägtrafikförordningen, ingår även föreskriften om skyldighet för fordonsförare att vid smutsigt väglag anpassa hastigheten så, att annan vägtrafikant ej utsättes för smutsstänk. Även i denna del ha erinringar framställts. Man har sålunda anmärkt, att den skada, som kunde åstadkommas genom smutsstänk, i regel knappast kunde betecknas annat än som obetydlig. Förseelse mot föreskriften skulle följaktligen i allmänhet ej kunna åtkommas genom den särskilda lagen. Sådan förseelse medförde emellertid sådant obehag för de nedstänkta och vittnade om sådan brist på hänsyn hos fordonsföraren, att förseelsen borde generellt medföra ansvar.

Även med den utformning 1 § trafikbrottslagen fått i departementets förslag lärer förseelse som nu sagts knappast kunna medföra straff enligt sagda lag. På de anförda skälen torde dock särskild straffsanktion erfordras. 67 § har kompletterats i enlighet härmed.

Enligt gällande bestämmelser drabbas endast föraren av straffansvar, om fordon framföres med större last än den för fordonet fastställda maximilasten. De sakkunniga ha framhållit, hurusom deras uppmärksamhet riktats på att antalet förseelser mot maximilastbestämmelserna visat en påtaglig tendens till stegring. Dylika förseelser innebure betydande vådor ur trafik-säkerhetssynpunkt. Ej endast fordonen utan även vägar och broar utsattes ofta för synnerligen riskabla påfrestningar. Den ekonomiska vinsten av ett fordons överbelastning tillfölle i regel fordonets ägare. På grund härav kunde denne kanske frestas att i förevarande avseende påverka fordonets förare. Med hänsyn härtill syntes ansvarsbestämmelsen böra utsträckas till att även gälla ägaren.

I enlighet härmed ha de sakkunniga föreslagit föreskrift i förevarande paragraf, att vid överträdelse av maximilastbestämmelsen även ägaren skall dömas till dagsböter, där ej omständigheterna göra sannolikt, att förseelsen skett utan hans vetskap och vilja.

Även jag är av den mening, att i förevarande sammanhang straffansvar bör stadgas även för ägaren. De av de sakkunniga anförda skälen synas vidare tala för en bestämmelse om ägareansvar även i det fall, att fordon framföres i strid mot bestämmelserna i 54 § 1 mom. om axeltryck, bruttovikt och luftövertryck. Emellertid förefaller det alltför strängt att för äga-

rens frihet från ansvar kräva, att omständigheterna skola göra sannolikt, att förseelsen skett utan dennes vetskap och vilja. Det torde vara tillfyllest, att straffansvar inträder, då omständigheterna göra sannolikt, att förseelsen skett med ägarens vetskap och vilja. Departementets förslag har avfattats i överensstämmelse härmed.

Det vill synas, att domstolarna i allmänhet visa en viss benägenhet att ådöma låga straff för förseelser mot gällande hjultrycks- och maximilastbestämmelser. Vidare torde sådana förseelser regelmässigt ej föranleda indragning av trafik tillstånd eller trafik- eller körkort. Detta kan medföra, att vederbörande finner det ekonomiskt lönande att bryta mot bestämmelserna, eftersom han tror sig ej behöva riskera några allvarliga påföljder därav. En sådan utveckling måste te sig betänkelig ur trafiksäkerhetssynpunkt och med hänsyn till vägars och broars bestånd. I detta sammanhang måste beaktas, att myndigheterna de senaste åren med hänsyn till fordonsutvecklingen och näringslivets krav ofta sett sig nödsakade att vid tillåtande av vägar och broar minska säkerhetsmarginalen i betydande mån. Mot denna bakgrund förefaller det böra övervägas, huruvida icke — såväl vid straffs utmätande som vid prövning av frågor om indragning av trafik tillstånd eller trafik- eller körkort — förseelser av hithörande slag numera böra bedömas strängare än som hittills stundom torde ha skett.

En skiljaktig bland de sakkunniga har ifrågasatt föreskrift, att om med fordon föres större last än tillåtna maximilasten, fortsatt färd icke skall tillåtas, förrän överskjutande last lossats. Liknande synpunkter ha även under remissbehandlingen framförts. En sådan föreskrift förefaller emellertid knappast tillräddlig med tanke på de allvarliga konsekvenser den skulle kunna medföra. Det må framhållas, att allmänna polisinstruktionens bestämmelser om polisens skyldighet att förebygga brott och befogenhet att, där det är oundgängligen nödvändigt, bruka våld synas erbjuda viss möjlighet i antydd riktning.

#### 68 §.

Enligt 38 § vägtrafikstadgan är överträdelse av föreskrift, som av myndighet meddelats med stöd av 12 § samma stadga, regelmässigt belagd med dagsböter. Liknande ansvarsstadgande finnes i förslagets 68 §. Emellertid har, på sätt de sakkunniga förordat, undantag gjorts i fråga om överträdelse av parkeringsföreskrift, i vilket fall straffet bestämts till penningböter. Skälet härtill har varit, att föreskrifter av sistnämnda slag ansetts i övervägande mån ha karaktären av ordningsföreskrifter. Erinras må, att överträdelser av de parkeringsföreskrifter, vilka nu utfärdas med stöd av ordningsstadgan för rikets städer, endast föranleda penningböter.

#### 70 §.

Enligt 33 § motorfordonsförordningen skola för ägare av motorfordon, motorredskap, släpfordon och traktortåg stadgade ansvarsbestämmelser äga tillämpning, i händelse fordonet eller traktortåget tillhör någon, som står under förmyndare eller annan laga målsman, å denne, samt, där fordonet

eller traktortåget äges av oskift dödsbo eller konkursbo eller av bolag, förening eller annat samfund eller av stiftelse eller annan sådan inrättning, å den eller dem, som äga företräda boet, samfundet eller inrättningen. I fråga om motorfordon, motorredskap, släpfordon eller traktortåg, som tillhör staten eller kommun, skola nämnda ansvarsbestämmelser gälla förarens närmaste förman. Har denne till förekommande av förseelse mot förordningen gjort vad på honom ankommit och äger i följd av överordnads åtgärd eller vållande förseelse likväl rum, skall den överordnade drabbas av ansvar, som här avses.

I sakkunnigförslaget ha icke upptagits några särskilda bestämmelser i nu förevarande hänseenden. Som skäl ha de sakkunniga anmärkt, att bestämmelserna i motorfordonsförordningens 33 §, vilka i praktiken ofta lett till otillfredsställande resultat i fråga om bolag tillhöriga fordon, finge anses mindre ändamålsenliga i den mån de avveke från allmänt gällande rättsregler. Samtliga de frågor, vilka avhandlades i sagda 33 §, borde emellertid lämpligen lösas enligt dylika allmänna rättsregler.

Vad de sakkunniga anmärkt mot nuvarande reglering av ägareansvaret har ej föranlett erinran. Däremot har man ifrågasatt lämpligheten av att, såsom de sakkunniga förordat, lämna hithörande frågor helt oreglerade i vägtrafikförordningen.

*Riksåklagarämbetet* har sålunda i sitt remissyttrande anfört, att för närvarande rådde osäkerhet i frågan om mot vem ansvarstalan borde riktas, när fordon ägdes av juridisk person. Ur praktisk synpunkt vore det därför påkallat, att denna fråga underkastades särskild reglering i vägtrafikförordningen. Härvid borde övervägas, huruvida icke en sådan reglering lämpligen kunde genomföras efter förebild av de bestämmelser om arbetsgivarens ansvar, vilka meddelats i butiksstängningslagen.

*Industriförbundet* ävensom åtskilliga organisationer på motortrafikens område ha i särskilda framställningar till departementschefen framfört liknande synpunkter. Därvid har förordats ett system, enligt vilket bolag och andra sammanslutningar skulle kunna till myndighet, förslagsvis vederbörande länsstyrelse, anmäla en genom anställning eller eljest till bolag eller sammanslutning knuten person såsom ansvarig. Härvid förutsattes dock, att den anställde i fråga hade sådan ställning, att han ägde bestämmande inflytande på fordonets skick och utrustning. Sedan anmälan godtagits, skulle anteckning därom ske i register med den rättsverkan, att åtal bleve att rikta mot den i registret antecknade.

I andra fall än då fordon äges av bolag eller därmed jämförlig sammanslutning eller inrättning synes tillämpningen av bestämmelserna i 33 § motorfordonsförordningen ej ha medfört några olägenheter. Det förefaller därför knappast finnas någon egentlig anledning att i vägtrafikförordningen icke upptaga de nuvarande för dessa andra fall avsedda föreskrifterna.

Vad åter angår de fordon, som ägas av bolag eller liknande, torde de framställda anmärkningarna mot gällande stadganden vara befogade. Det synes sålunda stötande för rättskänslan, att den eller de, som äga företräda exem-

pelvis ett stort bolag, skall svara såsom ägare, även då vederbörande saknar möjlighet att övervaka bolagets fordon. Å andra sidan skulle det — enligt min mening — ofta, när det är fråga om stora bolag eller jämförliga kollektiva enheter, kunna leda till osäkerhet och oenhetlighet i tillämpningen, om det i varje särskilt fall enbart med ledning av allmänna rättsgrundsatser skulle avgöras, om den eller de, som äga företräda kollektivet — för bolag i regel styrelsen eller verkställande direktören — skall bära ägareansvaret, eller om detta skall läggas på annan befattningshavare, och på vem detta ansvar då bör läggas. Större klarhet skulle onekligen vinnas, om till ledning för avgörandena funnes uttryckliga bestämmelser. För min del anser jag övervägande skäl tala för att sådana bestämmelser upptagas i vägtrafikförordningen. Såsom huvudregel lärers då bära bibehållas den nu i 33 § motorfordonsförordningen meddelade föreskriften. Till denna skulle så anknyttas nödiga undantagsstadganden. Dessa torde bära utformas i huvudsaklig överensstämmelse med de föreskrifter, vilka redan gälla för arbetstids- och butiksstängningslagstiftningens vidkommande. Möjlighet lärers sålunda bära beredas kollektivet att hos statlig myndighet få viss befattningshavare godkänd såsom bärare av ägareansvaret.

Tvekan kan råda, huruvida prövningen av frågan om godkännandet bör ankomma på en central eller en lokal myndighet. I senare fallet kommer närmast länsstyrelse i betraktande. Valet av en central myndighet skulle givetvis vara ägnat att medföra större enhetlighet i prövningen av hithörande frågor. Å andra sidan torde länsstyrelsen tack vare sin nära anknytning till lokala förhållanden i regel ha lättare att sörja för erforderlig utredning. Enligt min mening tala övervägande skäl för att prövningen sker hos länsstyrelse. Lämpligt torde då vara att överlämna prövningen till länsstyrelsen i det län, där fordonet är registrerat eller, i fråga om icke registrerat fordon, företrädesvis användes.

#### 71 §.

Enligt 19 kap. 1 § rättegångsbalken är laga domstol i brottmål rätten i den ort där brottet förövades. Enligt samma lagrum må åtal för brott även upptagas av den rätt, där den misstänkte skall svara i tvistemål i allmänhet, om denna rätt med hänsyn till utredningen samt kostnader och andra omständigheter finner det lämpligt. Dessa bestämmelser medföra, att åtal för underlåtenhet att i föreskriven ordning söka registrering eller göra anmälan till bilregister eller bilreservregister skall anhängiggöras vid domstolen i den ort, där länsstyrelsen har sitt säte, såvida ej omständigheterna efter särskild prövning föranleda annat.

De sakkunniga ha anmärkt, att anhängiggörande vid sistnämnda domstol för förseelse, som nyss sagts, ofta kunde innebära olägenhet såtillvida, att utredning och åtal måste komma till stånd på skilda håll, varigenom förorsakades onödigt remissförfarande mellan olika åklagarmyndigheter. Med åberopande härav och med hänvisning till att ifrågavarande förseelser förekomme tämligen talrikt ha de sakkunniga i förordningen under förevaran-

de paragraf upptagit ett generellt stadgande av innebörd, att åtal för förseelse, som nu berörts, alltid skall anhängiggöras vid rätten i den ort, där fordonet skall anses ha hemort. Samma forumregel ha de sakkunniga föreslagit i fråga om åtal för underlåtenhet att inställa fordon till föreskriven besiktning ävensom för underlåtenhet att efterkomma vid flygande inspektion meddelat föreläggande om utredning rörande fordonets beskaffenhet.

Vad de sakkunniga sålunda anfört lärer ha sitt berättigande. Emellertid kunna tänkas fall, då de i rättegångsbalken meddelade forumreglerna torde vara att föredraga. Med hänsyn härtill har i departementsförslaget den av de sakkunniga förordade absoluta regeln utbytt mot ett stadgande, att åtal för förseelser av här ifrågavarande slag må upptagas av rätten i den ort, där fordonet skall anses ha sin hemort, om denna rätt med hänsyn till utredningen samt kostnader och andra omständigheter finner det lämpligt.

### 73 §.

I sakkunnigförslaget har under förevarande paragraf upptagits, att om straff för vissa trafikbrott skall gälla vad därom särskilt är stadgat. De sakkunniga ha därtill fogat den anmärkningen, att i fråga om förhållandet mellan särskilda trafikbrottslagen och närstående straffbestämmelser vanliga konkurrensregler bleve att tillämpa. En i vägtrafikförordningen upptagen bestämmelse om straff för överträdelse av föreskrift, avsedd att förebygga sådan skada eller fara, varom i de sakkunnigas förslag till den särskilda lagen förväldes, borde sålunda icke tillämpas jämte stadgandena i sagda lag.

Det förefaller lämpligt, att vad de sakkunniga sålunda angivit böra gälla, på ett något tydligare sätt framgår av författningstexten. På grund härav har i departementsförslaget den av de sakkunniga föreslagna föreskriften utbytt mot ett stadgande, att straff enligt vägtrafikförordningen ej skall ådömas för förseelse, som bör beläggas med straff enligt den särskilda lagen.

