

BETÄNKANDE

MED FÖRSLAG TILL ÄNDRAD LYDELSE AV VISSA
DELAR AV FÖRORDNINGEN OM AUTOMOBILTRAFIK
DEN 30 JUNI 1916 M. M.

AVGIVET AV

DÄRTILL UTSEDDA SAKKUNNIGA



LINKÖPING
BILLSTENS BOKTRYCKERI
1919

*TILL HERR STATSRADET OCH CHEFEN FÖR KUNGL.
CIVILDEPARTEMENTET.*

Genom skrivelse den 12 september 1919 har Herr Statsrådet, enligt nådigt bemyndigande, uppdragit åt undertecknade, Hårleman, Brambeck, Bratt, Lidman och Hagelin att, i egenskap av sakkunniga, verkställa utredning och avgiva förslag till de ändringar och tillägg i förordningen om automobiltrafik den 30 juni 1916, vartill i statsrådsprotokollet för civilärenden samma dag uttalade anvisningar gäve anledning eller som i sammanhang därmed eljest kunde av Herr Statsrådet underställas de sakkunniges prövning ävensom utsett undertecknad, Hårleman, att i egenskap av ordförande leda de sakkunnigas förhandlingar och undertecknad, Lidman, att tillika vara sekreterare hos de sakkunniga.

Till fullgörande av detta uppdrag få vi härmed till Herr Statsrådet vördsamt överlämna betänkande i ämnet, innehållande förslag till

1) ändrad lydelse av vissa §§ i Kungl. Maj:ts nådiga förordning om automobiltrafik den 30 juni 1916;

2) ändrad lydelse av § 1 i Kungl. Maj:ts nådiga kungörelse med bestämmelser angående tillämpningen av den internationella konventionen rörande automobiltrafik den 20 oktober 1916;

3) instruktion för den enligt Kungl. förordningen om automobiltrafik den 30 juni 1916 förordnade inspektör; och

4) instruktion för de enligt Kungl. förordningen om automobiltrafik den 30 juni 1916 förordnade besiktningsmän;

jämte tillhörande motiver.

Tillika få vi vördsamt bifoga ej mindre de Herr Statsrådets skrivelse bilagda handlingar ävensom en till de sakkunnige sedermera överlämnad underdånig framställning från Svenska Brandskyddsföreningen än även från rikets länsstyrelser infordrade yttranden och utredningar i ämnet.

Stockholm den 4 december 1919.

G. HÅRLEMAN.

Nils F. O. Brambeck.

Erland Bratt.

E. T. Lidman.

K. A. J. Hagelin.

F ö r s l a g

till

ändrad lydelse av vissa §§ i Kungl. Maj:ts nådiga förordning
om automobiltrafik den 30 juni 1916.

§ 1.

Mom. 1. Automobil, varmed i denna förordning, där ej annorlunda särskilt stadgas, avses jämväl motorcykel, vars vikt överstiger 50 kilogram, skall vara försedd med

a) styrinrättning — — — — — vända;
b) två lätt åtkomliga, av varandra oberoende och fullt tillförlitliga system för bromsning, av vilka åtminstone det ena skall äga förmåga att på ett effektivt sätt fasthålla bilen;

c) signalapparat av lämplig beskaffenhet;
d) anordning — — — — — drivhjulen;
e) inrättning — — — — — själv;
f) om — — — — — backning; och
g) om explosionsmotor användes, effektiv anordning för dämpande av ljudet från avloppsgaserna (ljuddämpare).

Mom. 2. Samtliga — — — — — körbanan.

Mom. 3. Motorn — — — — — åverkan.

Mom. 4. Hjulringarne — — — — — meddelas.

§ 2.

Mom. 1. För verkställande av besiktning och annan förrättning, som i denna förordning avses, skola Konungens befallningshavande, var för sitt län, förordna erforderligt antal besiktningsmän. Dylikt förordnande meddelas varje

gång för en tid av tre år och kan, när skäl därtill förekommer, under tiden återkallas.

Besiktningsman — — — — — sätt.

Instruktion för besiktningsmännen utfärdas av Konungen.

Mom. 2. Inseende över samtliga besiktningsmännen i riket utövas av en av Konungen tillsatt inspektör, vilken har att fullgöra de åligganden, som närmare bestämmas i en för honom av Konungen utfärdad instruktion.

Konungens befallningshavande har att, innan förordnande för besiktningsman meddelas, inhämta yttrande i ärendet av inspektören samt, då besiktningsman förordnats eller entledigats, därom lämna inspektören underrättelse.

§ 3.

Mom. 1. Den, som — — — — — samt, beträffande lastvagn, lastningsförmågan och, om denna överstiger 1,000 kilogram, högsta hjultryck å såväl fram- som bakaxeln.

Avser — — — — — uppgift.

Mom. 2. Vid — — — — — anmälaren.

Mom. 3. Har — — — — — registrerad.

Mom. 4. Företages — — — — — förordnandet.

§ 4.

Mom. 1. Infinner sig någon — — — — —
— — — — — undergångna prövningen.

Mom. 2. Finner besiktningsman, att anstalt eller lärare, som yrkesmässigt meddelar undervisning för utbildning av automobilförare, icke bedriver denna verksamhet på sådant sätt, som för en tillfredsställande utbildning erfordras, åligger det besiktningsmannen att därom göra anmälan till den i 2 § 2 mom. omförmälde inspektören, vilken äger att meddela anstalten eller läraren nödiga anvisningar i nämnda hänseende.

§ 5.

Mom. 1. Automobil — — — — — densamma.

Mom. 2. Skall — — — — — stadgas.

Provkörning — — — — — för landet av landsfiskalen i orten. Vederbörande myndighet bestämmer därvid de villkor, under vilka körningen må äga rum.

Vid färd — — — — — automobil.

§ 11.

Automobil — — — — — samt för landet av landsfiskalen i orten.

§ 12.

Mom. 1. Den, som vill erhålla körkort, har att till Konungens befallningshavande i det län, där han är mantalskriven eller, om han icke är i riket mantalsskriven, till Konungens befallningshavande i det län, där han för tillfället vistas, insända ansökan därom med angivande av fullständigt namn, yrke och hemvist samt därvid foga dels bevis, att sökanden fyllt 18 eller, om ansökningen endast avser rätt att föra motorcykel, 16 år, dels intyg av läkare, att sökanden äger normal syn- och hörselförmåga och icke lider av lyte, som gör honom olämplig som förare, samt dels bevis av besiktningsman, att sökanden är fullt förtrogen med automobils (motorcykels) konstruktion, skötsel och manövrering samt äger nödig kännedom om gällande författningsföreskrifter rörande automobiltrafik.

Har sökanden vederbörligen fullgjort vad ovan föreskrivits och har han tillika gjort sig känd för nykterhet och ordentlighet, har Konungens befallningshavande att för honom utfärda körkort, vilket skall innefatta tillstånd antingen att föra automobil eller endast att föra motorcykel.

Körkort, vartill formulär fastställas av Konungen, gäller för färd i hela riket.

Mom. 2. Över utfärdade körkort skall Konungens befallningshavande föra anteckning i liggare eller kortregister, upprättade särskilt för automobilförare och särskilt för motorcykelförare; och skall därvid för varje körkort antecknas nummer å körkortet och dag för dess utlämnande samt innehavarens namn, födelseår, födelsedag, yrke och hemvist.

Mom. 3. Befinnes förare hava vid färd med automobil gjort sig skyldig till grov vårdslöshet eller visat likgiltighet för andra människors liv eller egendom eller föreligga eljest sådana förhållanden, att förare måste anses olämplig att föra automobil, må Konungens befallningshavande, som utfärdat körkortet, återkalla detsamma antingen för viss tid, minst två månader och högst två år, eller ock för alltid.

Beslut — — — — — ändrats.

§ 13.

Mom. 1. Körning — — — — — sägs.

Mom. 2. För landet — — — — — föreskrives.

Mom. 3. Därest — — — — — förbjuden.

Mom. 4. Konungens befallningshavande — — — — —

— — — — — Konungens befallningshavande.

Mom. 5. Allmän väg — — — — — nödläge.

Mom. 6. Automobil — — — — — belägen.

Mom. 7. I fråga — — — — — väg.

Mom. 8. Vad i denna § är föreskrivet gäller ej beträffande motorcykel, vilken må framföras å varje allmän väg, gata eller torgplats ävensom å enskilt område, då ägaren eller hans rättsinnehavare därtill lämnat tillstånd, dock att för motorcykel med tillkopplad så kallad bivagn (för-, sido- eller släpvagn) skall, då bredden av hela fordonet, styrstången oräknad, överstiger 1,40 meter, gälla vad ovan i denna § om annan automobil stadgats.

§ 16.

Mom. 1. Automobilförare — — — — — säkert.

Mom. 2. Under färd skall å automobil föras vederbör-
ligt igenkänningsmärke, så beskaffat och anbragt som i
denna förordning är stadgat, vilket märke icke får under
färden vara dolt, varjämte å lämplig, lätt tillgänglig plats
skall vara anbragt skylt med uppgift om dels ägarens namn
och hemvist samt dels tiden för senast verkställda besikt-
ningen av automobilens. Å lastautomobil skall därjämte
vara anbragt skylt med uppgift om automobilens egen vikt
och lastningsförmåga samt, om denna överstiger 1,000 kilo-
gram, högsta hjultryck å såväl fram- som bakaxeln.

Då mörker eller dimma råder, skola under färden föras
framtill två lyktor i samma höjd, en å vardera sidan, med
vitt sken, tillräckligt starkt att upplysa vägen på erforder-
ligt avstånd framför automobilens, och baktill lykta med vitt
sken, som fullständigt belyser det å automobilens anbragta
bakre igenkänningsmärket. Denna senare lykta skall även
visa rött ljus bakåt. Å motorcykel utan sidvagn må dock
den främre belysningen utgöras av endast en lykta av
nämnda beskaffenhet. Medföres sidvagn, skall jämväl å
denna finnas framtill en lykta med vitt sken.

Användes lykta med bländande sken, skall detta vara
inriktat så lågt över marken eller så avskärmat, att det icke
medför olägenhet för mötande.

Mom. 3. Vid — — — — — boende.

Mom. 4. Förare åligger:

att — — — — — varningssignal;

att under färd i stad, köping eller annat tätt bebyggt
samhälle icke använda signalapparat med störande läte, ej
heller signalapparat av sådant särskilt slag, som allmänne-
ligen användes å brand-, ambulans- eller polisvagnar;

att — — — — — avlopp.

Mom. 5. Vidare åligger förare — — — — — själv.

Mom. 6. På anmodan — — — — — automobilens.

Mom. 7. Förare — — — — — uppvisas.

§ 21.

Vid yrkesmässig automobiltrafik, som icke endast avser forsling av gods, skall skjutslegan utgå efter taxa, som fastställles för stad i den ordning § 23 i ordningsstadgan för rikets städer angiver och för landet av Konungens befallningshavande.

Det åligger vederbörande myndighet att tillse, att sådan taxa finnes för varje innehavare av tillstånd att utöva trafik av ifrågavarande slag; och bör jämväl beträffande yrkesmässig automobiltrafik, som endast avser forsling av gods, tillses, att dylik taxa kommer till stånd, där sådant med hänsyn till de förhållanden, varunder trafiken bedrives, kan anses vara av behovet påkallat.

§ 22.

Ej må — — — — — äger rum.

Till sådan automobilförare må ej antagas annan än den, som innehar gällande körkort, uppnått 21 års ålder samt i övrigt är därtill lämplig.

Myndighet, som — — — — — polisman.

§ 28.

Mom. 1. Förare, som brukar automobil, — — — — —
— — — — —
böte från och med tjugufem till och med femhundra kronor.

Mom. 2. Har — — — — — sägs.

§ 30.

Brytes mot föreskrifterna i § 9 eller § 16 mom. 2, 4 eller 6,

eller framföres automobil å väg, gata eller plats, där automobilen icke må framföras,

straffes den felande med böter från och med tio till och med femhundra kronor.

Har förseelse — — — — — dömas.

§ 31.

Framföres automobil med större hastighet än som i varje fall är medgiven,

eller överträdes föreskrift i § 16 mom. 1, 3 eller 5,
straffes föraren med böter från och med tjugufem till och med ettusen kronor.

Har förare därvid — — — — — dömas.

§ 33.

Med böter från och med tio till och med tvåhundra kronor straffes den, som åsidosätter föreskrift i § 16 mom. 7 eller § 24 mom. 7.

Lag samma — — — — — polismyndighet.

§ 34.

Mom. 1. Underlåter någon — — — — — från och med tjugufem till och med femhundra kronor.

Mom. 2. Var, som — — — — — från och med femtio till och med ettusen kronor, där ej förseelsen enligt allmänna strafflagen bör beläggas med strängare straff.

§ 35.

Mom. 1. Utövar någon — — — — — tjugufem till och med femhundra kronor.

Är på grund — — — — — tillämpas.

Mom. 2. Brukas — — — — — tjugufem till och med femhundra kronor.

Skedde — — — — — sagts.

Mom. 3. Underlåter — — — — — från och med tjugufem till och med femhundra kronor.

Mom. 4. Fordras vid yrkesmässig automobiltrafik högre betalning än den fastställda taxan medgiver, böte den felande från och med tio till och med tvåhundra kronor.

§ 41.

Mom. 1. För förrättning, som enligt denna förordning ankommer på besiktningsman, är denne berättigad till ersättning enligt följande taxa:

för första besiktning av automobil 25 kronor,
 för första besiktning av motorcykel 15 kronor,
 för efterbesiktning av automobil 25 kronor,
 för efterbesiktning av motorcykel 15 kronor,
 för provning enligt § 4 20 kronor.

Uppvisas på en gång två eller flera, en och samma ägare tillhöriga automobiler till besiktning, skall ersättning utgå, om förrättningen avser första besiktning av automobilerna,

för två automobiler 20 kronor för varje automobil,
 för två motorcyklar 12 kronor 50 öre för varje motorcykel,

för mer än två automobiler 15 kronor för varje automobil,

för mer än två motorcyklar 10 kronor för varje motorcykel,

samt, om förrättningen avser efterbesiktning,

för två automobiler 20 kronor för varje automobil,

för två motorcyklar 12 kronor 50 öre för varje motorcykel,

för mer än två automobiler 15 kronor för varje automobil,

för mer än två motorcyklar 10 kronor för varje motorcykel.

Evad — — — — — myndighet.

Mom. 2. Ersättning — — — — — av staten.

Mom. 3. Ersättning — — — — — provningen.

§ 42.

Emot beslut, som på grund av denna förordning meddelas av Konungens befallningshavande eller annan myn-

dighet, varom i § 5 förmäles, må besvär anföras inom tid, som för överklagande av förvaltande myndigheters och ämbetsverks beslut är bestämd; dock gäller beslutet utan hinder av besvär till efterrättelse, intill dess annorlunda kan bliva vederbörligen förordnat.

§ 43.

Denna förordning äger icke tillämpning å staten tillhöriga, för speciella militära ändamål konstruerade automobiler.

Denna förordning skall träda i kraft den

De förordnanden för besiktningsmän, som tidigare meddelats, skola icke gälla längre än till nämnda dag.

Motorcykel, vilken såsom vägande över 150 kilogram på grund av förut gällande bestämmelser blivit införd i automobilregistret, skall före den 1 januari 1921 anmälas till ny registrering och av vederbörande myndighet överföras till avdelning B av samma register samt förses med nytt igenkänningsmärke.

Förare, som innan denna förordning träder i kraft, erhållit tillstånd att föra automobil, är fortfarande, såvida icke tillståndet återkallats, därtill berättigad.

F ö r s l a g

till

**ändrad lydelse av § 1 i Kungl. Maj:ts nådiga kungörelse med
bestämmelser angående tillämpningen av den internatio-
nella konventionen rörande automobiltrafik den
20 oktober 1916.**

Med avseende å automobil eller motorcykel, vars ägare är undersåte i sådan främmande stat, som anslutit sig till konventionen, skall gälla vad i förordningen den 30 juni 1916 om automobiltrafik är stadgat; dock att, därest fordonet och dess förare uppfylla de i konventionen föreskrivna villkor och sådant på anfordran styrkes genom i kraft varande internationellt tillståndsbevis, som avses i art. 3 av konventionen, bestämmelserna i §§ 1—12, § 16 mom. 2 och §§ 24—26 i nyssnämnda förordning icke skola äga tillämpning.

Denna kungörelse träder i kraft den

F ö r s l a g

till

instruktion för den enligt Kungl. förordningen om automobiltrafik den 30 juni 1916 förordnade inspektör.

§ 1.