## AVDELNING VIII.

### Särskilda föreskrifter.

#### 74 §.

Stadgandet, som i de sakkunnigas förslag återfinnes under avd. I. Inledande bestämmelser, har av redaktionella skäl flyttats hit.

#### 75 §.

Paragrafen överensstämmer med de sakkunnigas förslag. Densamma motsvarar nuvarande föreskrift (20 § 6 mom. och 26 § vägtrafikstadgan), att förare av motorfordon under färd skall medhava det för honom utfärdade körkortet och på tillsägelse uppvisa detsamma för besiktningsman eller polisman.

## 76 §.

Bestämmelsen motsvarar 38 § motorfordonsförordningen.

## 77 §.

Här upptagna föreskrifter, vilka avfattats i enlighet med de sakkunnigas förslag, äga motsvarighet i 39 § motorfordonsförordningen och 49 § vägtrafikstadgan. Stadgandet i förslagets tredje punkt är dock nytt.

År 1949 tillkallades särskilda sakkunniga (*besvärssakkunniga*) för utredning rörande det administrativa besvärsinstitutet och därmed sammanhängande frågor. Denna utredning kan givetvis komma att föranleda ändring i de nu föreslagna bestämmelserna. Sagda bestämmelser synas emellertid böra gälla i avbidan på resultatet av utredningen, vilken kan förutsättas bli ganska tidskrävande.

## 78 §.

Bestämmelserna i denna paragraf ersätta 41 § motorfordonsförordningen och 51 § vägtrafikstadgan.

Enligt 41 § motorfordonsförordningen äro bland annat traktortåg, som brukas av krigsmakten, undantagna från förordningens tillämplighetsområde. De sakkunniga ha icke funnit anledning att i sitt förslag upptaga någon motsvarighet till denna undantagsbestämmelse.

Till skillnad från nuvarande stadganden har i sakkunnigförslaget i förtydligande syfte upptagits uttrycklig föreskrift om att föreskrifterna under II och III avd. icke skola vara tillämpliga å motordrivna fordon, avsedda att föras av gående (t. ex. gräsklippningsmaskin), eller å släpfordon, som tillkopplas dylika fordon.

Enligt 41 § motorfordonsförordningen äger förordningen icke tillämpning å bl. a. fordon, som användas uteslutande inom järnvägs- eller fabriksområde eller annat dylikt inhägnat område. Tillämpligheten av trafikförsäkringslagen är på liknande sätt inskränkt genom föreskrift i sagda lags 2 § andra stycket. De sakkunnigas förslag innefattar ingen ändring i vad sålunda är stadgat.

I praxis synes begreppet »annat dylikt inhägnat område» tolkas så, att därunder även inbegripits inhägnade tävlingsområden. Härutinnan må hänvisas till rättsfallet SJT 1939 s. 84 ff. Tävlingsfordon, uteslutande använda inom sådant tävlingsområde, ha därför icke behövt registreras eller trafikförsäkras.

Motortävlingsporten i vårt land ligger under kontroll av Sveriges motorfederation, som skall utfärda licens för att tävling skall få hållas. Som villkor för licens kräves regelmässigt att — bland annat — ansvarighetsförsäkring tecknats för skador, som kunna orsakas av tävlingsfordonen.

*Kungliga automobilklubben* har i en hos Kungl. Maj:t gjord framställning anfört, att det ibland gjorts gällande, att 41 § motorfordonsförordningen icke varit avsedd att medgiva en så vidsträckt tolkning, som förut sagts. På grund härav hemställdes, att förslaget till vägtrafikförordning måtte kompletteras

på sådant sätt, att inhägnat tävlingsområde uttryckligen nämndes utöver »järnvägs- eller fabriksområde eller annat dylikt inhägnat område». Någon erinran häremot har ej gjorts i de yttranden, som inhämtats över framställningen.

I ett år 1949 avgivet förslag till lag om trafikförsäkring m. m. (SOU 1949: 26) har 1945 års försäkringsutredning från trafikförsäkringsplikt undantagit fordon, som användes uteslutande inom järnvägs- eller fabriksområde eller annat dylikt inhägnat område. Utredningen har i sin motivering till stadgandet härom anmärkt, att under uttrycket »annat dylikt inhägnat område» icke borde inbegripas inhägnat område, inom vilket motortävling eller träning härför försigginge. Utredningen ansåge, att detta framginge av ordalydelsen och därför icke behövde uttryckligen angivas i lagtexten.

Viss tvekan förefaller sålunda kunna råda, hur förevarande uttryck rätteligen skall tolkas. Till undvikande av sådan tvekan torde man följaktligen böra åt författningstexten giva en fullt tydlig utformning. Nuvarande praxis synes därvid böra tjäna till ledning. Det förefaller nämligen ej lämpligt att i det sammanhang, varom nu är fråga, vidtaga någon åtgärd, som skulle kunna uppfattas såsom ett föregripande av vad som må kunna föränledas av förslaget till ny trafikförsäkringslag.

I enlighet med vad nu anförts har i departementets förslag till vägtrafikförordning och till ändringar i trafikförsäkringslagen inhägnat tävlingsområde likställt med järnvägs- eller fabriksområde eller annat dylikt inhägnat område.

I övrigt överensstämmer departementsförslaget med de sakkunnigas förslag.

### Övergångsbestämmelser.

I departementsförslaget ha övergångsbestämmelserna avfattats i huvudsaklig motsvarighet till vad de sakkunniga förordat. I följande hänseenden har dock jämkning funnits erforderlig.

#### 1 punkten.

Förordningen synes lämpligen böra träda i kraft den 1 juli 1951.

#### 3 och 4 punkterna.

De sakkunniga ha föreslagit, att bestämmelserna om stänkskärmar på bil, motorcykel och släpfordon till bil samt om stopplykta på sådant släpfordon icke skola äga tillämpning å fordon, som före förordningens ikraftträdande undergått besiktning eller för vilket före ikraftträdandet typinty utfärdats, under förutsättning att fordonet vid besiktningen eller vid typintygets utfärdande icke var försett med anordningen i fråga.

Beträffande sådana i vägtrafikförordningen stadgade anordningar, som ej äro föreskrivna i gällande rätt, bör enligt min mening gälla, att anordningar av särskilt framträdande betydelse ur trafiksäkerhetssynpunkt skola — efter skäligen övergångstid — finnas på alla fordon av det slag, varom fråga är, under det att på andra anordningar den av de sakkunniga förordade regeln skall äga tillämpning.

I enlighet härmed har under 3 punkten upptagits, att bestämmelserna under 3 § 1 mom. h) om körriktningsvisare på bil, 4 § 1 mom. b) om särskild bromsutrustning i fråga om tung motorcykel, *samma paragraf 3 mom. första stycket* om belynings- eller reflexanordning baktill på sidvagn, 6 § 1 mom. e) om stopplykta på släpvagn till bil, *samma paragraf 4 mom.* om belynings- eller reflexanordning på släpfordon, som drages av traktor, och på efterfordon, 7 § 1 mom. a) om särskild bromsutrustning i fråga om tandemcykel, cykel huvudsakligen avsedd för godsbefordran, cykel med tre eller flera hjul samt cykel med tillkopplat fordon, *samma paragraf 1 mom. d)* om namnskylt och 2 mom. om belynings- eller reflexanordningar på fordon, som kopplats till cykel, samt 8 § 1 mom. om belynings- eller reflexanordningar på fordon förspänt med dragare icke skola gälla förrän från och med den 1 juli 1952, samt att till dess bestämmelserna i 18 § 1 mom. första och tredje styckena vägtrafikstadgan fortfarande skola äga tillämpning.

Under 4 punkten åter har föreskrivits, att stadgandena under 3 § 1 mom. k), 4 § 1 mom. h) och 3 mom. *andra stycket* samt 6 § 1 mom. f) om stänkskydd på bil, motorcykel, sidvagn samt släpvagn till bil ävensom 6 § 1 mom. c) om kvarhållande broms på släpvagn till bil icke skola äga tillämpning i de av de sakkunniga angivna fallen.

#### 7 punkten.

Sakkunnigförslaget innehåller icke något ansvarsstadgande för det fall, att den, som söker registrering enligt här ifrågavarande bestämmelser, därvid lämnar veterligen oriktig uppgift. Då sådant ansvarsstadgande synes påkallat, har komplettering i denna del skett i departementsförslaget.

Andra stycket är likalydande med de sakkunnigas förslag.

#### 10 punkten.

I överensstämmelse med de sakkunnigas förslag har första stycket avfattats så, att enligt nuvarande bestämmelser utfärdat körkort för tyngre motorcykel eller för lättviktsmotorcykel efter förordningens ikraftträdande skall avse motorcykel, dock att körkort för lättviktsmotorcykel, vilket innehaves av någon, som icke fyllt 18 år, intill den dag, då innehavaren uppnår nämnda ålder, icke skall gälla för tung motorcykel.

Andra stycket är likalydande med de sakkunnigas förslag.

#### 12 och 13 punkterna.

Här upptagna föreskrifter ha utformats i överensstämmelse med vad de sakkunniga förordat i sitt förslag till vägmärkeskungörelse.

### Förslaget till lag om straff för vissa trafikbrott.

#### 1 §.

Enligt de grundläggande bestämmelser, som i 2 § vägtrafikstadgan meddelats i fråga om vägfarandes förpliktelser med hänsyn till trafiksäkerheten, skall varje vägfarande iakttaga all den omsorg och varsamhet, som

till förekommande av olycksfall betingas av omständigheterna. Överträdelse av nämnda bestämmelser straffas enligt 38 § 1 mom. första stycket samma stadga med dagsböter. Äro omständigheterna försvårande och har förseelsen skett vid framförande av motorfordon, må till fängelse i högst ett år dömas.

Sin inställning till det förevarande spørsmålet ha de sakkunniga redovisat på följande sätt.

Trafikförfattningssakkunniga vilja framhålla, att trafiksäkerheten på vägarna uppenbarligen i väsentlig mån är beroende av att varje vägfärdande — — — städse iakttager aktsamhet och försiktighet samt att det för framtvingande därav lär vara ofrånkomligt att tillgripa viss straffsanktion.

Emellertid torde — — — de bestämmelser i vägtrafikstadgan (främst 2 och 38 §§), vilka innefatta reglering i förevarande hänseende, medföra en alltför vidsträckt kriminalisering av ovarsamhet. Ansvar inträder sålunda i en omfattning, som icke kan anses stå i överensstämmelse med inom strafflagstiftningen i allmänhet tillämpade principer.

En omreglering på nu ifrågavarande område synes sålunda böra komma till stånd, därvid bör beaktas allmänna straffrättsliga principer ävensom trafiksäkerhetens särskilda krav.

I enlighet med vad som i allmänhet tillämpats beträffande liknande brott synas reglerna om här ifrågavarande ovarsamhetsbrott böra meddelas i allmän lag. De sakkunniga finna härvid lämpligt förorda, att dessa regler ävensom de bestämmelser, som meddelas i lagen den 7 juni 1934 om straff för vissa brott vid förande av motorfordon, samarbetas och upptagas i en gemensam lag, benämnd lagen om straff för vissa trafikbrott.

Beträffande det närmare innehållet av de regler, vilka sålunda syntes böra gälla, ha de sakkunniga anført, att vägtrafikant borde dömas för *vårdslöshet i trafik*, om han genom att åsidosätta någon i trafiksäkerhetens intresse meddelad föreskrift eller annorledes gjort sig skyldig till oaktamhet och därigenom åstadkommit viss skada eller framkallat fara för sådan skada. Skadan eller faran borde ha avsett annans (och således ej blott egen) person eller egendom. Vidare borde från kriminaliseringen undantagas sakskada, som vore obetydlig. Sålunda syntes exempelvis en mindre tillbuckling av en stänkskärm icke böra föranleda straffansvar, i den mån icke fara för större skada kunde anses ha varit för handen. Frågan, huruvida fara för viss skada förelegat i ett konkret fall, finge givetvis bedömas med hänsyn till omständigheterna. Dessa kunde antagas i allmänhet vara sådana, att de ej föranledde några större svårigheter vid frågans bedömande. För övrigt kunde förutsättas, att en skada av viss omfattning redan inträffat i flertalet fall, då i praktiken ett ingripande kunde tänkas bli aktuellt. Straffet borde bestämmas till dagsböter eller fängelse i högst sex månader. Nedsättningen av gränsen för frihetsstraffet förefölle motiverad med hänsyn till att det i praktiken näppeligen förekommit, att jämlikt 38 § 1 mom. första stycket vägtrafikstadgan utan samtidig tillämpning av annan straffbestämmelse utmätts straff överstigande fängelse i sex månader.

I *första stycket* av förevarande paragraf ha de sakkunniga — med tillämpning av vad sålunda anförts — upptagit närmare bestämmelser i ämnet.

I 2 § av 1934 års lag om straff för vissa brott vid förande av motorfordon stadgas, att om den, som vid förande av motorfordon eller traktortåg gjort sig skyldig till brott mot 1 § sagda lag eller överskridit medgiven hastighet, därvid ådagalagt grov vårdslöshet eller visat uppenbar ligkiltighet för andra människors liv eller egendom, han skall dömas till fängelse eller straffarbete i högst ett år.

De sakkunniga ha i *andra stycket* av den särskilda trafikbrottslagens 1 § upptagit föreskrifter svarande mot vad sålunda nu gäller. Dessa föreskrifter ha emellertid gjorts tillämpliga även på förare av traktor utan tillkopplat släpfordon eller av motorredskap. Vidare har straffansvaret icke gjorts avhängigt av att föraren gjort sig skyldig till rattfylleri eller liknande brott eller till överskridande av medgiven hastighet. Däremot innefattar förslaget i förhållande till nuvarande regler en begränsning så till vida, att det avser endast trafik på väg. Brottet har av de sakkunniga rubricerats *grov vårdslöshet i trafik*.

De sakkunniga ha framhållit, att medan i första stycket av 1 § för straffbarhet krävts, att vederbörande åstadkommit viss skada eller framkallat fara för sådan skada, något motsvarande krav icke uppställts i paragrafens andra stycke. En motorförare, som gjort sig skyldig till grov oaktsamhet eller uppenbar ligkiltighet för andra människors liv eller egendom, syntes nämligen böra vara förfallen till straff, oberoende av huruvida fara i det särskilda fallet verkligen uppstått.

I anslutning till vad sålunda föreslagits ha de sakkunniga — såsom i det föregående antytts — framhållit, att överträdelse av de föreskrifter av mera allmän natur, vilka i trafiksäkerhetens intresse meddelats i 39 § och andra paragrafer av vägtrafikförordningen och icke kriminaliserats i förordningen, syntes böra föranleda straffansvar endast under de förutsättningar, som angåves under 1 § i den särskilda lagen.

Slutligen ha de sakkunniga uttalat sig om reglerna vid sammanträffande av brott. I denna del må hänvisas till vad under 73 § vägtrafikförordningen anförts.

Flertalet hörda myndigheter och sammanslutningar ha vitsordat, att de sakkunnigas förslag i dess huvuddrag innebure en skälig och ändamålsenlig reglering, eller lämnat detta utan principiell erinran.

På sina håll ha dock anmälts betänkligheter mot den föreslagna regleringen i paragrafens första stycke. *Hovrätten över Skåne och Blekinge, hovrätten för nedre Norrland* och *justitiekanslersämbetet* ha sålunda anmärkt, att i åtskilliga fall ovarsamhet av beskaffenhet att rimligen böra medföra straffpåföljd icke syntes kunna åtkommas vare sig genom trafikbrottslagen eller genom vägtrafikförordningen, såsom dessa författningar utformats i de sakkunnigas förslag. Beträffande vad i denna del anförts vill jag hänvisa till framställningen under 67 § vägtrafikförordningen. Härutöver synes följande vara att framhålla.

För ådömande av ansvar för trafikovarsamhet torde, såsom de sakkunniga föreslagit, principiellt böra förutsättas, att den felande åsidosatt de föreskrif-

ter, vilka meddelats i trafiksäkerhetens intresse. Det allmänna varsamhetsstadgandet i 39 § vägtrafikförordningen kan sägas utgöra en sammanfattning av dessa föreskrifter. Det åligger sålunda vägtrafikanten att iakttaga den omsorg och aktsamhet, som till förekommande av trafikolycka betingas av omständigheterna. Huruvida någon olycka verkligen inträffat eller varit nära att inträffa är i och för sig utan betydelse för bedömandet av frågan om ovarsamhet. Så är t. ex. hos en bilist, som »gäinar» en skymd högerkurva, oaktsamheten lika stor, vare sig annat fordon nalkas på andra sidan kurvan eller ej. Han har nämligen under alla omständigheter att räkna med möjligheten av annalkande fordon.

De sakkunniga ha, såsom förut nämnts, begränsat straffansvaret till de fall, då ovarsamheten medfört viss skada eller konkret fara. Det kan emellertid knappast anses tillfredsställande för rättskänslan, att en vägtrafikant, som uppenbart åsidosatt reglerna om varsamhet, skall kunna undgå straff endast därför att han haft den turen, att skada eller fara ej följt. Ur allmänpreventiv synpunkt är det vidare av största vikt, att det av trafiksäkerhetsintresset betingade varsamhetskravet erhåller nödigt eftertryck.

Med hänsyn till vad nu sagts är det enligt min mening erforderligt, att straffsanktionen för ovarsamhet utformas utan sådan begränsning, som av de sakkunniga föreslagits. Förslaget bör följaktligen jämkas. Man lär därvid ha att välja mellan två olika utvägar. Den ena är att — såsom på sina håll ifrågasatts — direkt i vägtrafikförordningen straffbelägga överträdelse av de föreskrifter, vilka kunna anses vara av så grundläggande betydelse ur trafiksäkerhetssynpunkt, att åsidosättandet av desamma — med hänsyn till allmänpreventionen — bör vara kriminaliserat, även om i det särskilda fallet skada eller konkret fara icke uppkommit. Den andra utvägen är att i trafikbrottslagen upptaga en generell bestämmelse om straff för ovarsamhet, oavsett om skada eller konkret fara föreligger eller ej. Enligt min mening är den senare lösningen att föredraga. Behovet av straffsanktion lär nämligen mera fullständigt täckas genom ett generellt stadgande i trafikbrottslagen om ansvar för ovarsamhet än genom särskilda straffbestämmelser till detaljföreskrifter i vägtrafikförordningen. Vidare torde genom ett sådant generellt stadgande erhållas större frihet att bedöma ansvarsfrågan i det särskilda fallet än genom kategoriska straffstadganden för åsidosättande av särskilda trafikregler. Slutligen synes denna lösning vara att föredraga även ur systematisk synpunkt. Såsom förut antytts kunna nämligen de detaljregler, vilka här komma i fråga, sägas utgöra allenast olika aspekter av det allmänna varsamhetsstadgandet i 39 § vägtrafikförordningen och med detta bilda ett regelkomplex, vars kriminalisering synes böra ske på enhetligt sätt.

Med anknytning till nyssnämnda stadgande synes följaktligen såsom förutsättning för straffbarhet principiellt böra upptagas, att vederbörande brustit i den omsorg och varsamhet, som till förekommande av trafikolycka betingats av omständigheterna. Emellertid torde detta ej böra gälla utan undantag. Hänsynen till allmänpreventionen förefaller nämligen knappast kräva kriminalisering även av en blott ringa grad av oaktsamhet.

Med tillämpning av det anförda har i departementets förslag uti första stycket av förevarande paragraf upptagits, att om vägtrafikanter brustit i den omsorg och varsamhet, som till förekommande av trafikolycka betingats av omständigheterna, och oaktsamheten ej var ringa, för vårdslöshet i trafik skall dömas till dagsböter eller fängelse i högst sex månader.

I fråga om innebörden av begreppet ovarsamhet synes följande anmärkning vara på sin plats.

En vägtrafikanter kan stundom ha del i uppkomsten av en trafikolycka, oaktat han gjort allt vad i hans förmåga stått för att undvika olycksfallet. I dylika fall har med hittillsvarande praxis ej sällan dömts till ansvar för ovarsamhet, även då situationen varit sådan, att för dess bemästrande skulle ha erfordrats en alldeles exceptionell kvicktänkthet och kallblodighet. Enligt min mening är det ej riktigt att åt stadgandet om ansvar för ovarsamhet i vägtrafik giva en så vidsträckt innebörd. Detta skulle nämligen innebära, att man i trafikmål skärpte de principiella krav, vilka ställas i andra mål om ansvar för oaktsamhet. Man lär icke böra av en vägtrafikanter kräva mer, än att han innehar de kvalifikationer, som rimligen kunna förväntas hos en normalt skicklig trafikant inom den grupp, varom fråga är, och att han gör vad i hans förmåga står för att undvika olycksfall.

I fråga om paragrafens andra stycke har en av de sakkunniga förordnat, att ansvarsbestämmelserna gjordes tillämpliga på alla slag av vägtrafikanter. I anslutning härtill ha *länsstyrelserna i Kristanstads* samt *Göteborgs och Bohus län* med flera gjort gällande, att dessa bestämmelser borde gälla alla fordonsförare.

I övrigt har ej framställts någon erinran mot andra stycket.

Beträffande begränsningen av ansvarsbestämmelserna till förare av motordrivna fordon vill jag hänvisa till vad som anförts under 65 § vägtrafikförordningen om gränsdragningen mellan sådana fordon och andra fordon. Liknande synpunkter göra sig tydligen gällande även i nu förevarande sammanhang.

På grund härav och då de sakkunnigas utformning av andra stycket jämväl i övrigt förefaller lämplig, har stycket oförändrat upptagits i departementets förslag.

## 2 §.

Paragrafen, som saknar direkt motsvarighet i gällande rätt, överensstämmer i huvudsak med vad de sakkunniga förordnat. I och för bättre överensstämmelse med 39 § vägtrafikförordningen har dock ordet »onödigtvis» satts i stället för det av de sakkunniga föreslagna uttrycket »utan rimlig ursäkt».

## 3 §.

På skäl, som angivits under 66 §, ha här ifrågavarande bestämmelser överflyttats från vägtrafikförordningen till den särskilda lagen.

Såsom tidigare anmärkts, ha de sakkunniga som straff för överträdande av stadgandena om behörighet att föra motorfordon föreslagit dagsböter eller fängelse i högst sex månader, under det att gällande bestämmelser upptaga allenast dagsböter. De sakkunniga ha såsom skäl för införande av fängelsestraff åberopat, bland annat, att personer vid upprepade tillfällen straffats för det de fört bil utan att inneha giltigt körkort.

*Svea hovrätt* har i sitt remissyttrande anfört följande.

Under denna straffbestämmelse komma att inrymmas förseelser av mycket skiftande svårighetsgrad; å ena sidan ett flertal tämligen ringa förseelser, exempelvis att någon som redan avlagt körprov och ansökt om körkort men ännu ej fått sådant för sig utfärdat företar en kort bilfärd, kanske på en enskild, honom tillhörig väg, — — — samt å andra sidan grova förseelser, för vilka fängelse otvivelaktigt bör utgöra normalstraff, såsom att någon kör bil oaktat hans körkort blivit återkallat eller gör sig skyldig till upprepat förande av bil utan körkort. Med — — — får hovrätten såsom sin mening uttala, att det vore önskvärt om en gradering av hithörande förseelser efter deras svårighetsgrad och deras hänförande under å ena sidan en lindrigare straffskala med dagsböter som normalstraff samt å andra sidan en strängare straffskala med fängelse som normalstraff kunde ske. Hovrätten vill även ifrågasätta, huruvida icke för de grövre fallen straffmaximum bör vara högre än sex månaders fängelse.

*Häradshövdingföreningen* har erinrat om att konsekvensen av de sakkunnigas förslag skulle bli, att även de enklaste förseelser i detta sammanhang icke kunde bli föremål för åtalseftergift eller avgöras genom strafföreläggande. Med åberopande av liknande synpunkter har *landsfiskalsföreningen* föreslagit, att straffet måtte bestämmas till dagsböter eller, vid upprepad förseelse, till fängelse i högst sex månader.

Vad här anförts torde äga fog. Det förefaller sålunda knappast påkallat att för förstagångsförseelse utan sammanträffande med svårare brott införa frihetsstraff. Ej heller synes det fullt tillfredsställande, att åtalseftergift eller strafföreläggande i intet fall skulle få ifrågakomma.

De sakkunnigas förslag har jämkats i enlighet härmed. Därvid har — med hänsyn till önskvärheten av att i allmän lag upptagna brottstyper rubriceras — för ifrågavarande förseelse upptagits beteckningen *olovlig körning*.

I övrigt har sakkunnigförslaget i sak bibehållits oförändrat.

#### 4 §.

1934 års lag om straff för vissa brott vid förande av motorfordon upptager under 1 § följande bestämmelser.

1 mom. Den som vid förande av automobil, motorecykel eller traktortåg varit så påverkad av starka drycker, att det kan antagas, att han icke på betryggande sätt kunnat föra fordonet, straffes med fängelse i högst ett år eller där omständigheterna äro mildrande, med dagsböter, dock ej under tjugufem.

Hade föraren en alkoholkoncentration i blodet av 1,5 promille eller däröver, skall han anses hava varit så påverkad av starka drycker, som i första stycket avses.

2 mom. Är det ej styrkt, att föraren var så påverkad, som i 1 mom. första

stycket sägs, men uppgick alkoholkoncentrationen i hans blod till 0,8 men ej till 1,5 promille, skall han straffas med dagsböter, lägst 10, eller fängelse i högst sex månader.

De sakkunniga ha i sitt förslag till särskild trafikbrottslag förordat nedannämnda stadganden.

### 3 §.

1 mom. Den som vid förande av motorfordon eller motorredskap varit så — — — under tjugofem.

Hade föraren — — — stycket avses.

2 mom. Är det — — — sex månader.

### 4 §.

Har någon, då han på väg cyklat eller fört fordon, förspänt med dragare, varit så påverkad av starka drycker, att det kan antagas, att han icke på betryggande sätt kunnat föra sitt fordon, dömes till dagsböter eller fängelse i högst sex månader.

Såsom under 28 § vägtrafikförordningen anmärkts, läser det böra i görlig mån undvikas att nu i fråga om bestämmelserna rörande ansvar för bristande nykterhet i trafik företaga några ändringar, som kunna tolkas som ett föregripande av de resultat, vartill 1949 års trafiknykterhetsutredning kan komma. Med hänsyn härtill torde frågan om ansvar å den, som i tillstånd, påverkat av starka drycker, cyklat eller fört fordon, förspänt med dragare, böra anstå i avbidan på slutförandet av trafiknykterhetsutredningen. Likaså bör enligt min uppfattning — med visst undantag, varom mera i det följande — för närvarande ej övervägas någon ändring i de ansvarsbestämmelser, vilka i förevarande hänseende gälla för förare av bil eller motorcykel eller av traktor, till vilken släpfordon kopplats. Vad åter angår frågan om ansvar å förare av andra motordrivna fordon synas följande synpunkter vara att beakta.

Under vederbörliga författningsrum i vägtrafikförordningen har närmare redogjorts för de skäl, vilka föranlett de i departementsförslaget upptagna skärpta bestämmelserna om motordrivets fordons beskaffenhet och utrustning samt om kontroll av dylikt fordon. Samma skäl tala naturligen även för att icke blott bil-, motorcykel- och traktortågförare utan även förare av annat motordrivet fordon skall drabbas av ansvar, då han framfört sitt fordon, oaktat han varit så påverkad av starka drycker, att han kan antagas icke ha förmått föra fordonet på betryggande sätt. Dessa skäl förefalla så starka, att de påkalla att ansvaret i angivna hänseende utan dröjsmål utvidgas till att gälla varje förare av motordrivet fordon.