Den enligt Kungl. förordningen om automobiltrafik den 30 juni 1916 förordnade inspektören, vilken skall lyda under Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen, åligger:

att biträda Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen vid handläggning av ärenden rörande automobilväsendet;

att med uppmärksamhet följa utvecklingen av automobiltrafiken och därmed sammanhängande förhållanden, med särskild hänsyn till den allmänna trafiksäkerhetens betryggande;

att tillse, att de i § 2 mom. 1 ovannämnda förordning omförmälda besiktningsmännen noggrannt iakttaga den för dem gällande instruktion, samt att verka för enhetlighet vid instruktionens tillämpning, för vilket ändamål han har att genom tid efter annan återkommande inspektioner utöva kontroll över deras verksamhet;

att, då han finner någon besiktningsman hava eftersatt sina åligganden och till följd därav icke böra vid befattningen bibehållas, härom till vederbörande Konungens befallningshavande göra anmälan;

att med råd och upplysningar tillhandagå sådana anstalter och lärare, som yrkesmässigt meddela undervisning

för utbildning av automobilförare, samt, då han efter anmälan av besiktningsman eller eljest finner, att dylik verksamhet icke bedrives på ett tillfredsställande sätt, genom skriftligt meddelande eller vid besök å stället lämna de anvisningar, som till ernående av en betryggande utbildning kunna erfordras;

samt att på anmodan av Konungens befallningshavande avgiva yttrande såväl beträffande till- och avsättning av besiktningsmän som även i andra ärenden rörande automobilväsendet.

§ 2.

Inspektören antages av Kungl. Maj:t, på förslag av Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen, medels förordnande på viss tid.

§ 3.

Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen äger att meddela inspektören tjänstledighet under högst tre månader varje år samt förordna lämplig person att under tiden uppehålla hans befattning. Ifrågakommer längre tjänstledighet för inspektören, bör ansökan därom hos Kungl. Maj:t anmälas.

§ 4.

Inspektören skall i enlighet med de närmare föreskrifter, som av Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen meddelas, föra:

1:o) register över alla besiktningsmän, över vilka det åligger honom att utöva tillsyn;

2:o) dagbok, i vilken korteligen antecknas alla de för rättningar, som av inspektören verkställas och vad därvid förekommer;

3:o) diarium över inkomna skrivelser med anteckning om, vad i varje ärende åtgjorts; och

4:o) konceptbok för avgående skrivelser med anteckning om dagen för deras expedierande.

§ 5.

Inom februari månad varje år skall inspektören till Kungl. Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen avgiva berättelse om sin verksamhet under nästföregående år.

§ 6.

Inspektören må ej utöva verksamhet, som rör tillverkning eller försäljning av automobiler.

§ 7.

Den, som innehar eller innehaft inspektörsbefattning, vare förbjudet att röja yrkeshemlighet, varom han under sin tjänsteutövning erhållit kännedom.

F ö r s l a g

till

instruktion för de enligt Kungl. förordningen om automobiltrafik den 30 juni 1916 förordnade besiktningsmän.

§ 1.

De enligt Kungl. förordningen om automobiltrafik den 30 juni 1916 förordnade besiktningsmän åligga att med omsorg och noggrannhet fullgöra vad enligt bestämmelserna i nämnda förordning och denna instruktion dem tillhör.

§ 2.

Vid *besiktning av automobil* skall besiktningsmannen undersöka, om de i § 1 ovannämnda förordning föreskrivna mekaniska anordningarna erbjuda betryggande säkerhet vid fordonets användning.

Till utrönande härav skall automobilen provköras, antingen av besiktningsmannen eller av annan person i hans närvaro och skall därvid undersökas, om samtliga manövreringsorgan fylla sin uppgift på ett effektivt och ändamålsenligt sätt.

Gäller besiktningen begagnat fordon, skall särskilt prövas, om det uppvisar förslitningar eller maskinella bristfälligheter av sådan art, att fordonet bör ur trafiksynpunkt anses mindervärdigt.

§ 3.

Vid *pröving av automobilförare* skall anställas *dels* förhör med föraren, *dels* ock undersökning av hans förmåga att själv föra och manövrera fordonet.

Förhöret skall omfatta prövning av *dels* förarens kännedom om automobilers konstruktion i allmänhet, därvid han bör på ett tillfredsställande sätt kunna redogöra för de viktigare organens uppgift och funktion samt visa sig förtrogen med vanligen förekommande driftstörningar och de utvägar, som kunna anlitas för deras avhjälpande, *dels* hans förtrogenhet med automobilers vård och underhåll och *dels* hans insikter i gällande författningsföreskrifter rörande automobiltrafik, särskilt i fråga om automobilförares åligganden och ansvar.

Vid *provkörningen* skall besiktningsmannen göra sig förvissad om, att föraren äger ingående kännedom om automobilens manövrering samt förmåga att lugnt och säkert framföra fordonet jämväl å trafikerade leder.

Förhör må ej samtidigt äga rum med mer än fem personer, därest det ej försiggår i för ändamålet inrättad lokal, försedd med lämpligt åskådningsmaterial.

§ 4.

Besiktningsman skall föra förteckning över de automobilförare, som av honom prövas, innehållande för varje förare anteckning om dagen för prövningen, hans namn, yrke och hemvist samt huru prövningen utfallit ävensom uppgift å den anstalt eller lärare, av vilken föraren erhållit undervisning.

Avskrift av nämnda förteckning skall särskilt för varje månad inom femton dagar efter månadens utgång insändas till den inspektör, som förordnats att hava inseende över besiktningsmännen.

I. Allmänna motiv.

Genom beslut den 12 september 1919 bemyndigade Kungl. Maj:t chefen för civildepartementet att tillkalla högst fem sakkunniga för verkställande av utredning och avgivande av förslag till de ändringar och tillägg i gällande förordning om automobiltrafik, vartill de av bemålde departementschef, enligt anförande till statsrådsprotokollet samma dag, uttalade anvisningar gäve anledning eller som i sammanhang därmed eljest kunde av honom underställas sakkunnigas prövning.

Vid ärendets föredragning i statsrådet anförde departementschefen bland annat följande:

»I en till Kungl. Maj:t ingiven skrift har Svenska motorcykelklubben under framhållande att gällande förordning om automobiltrafik, vilken jämväl innefattade stadganden för trafik med motorcykel, vore i vissa hänseenden bristfällig och särskilt inrymde alltför knapphändiga och beträffande trafiksäkerheten otillfredsställande bestämmelser ifråga om motorcyklar, gjort framställning om åvägabringande av utredning i syfte att i möjligaste mån betrygga den trafikerande allmänhetens säkerhet gentemot omdömeslöst eller vårdslöst framförande av motorcyklar, utan att dessas användande för berättigade ändamål onödigtvis försvårades.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, som den 9 juli 1919 häröver avgivit infordrat utlåtande, har däri förklarat sig livligt instämma i syftet med berörda förslag.

Jämväl direktören Amos Kruse och civilingenjören R. R:son Schlyter framhålla i en av dem till statsrådet och chefen för civildepartementet ingiven skrift behovet av i vissa hänseenden skärpta och i allt fall efter rådande förhållanden bättre lämpade bestämmelser för framförande av såväl motorcyklar som automobiler och påkalla i sådant syfte en allsidig utredning genom en särskild kommitté.

Vidare har länsstyrelsen i Södermanlands län i en till Kungl. Maj:t ingiven skrivelse av den 20 maj 1919 förmått, att ovisshet uppkommit, huruvida såsom motorcyklar borde registreras vanliga velocipeder, å vilka anbragts en lätt löstagbar s. k. colibrimotor samt framhållit behovet av allmänt gällande bestämmelser härom.

I anledning av sistberörda framställning har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i infortrat utlåtande av den 14 juli 1919, med vitsordande av behovet utav tydligare och fullständigare stadganden i omförmälda hänseende, föreslagit frågans hänskjutande till de sakkunniga, som med anledning av Svenska motorcykelklubbens ovanberörda framställning kunde få sig anförtrott att verkställa utredning i fråga om erforderliga ändringar i förordningen om automobiltrafik särskilt med hänsyn till motorcyklar.

Ytterligare hava Anders Rosborg med flera besiktningsmän för automobiler i Stockholm uti en till Kungl. Maj:t ingiven skrift gjort framställning om sådan ändring i gällande förordning om automobiltrafik, att däri stadgad ersättning för besiktning av automobiler måtte utgå med vissa förhöjda belopp; och har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen den 3 september 1919 till följd av remiss inkommit med utlåtande över denna framställning.

Slutligen har Stockholms Gamla bilskola i till mig avlåten skrivelse uttalat vissa önskemål angående utbildning av chaufförer.

Ehuru gällande förordning om automobiltrafik utfärdats så nyligen som den 30 juni 1916, torde den dock i flera avseenden påkalla revision, något varom de nyss anmälda inkomna framställningarna också i sin mån bära vittne. Jag anser dock icke påkallat, att en allmän revision av automobilförordningen nu företages. Dels kan en sådan icke avslutas i så god tid, att frågan om ändrade författningsbestämmelser i förevarande ämne kan föreläggas nästa års riksdag — och enligt min mening är det högeligen önskvärt, att vissa ändringar i denna förordning redan under nästa år komma till stånd — dels kräves i allt fall inom en nära framtid en granskning av automobilförordningen i sammanhang med den nya väglagstiftningen m. m., var till förslag sedan någon tid föreligger. Till en sådan framtida revision av förordningen synes jämväl böra anstå med frågan om ej en del nya med automobiler jämförliga fortskaffningsmedel äro av den betydelse, att deras användning lagligen bör regleras. Jag anser därför, att för närvarande allenast en granskning och överarbetning i vissa nedan angivna delar av automobilförordningen bör äga rum.

Den utredning, jag nu förordar, bör sålunda först omfatta en komplettering av bestämmelserna beträffande trafik med motorcyklar i huvudsakligt syfte att bringa dessa i den närmare överensstämmelse med stadgandena om automobiltrafik i övrigt, som trafiksäkerheten kan anses fordra. Givetvis bör vid behandling av denna fråga också uppmärksammas länsstyrelsens i Södermanlands län ovan omförmälda skrivelse angående velocipeder med löstagbar s. k. colibrimotor. Vidare bör utredningen omfatta *dels* bestämmelserna om rätten att föra automobil, i vilket hänseende uppmärksamheten särskilt skall ägnas åt sättet för utbildning och prövning av automobilförare, *dels* ock de i automobilförordningen innehållna straffbestämmelser, vilkas skärpande i större eller mindre omfattning bör övervägas. Vid olika tillfällen hava klagomål avgivits över, att vid yrkesmässig automobiltrafik taxa icke funnits fastställd och att den resande allmänheten därför ofta oskäligt uppskörtas. Så vitt jag känner, har också 21 § i automobilförordningen angående fastställande av taxor kommit i alltför ringa tillämpning. Den utredning, som nu ifrågasättes, synes mig därför också böra omfatta sistnämnda § i automobilförordningen, varvid torde böra övervägas, huruvida icke taxor för yrkesmässig automobiltrafik böra obligatoriskt fastställas för — med hänsyn till rådande pänningläge — kortare tid åt gången. Dylika obligatoriska taxor kunna också bli nödiga, därest i det förslag till nytt resereglemente, som är under utarbetande, automobil skulle införas som ett särskilt forskaffningsmedel. Slutligen torde utredningen böra avse den av besiktningsmännen i Stockholm väckta frågan om förhöjd taxa för besiktningsmannaförrättningar enligt automobilförordningen.»

De sakkunnigas uppdrag avser sålunda huvudsakligast att verkställa utredning och avgiva förslag i nedan omförmälda frågor:

1:o) rörande trafiken med motorcyklar, i syfte att bringa bestämmelserna härom i den närmare överensstämmelse med stadgandena om automobiltrafik i övrigt, som trafiksäkerheten kunde anses fordra;

2:o) angående rätten att föra automobil, särskilt i fråga om sättet för utbildning och prövning av automobilförare;

3:o) rörande skärpning av straffbestämmelserna;

4:o) rörande införande av obligatoriska taxor för yrkesmässig automobiltrafik; och

5:o) angående höjning av taxan för besiktningsförrättningar.

De sakkunniga hava emellertid, med chefens för civildepartementet medgivande, i samband härmed till behandling upptagit en del

andra frågor, vilka enligt de sakkunnigas förmenande redan nu borde och jämväl lämpligen kunde lösas.

Ehuru det lär vara allmänt känt, att antalet olyckshändelser vid automobil- och motorcykeltrafiken på senare tider i oroväckande grad ökats, hava de sakkunniga för att kunna bilda sig en mera bestämd uppfattning rörande omfattningen av dessa olyckor — åtminstone i den mån de äga samband med överträdelse av bestämmelserna i automobilförordningen — hänvänt sig till länsstyrelserna med begäran om vissa uppgifter härutinnan; och hava i samband härmed länsstyrelserna jämväl anmodats att uttala sig om de erfarenheter och önskemål, som möjligen från deras sida kunde framställas ifråga om de spörsmål, som hänskjutits till utredning av de sakkunniga.

Yttranden från
länsstyrelserna.

Från länsstyrelserna och deras underordnade myndigheter hava de sakkunniga även mottagit yttranden i ämnet, vilka för belysning av frågorna varit av stort värde.

Antalet fall av beivrade överträdelser mot bestämmelserna i automobilförordningen framgår av nedan intagna sammandrag av uppgifterna härutinnan:

Sammandrag av uppgifter från överståthållarämbetet och länsstyrelserna angående beivrade fall av överträdelser mot gällande automobilförordning under tiden $1/1-30/9$ 1919.

A) *I fråga om trafik med automobiler:*

		Antal fall, då person dödat	Antal fall där eljest skada på person eller egendom uppkommit	Antal fall där ingen skada följt	Summa
1	2	3	4	5	
Stockholms stad	9	276	372	657	
do län	—	2	44	46	
Uppsala »	—	6	18	24	
Södermanlands »	—	3	12	15	
Östergötlands »	—	7	25	32	
Västmanlands »	—	1	14	15	
Värmlands »	—	2	24	26	
Älvsborgs »	1	3	9	13	
Örebro »	1	3	26	30	
Skaraborgs »	—	—	13	13	
Göteb. och Boh. »	—	49	48	97	

1	2	3	4	5
Hallands län	—	2	11	13
Malmöhus »	3	20	227	250
Kristianstads »	—	1	13	14
Blekinge »	—	2	7	9
Gottlands »	—	—	2	2
Kalmar »	—	—	6	6
Jönköpings »	—	1	3	4
Kronobergs »	—	1	5	6
Gävleborgs »	—	4	16	20
Kopparbergs »	1	2	6	9
Jämtlands »	—	—	25	25
Västernorrlands »	—	1	9	10
Västerbottens »	—	—	11	11
Norrbottnens »	1	2	19	22
Summa	16	388	965	1,369

B) I fråga om trafik med motorcyklar:

	Antal fall, då person dödats	Antal fall där eljest skada å person eller egendom uppkommit	Antal fall där ingen skada följt	Summa
Stockholms stad	—	39	150	189
do län	—	1	8	9
Uppsala »	—	1	13	14
Södermanlands »	—	2	25	27
Östergötlands »	—	—	12	12
Västmanlands »	—	1	11	12
Värmlands »	—	—	12	12
Älvsborgs »	—	1	11	12
Örebro »	—	—	9	9
Skaraborgs »	—	—	6	6
Göteb. och Boh. »	—	5	29	34
Hallands »	—	2	13	15
Malmöhus »	—	9	102	111
Kristianstads »	—	—	16	16
Blekinge »	—	—	1	1
Gottlands »	—	—	2	2
Kalmar »	—	1	1	2
Jönköpings »	—	1	18	19
Kronobergs »	—	—	3	3
Gävleborgs »	—	2	7	9
Kopparbergs »	—	2	9	11
Jämtlands »	—	—	9	9
Västernorrlands »	—	1	7	8
Västerbottens »	—	—	1	1
Norrbottnens »	—	1	10	11
Summa	—	69	485	554

Även om, såsom ock från länsstyrelsehåll framhållits, denna statistik på grund av svårigheten i många fall att effektivt övervaka förordningens efterlevnad torde giva en mycket ofullständig bild av det antal överträdelser mot förordningen, som i verkligheten förekommit, framgår dock av densamma, att den alltjämt fortgående ökade användningen av automobiler och motorcyklar såsom fortskaffningsmedel kräver den största uppmärksamhet från statsmakternas sida i och för tryggheten av den allmänna trafiksäkerheten på gator och vägar.

Det torde i sammanhang härmed vara av intresse att anteckna, att enligt uppgifter till »Meddelanden angående automobiltrafik» under tiden januari—oktober innevarande år i hela riket inregistrerats ungefär 2,800 automobiler och ungefär 3,000 motorcyklar.

Det första spørsmålet de sakkunniga hava att, enligt vad ovan sagts, till behandling upptaga är frågan om trafiken med motorcyklarna.

**Trafiken med
motorcyklar.**

Länsstyrelserna och deras underordnade polismyndigheter framhålla allmänt, att trafiken med dessa fordon, som särskilt på senare tider i hög grad tilltagit, för närvarande sker på ett sätt, som med rätta giver rum för de allvarligaste anmärkningar från befolkningens sida. Motorcyklisternas framfart skildras på de flesta håll såsom synnerligen vårdslös och övermodig och anses i allmänhet innebära större fara för andra trafikanter än automobilisternas. Myndigheterna tillstyrka därför så gott som enhälligt, att i huvudsak samma bestämmelser böra tillämpas för motorcyklar och deras förare, som nu gälla för automobiler och automobilförare.