Det i sakkunnigförslaget under 3 § 1 mom. första stycket upptagna ansvarsstadgandet läser sålunda böra införas redan nu. Därvid synes såsom lämplig brottsrubricering kunna upptagas *rattfylleri*, vilken beteckning får anses numera ha vunnit burskap i vårt språk.

I anslutning härtill torde — med hänsyn till numera vidtagen ändring av det allmänna fylleristadgandet i 11 kap. 10 § strafflagen — böra föreskri-

vas, att straffbestämmelsen skall gälla även för det fall, att föraren varit påverkad av annat berusningsmedel än starka drycker.

De promilleregler, vilka upptagas i 1934 års lag och av de sakkunniga föreslagits skola gälla för alla förare av motordrivna fordon, utformades ursprungligen under förutsättning, att de skulle gälla endast för förare av motorfordon och traktortåg. Grundtanken var därvid, att en förare skulle vid äventyr av straff vara skyldig att avhålla sig från en konsumtion, som erfarenhetsmässigt i allmänhet vore ägnad att väsentligen nedsätta förarförmågan. De erfarenheter, som man vid fastställandet av promillevärdena byggde på, hänförde sig väsentligen till motorfordon, d. v. s. fordon med hög konstruktiv hastighet. Dessa erfarenheter förefalla därför knappast kunna tillmätas avgörande betydelse för ett utsträckande av sagda promilleregler jämväl till fordon med låg konstruktiv hastighet, såsom skördetröskor, järnhjulstraktorer m. fl. Det må här erinras om att exempelvis en sådan verkan av alkoholkonsumtion som förlängd reaktionstid naturligen ej behöver ha samma följder, när föraren handhar ett långsamgående fordon, som när han för ett snabbt fordon. Ytterligare undersökning förefaller därför erforderlig. Denna undersökning läser lämpligen ankomma på trafiknykterhetsutredningen. I avbidan på undersökningens resultat torde nuvarande promilleregler böra gälla allenast för förare av bilar, motorcyklar och traktortåg.

Hos trafiknykterhetsutredningen har under hand inhämtats, att utredningen anslöte sig till den angivna uppfattningen.

Departementsförslaget har utformats med tillämpning av vad nu anförts.

#### 5 §.

Enligt 8 § vägtrafikstadgan må vid sammanstötning, påkörning eller annan därmed jämförlig händelse förare av fordon icke avlägsna sig från platsen, innan de åtgärder vidtagits, vartill händelsen skäligen föranleder; ej heller må han undandraga sig att uppgiva namn och hemvist eller lämna övriga nödiga upplysningar om händelsen. Förseelse mot denna föreskrift straffes enligt 38 § 2 mom. sagda stadga med dagsböter; dock att, där förseelsen skett vid framförande av bil, motorcykel eller traktortåg, straffet skall jämlikt 3 § 1934 års lag vara fängelse i högst ett år eller, där omständigheterna äro mildrande, dagsböter.

De sakkunniga ha under förevarande paragraf — i viss anslutning till 43 § vägtrafikförordningen — föreslagit motsvarande bestämmelser. De sakkunniga ha emellertid gjort bestämmelserna tillämpliga på alla slag av vägtrafikanter samt som enhetligt straffstadgande upptagit nämnda i 3 § 1934 års lag meddelade bestämmelse.

*Hovrätten för nedre Norrland* har i sitt remissyttrande anfört följande.

Det förekommer givetvis fall där avlägsnande från en olycksplats bör föreskylla frihetsstraff. Förhållandena kunna emellertid vara mycket växlande. Det är i praktiken icke tillfredsställande, att alltid nödgas efterlysa särskilda förmildrande omständigheter för rätt att tillämpa dagsböter i stället för fri-

hetsstraff. Olägenheterna härav skärpas om bestämmelserna skola gälla alla trafikanter. Hovrätten anser det önskvärt att sådan omläggning av straffskalan sker, att domstolen får fria händer att ådöma frihetsstraff eller dagsböter allt efter föreliggande mer eller mindre besvärande förhållanden.

Liknande uppfattning har tillkännagivits av *Svea hovrätt, hovrätten för västra Sverige, häradshövdingföreningen och stadsdomarföreningen*. Skilda meningar ha därvid yppats, huruvida fängelse eller dagsböter borde upptagas som första alternativ.

Även jag anser det kunna leda till mindre önskvärda konsekvenser, om för alla slag av vägtrafikanter möjligheten av dagsböter göres beroende av att förmildrande omständigheter konstateras. Såsom straffalternativ torde därför böra upptagas fängelse i högst ett år eller dagsböter.

I övrigt finner jag de sakkunnigas förslag kunna i sak godtagas.

Tilläggas må, att *hovrätten över Skåne och Blekinge* ifrågasatt, huruvida icke under straffbestämmelsen borde inbegripas jämväl den som — utan att avlägsna sig från olycksplats — undandroge sig att lämna hjälp åt skadad etc. Det torde emellertid icke vara lämpligt att i detta sammanhang utvidga straffbestämmelsen på sätt hovrätten föreslagit. Frågan härom bör övervägas i samband med mera allmänna bestämmelser om straff för underlåtenhet att bispringa den, som skadats eller råkat i livsfara.

Lagen bör träda i kraft samtidigt med vägtrafikförordningen eller den 1 juli 1951.

**Förslaget till lag om ändrad lydelse av 1 § lagen angående ansvarighet för skada i följd av automobiltrafik.**

Ansvarigheten för skada i följd av trafik med motordrivet fordon regleras av 6 kap. allmänna strafflagen samt lagen den 30 juni 1916 angående ansvarighet för skada i följd av automobiltrafik (bilansvarighetslagen). Enligt 6 kap. strafflagen skall skada, som någon genom brott tillfogar annan, av den brottslige gäldas, evad brottet skett med uppsåt eller av vållande. För den händelse den som led skadan genom eget vållande medverkat därtill, skall skadeståndet jämkas efter vad som prövas skäligt.

Enligt bilansvarighetslagen utvidgas ansvarigheten under visst villkor för ägare, brukare och förare av automobil. I 2 § stadgas sålunda, att bilens ägare är ansvarig för skada som i följd av trafik med bilen tillfogas annan person än föraren eller sådan egendom som icke befordras med bilen, även om ägaren ej är vållande till skadan. Dock är ägaren fri från ansvarighet, där av omständigheterna framgår, att skadan varken förorsakats av bristfällighet hos bilen eller vållats av föraren. Har den som led skadan medverkat därtill genom eget vållande, skall rätten bestämma, om och i sådant fall till vilket belopp skadestånd skall utgå. Vidare föreskrives, att föraren lika med ägaren skall vara pliktig ersätta skadan, där ej av omständigheterna framgår, att föraren icke varit vållande till skadan. Brukar någon utan lov annans bil,

skall jämlikt 6 § brukaren i stället för ägaren svara för den skada som där- under inträffar. Innehar någon bil med nyttjanderätt, varmed följer befo- genhet att anställa förare å bilen, är sådan brukare enligt 7 § lika med äga- ren ansvarig för skada i följd av trafik med bilen. Vad ägare eller annan ut- givit enligt lagen äger han jämlikt 11 § söka åter av den som vållat skadan.

Såsom framgår av det föregående äger bilansvarighetslagen tillämpning å *automobil*. Enligt 1 § i lagen förstås härmed varje för färd på marken avsett fordon, som för framdrivande är försett med kraftmaskin (motor) och icke löper på skenor. Tidigare har givits uttryck för den uppfattningen, att med sagda definition även traktorer och motorredskap fölle under området för bilansvarighetslagens tillämpning. Sedermera har emellertid i rättspraxis (se NJA 1942: 17) fastslagits, att traktor med tillkopplat arbetsredskap icke vore att anse som automobil i sagda lags mening.

De sakkunnigas förslag innebär, att även traktorer skola vara underkas- tade bilansvarighetslagen. I sin motivering ha de sakkunniga hänvisat till vad av dem rörande behovet av registreringsplikt för traktorer anförts un- der II avd. 3 kap. vägtrafikförordningen. Härutöver ha de sakkunniga anført följande.

Även om traktorernas konstruktiva hastighet, enligt vad som definitions- vis fastslagits, icke överstiger 25 kilometer i timmen, torde dock traktorer- na på grund av sin tyngd och storlek samt med hänsyn till den omfattning, i vilken de delta i vägtrafiken, utgöra ett väsentligt faromoment i denna trafik. — — — Vidare må erinras, att ett särskilt riskmoment givetvis till- kommer i den mån traktorerna föras med tillkopplade fordon. Grundad anledning synes föreligga till antagande, att traktorerna alltjämt och i ökad omfattning komma att användas i vägtrafik såsom dragfordon.

Under remissbehandlingen har sakkunnigförslaget i stort sett lämnats utan erinran. Däremot ha *lantbruksförbundet* och *riksförbundet landsbyg- dens folk* i särskild hos departementschefen gjord framställning anført, att till- räcklig erfarenhet om riskerna vid traktortrafiken ännu ej föreläge, och att därför frågan om bilansvarighetslagens tillämplighet på traktorer borde vila, till dess sådan erfarenhet vunnits genom den officiella riskstatistiken.

I förevarande sammanhang vill jag hänvisa till vad jag i det föregående uttalat om behovet av registreringsplikt för traktorer. Samma skäl som för- anlett förslaget om registreringsplikt för gummihjulstraktorer torde även påkalla, att dessa traktorer föras in under bilansvarighetslagens bestämmel- ser. Enligt min mening har man sålunda att räkna med en sådan typisk trafikfarlighet hos detta slag av traktorer, att till skydd för tredje man ägare- ansvar för skada bör införas för dem. Anledning härtill synes däremot icke föreligga i fråga om järnhjuls- eller bandtraktorer.

De sakkunnigas förslag har jämkats i enlighet med vad nu anförts. Där- jämte har förevarande stadgande i formellt avseende jämkats, så att det kommer i överensstämmelse med de redaktionella ändringarna i 1 § väg- trafikförordningen.

Lagen torde — i anslutning till 5 punkten av övergångsbestämmelserna till vägtrafikförordningen — böra träda i kraft den 1 januari 1952.

Lagen angående ändrad lydelse av 2 och 18 §§ lagen om trafikförsäkring  
å motorfordon.

2 §.

Till säkerhet för skadeståndsansvar, som enligt allmänna strafflagen och bilansvarighetslagen åvilar ägare, brukare och förare, stadgas i lagen den 10 maj 1929 om trafikförsäkring å motorfordon (trafikförsäkringslagen) skyldighet att ha motorfordon trafikförsäkrat. Enligt 1 § i denna lag skall sålunda finnas trafikförsäkring å motorfordon, som är registrerat här i riket eller utan registrering här brukas i trafik. Försäkringen skall i regel tagas och vidmakthållas av fordonets ägare.

Enligt 2 § skall med *motorfordon* i lagen förstås varje för färd på marken avsett, för person- eller godsbefordran inrättat fordon, som för framdrivande är försett med kraftmaskin (motor) och icke löper på skenor. Som motorfordon skall enligt lagen icke anses traktortåg. Lagen äger ej tillämpning å motorfordon, som användes uteslutande inom järnvägs- eller fabriksområde eller annat dylikt inhägnat område.

Huvudbestämmelsen rörande trafikförsäkringens omfattning återfinnes i 3 §, enligt vilket lagrum gäller, att försäkringen skall dels för den, som på grund av skada i följd av trafik med fordonet här i riket enligt lag är berättigad till skadestånd av fordonets ägare, brukare eller förare, medföra rätt att utbekomma skadeståndet av försäkringsgivaren, dels ock, i den mån försäkringsgivaren ej gjort annat förbehåll, för försäkringstagaren gälla mot den ansvarighet för skada, som kan uppkomma för honom i följd av sådan trafik. Utan särskilt åtagande är dock försäkringsgivaren icke ansvarig i anledning av skada å fordonet eller å egendom, som befordras med fordonet, ej heller i anledning av skada å föraren av fordonet, med mindre försäkringstagaren är ansvarig för skadan, eller i anledning av skada å person, som färdas i fordonet, därest detta brukas olovligen och han äger kännedom därom. Försäkringsgivarens ansvarighet är enligt 11 § begränsad till visst belopp för varje händelse, som medför skada.

De sakkunniga ha nu föreslagit, att jämväl traktorer skola underkastas trafikförsäkringslagens bestämmelser. Därvid har anförts, att samma skäl som föranlett förslaget att utvidga bilansvarighetslagens tillämpningsområde till att även omfatta traktorer syntes tala för att man även införde trafikförsäkringsplikt i fråga om dessa fordon. Förevarande försäkring vore givetvis i första hand av betydelse med hänsyn till tredje man. För traktorägaren själv kunde försäkringen vara av intresse icke minst med tanke på sådan skadeståndsansvarighet, som föreslagits i bilansvarighetslagen.

Vidkommande den närmare regleringen av trafikförsäkringsplikten ha de sakkunniga anmärkt, att denna plikt ej syntes böra göras beroende av det sätt, på vilket traktorn utnyttjades. Vid tillämpningen skulle säkerligen en bestämmelse av sådant innehåll möta åtskilliga tolkningssvårigheter. Ej heller borde försäkringen för traktor begränsas till att omfatta endast skada

i följd av trafik på väg. Även en dylik begränsning skulle komma att medföra icke ringa svårigheter vid praktisk tillämpning.

Sakkunnigförslaget har i de avgivna remissyttrandena i sak tillstyrkts eller lämnats utan erinran. *Lantbruksförbundet* och *riksförbundet landsbygdens folk* ha däremot i sin i det föregående omnämnda framställning hos departementschefen framfört samma invändningar som beträffande förslaget att göra traktorerna underkastade bilansvarighetslagen.