Som bekant stadgas i den nu gällande automobilförordningen, att för motorcykel, vars vikt överstiger 150 kilogram, skall gälla vad om annan automobil är stadgat, medan för motorcykel med mindre vikt allenast vissa särskilt angivna föreskrifter skola tillämpas. De synnerligen viktiga bestämmelserna om besiktning och efterbesiktning gälla sålunda ej för dylik motorcykel; ej heller finnes stadgad någon skyldighet för förare av sådan att underkasta sig någon som helst undervisning eller prövning — rätten att köra står sålunda en var, huru okunnig och olämplig han än må vara, öppen. Särskilt må anmärkas, att någon straffbestämmelse för uraktlåtenhet att efterkomma de i förordningen meddelade föreskrifter rörande belysningen nattetid å dylika fordon ej finnes meddelad.

Viktgränsen 150 kilogram har, såsom av motiveringen till den nu gällande lagstiftningen framgår, satts i avsikt att med automobiler lik-

ställa motorvagnar och andra sådana fordon med ungefär samma dimensioner som en automobil — ökning av dimensionerna ansågs nämligen i viss direkt proportion motsvaras av ökad vikt; alla motorcyklar i egentlig mening skulle däremot ej dit hänföras, då dessas vikt i allmänhet ej förmenades komma att överstiga 75 kilogram.

Sedan dess hava emellertid, såsom känt är, motorcyklar med tillkopplad så kallad bivagn blivit allt mer och mer vanliga. Härigenom har för polismyndigheterna, som skola övervaka förordningens efterlevnad, blivit synnerligen svårt att fullgöra sina skyldigheter, då det nämligen torde vara omöjligt att i en hast avgöra om vikten på ett sådant fordon över- eller understiger 150 kilogram. Tvekan lär för övrigt, enligt vad de sakkunniga hava sig bekant, på många håll råda, huruvida bivagnens vikt skall inräknas i den angivna viktsatsen; och i varje fall är det för registreringsmyndigheten svårt, för att icke säga omöjligt att, så länge besiktning av motorcyklar icke gjorts obligatorisk, kunna vid registrering av en motorcykel kontrollera dennas vikt, i vilket ayseende sökandens uppgifter måste tagas för goda. Intet hindrar heller att, såsom ofta inträffat, sedan en motorcykel tilldelats igenkänningsmärke, en bivagn sedermera tillkopplas, ehuru sammanlagda vikten härigenom kommer att överstiga 150 kilogram och fordonet sålunda då bör såsom automobil betraktas.

Det synes därför de sakkunniga uppenbart, att de nuvarande bestämmelserna om motorcyklar med nödvändighet tarva ändring. De sakkunniga hava för sin del stannat vid att föreslå, att motorcyklar överhuvudtaget bliva likställda med andra automobiler, där ej särskilt undantag göres. Det finnes nämligen, enligt de sakkunnigas förmenande ur allmän trafiksäkerhets synpunkt ingen som helst anledning att skapa lindrigare bestämmelser för en motorcykel, som väger över än för en, som väger under 150 kilogram. Erfarenheten lär tillräckligt hava ådagalagt — varom de sakkunniga tillhandakomna yttrandena bära vittne — att såväl en sakkunnig undersökning av motorcykelns beskaffenhet som en grundlig prövning av dess förares kompetens är av behovet påkallad. Genom den av de sakkunniga föreslagna anordningen skulle man även vinna en önskvärd överskådlighet och reda i avfattningen av hithörande bestämmelser, vilka i sitt nuvarande skick ofta visat sig föranleda olika tolkningar och missförstånd.

Endast nedåt hava de sakkunniga föreslagit en viss viktgräns, nämligen 50 kilogram, detta av den anledningen att de sakkunniga icke

ansett, att vanliga velocipeder, som förses med så kallad hjälpmotor eller löstagbar motor — colibrimotor o. d. — böra inrangeras bland egentliga motorcyklar. Frånsett att det givetvis torde möta stora praktiska svårigheter att tillämpa automobilförordningens föreskrifter å dylika motorfordon, lära desamma ej kunna förväntas i någon avsevärd grad komma till användning, varför de sakkunniga ansett en lagstiftning beträffande dem icke vara av omständigheterna påkallad. Från intet håll har heller, såvitt de sakkunniga ha sig bekant, något yrkande härom blivit framställt; de länsstyrelser, som berört denna fråga, hava i stället ställt sig på samma standpunkt härvidlag som de sakkunniga.

Stadgandena i automobilförordningen skulle således, enligt de sakkunnigas förslag, i allt väsentligt, med de undantag, som framgå af den speciella motiveringen här nedan, komma att gälla även för alla motorcyklar i egentlig mening, vare sig de äro försedda med bivagn eller ej; och är det de sakkunnigas förvissning att, därest förslaget härutinnan vinner bifall, mycket skulle vinnas till befordrande af den allmänna trafiksäkerheten, såväl i stad som på landet, utan att emellertid trafiken med motorcyklar kan sägas hava på något sätt *onödigt* försvårats.

De sakkunniga vilja i detta sammanhang anmärka, att i Danmark, där antalet i bruk varande motorcyklar proportionsvis är synnerligen stort, trafiken med dessa fordon i huvudsak är omgärdad med samma lagbestämmelser, som trafiken med automobiler, vilka bestämmelser för övrigt äro av mera invecklad och för den enskilde betungande natur än de här föreslagna.

De sakkunnigas uppdrag omfattade vidare, såsom ovan nämnts, frågan om rätten att föra automobil, därvid uppmärksamheten särskilt skulle ägnas åt sättet för utbildning och prövning av automobilförare. Rätten att föra
automobil.

Det synes de sakkunniga ställt utom allt tvivel, att, om denna fråga kan lösas på ett ändamålsenligt och fullt effektivt sätt, med andra ord, om man kan utfinna tillräckligt starka garantier för att endast verkligt kvalificerade personer tillerkännas rätt att föra automobil, utan att dock apparaten för deras utbildning och prövning bliver alltför tungrodd, härigenom mycket skulle vara vunnet för en på samma gång sund och för allmänheten betryggande utveckling av automobilväsendet.

Från de flesta länsstyrelser, som yttrat sig i detta ämne, hava framställt krav på skärpta fordringar för rätten att erhålla kompetensbevis för körkort, medan å andra sidan framhållits, att den nuvarande avfattningen av hithörande bestämmelse, nämligen att sökanden skall finnas vara »fullt förtrogen med automobils konstruktion, skötsel och manövrering ävensom äga nödig kännedom om gällande författningsföreskrifter rörande automobiltrafik» skulle vara tillräckligt betryggande, därest i varje fall verkligen konstaterades, att de föreskrivna färdigheterna och kunskaperna ordentligt inhämtats.

De sakkunniga ansluta sig för sin del till denna uppfattning och anse således, att man bör inrikta sin strävan på att åstadkomma en grundligare utbildning av förarna samt en mera noggrann och efter enhetliga grunder verkställd prövning av dem.

Ifråga om utbildningen hava de sakkunniga med intresse tagit del av vad den danska lagstiftningen härutinnan stadgar. För att erhålla bevis om rätt att föra motorfordon har den sökande enligt denna att förete, utom annat, intyg från en auktoriserad lärare om erhållen undervisning och utbildning i skötsel av motorfordon, därvid han skall hava fört sådant fordon i minst 25 timmar, fördelade på minst 14 undervisningsdagar — för motorcyklister kräves dock ingen bestämd undervisningstid — samt om därvid förvärvat körskicklighet ävensom att efter en ingående prövning av särskilda, av justitieministern förordnade sakkunniga styrka sig hava förvärvat nödig kunskap om maskinen och dess behandling, allt i enlighet med av justitieministern närmare meddelade, synnerligen detaljerade bestämmelser.

Ehuru givetvis ett sådant system, strängt tillämpat, måste anses synnerligen effektivt, synes det dock de sakkunniga, som om det vore att driva saken för långt att här i landet införa obligatorisk undervisning av godkända lärare eller i statligt auktoriserade läroanstalter. Vad särskilt lantbefolkningen beträffar, vilken i allt större utsträckning börjat använda sig av automobiler och motorcyklar såsom fort-skaffningsmedel, skulle det givetvis i vårt vidsträckta och glest befolkade land, enkannerligen i de norrländska länen, i många fall bliva alltför betungande och kostsamt att nödgas företaga långa resor och uppehålla sig en längre tid å annan ort för deltagande i sådan undervisning. Ett dylikt förfarande torde ej håller vara nödvändigt att införa, då man väl kan tänka sig, att en förareaspirant kan erhålla lika god utbildning på enskild väg. Härtill kommer, att det säkerligen skulle på många håll möta svårigheter att erhålla kompetenta

lärare i tillräckligt antal och på lämpliga platser. Dessa måste vara andra personer än besiktningsmännen, som fortfarande skulle finnas, och redan nu har det, såsom av länsstyrelsernas yttranden framgår, ofta varit förenat med stora svårigheter att anskaffa tillräckligt många för dessa befattningar lämpliga personer.

De sakkunniga anse därför, att huvudvikten fortfarande bör läggas på själva prövningen, och att man således bör bygga vidare på den nuvarande organisationen, vilken emellertid bör på lämpligt sätt fullständigas, samtidigt som effektiv kontroll skapas över, att den fungerar på ett tillfredsställande sätt. Det lär nämligen icke kunna bestridas, att berättigade anmärkningar ofta kunna göras mot det sätt, varpå besiktningsmännen för närvarande sköta sitt maktpåliggande uppdrag i denna del.

De sakkunniga hava i sådant avseende till en början enat sig om att föreslå tillsättande av en för hela riket gemensam inspektör med åliggande huvudsakligen ej mindre att hava inseende över besiktningsmännen än även att i övrigt med uppmärksamhet följa utvecklingen av automobilväsendet och verka för dess sunda utveckling.

De närmare riktlinjerna för automobilinspektörens verksamhet hava de sakkunniga tänkt sig böra angivas i en för honom av Konungen utfärdad instruktion, vartill de sakkunniga bifoga ett förslag.

Huvudskälet, varför de sakkunniga föreslagit inrättande av denna nya befattning är, att det visat sig förenat med stora svårigheter för länsstyrelserna att, i saknad av nödig teknisk sakkunskap, övervaka besiktningsmännens verksamhet, vartill de i övrigt sakna befogenhet i annan mån, än att de kunna återkalla ett givet förordnande. En sådan åtgärd lär dock av naturliga skäl ytterst sällan kunna tillgripas, något som även erfarenheten ådagalagt. Det synes vidare nödvändigt, att betryggande garanti vinnes för att prövningen av automobilförare sker efter ensartade grunder i hela landet och en sådan garanti kan, enligt de sakkunnigas förmenande, ej vinnas med mindre en gemensam statlig institution med kontrollerande myndighet inrättas. Till underlättande av denna kontroll anse de sakkunniga nödvändigt, att en bestämd instruktion för besiktningsmännen fastställs, vars efterlevnad inspektören skulle hava till åliggande att övervaka. Ett förslag till sådan instruktion har jämväl av de sakkunniga utarbetats. Slutligen skulle härigenom även ernås bättre likformighet i avseende å kompetensfordringarna för besiktningsmän-

nen, enär inspektören skulle hava skyldighet att yttra sig vid tillsättningen av dessa befattningar.

Den föreslagna inspektören skulle, enligt de sakkunnigas övertygelse, sålunda bliva ett centralorgan för automobilväsendet i landet, som med sin speciella sakkunskap och efter hand samlade erfarenhet på området bör bliva till stor nytta. Ehuru inspektören skulle utöva en självständig verksamhet, synes han av praktiska skäl böra inordnas i något ämbetsverk; och hava de sakkunniga tänkt sig, att detta lämpligast kunde ske i Kungl. Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen.

De sakkunniga hava för sådant ändamål satt sig i förbindelse med nämnda styrelse; och har styrelsen med anledning härav avgivit ett yttrande i ärendet, vilket såsom bilaga härefteråt intages.

Av detta yttrande, till vilket de sakkunniga tillåta sig hänvisa, framgår, att inom Kungl. Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen handläggas ett stort antal så kallade automobilärenden, utan att dock styrelsen hittills haft till sitt förfogande någon speciellt sakkunnig såsom biträde vid dessa ärendens handläggning. Behovet av en sådan skulle därför enligt styrelsens åsikt på det lämpligaste och ändamålsenligaste sättet bliva tillgodosett genom inrättande av den föreslagna inspektörsbefattningen; och har styrelsen förtyllstyrkt, att en dylik inspektör tillsättes samt i huvudsak angivit riktlinjerna för dennes verksamhet och åligganden, vilka i allt väsentligt äro av samma innebörd som de, vilka finnas angivna i det av de sakkunniga utarbetade förslaget till instruktion.

Beträffande avlöningen till inspektören hava de sakkunniga tänkt sig, att denna lämpligast bör utgå i form av ett årligt arvode, som icke torde böra understiga 15,000 kronor, dyrtidstillägg däruti ej inberäknat. Inspektören bör därjämte för de av tjänsten föranledda resor åtnjuta traktaments- och reseersättning enligt tredje klassen i gällande resereglemente.

De sakkunniga hava vidare, till ernående av ovan omförmälda syftemål, tänkt sig, att besiktningsmännens förordnanden endast skulle omfatta viss tid, förslagsvis tre år, detta av den orsak, att deras sätt att sköta uppdraget då tid efter annan skulle komma under omprövning och därest berättigade anmärkningar i sådant avseende förefunnnes, ombyte lättare kunde äga rum. I samband härmed hava de sakkunniga i övergångsbestämmelserna föreslagit, att alla de vid den nya förordningens ikraftträdande gällande förordnanden skola anses

upphöra, vadan en efter likartade grunder verkställd förnyelse av hela besiktningsmannainstitutionen då skulle äga rum.

Som ovan nämnts, hava de sakkunniga tänkt sig, att, därest själva prövningen av förareaspiranterna bleve tillräckligt omsorgsfull och ingående, skulle härav utan vidare följa, att den föregående utbildningen måste bli grundligare, utan att man för den skull med nödvändighet behöver införa lagstadgande om obligatoriskt genomgången kurs i chaufförsskola eller dylik anstalt. Sådana skolor hava, enligt vad de sakkunniga inhämtat, hittills endast undantagsvis — huvudsakligast i de större städerna — inrättats, medan i övrigt utbildningen oftast torde äga rum å reparationsverkstäder o. d., under ledning av yrkeskunniga mekaniker och chaufförer.

Då det emellertid lär vara att förvänta att, med den hastigt växande utvecklingen av automobilväsendet, allt flera dylika utbildningsanstalter inrättas, vilket enligt de sakkunnigas förmenande fortfarande bör överlämnas åt det enskilda initiativet, har det syntts de sakkunniga lämpligt, att dessa ställas under en viss kontroll. De sakkunniga hava i sådant avseende föreslagit, att, därest en besiktningsman skulle under sin verksamhet finna, att en anstalt eller lärare, som yrkesmässigt meddelar dylik undervisning, icke bedriver denna verksamhet på ett tillfredsställande sätt, besiktningsmannen har att göra anmälan därom till inspektören, som äger meddela anstalten eller läraren nödiga anvisningar. De sakkunniga hava icke förbisett, att ett dylikt lagstadgande icke kan anses innebära tillräcklig effektivitet, då icke samtidigt stadgas påföljd för uraktlåtenhet att efterkomma givna anvisningar, men å andra sidan må påpekas, att det väl knappast lär vara att förmoda, att vederbörande vägra att ställa sig sådana anvisningar till efterrättelse, då risken givetvis kan bli den, att en sådan anstalts eller lärares elever icke bli godkända.

Sedan emellertid en aspirant erhållit kompetensbevis från besiktningsmannen, har han enligt nu gällande bestämmelser endast att insända detta jämte prästbevis till vederbörande Konungens befallningshavande, som har att utfärda körkort för honom, därest ej skäl föreligga, »på grund varav han måste anses olämplig att föra automobil».

Sistnämnda stadgande lär dock endast få anses såsom ett stadgande på papperet, då väl i de allra flesta fall sökandena äro för Konungens befallningshavande okända, och någon utredning om deras

personliga kvalifikationer ej verkställt. De sakkunniga hava därför i stället föreslagit införande av en bestämmelse därom, att sökanden skall hava gjort sig känd för nykterhet och ordentlighet, varvid de sakkunniga givetvis förutsätta, att, därest sökanden ej är av Konungens befallningshavande personligen känd eller intyg i omförmälda hänseenden finnas handlingarna bifogade, Konungens befallningshavande bör i ärendet inhämta vederbörande polismyndighets yttrande. Det synes nämligen de sakkunniga av synnerlig vikt, att ej personer, som exempelvis äro notoriska fyllerister eller kända för ett oskickligt och vårdslöst uppförande, erhålla körkort.