För egen del finner jag vad de sakkunniga anfört vara befogat. I övrigt vill jag hänvisa till framställningen under 1 § bilansvarighetslagen. Jämväl såvitt angår trafikförsäkringslagen torde sålunda övervägande skäl tala för att nuvarande bestämmelser göras tillämpliga även på gummihjulstraktorer, under det att järnhjuls- och bandtraktorer böra lämnas utanför. Härjämte läser — i överensstämmelse med vad under 78 § vägtrafikförordningen föreslagits — utöver vad nu gäller undantag böra göras dels, såsom de sakkunniga föreslagit, för motordrivet fordon, som är avsett att föras av gående, dels ock för motorfordon, som användes uteslutande inom inhägnat tävlingsområde.

Departementsförslaget har utformats med tillämpning av det sagda.

#### 18 §.

Här föreslagna ändringar, som avfattats i enlighet med vad de sakkunniga förordat, äro avhängiga av de bestämmelser, som upptagits i 12 och 13 §§ vägtrafikförordningen.

#### *Särskild anmärkning.*

*Armeförvaltningen* har i anslutning till sitt yttrande över de i det föregående omförmälda ändringarna i trafikförsäkringslagen ifrågasatt översyn av 22 § sagda lag, så att den, som vid domstol förde talan om ersättning för skada i följd av trafik med motorfordon, bleve pliktig att om sin talan underrätta icke blott, såsom nu, försäkringsgivare utan även sådan ägare, som enligt lagen ej vore pliktig att taga trafikförsäkring.

Även andra frågor om ändring i trafikförsäkringslagen torde för närvarande äga viss aktualitet. Med hänsyn härtill och då det av armeförvaltningen väckta spörsmålet ej synes ha något samband med de föreslagna ändringarna i 2 och 18 §§ sagda lag, torde nyssnämnda spörsmål böra lösas i annat sammanhang.

Lagen torde böra träda i kraft samtidigt med lagen om ändring i automobilansvarighetslagen eller den 1 januari 1952.

#### **Förordningen om ändring i vissa delar av ordningsstadgan för rikets städer den 24 mars 1868.**

Gällande ordningsstadga innehåller i § 2 andra, tredje, femte och sjätte styckena samt i §§ 3 och 4 vissa föreskrifter rörande trafiken, vilka delvis sammanfalla med bestämmelser i vägtrafikstadgan eller i varje fall beröra

spörsmål, som stå i mycket nära samband med rättsregler, som givas i samma stadga.

Enligt min mening böra — vilket ock av de sakkunniga förordats — de i ordningsstadgan upptagna föreskrifterna av omedelbart trafikreglerande natur utgå ur stadgan och bestämmelser i förevarande hänseenden i stället meddelas i den särskilda lagstiftningen rörande vägtrafiken. I förslagen till vägtrafikförordning (V) och särskild trafikbrottslag (L) ha därför — i de ämnen varom ordningsstadgan innehåller föreskrifter på nu förevarande område — bestämmelser upptagits på sätt framgår av följande sammanställning, i vilken straffbestämmelser angivits inom parentes.

<i>Ordningsstadgan</i>	<i>Trafikförfattningarna</i>
§ 2, 2 st. ....	V 39 § (L 2 §); V 61 § 1 mom. (V 68 §)
3 st. ....	V 61 § 1 mom. (V 68 §)
5 st. ....	V 39 § (L 2 §); V 44 §, 59 § 3 mom., 60 § 3 mom. (V 67 § 2 st.)
6 st. ....	V 39 § (L 2 §); V 40 § 2 mom. 1 st. (V 67 § 1 st.)
§ 3 ....	V 39 § (L 1 §); V 8 § 2 mom. (V 65 § 1 och 3 mom.)
§ 4 ....	V 49 § 4 mom. 2 st. (V 67 § 1 st.); V 39 § (L 2 §); V 61 § 1 mom. (V 68 §).

Med hänsyn till sålunda föreslagen reglering torde bestämmelserna i § 2 andra och femte styckena samt §§ 3 och 4 ordningsstadgan i sin helhet kunna upphävas. Föreskrifterna i § 2 tredje och sjätte styckena torde kunna upphävas i den mån de avse reglering av trafiken.

Departementets förslag har utformats med tillämpning av vad nu sagts. Detsamma överensstämmer med sakkunnigförslaget, vilket lämnats utan erinran.

Förordningen torde böra träda i kraft samtidigt med vägtrafikförordningen eller den 1 juli 1951.

#### **Förordningen om ändring i vissa delar av förordningen den 25 oktober 1940 angående yrkesmässig automobiltrafik m. m.**

##### 25 §.

##### 2 mom.

Nu gällande särskilda föreskrifter om besiktning av fordon, som användas i yrkesmässig trafik, ha i enlighet med de sakkunnigas förslag, mot vilket ingen erinran framställts, omarbetats och anslutits till de i vägtrafikförordningen föreslagna bestämmelserna om kontrollbesiktning.

De sakkunniga ha anmärkt, att det borde ankomma på vederbörande besiktningsman att om verkställd kontrollbesiktning underrätta länsstyrelsen i det län, där fordonet är registrerat. Detta lärer vara riktigt. Vid sådant förhållande synes fordonets ägare böra befrias från honom enligt 25 § 2 mom. fjärde stycket nu åvilande skyldighet att hos den myndighet, som meddelat trafikillståndet, göra anmälan om besiktningen.

### 3 mom.

Den nu i momentet föreskrivna skyldigheten för länsstyrelse och polismyndighet att underrätta besiktningsman om automobils eller släpfordons godkännande för yrkesmässig trafik för personbefordran samt att härutinnan beslutade ändringar lärer, såsom de sakkunniga föreslagit, böra slopas. Numera är nämligen icke, såsom tidigare, plikten att uppvisa fordon för efterbesiktning anknuten till besiktningsmannen inom visst tjänstgöringsdistrikt. Besiktningsmännen torde därför icke längre kunna utöva någon effektiv kontroll i här förevarande avseende.

I enlighet med sakkunnigförslaget torde det böra åligga polismyndighet att om fordons godkännande för yrkesmässig trafik underrätta länsstyrelsen i det län, där fordonet skall anses ha sin hemort, så att länsstyrelsen får möjlighet att öva kontroll över att fordonsägaren iakttagit sin skyldighet att inställa fordonet till kontrollbesiktning.

### 27 § 1—3 mom.

De bestämmelser, som för närvarande gälla i fråga om rätt att i yrkesmässig trafik föra bil, äro jämförelsevis kortfattade. Detta innebär, att det i stor utsträckning ankommer på vederbörande länsstyrelse och besiktningsman att efter eget skön pröva den trafik Kortssökandes kompetens och lämplighet i övrigt. En följd härav har blivit, att den praxis, som utbildats beträffande kvalifikationskraven, blivit synnerligen skiftande. I viss omfattning ha myndigheterna måhända även ansett sig förhindrade att uppställa krav, vilka ur olika synpunkter kunnat vara befogade. På åtskilliga håll har därför ifrågasatts, huruvida icke mera preciserade bestämmelser borde meddelas i fråga om rätten att erhålla trafik Kort.

De sakkunniga ha upptagit frågan om trafik Kort till närmare övervägande. De ha därvid — med hänvisning till nu angivna förhållanden — förklarat sig anse det påkallat, att en viss fixering och utbyggnad av kvalifikationskraven komme till stånd genom nya författningsföreskrifter. Härvid ha de sakkunniga uttalat, att — liksom de grundläggande bestämmelserna om trafik Kort ansetts böra upptagas i vägtrafikföreskriften och icke i följdföreskriften — de grundläggande och för allmänheten icke oväsentliga föreskrifterna om trafik Kort borde redovisas i föreskriften om yrkesmässig automobiltrafik.

Vidkommande principerna för en reglering i förevarande hänseende ha de sakkunniga närmare anfört följande.

Vid bedömande av frågan om de kvalifikationskrav, som i medicinskt hänseende böra uppställas för förare i yrkesmässig trafik, torde vara att beakta, att de körningar, som förekomma inom denna trafik, ofta äga rum under förhållanden, som äro av såväl fysiskt som psykiskt påfrestande natur. Körningarna måste i stor utsträckning försiggå utan hänsyn till väderleksförhållanden och utan möjligheter för föraren att välja lämpliga återhämtningspauser. Den allmänhet, som anlitar dylika förare, särskilt i persontrafik, torde också med hänsyn till det särskilda kravet å trafik kort med visst fog förutsätta, att förarna bland annat ur medicinsk synpunkt äro väl kvalificerade för sin uppgift. Vidare må framhållas angelägenheten av att den, som tager till sitt yrke att föra motorfordon, har ett sådant hälsotillstånd, att han kan antagas ha förutsättningar att framgent vinna sin utkomst inom yrket. Med hänsyn till vad nu anförts anse de sakkunniga — i viss anslutning till synpunkter i ämnet, som framförts av 1945 års trafiksäkerhetskommitté — att för erhållande av trafik kort ur medicinsk synpunkt böra uppställas strängare krav än för erhållande av körkort. Till styrkande av att sökanden uppfyller vederbörliga krav torde det böra åligga denne att förete särskilt läkarintyg. De närmare bestämmelserna om ifrågavarande kvalifikationer och intyg synas lämpligen — liksom de sakkunniga förordat i fråga om körkort — böra upptagas i särskild författning.

Arten av de körningar, varom här är fråga, kräva, att vederbörande förare äger god körskicklighet. Uppenbarligen kan sådan som regel icke antagas vara för handen, med mindre vederbörande under viss tid förvärvat erfarenhet och vana såsom förare. Även om det givetvis i sista hand ankommer på besiktningsman att bedöma vederbörandes körskicklighet, synes det dock lämpligt att — i anslutning till den praxis som på skilda håll utbildats — skapa vissa garantier för att vederbörande besitter nödig erfarenhet och körvana. För sådant ändamål torde det böra åläggas sökanden att förebringa utredning angående i vilken omfattning och under vilka förhållanden han tjänstgjort såsom förare. Kraven i förevarande avseende synas böra ställas något högre för trafik kort för buss än för annat trafik kort.

Prov för trafik kort för buss torde alltid böra ske på sådant fordon. För annat trafik kort — gällande såväl lastbil som personbil — torde provet böra ske på något av dessa fordonsslag. Givetvis får förutsättas, att fordon, som kommer till användning vid prov, är av sådan storleksordning, som vanligen förekommer inom yrkesmässig trafik.

Då det i stor utsträckning åligger förare i yrkesmässig trafik att omhändera honom anförtrodda varor och penningmedel och med hänsyn till den förtroendeställning, som dylik förare jämväl i andra hänseenden intar i förhållande till allmänheten, torde det böra åligga den, som söker trafik kort, att förebringa viss utredning om sina personliga förhållanden.

— — — Inom den yrkesmässiga trafiken förekommer i viss utsträckning att dragbil jämte påhängsvagn användas i stället för buss. För dylika och liknande fall har syns böra krävas, att föraren har trafik kort för buss.

Med tillämpning av vad sålunda anförts och i viss anslutning till de föreslagna reglerna om körkortsgivning ha de sakkunniga i 1—3 mom. av förevarande paragraf upptagit närmare bestämmelser i ämnet.

I remissyttrandena har sakkunnigförslaget i stort sett tillstyrkts eller lämnats utan erinran.

För egen del vill jag ansluta mig till de synpunkter, vilka av de sakkunniga framförts. Även i fråga om detaljutformningen torde sakkunnigförsla-

get i stort sett kunna godtagas. Jag bortser då från ett par smärre frågor, som berörts i samband med reglerna för körkort, och beträffande vilka samma torde böra gälla i fråga om trafik kort som beträffande körkort.

Frånsett de i det föregående antydda smärre jämkningarna har avvikelser från sakkunnigförslaget skett blott såtillvida, att inhämtande av nykterhetsnämnds yttrande föreskrivits som obligatoriskt. Denna jämkning har naturligen betingats av hänsynen till att pålitligheten i nykterhetsnämndens yttrande är av alldeles särskilt stor vikt, när det gäller en trafikchaufför, och att därför utredningen i denna del bör vara fullständig.

Med tanke på den ställning gentemot allmänheten, som en trafikchaufför intager, bör tydligen utredningen om sökandens personliga förhållanden i övrigt sträcka sig utöver vad som tillämpas beträffande körkortssökande. Sålunda torde i görlig mån särskilt böra utredas sökandens pålitlighet och ordentlighet.

Det synes knappast föreligga tillräckligt behov av att — såsom på ett och annat håll ifrågasatts — införa bestämmelser om begränsning av trafik korts giltighetstid eller om interimistiskt återkallande eller om omhändertagande av trafik kort. I praktiken torde de föreskrifter, som i sådant hänseende upptagits för körkort, vara tillfyllest.

#### 32 § 4 och 5 mom., 34 § 2 mom. och 35 §.

Departementsförslaget överensstämmer med vad de sakkunniga förordat. Ändringarna i 32 § motsvara de under 25 § upptagna. Jämkningarna i 34 och 35 §§ äro betingade av ändringarna i föregående paragrafer.

#### 37 §.

Denna paragraf motsvarar 33 § motorfordonsförordningen. Beträffande ändringarna, vilka ej ha någon motsvarighet i sakkunnigförslaget, hänvisas till framställningen under 70 § vägtrafikförordningen. Samma synpunkter som där göra sig tydligen gällande i här förevarande sammanhang. Emellertid synes det lämpligt, att statens biltrafiknämnd och icke länsstyrelse handhar den prövning, varom här är fråga.

#### 38 §.

Paragrafen, vilken av de sakkunniga lämnats orörd, överensstämmer med 35 § motorfordonsförordningen och 46 § vägtrafikstadgan. Motsvarighet till sistnämnda båda paragrafer har ej upptagits i förslaget till vägtrafikförordning. Samma läro böra iakttagas i fråga om förordningen angående yrkesmässig automobiltrafik.

#### 41 §.

Jämkningarna föranledas av motorfordonsförordningens ersättande med vägtrafikförordningen.

Förordningen torde böra träda i kraft samtidigt med vägtrafikförordningen eller den 1 juli 1951.

**Förordningen angående ändrad lydelse av 1, 2 och 5 §§ förordningen  
om automobilskatt.**

Jämkningarna föranledas i huvudsak av förslaget till vägtrafikförordning. Desamma överensstämman i stort sett med de sakkunnigas förslag.

I likhet med de sakkunniga anser jag, att det ej föreligger tillräckliga skäl att bibehålla skattefrihet för sådana motorcyklar, som nu betecknas som lättviktsmotorcyklar. De fordon, som vid tiden för vägtrafikförordningens ikraftträdande äro registrerade som lättviktsmotorcyklar och enligt övergångsbestämmelserna till förordningen även därefter skola vid registrering redovisas i särskild serie för dylika fordon, torde dock, såsom de sakkunniga föreslagit, alltjämt tills vidare böra vara frikallade från skatt. Detta har iakttagits i 2 § och i övergångsbestämmelserna.

I övrigt innebär jämkningen av 2 § allenast, att hänvisningen under d) till vissa nu upphävida författningar ändrats till att avse motsvarande nu gällande författningar.

5 § innehåller i sak ingen annan jämkning än att skatten för trehjulig motorcykel föreslagits utgå med samma belopp som för motorcykel med sidvagn. I denna del må anmärkas, att i resolutioner, varigenom vissa typer av trehjuliga motorfordon hänförts till motorcykel, tillika förordnats, att sådana fordon skola behandlas såsom motorcykel med bivagn.

Förordningen torde böra träda i kraft samtidigt med vägtrafikförordningen eller den 1 juli 1951.

I motsvarighet till vad de sakkunniga föreslagit har i övergångsbestämmelserna upptagits, att för fordon, som vid förordningens ikraftträdande är registrerat såsom motorcykel med stöd av bestämmelserna i kungörelsen angående trehjuliga transportcyklar med hjälpmotor, skatt för tiden intill den 1 januari 1952 skall utgå enligt de före förordningens ikraftträdande gällande bestämmelser, d. v. s. såsom för motorcykel utan bivagn.

Lydelserna av de författningsförslag, för vilka nu redogjorts, framgår av bilaga till detta protokoll.<sup>1</sup>

Föredraganden hemställer, att för det i § 87 regeringsformen omförmälda ändamålet måtte genom utdrag av protokollet inhämtas lagrådets utlåtande över förslagen till

- 1) lag om straff för vissa trafikbrott;
- 2) lag om ändrad lydelse av 1 § lagen den 30 juni 1916 (nr 312) angående ansvarighet för skada i följd av automobiltrafik; samt
- 3) lag angående ändrad lydelse av 2 och 18 §§ lagen den 10 maj 1929 (nr 77) om trafikförsäkring å motorfordon.

Denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställan  
bifaller Hans Maj:t Konungen.

Ur protokollet:  
Sven G. Karlson.

<sup>1</sup> Av förslagen har här medtagits förslaget till lag om straff för vissa trafikbrott. Övriga förslag, vilka — frånsett dels tiderna för ikraftträdandet, dels ock vissa formella jämkningar i förslagen till vägtrafikförordning och till ändringar i automobilansvarighetslagen och trafikförsäkringslagen — äro likalydande med motsvarande vid propositionen fogade förslag, ha utelutits.

## Förslag

till

## Lag

### om straff för vissa trafikbrott.

Härigenom förordnas som följer.

#### 1 §.

Har vägtrafikanter brutit i den omsorg och varsamhet, som till förekommande av trafikolycka betingats av omständigheterna, och var ej oaktsamheten ringa, dömes för vårdslöshet i trafik till dagsböter eller fängelse i högst sex månader.

Där någon vid förande av bil, motorcykel, traktor eller motorredskap på väg ådagalagt grov oaktsamhet eller visat uppenbar likgiltighet för andra människors liv eller egendom, dömes för grov vårdslöshet i trafik till fängelse eller straffarbete i högst ett år.

#### 2 §.

Har vägtrafikanter onödigtvis i väsentlig mån hindrat eller stört trafiken på väg, straffas med dagsböter.

#### 3 §.

Den, som för bil eller motorcykel utan att vara därtill berättigad enligt gällande bestämmelser om behörighet att föra motorfordon, så ock den, som för dylikt fordon med åsidosättande av föreskrift, som meddelats vid utfärdande av körkort, dömes för olovlig körning till dagsböter.

Till samma straff dömes envar, vilken anställer och brukar såsom förare av bil eller motorcykel den, som icke äger rätt att föra fordonet, ävensom envar, vilken eljest överlämnar åt eller tillåter annan att föra fordonet utan att denne är därtill berättigad.

För upprepad förseelse vare straffet högst fängelse i sex månader.

#### 4 §.

*1 mom.* Den, som vid förande av bil, motorcykel, traktor eller motorredskap varit så påverkad av starka drycker, att det kan antagas, att han icke på betryggande sätt kunnat föra fordonet, dömes för rattfylleri till fängelse i högst ett år eller, där omständigheterna äro mildrande, till dagsböter, dock ej under tjugofem.

Till samma straff dömes föraren, om han av annat berusningsmedel var så påverkad som nyss sagts.

Hade förare av bil eller motorcykel eller av traktor, till vilken släpfordon kopplats, en alkoholkoncentration i blodet av 1,5 promille eller däröver, skall han anses hava varit så påverkad av starka drycker, som i första stycket sägs.

2 mom. Är det ej styrkt, att förare av bil eller motorcykel eller av traktor, till vilken släpfordon kopplats, var så påverkad, som i 1 mom. första stycket sägs, men uppgick alkoholkoncentrationen i hans blod till 0,8 men ej till 1,5 promille, skall han straffas med dagsböter, lägst tio, eller fängelse i högst sex månader.

#### 5 §.

Har vägtrafikanter, som med eller utan skuld haft del i uppkomsten av trafikolycka, avlägsnat sig från olycksplatsen och därigenom undandragit sig att i mån av förmåga medverka till de åtgärder, vartill olyckan skäligen bort föranleda, eller har han undandragit sig att uppgiva namn och hemvist eller lämna upplysningar om händelsen, straffes med fängelse i högst ett år eller dagsböter.

#### 6 §.

Böter, som ådömas enligt denna lag, tillfalla kronan.

---

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1951, vilken dag lagen den 7 juni 1934 (nr 247) om straff för vissa brott vid förande av motorfordon skall upphöra att gälla. Där i lag eller särskild författning förekommer hänvisning till lagrum, som ersatts genom bestämmelse i den nya lagen, skall denna i stället tillämpas.

---

*Utdrag av protokollet, hållet i Kungl. Maj:ts lagråd den 18 januari 1951.*

N ä r v a r a n d e:

justitieråden EKBERG,  
STRANDBERG,  
LJUNGGREN,  
regeringsrådet BJÖRKHOLM.

Enligt lagrådet den 18 december 1950 tillhandakommet utdrag av protokoll över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet den 15 december 1950, hade Kungl. Maj:t förordnat, att lagrådets utlåtande skulle för det i § 87 regeringsformen omförmälda ändamålet inhämtas över upprättade förslag till

- 1) lag om straff för vissa trafikbrott;
- 2) lag om ändrad lydelse av 1 § lagen den 30 juni 1916 (nr 312) angående ansvarighet för skada i följd av automobiltrafik; samt
- 3) lag angående ändrad lydelse av 2 och 18 §§ lagen den 10 maj 1929 (nr 77) om trafikförsäkring å motorfordon.

Förslagen, som finnas bilagda detta protokoll, hade inför lagrådet föredragits av revisionssekreteraren G. Fredrikson.

Förslagen föranledde följande yttranden av lagrådet och dess ledamöter.

**Förslaget till lag om straff för vissa trafikbrott.**

*Lagrådet:*

Medan enligt gällande rätt brott och förseelser mot trafikföreskrifter — bortsett från brott som avses i lagen den 7 juni 1934 om straff för vissa brott vid förande av motorfordon — i allmänhet bestraffas enligt bestämmelser, som återfinnas i motorfordonsförordningen och vägtrafikstadgan, ha enligt det remitterade lagförslaget samt det vid remissprotokollet fogade förslaget till vägtrafikförordning ansvarsbestämmelserna på hithörande område uppdelats så, att åsidosättande av föreskrifter av mera allmän natur, avsedda att tillgodose trafiksäkerheten, straffbelagts enligt lagen om straff för vissa trafikbrott, under det att för förseelser mot stadganden av mera polisiär natur straffbestämmelser upptagits i vägtrafikförordningen. Att en sådan uppdelning göres synes riktigt, särskilt med hänsyn till att, såsom departementschefen uttalat, de i berörda lagförslag upptagna brottskategorierna och däremot svarande ansvarsbestämmelser torde vara av den beskaffenheten

att den rättsliga regleringen bör ske i en författning av lags karaktär och icke i en administrativ förordning såsom vägtrafikförordningen. Naturligen möta vid genomförandet av en uppdelning av denna art vissa svårigheter. Understundom synes sålunda tveksamhet kunna råda, huruvida en föreskrift i vägtrafikförordningen är av den naturen att överträdelse därav bör straffbeläggas i samma förordning eller i den särskilda lagen. Att i detta hänseende åstadkomma en fullt invändningsfri lösning torde knappast vara möjligt. Mot det sätt, varpå i de nu föreliggande förslagen ifrågavarande gränsdragning ägt rum, har lagrådet dock för sin del icke funnit anledning till anmärkning.

Vidare kan framhållas, att när man från den författning som innehåller trafikföreskrifterna avskiljer de viktigaste bestämmelserna om ansvar för överträdelser av sagda föreskrifter, den lagtekniska utformningen erbjuder vissa vanskligheter. I det remitterade lagförslaget förekomma på åtskilliga ställen begrepp, såsom väg, vägtrafikant, bil, motorcykel, traktor och motorredskap, vilka kräva en närmare definition. De ha emellertid icke alls definierats i lagen. Uppenbarligen är åsyftat, att dessa uttryck här skola äga samma innebörd som motsvarande begrepp i den föreslagna vägtrafikförordningen, där detaljerade föreskrifter härutinnan förekomma. Ur principiell synpunkt kunna naturligen invändningar resas mot att i en lag upptagas begrepp, för vilkas tolkning man är hänvisad till en i administrativ ordning tillkommen författning. Därest denna författning genom beslut av Kungl. Maj:t underkastas ändringar, kan detta medföra, att också lagen, churu formellt oförändrad, erhåller ett annat sakligt innehåll. Det skulle med fog kunna ifrågasättas, huruvida icke, till undvikande av nu antydda oegentlighet, i själva lagen borde upptagas erforderliga definitioner, motsvarande dem som återfinnas i vägtrafikförordningen. Å andra sidan skulle en sådan anordning göra lagtexten mycket vidlyftig. Då härtill kommer, att ur praktisk synpunkt några allvarigare olägenheter icke torde förändas av den utformning lagen i detta hänseende erhållit, och samma oegentlighet förekommer redan i 1934 års lag, har lagrådet ansett sig icke böra hemställa om ändring på denna punkt.

För tolkningen av flera bestämmelser i det remitterade lagförslaget (1, 2 och 5 §§) är innebörden av begreppen väg och vägtrafikant av stor betydelse. Enligt 1 § 1 mom. i förslaget till vägtrafikförordning förstås med vägs dels allmän väg, gata eller annan allmän plats, som är upplåten för allmän samfärdsel, och dels enskild väg, som nyttjas till farväg, däri inbegripet för samfärdsel endast vintertid avsedd körled. Beträffande uttrycket »annan allmän plats» förutsätter lagrådet, att detsamma tolkas i överensstämmelse med begreppet allmän plats i 11 kap. 10 § strafflagen. Utmärkande för detta begrepp är att platsen skall vara upplåten för eller eljest frekventeras av allmänheten. Härunder inbegripes således även t. ex. ett enskilt område, som allmänt nyttjas till parkeringsplats. I motiven till 1 § vägtrafikförordningen har departementschefen närmare utvecklat, vilka förutsättningar som böra vara uppfyllda för att en enskild väg skall kunna betecknas

såsom nyttjad till farväg. Departementschefen har därvid framhållit bland annat, att härutinnan först och främst erfordrades, att ägaren av vägen icke förbjudit allmän samfärdsel på denna. Vidare borde krävas, att vägen nyttjades av allmänheten i viss, icke alltför ringa omfattning. Såsom grovregel syntes böra gälla, att man praktiskt måste räkna med att främmande trafik kunde förekomma där. Lagrådet håller emellertid före, att den tolkning av berörda uttryck, som innefattas i departementschefens yttrande, är alltför snäv och att den icke kan anses överensstämma med innebörden av motsvarande uttryck i gällande vägtrafikstadga (1 § 2 mom.). Rent språkligt sett torde farväg betyda körväg eller åkväg (i motsats till gångväg), alltså en väg som är avsedd att användas till körning med åkdon. Ur denna synpunkt är således en väg att anse såsom nyttjad till farväg, därest den begagnas för sistnämnda ändamål, oavsett i vilken utsträckning detta sker och oavsett om vägen nyttjas endast av ägaren eller för hans räkning eller om den därjämte trafikeras av andra i större eller mindre omfattning. Vägtrafikstadgan av år 1930 bestämde, liksom 1923 års vägtrafikstadga, i 1 §, att i stadgan med väg förstodes »varje väg, gata och annan allmän plats, som är upplåten för allmän samfärdsel eller eljest allmänneligen befares». I det förslag till vägtrafikstadga, som underställdes 1936 års riksdag för yttrande, upptogs i 1 § beträffande väg följande definition: »Allmän väg, gata eller annan allmän plats, som är upplåten för allmän samfärdsel, så ock enskild väg, varå sådan samfärdsel icke blivit förbjuden.» Efter det förslaget behandlats av riksdagen ändrades emellertid, utan att detta föranleddes av någon riksdagens erinran, definitionen såvitt angick enskild väg till att enligt vägtrafikstadgan den 23 oktober 1936 omfatta »till farväg nyttjad enskild väg». Vid tiden för tillkomsten av sistnämnda stadga gällde ännu lagen den 29 juni 1926 om enskilda vägar, vilken lag, liksom den tidigare gällande lagen den 5 juli 1907 om enskilda vägar på landet, i 1 § stadgade, att lagen avsåge enskild väg, »som för en eller flera fastigheter är till stadigvarande nytta såsom farväg, vare sig för hemkörslor eller för utfart eller eljest». Motiven såväl till 1907 års lag (se N. J. A. 1908 Avd. II nr 1, särskilt s. 5 och 6) som till 1926 års lag (se N. J. A. 1927 Avd. II, särskilt s. 215 och 227) giva vid handen, att »farväg» i detta sammanhang ställts i motsats till väg, som begagnas allenast såsom gångväg, ridväg eller cykelväg, alltså avseende väg för körtrafik, varjämte i motiven till 1907 års lag (se N. J. A. 1908 Avd. II nr 1 s. 5 noten) finnes ett uttalande till ledning för vad med utfartsväg åsyftas. Anledning synes föreligga att tolka den använda lokutionen i 1936 års vägtrafikstadga i nära anslutning till lagen den 29 juni 1926 och dess förarbeten. Den sålunda hävdade tolkningen av uttrycket farväg vinner även stöd av motiven till den nu gällande lagen den 3 september 1939 om enskilda vägar (se N. J. A. 1940 Avd. II s. 335). Då uttryckssättet i nu föreliggande förslag till vägtrafikförordning på denna punkt helt anknyter till 1936 års vägtrafikstadga, torde tolkningen därav böra bli densamma. Enligt lagrådets mening tala ock starka sakliga skäl för denna tolkning. Härigenom vinnes också den fördejen, att man er-