För att emellertid en person i övrigt skall anses fylla måttet såsom förare av automobil, kräves, enligt de sakkunnigas förmenande, vidare, att han är fri från vissa organiska fel, såsom dövhet eller större grad av närsynthet samt ej håller lider av sådant lyte, som hindrar honom att nöjaktigt styra en automobil. De sakkunniga hava därför föreslagit, att vederbörlig läkareattest härom skall företes, en bestämmelse, vilken, som bekant, redan nu gäller för person, som åstundar rättighet att antagas såsom förare i yrkesmässig trafik. De sakkunniga kunna ej finna något skäl, varför man ur allmän trafik-säkerhetssynpunkt skulle kräva mindre kvalifikationer härvidlag för en förare av automobil i allmänhet, än i yrkesmässig trafik. Det förtjänar ock anmärkas, att liknande bestämmelser, som nu föreslagits, gälla enligt den danska lagstiftningen.

Vad de sakkunniga härovan yttrat i fråga om rätten att föra automobil i egentlig mening, har, enligt de sakkunnigas åsikt, sin fulla tillämpning jämväl beträffande rätten att föra motorcykel, och böra för den skull enahanda bestämmelser härvidlag gälla. Det torde emellertid ligga i sakens natur, att, medan en person, som är fullt förtrogen med automobils konstruktion, skötsel och manövrering, jämväl torde få anses skickad att föra motorcykel, förhållandet ej är motsatt, med andra ord, körkort, innefattande tillstånd att föra automobil bör berättiga även att föra motorcykel, men vill en person, som har körkort för motorcykel, förvärva rätt att föra automobil, är han nödsakad att underkasta sig ny prövning och få nytt körkort.

Skärpning av
straffbestäm-
melserna.

Vad därefter beträffar frågan om de i automobilförordningen innehållna straffbestämmelserna, vilkas skärpning i större eller mindre omfattning borde av de sakkunniga övervägas, vilja de sakkunniga till en början framhålla, att de sakkunniga vid övervägande av denna

fråga för sin del funnit de nu gällande stadgandena härvidlag vara i huvudsak väl avvägda och ägnade att tillfredsställa den allmänna rättssäkerheten, blott de behörigen utnyttjas. Att så ej alltid sker, lär dock ej kunna förnekas. Till en del lär detta förhållande nog bero därpå, att polismyndigheterna på sina håll ej med tillräcklig energi övervaka förordningens efterlevnad och att de av domstolarna utdömda bötesbelopp ofta äro alltför låga för att verka effektivt, men även hava sin grund i andra omständigheter. I sådant avseende klagas från polismyndigheternas sida allmänt över svårigheten att anskaffa bevisning vid förseelser mot förordningen, särskilt då fråga är om överskridande av den tillåtna hastigheten, och har för att råda bot härför från många håll uttalats önskvärdheten av införande av skyldighet att hava hastighetsmätare anbragt å fordonet. De sakkunniga hava även haft denna fråga under övervägande, men funnit sig icke för närvarande böra föreslå en bestämmelse i sådan riktning, innan en lämplig och för rimligt pris tillgänglig typ till sådan apparat, som givetvis helst bör vara självregisterande, blivit utexperimenterad. Frågans lösning synes därför lämpligen böra anstå till den allmänna revision av förordningen, som, enligt vad av departementschefens ovan anförda uttalande till statsrådsprotokollet framgår, inom kort kommer att företagas.

Genom det av de sakkunniga framlagda förslag till ändringar av den nu gällande automobilförordningen kommer emellertid åtskilligt att vinnas i avseende å möjligheten att övervaka förordningens tillämpning. Sålunda bliver varje förare å motorcykel underkastad samma ansvar som förare å automobil, de å motorcyklarnas igenkänningsmärken anbragta bokstäver och siffror skola hava samma storlek som å automobilerna, föreskrifterna om belysningen nattetid hava gjorts mera effektiva m. m., vilket allt torde vara ägnat att verka i sådan riktning.

Landets polismyndigheter hava emellertid ganska allmänt uttalat sig för en höjning av minimibeloppen i de stipulerade bötessatserna; och lär pänningvårdets fall kunna i och för sig anses väl motivera en sådan åtgärd, oavsett att jämväl andra omständigheter tala därför. De sakkunniga hava också i allmänhet föreslagit sådana höjningar, i samband varmed likväl företagits ett par mindre omflyttningar ifråga om de i de särskilda §§ sammanförda förseelserna, för vilka närmare redogöres i den speciella motiveringen härnedan.

Obligatoriska
taxor för yrkes-
mässig automobil-
trafik.

Enligt vad de sakkunniga inhämtat, hava sådana taxor för befordran i yrkesmässig automobiltrafik av personer eller gods, varom i 21 § automobilförordningen förmåles, hittills endast i ringa omfattning, huvudsakligast i de större städerna, blivit fastställda. Flera av länsstyrelserna meddela emellertid, att, sedan trafiktillstånd för yrkesmässig automobiltrafik numera i stor omfattning börjat meddelas även på landsbygden, samt tillgången och priset på automobilförnödenheter blivit mera normala, varigenom tillförlitlig grund för beräkning av taxorna kan vinnas, frågan om införande av sådana tagits under omprövning.

Enligt de sakkunnigas förmenande torde skäl numera föreligga för ett obligatoriskt införande av taxor åtminstone för den yrkesmässiga persontrafiken med automobiler, huvudsakligen för att förekomma att, såsom nu ofta sker, allmänheten oskäligt uppskörtas. Däremot synes ännu icke föreligga tillräcklig erfarenhet för uppgörande av taxor för yrkesmässig godstrafik med automobil, i fråga om vilken trafik de nuvarande bestämmelserna härutinnan torde kunna bibehållas.

En fördelaktig konsekvens av införande av obligatoriska person-taxor bleve även, att reseersättning enligt resereglementet skulle kunna utgå efter sådan taxa, därest automobilskjuts anlätades.

Att, såsom föreslagits, hänskjuta fastställande av dylika taxor till Kungl. Maj:t, liksom fallet är med skjutslegan, synes dock vara onödigt och opraktiskt, då taxorna ofta behöva tid efter annan ändras, utan lära dessa ärenden, såsom hittills, lämpligen böra prövas och avgöras av Konungens befallningshavande efter i varje län, eller olika delar av varje län, sig företeende omständigheter. Härvidlag bör givetvis tagas hänsyn å ena sidan till den trafikerande allmänhetens berättigade intressen och å andra sidan därtill, att automobilägarna erhålla gottgörelse för sina kostnader och därutöver skäligen vinst, så att den enskilda företagsamheten ifråga om åstadkommande av sådan trafik, som på många håll och särskilt i Norrland med dess svåra landsvägskommunikationer fyller ett verkligt behov, icke förkväves.

Höjning av taxan
för besiktnings-
förrättningar.

Vad stutligen beträffar den sakkunnigas prövning underställda frågan om höjning av taxan för de i automobilförordningen omförmälda besiktnings- och andra förrättningar, som åligga besiktningsmännen, därom besiktningsmännen i Stockholm gjort underdånig framställning, hava de sakkunniga ej kunnat undgå att finna att här, som annorstädes, pänningvärdets fall gör en sådan höjning fullt motiverad. Här-

till kommer emellertid, att, därest de sakkunnigas förslag antages, såväl besiktningarna av automobiler och motorcyklar, som särskilt provningen enligt § 4 i förordningen komma att bliva betydligt mera ingående och noggranna och kräva större omsorg och tidsutdräkt, varför de sakkunniga funnit omförmälda framställning hava fullt fog för sig, något varom även länsstyrelserna i allmänhet varit ense.

De sakkunniga hava därför uppgjort sitt förslag till taxa för besiktningmännen i huvudsaklig överensstämmelse med de i nämnda framställning framförda önskemål på sätt av den speciella motiveringen till § 41 framgår.

Beträffande de ändringar i övrigt av nu gällande bestämmelser i automobilförordningen, som av de sakkunniga föreslagits, få de sakkunniga hänvisa till de speciella motiven härneda.

En av de sakkunniga har, på sätt ett särskilt, betänkandet åtföljt yttrande giver vid handen, på anförda skäl påyrkat, att frågan om revision av de nu gällande bestämmelserna om den hastighet, varmed automobil må framföras, bort till behandling upptagas och förslag härutinnan framläggas.

Fråga om hastighetsbestämmelserna.