håller en klar och lättillämpad regel uti ifrågavarande hänseende, medan den mening, som uttalats i remissprotokollet, lämnar större utrymme åt mer eller mindre subjektiva övertåganden allt efter omständigheterna i varje särskilt fall. I detta sammanhang må framhållas, att den omständigheten, att ägare av enskild väg förbjudit allmän samfärdsel därå, enligt den av lagrådet hävdade tolkningen saknar betydelse i förevarande avseende.

Beträffande lagtextens avfattning vill lagrådet framhålla önskvärdheten av att, i överensstämmelse med vad som skett vid de under senare år genomförda ändringarna i strafflagen, presens i regel användes som tempusform.

### 1 §.

*Justitieråden Strandberg och Ljunggren samt regeringsrådet Björkholm:*

Andra stycket i förevarande paragraf innehåller stadgande om straff för den, som vid förande av bil, motorcykel, traktor eller motorredskap ådaga-lagt grov oaktsamhet eller visat uppenbar likgiltighet för andra människors liv eller egendom, men straffbestämmelsen gäller endast för det fall, att förändret av det motordrivna fordonet ägt rum »på väg». Det remitterade förslaget, som i sak överensstämmer med 1944 års trafikförfattningssakkunnigas förslag, innefattar härutinnan en begränsning i förhållande till nuvarande regler. För åtgärden att föreslå sådan begränsning ha varken de sakkunniga eller departementschefen anført någon motivering.

Bestämmelserna i 3 och 4 §§ skola däremot äga tillämpning, oavsett om de gärningar, som i dessa paragrafer äro straffbelagda, äga rum på väg eller icke. Att lagstiftningen därutinnan gives sådant innehåll finna vi motiverat.

Då den brottslighet, varom i andra stycket av förevarande paragraf är fråga, d. v. s. grov vårdslöshet i trafik, är att anse såsom svårare än sådan brottslighet som bestraffas enligt 3 och 4 §§, något som också framgår vid en jämförelse av straffskalorna, synes även den grova vårdslösheten böra bestraffas oavsett var den ådagalagts. Orden »på väg» i andra stycket torde därför böra uteslutas. Detta förefaller alldeles särskilt motiverat, om begreppet »enskild väg, som nyttjas till farväg» gives en så snäv tolkning som den åt vilken departementschefen givit uttryck.

### 2 §.

*Lagrådet:*

I 39 § första punkten av förslaget till vägtrafikförordning har bland de allmänna grundreglerna för vägtrafikant angivits skyldighet att uppträda så, att han icke onödigtvis hindrar eller stör trafiken.

Förevarande paragraf i det remitterade förslaget innehåller en särskild straffbestämmelse för det fall att vägtrafikant onödigtvis i väsentlig mån hindrar eller stör trafiken på väg. Därest hindret eller störningen innebär ett åsidosättande från vägtrafikantens sida av den omsorg och varsamhet, som till förekommande av trafikolycka betingas av omständigheterna, lärer

straff böra ådömas allenast enligt 1 § och alltså icke tillika jämlikt ifrågasvarande stadgande. Med hänsyn härtill hemställer lagrådet, att bestämmelsen avfattas på sådant sätt att det klart framgår, att hinder eller störning av trafiken straffas enligt paragrafen endast där ej gärningen är belagd med straff enligt 1 §.

## 3 §.

*Lagrådet:*

I första stycket kunna orden »enligt gällande bestämmelser om behörighet att föra motorfordon» utgå som obehövliga.

Enligt andra styckets senare del stadgas straff för envar, vilken »eljest överlämnar åt eller tillåter annan» att föra bil eller motorcykel utan att denne är berättigad därtill. Emellertid måste den som överlämnar åt annan att föra bil eller motorcykel också anses ha därigenom givit denne tillåtelse till förändet. Brottsbeteckningen kan därför i denna del förenklas till att någon »eljest tillåter annan att föra sådant fordon utan att denne är därtill berättigad».

Straffet är enligt förevarande paragraf, därest brottet icke innefattar återfall, dagsböter. Jämlikt tredje stycket kan däremot för »upprepad förseelse» även fängelse, högst sex månader, ifrågakomma. Det framgår icke klart av lagtexten, huruvida brott enligt första stycket skall anses återfallsgrundande i förhållande till senare begånget brott enligt andra stycket och vice versa. Då emellertid de brott, som avses i de båda styckena, äro likartade och någon skillnad i svårhetsgrad knappast kan anses föreligga, torde man ha att betrakta ett senare brott som återfall, oavsett huruvida de båda brotten äro hänförliga under samma stycke eller ej. I tydlighetens intresse synes detta böra komma till uttryck i lagtexten.

En förutsättning för tillämpning av återfallsbestämmelsen i tredje stycket bör uppenbarligen, i enlighet med den i vår straffrätt allmänt gällande regeln för motsvarande fall, vara att den brottslige blivit före återfallsbrottet genom laga kraftvunnen dom dömd för det återfallsgrundande brottet. Förevarande lagrum saknar emellertid föreskrift härom. Detta skulle väl icke vid tillämpningen leda till avvikelser från nämnda regel, eftersom stadgandena i 4 kap. 14 § strafflagen angående förutsättningarna för återfallsskärpning torde äga betydelse såsom kompletterande återfallsbestämmelserna i specialstraffrätten i sådana avseenden, i vilka dessa icke giva en uttrycklig reglering. I det hänseende, varom nu är fråga, läres emellertid i allmänhet bestämmelse ha givits i specialstraffrätten, där regler om straffskärpning vid återfall finnas upptagna (se t. ex. 6 § lagen den 8 juni 1923 om straff för olovlig varuinförsel, 1 § 4 mom., 5 § 1 mom. och 10 § 1 mom. lagen den 20 juni 1924 med särskilda bestämmelser angående olovlig befattning med spritdrycker och vin samt 1 § lagen den 18 juni 1949 om straff för olovlig varuutförsel). Det synes lämpligt, att samma princip tillämpas beträffande nu förevarande återfallsstadgande.

På grund av det sagda hemställer lagrådet, att tredje stycket i nu ifråga-

varande paragraf gives en avfattning av innebörd att om någon, efter det han genom laga kraftvunnen dom blivit dömd för brott som i paragrafen sägs, ånyo begår sådant brott, straffet må höjas till fängelse i högst sex månader.

*Justitierådet Ekberg:*

Den föreslagna lagen åsyftar, liksom 1934 års lag, att genom straffhot mot vårdslös eller ansvarslös trafik skapa ökad trafiksäkerhet. I de båda första paragraferna av förslaget förutsättes därför för straffbarhet, liksom i 5 §, att förseelsen skett vid trafik på område, som enligt vägtrafikförordningen är att betrakta som väg. Därest motsvarande förfarande äger rum på enskilt område, som ej kan hänföras under begreppet väg t. ex. en gårdsplan eller ett gårde, är förfarandet straffritt. Stadgandet i förevarande paragraf har emellertid erhållit sådan avfattning, att därunder inbegripes körning på enskilt område, vilket ej kan betecknas som väg i vägtrafikförordningens mening. En så vidsträckt tillämpning av stadgandet synes icke vara påkallad av ett verkligt behov. Därest en bilägare skulle på sitt enskilda område tillåta någon, som icke har körkort, att företaga övningskörning utan att de förutsättningar, som stadgas i 30 § vägtrafikförordningen föreligga, synes det icke vara något att erinra däremot ur allmän trafiksäkerhetssynpunkt. Skulle på grund av förarens oskicklighet någon annan komma till mera allvarlig skada vid sådan körning, kan föraren ådraga sig straff jämlikt 14 kap. 9 eller 17 § strafflagen. Då den grundläggande principen i lagstiftningen bör vara, att förseelsen sker vid trafik å väg, och det är önskvärt, att överensstämmelse i nu förevarande hänseende råder mellan alla slag av trafikbrott, hemställes om sådan ändring av ifrågavarande paragraf, att därav framgår, att förutsättning för straffbarhet är, att körningen ägt rum »å väg».

4 §.

*Lagrådet:*

Gör bilförare samtidigt sig skyldig till rattfylleri och grov vårdslöshet vid förande av bil, föreligger jämlikt 2 § 1934 års lag endast ett brott. Enligt förslaget är nyssnämnda brottslighet emellertid att betrakta såsom två brott, vilka skola föranleda tillämpning av bestämmelsen i 4 kap. 1 § strafflagen. Häremot är dock intet att erinra, då det överensstämmer med vad redan gäller vid liknande brottskonkurrens, t. ex. rattfylleri och vållande till annans död.

Det skulle tydligare framgå vad med 1 mom. andra stycket läres åsyftas, om orden »annat berusningsmedel» utbyttes mot uttrycket »annat stimulerande eller bedövande ämne än starka drycker», varigenom överensstämmelse skulle vinnas med avfattningen av 28 § 1 mom. i förslaget till vägtrafikförordning.

Bestämmelserna i 1934 års lag äga tillämpning å — förutom förare av bil eller motorcykel — förare av traktortåg, varmed förstås motorredskap

och därmed sammankopplat släpfordon. Med motorredskap avses traktor, lokomobil, lantbruks- eller vägmaskin samt annat dylikt allenast till arbetsredskap hänförligt fordon av viss beskaffenhet. Enligt 1 mom. tredje stycket och 2 mom. i förevarande paragraf av det remitterade förslaget straffas förare av bil eller motorcykel eller traktor, till vilken släpfordon kopplats, men icke förare av annat motordrivet fordon. Förslaget innefattar sålunda härutinnan ändring i förhållande till gällande rätt. Då emellertid, såsom i remissprotokollet framhållits, koppling av fordon till annat motordrivet fordon än bil eller traktor torde förekomma blott undantagsvis samt den vidtagna ändringen fördenskull icke kan antagas ha någon egentlig praktisk betydelse, finner lagrådet densamma icke föranleda erinran.

#### *Justitierådet Ekberg:*

Såsom jag redan erinrat vid 3 §, är syftet med 1934 års lag att bereda ökad trafiksäkerhet. (Se N. J. A. 1934 avd. II s. 392.) Lagen har emellertid erhållit en sådan lydelse, att densamma omfattar jämväl andra förseelser än sådana, som förövas under trafik å väg. Bestämmelsen i 1 § 1 mom. nämnda lag har också i rättspraxis tolkats så, att den kan äga tillämpning jämväl, därest rattfylleri förövas å enskilt, till farväg icke nyttjat område. Det hänvisas härutinnan till rättsfall i N. J. A. 1938 s. 285. Med den avfattning ifrågavarande bestämmelse erhållit i förslaget torde denna böra tolkas på motsvarande sätt. I detta sammanhang är att märka, att 28 § i förslaget till vägtrafikförordning — vilken bestämmelse innehåller det allmänna förbudet att föra fordon, därest föraren på grund av påverkan av starka drycker eller andra stimulerande eller bedövande ämnen saknar nödiga förutsättningar att göra det på ett betryggande sätt — gäller allenast förande av fordon »på väg», liksom ock att den av 1944 års trafikförfattningssakkunniga föreslagna bestämmelsen i 4 § förslaget till trafikbrottslag, vari förordades införande av straffansvar för onyktra cyklister och förare av fordon, förspänt med dragare, avsåg endast färd »på väg».

Den grundläggande principen i lagstiftningen bör, såsom jag framhållit vid 3 §, vara att förseelsen sker vid trafik på väg, och önskvärt är, att överensstämmelse i detta hänseende föreligger i fråga om alla slag av hithörande brott. Avvikelse från denna princip bör ej ske utan starka skäl. Nu berörda detaljfråga rörande omfattningen av brottsrekvisitet vid rattfylleri har, såvitt jag kunnat finna, tidigare ej diskuterats närmare. Vid tillkomsten av bestämmelserna om rattfylleri synes helt naturligt uppmärksamheten utslutande ha varit riktad på den fara, som detta brott utgör för trafiken å vägar och gator. Väl kan rattfylleribrottet anses ha en sådan karaktär, att skäl kunna anföras för att detsamma bör beivras, även om brottet äger rum å enskilt, till farväg ej hänförligt område, som är upplåtet för eller eljest nyttjas av allmänheten, t. ex. en hotellgård, varest gästerna bruka parkera sina motorfordon, eller annan enskild parkeringsplats för främmande bilar. Område av dylik beskaffenhet får emellertid enligt den innebörd, som begreppet väg jämlikt lagrådets mening bör äga, hänföras under detta begrepp.

Därest för straffbarhet enligt 1 mom. första stycket i förevarande paragraf förutsättes, att någon vid förande av bil, motorecykel, traktor eller motorredskap »på väg» var så påverkad av starka drycker som i nämnda lagrum sägs, kommer följaktligen rattfylleribrottet att omfatta jämväl de fall, som nu antytts. Däremot möta betänkligheter mot en så vidsträckt omfattning av rekvisitet för ifrågavarande brott, att enskilt område, på vilket främmande trafik vanligen ej förekommer, faller under detsamma. Strängt taget skulle rattfylleribrottet då komma att omfatta jämväl sådana fall som att en spritpåverkad person i ett garage kör en bil från en plats till en annan eller på en gårdsplan, å vilken blott gårdens folk brukar vistas, backar en bil in i ett garage. Det motiv, som ligger till grund för kriminalisering vid andra trafikbrott, nämligen skyddande av den allmänna trafiksäkerheten, föreligger ej i dylika fall utom så till vida att fara kan förefinnas, att vederbörande i sitt onyktra tillstånd ger sig ut att köra på väg. Vill man i lagstiftningen beakta en sådan fara, synes det böra övervägas, om ej det riktigaste vore att straffbelägga försök till rattfylleri. Även andra skäl kunna tala för införande av en sådan bestämmelse. Sker detta, torde det knappast erfordras, att rattfylleri å enskilt, till farväg ej hänförligt område, vara främmande trafik i allmänhet ej äger rum, straffbelägges. Tydligt är nämligen, att därest någon genom vårdslöshet från förarens sida skulle bliva påkörd och svårare skadad, den omständigheten, att föraren var onykter, är att anse såsom väsentligt försvärande vid utmätning av straff enligt 14 kap. 9 eller 17 § strafflagen, oavsett huruvida gärningen formellt är att samtidigt betrakta som rattfylleribrott. En kriminalisering, som går längre än det praktiska behovet kräver, är ägnad att undergräva den allmänna respekten för lagarna och får lätt ett sken av orättvisa. — Vad i det föregående sagts gäller även brott, som avses i andra stycket av 1 mom. — Vad angår 2 mom. bliva betänkligheterna än större, om jämväl den brottstyp, som här omförmäles och som i motiven betecknas såsom i viss mån ordningsförseelse (se N. J. A. 1941 avd. II s. 162), skulle få ett lika vidsträckt tillämpningsområde, som ovan påtalats i fråga om det egentliga rattfylleribrottet. Då en ny revision av stadgandena om hithörande brott är omedelbart förestående och nu berörda spörsmål i väsentlig mån äro beroende på hur denna utfaller, lär dock ett slutgiltigt ståndpunktstagande till spörsmålen kunna anstå i avbidan på omförmälda revision.

### 5 §.

#### *Lagrådet:*

Det utmärkande för den brottstyp, som avses i första ledet av förevarande lagrum, är att vägtrafikanter, som haft del i uppkomsten av en trafikolycka, avlägsnar sig från platsen i syfte att undgå upptäckt. (Se rättsfall i N. J. A. 1936 s. 203.) Detta brottets subjektiva rekvisit har ej kommit till klart uttryck i lagtexten. Den föreslagna bestämmelsens avfattning skulle möjligen kunna föranleda den tolkningen, att en vägtrafikanter, som efter olyckan avlägsnat sig från olycksplatsen i avsikt att undgå polisundersökning men se-

dermera, kanske redan strax därefter, anträffats av polisen och förhört, skulle vara fri från ansvar, eftersom han icke lyckats undandraga sig polisundersökningen. Det synes därför vara att föredraga att första delen av stadgandet finge ett innehåll, som angiver, att den straffbara gärningen består däri, att vägtrafikanter, som med eller utan skuld haft del i uppkomsten av trafikolycka, avlägsnar sig från olycksplatsen med uppsåt att undandraga sig att i mån av förmåga medverka till de åtgärder, vartill olyckan skäligen bör föranleda.

**Förslagen till lag om ändrad lydelse av 1 § lagen den 30 juni 1916 (nr 312) angående ansvarighet för skada i följd av automobiltrafik samt lag angående ändrad lydelse av 2 och 18 §§ lagen den 10 maj 1929 (nr 77) om trafikförsäkring å motorfordon.**

*Lagrådet:*

I det förstnämnda av ifrågavarande lagförslag användes ordet »automobil» såsom gemensam beteckning å samma grupp av motordrivna fordon som i det senare betecknas med ordet »motorfordon». Dessa ord nyttjas dessutom i annan betydelse än orden »bil» och »motorfordon» ha i förslaget till vägtrafikförordning. Ur lagteknisk synpunkt är detta icke tillfredsställande. Då så emellertid redan är förhållandet i nu gällande författningar samt en ändring icke kan genomföras utan en omarbetning av ett flertal lagrum, vilken eljest ej är påkallad, vill lagrådet inskränka sig till att framhålla önskvärdheten av att, när dessa lagar eller endera av dem framdeles underkastas överarbetning, nu anmärkta formella oegentligheter beaktas.

Det synes angeläget, att åt 1 § bilansvarighetslagen och 2 § trafikförsäkringslagen gives en överskådligare uppställning.

Ur protokollet:

*Bengt Larson.*

*Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 26 januari 1951.*

**Närvarande:**

Statsministern ERLANDER, ministern för utrikes ärendena UNDÉN, statsråden QUENSEL, VOUGT, ZETTERBERG, NILSSON, STRÄNG, ERICSSON, MOSSBERG, WEIJNE, ANDERSSON, LINGMAN.

Efter gemensam beredning med statsrådets övriga ledamöter anmäler chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Nilsson, lagrådets den 18 januari 1951 avgivna utlåtande över de den 15 december 1950 till lagrådet remitterade förslagen till

- a) lag om straff för vissa trafikbrott;
- b) lag om ändrad lydelse av 1 § lagen den 30 juni 1916 (nr 312) angående ansvarighet för skada i följd av automobiltrafik; samt
- c) lag angående ändrad lydelse av 2 och 18 §§ lagen den 10 maj 1929 (nr 77) om trafikförsäkring å motorfordon.

Efter redogörelse för lagrådets utlåtande anför föredraganden följande.

**Förslaget till lag om straff för vissa trafikbrott.**

I det vid remissprotokollet fogade förslaget till *vägtrafikförordning* ha definierats vissa uttryck, som förekomma jämväl i den föreslagna lagen om straff för vissa trafikbrott. Såsom lagrådet framhållit böra dessa uttryck äga samma innebörd i nyssnämnda lag som i vägtrafikförordningen. I den praktiska tillämpningen lär emellertid detta komma att iakttagas, även om i lagen icke upptagas definitioner svarande mot dem som återfinnas i förordningen. Jag har därför — i likhet med lagrådet — funnit tillräckliga skäl ej föreligga att tynga lagtexten med ifrågavarande mycket vidlyftiga definitioner.

Lagrådet har framställt vissa erinringar beträffande innebörden av begreppet »väg» i förslaget till vägtrafikförordning och därmed även i den föreslagna trafikbrottslagen. Erinringarna gälla tolkningen av begreppet »annan allmän plats» samt av uttrycket »enskild väg, som nyttjas till farväg», vilket motsvarar liktydigt uttryck i 1936 års vägtrafikstadga.

Mot vad lagrådet anfört om begreppet »annan allmän plats» har jag ej något att erinra.

De skriftliga förarbetena till vägtrafikstadgan giva ej direkt upplysning om syftet med att uttrycket »till farväg nyttjad enskild väg» vid den slutliga utformningen av definitionen på väg sattes i stället för det i proposition till 1936 års riksdag använda och av riksdagen godtagna uttrycket »enskild väg, varå sådan (= allmän) samfärdsel icke blivit förbjuden». Mot bakgrunden av definitionens av riksdagen antagna lydelse och med hänsyn till inhämtade upplysningar om den efter riksdagsbehandlingen företagna jämkningen av sagda lydelse torde det emellertid kunna antagas, att man med den valda formuleringen avsett att principiellt till »väg» hänföra enskild väg under de förutsättningar, vilka i remissprotokollet (s. 94—95) närmare angivits, och att sålunda åt uttrycket »farväg» giva en annan innebörd än den i lagstiftningen om enskilda vägar. I den praktiska rättstillämpningen synes vägtrafikstadgans ifrågavarande definition ha tolkats i den riktning, vilken enligt det föregående torde ha avsetts. Härutinnan vill jag hänvisa till rättsfallet N. J. A. 1949: 817.

Det förefaller mig även sakligt välgrundat, att begreppet väg begränsas på sätt nu angivits. Enligt min mening föreligga sålunda icke tillräckliga skäl att göra vägtrafikförordningens för den egentliga vägtrafiken avpassade, detaljerade regler tillämpliga även på de många enskilda vägar, som äro helt utan betydelse för den allmänna samfärdseln. I fråga om sådana vägar torde allmänna rättsregler vara tillfyllest. Om dessa vägar infördes under vägtrafikförordningens vägbegrepp, skulle vidare rätten för ägare av sådan väg att förfoga över vägen bliva — utöver vad enligt det sagda nu torde gälla — inskränkt på sätt, som för honom stundom skulle kunna medföra avsevärda olägenheter. Jag kan därför icke biträda lagrådets uppfattning, att under begreppet väg böra generellt medtagas enskilda till körväg nyttjade vägar.

För allmän samfärdsel kan — förutom körväg — stundom även ifrågakomma annan enskild väg, exempelvis en av allmänheten för färd till och från badplats nyttjad cykelväg. Även sådan enskild väg förefaller böra falla under vägtrafikförordningens vägbegrepp. Det torde emellertid ej vara behövt att i författningen särskilt uttrycka detta. Med den i remissprotokollet framförda tolkningen av begreppet till farväg nyttjad enskild väg synes nämligen under detta begrepp komma varje enskild väg, som nyttjas för allmän samfärdsel.

Tvekan kan råda, huruvida till väg skall hänföras enskild väg, vilken förbjudits för allmän samfärdsel men likväl nyttjas för sådan samfärdsel. Enligt min mening bör — för att förbud skall anses föreligga — krävas, att förbudet i praktiken upprätthålles. Det är sålunda icke tillfyllest, att ägaren meddelat formellt förbud, som notoriskt icke efterlevs.

I och för sig kan det förefalla mindre tillfredsställande, att uttrycket »farväg» i vägtrafikförordningen användes i annan bemärkelse än i lagstiftningen om enskilda vägar. Då uttrycket återfinnes i gällande vägtrafikstadga och synes ha i praxis tolkats på avsett sätt, har jag emellertid ansett mig kunna bibehålla detsamma.

## 1 §.

Vad lagrådets flesta ledamöter anfört om utsträckande av stadgandet om straff för grov vårdslöshet i trafik till att gälla även för det fall, att det motordrivna fordonet förts annorstädes än på väg, finner jag mig böra biträda.

## 2 §.

Lagrådets hemställan under denna paragraf torde böra iakttagas.

## 3 §.

Paragrafens första och andra stycken synas kunna utan olägenhet förklaras i huvudsaklig överensstämmelse med vad lagrådet förordat.

Tredje stycket av paragrafen torde böra avfattas i enlighet med lagrådets hemställan.

## 4 §.

1 mom. andra stycket har avfattats i anslutning till 11 kap. 10 § andra stycket strafflagen och torde med hänsyn härtill böra bibehållas. (Jfr första lagutskottets utlåtande nr 39/1948 s. 35—36.)

## 5 §.

Lagrummets första led — sådant det avfattats i det remitterade förslaget — synes mig icke giva anledning till sådan tolkning som den av lagrådet befarade. Vid sådant förhållande torde förslagets avfattning kunna bibehållas med allenast en mindre jämkning, syftande till närmare överensstämmelse med ordalagen i 43 § av den föreslagna vägtrafikförordningen.

### Övriga lagförslag.

Ät de föreslagna bestämmelserna i 1 § automobilansvarighetslagen och 2 § trafikförsäkringslagen torde, såsom lagrådet framhållit, böra givas en mera överskådlig uppställning.

I de vid remissprotokollet fogade författningsförslagen har tiden för ikraftträdandet satts till den 1 januari 1952 för ändringarna i automobilansvarighetslagen och trafikförsäkringslagen samt till den 1 juli 1951 för övriga författningar. Med hänsyn till den tid, som riksdagens behandling av förslagen och utformningen av tillämpningsföreskrifter kunna beräknas taga i anspråk, torde emellertid ikraftträdandet böra uppskjutas ett halvt år.

Författningsförslagen ha jämkats i enlighet med vad jag i det föregående anfört. Vissa formella jämkningar ha därjämte företagits.

Föredraganden hemställer härefter, att Kungl. Maj:t måtte genom proposition

*dels* anhålla om riksdagens yttrande över förslaget till vägtrafikförordning;  
*dels* jämlikt § 87 regeringsformen föreslå riksdagen att antaga de under a)—c) upptagna lagförslagen;

*dels* anhålla om riksdagens yttrande över de vid remissprotokollet fogade förslagen till

5) *förordning om ändring i vissa delar av ordningsstadgan för rikets städer den 24 mars 1868 (nr 22)*; samt

6) *förordning om ändring i vissa delar av förordningen den 25 oktober 1940 (nr 910) angående yrkesmässig automobiltrafik m. m.*;

*dels ock* föreslå riksdagen att antaga det vid remissprotokollet likaledes fogade förslaget till

7) *förordning angående ändrad lydelse av 1, 2 och 5 §§ förordningen den 2 juni 1922 (nr 260) om automobils katt*;

samtliga förslag i deras enligt det anförda jämkade skick.

Med bifall till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställan förordnar Hans Maj:t Konungen att till riksdagen skall avlätas proposition av den lydelse bilaga till detta protokoll utvisar.

Ur protokollet:

*Dagmar Bruno.*