Ehuru de övriga sakkunniga ansett, att de sakkunniga, i saknad av nödigt uppdrag eller bemyndigande härvidlag från departementschefens sida, ej varit härtill befogade, vilja de dock framhålla, att jämväl enligt deras förmenande en ändring av ifrågavarande bestämmelser synes av behovet påkallad. Det lider nämligen intet tvivel, att stadgandena om maximihastigheten, sådana de för närvarande äro avfattade, icke i verkligheten åtlydas, något som i en del fall knappast är att förvåna sig över. Att exempelvis stipulera en maximihastighet av 15 kilometer i timmen för en automobil, som nattetid framföres å en öde landsväg, lärer få betecknas såsom fullständigt otidsenligt. Det torde för den skull vara lämpligt, att denna fråga underkastas en ingående prövning i sammanhang med den bebådade allmänna revisionen av automobilförordningen.

Jämväl å en annan fråga, vilken, ehuru icke direkt berörande det sakkunniga givna uppdraget, de sakkunniga under utredningens gång fått anledning att diskutera, och som jämväl av en del länsstyrelser berörts, tillåta sig de sakkunniga fästa uppmärksamheten.

Fråga om en allmän trafikstadga.

Medan i automobilförordningen givas noggranna och ingående bestämmelser och förhållningsorder med avseende å sättet för en automobils framförande, saknas, som bekant, motsvarande föreskrifter för andra fordon. Sålunda finnas inga allmänna författningsbestämmelser rörande förfaringssättet vid möte mellan skjutsar eller vid förbikörning, ingen som helst ålder finnes stadgad för rättighet att föra fordon å allmän väg m. m. Alldeles särskilt starkt har både från myndigheternas och allmänhetens sida framhållits kravet på införande av lagstadgande om viss belysning jämväl å häståkdon vid mörker eller dimma, enär erfarenheten ådagalagt, att många olyckor vållats av, att en automobilförare ej varit i tillfälle att observera ett mötande häståkdon, förr än åkdonet kommit alldeles inpå automobilen. Dessa missförhållanden äro givetvis av beskaffenhet att böra snarast möjligt avhjälpas.

Den betydande stegring i trafikintensiteten å våra allmänna trafikleder, som såväl automobilismens tillkomst som utvecklingen i allmänhet av handel, industri och näringar medfört, har för övrigt enligt de sakkunnigas förmenande, nödvändiggjort, att frågan om införande av en allmän trafikstadga för såväl stad som landsbyggd bör inom den närmaste framtiden göras till föremål för en allsidig utredning och prövning.

II. Speciella motiv.

Förordningen om automobiltrafik.

§ 1.

Då det syntes de sakkunniga lämpligt att redan i början av förordningen uttryckligen fastslås, att förordningens bestämmelser numera skulle bli tillämpliga jämväl å motorcyklar, därest ej annorlunda i varje fall stadgades, hava de sakkunniga föreslagit ett stadgande av dylik innebörd i mom. 1 av denna §. Någon särskild definition å ordet motorcykel hava de sakkunniga icke funnit behöfelig, då detta numera kan anses såsom ett gängse och i allmänna språkbruket vedertaget begrepp.

De sakkunniga hava ej velat frångå den nuvarande terminologien i förordningen, enligt vilken ordet automobil dels betecknar varje för färd på marken avsett fordon, som för framdrivande är försett med kraftmaskin (motor) och icke löper på skenor — denna definition återfinnes som bekant i lagen om ansvarighet för skada i följd av automobiltrafik — oavsett sålunda om det är försett med två eller flere hjul, och dels avser automobil i egentlig, mera inskränkt bemärkelse, ehuru det givetvis varit riktigare att införa ett nytt generellt begrepp, t. ex. motorfordon, såsom omfattande både automobiler och motorcyklar. Då emellertid i så fall ej blott hela automobilförordningen utan även ovan omförmälda lag och andra författningar måst omarbetas, hava de sakkunniga ansett lämpligast att icke ingå på denna fråga.

Mom. 1 punkt b har omarbetats för att avpassa bestämmelserna om bromsinrättningarna jämväl för elektriska automobiler och motorcyklar. Den nuvarande avfattningen har för övrigt syntes olämplig och onödigt tung.

Enligt nu gällande bestämmelser skola signalhornen å automobiler hava dovt ton och å motorcykel gäll ton, detta av den anledningen

att de olika slagen av motorfordon lätteligen skulle kunna särskiljas på signalerna. De praktiska fördelarna av denna anordning torde dock hava varit skäligen små. Den gälla tonen å motorcyklarnas signalhorn torde däremot ofta vara synnerligen obehaglig och verka onödigt störande; och anse de sakkunniga för den skull, att åtminstone en obligatorisk föreskrift härom ej bör finnas. Signalanordningen behöver dessutom ej nödvändigtvis äga form av ett signalhorn. Det synes de sakkunniga tillfyllest, om i förordningen härvidlag endast stadgas, att å automobil skall finnas signalapparat av lämplig beskaffenhet, med sålunda besiktningsmannen öppen lämnad rätt att vid besiktningen närmare pröva signalsystemet; och har mom. 1 punkt c avfattats i överensstämmelse härmed.

I punkt g av mom. 1 har ansetts lämpligt att tillägga ordet »effektiv» ifråga om anordningen för dämpandet av ljudet från avloppsgaserna, särskilt med tanke på motorcyklarne, där ljudet av explosionerna ofta förorsakar oväsen och verkar skrämmande på djur.

§ 2.

Mom. 1 av denna § motsvarar den nuvarande § 2. Rörande den föreslagna ändringen ifråga om tiden för besiktningsmännens förordnande hänvisas till de allmänna motiven.

Såsom ett nytt moment tillkommer nu stadgandet angående den av de sakkunniga föreslagna inspektören, vars huvudsakliga åligganden angivas i detta moment. Såsom av de allmänna motiven framgår, hava de sakkunniga avsett, att inspektören alltid skall höras, då besiktningsman skall tillsättas; och bör Konungens befallningshavande hålla inspektören underrättad om, vilka personer, som inom länet innehava förordnanden såsom besiktningsmän, på det att det register över besiktningsmännen i riket, som det åligger inspektören att föra, alltid skall vara i komplett skick.

§ 3.

Då uppgift angående högsta hjultryck å en lastautomobil endast är av betydelse beträffande tyngre fordon, vilkas hjultryck kan sägas hava menlig inverkan på vägbanan, hava de sakkunniga till undvikande av onödigt vittgående bestämmelser föreslagit, att uppgift angående hjultrycket skall påfordras endast beträffande lastautomobil, vars lastningsförmåga överstiger 1000 kilogram; och har till mom. 1 av denna § fogats ett tillägg av sådan innebörd.

§ 4.

Innehållet i mom. 1 är fullständigt detsamma som i nuvarande § 4.

Mom. 2 innehåller de föreslagna nya bestämmelserna om viss tillsyn över anstalter eller lärare, som yrkesmässigt utbilda automobilförare, för vilka redogjorts i de allmänna motiven.

§ 5.

I mom. 2 har på given anledning ordet »kronofogden» i orten utbytt mot »landsfiskalen» i orten. Bestämmelserna om provkörning torde i sitt nuvarande skick icke kunna anses fullt lämpliga. De sakkunniga hava dock ej velat föreslå några mera genomgripande förändringar i desamma, utan hava åtnöjt sig med att föreslå en sådan allmän avfattning av stadgandet, att den myndighet, som beviljar tillstånd till provkörning med ännu ej besiktigad automobil, därvid skall hava att bestämma »de villkor, under vilka körningen må äga rum» i stället för, såsom formuleringen nu lyder, »det område, där sådan körning må äga rum, ävensom tid och villkor för körningen». Anledningen härtill är, att myndigheterna synas böra lämnas mera fria händer att ordna dessa angelägenheter efter förhållandena på platsen eller efter i varje fall sig företeende omständigheter.

§ 11.

I den Kungl. propositionen till 1916 års riksdag med förslag till den nu gällande automobilförordningen hade rätten att bevilja tillstånd såväl till provkörning med automobil enligt 5 § som till övningskörning enligt denna § för landsbygdens vidkommande anförtratts åt Konungens befallningshavande. På riksdagens begäran vidtogs emellertid i § 5 den ändringen, att ifrågavarande rättighet överflyttades på kronofogden i orten, medan motsvarande ändring, möjligen av förbiseende, ej skedde i denna §. Då förhållandena emellertid äro fullt analoga, föreslå de sakkunniga, att bestämmelserna ock bliva enahanda härvidlag.

§ 12.

Mom. 1 har omarbetats i överensstämmelse med de av de sakkunniga föreslagna nya principerna för körkorts erhållande, för vilka redogjorts i de allmänna motiven.

En länsstyrelse har fäst uppmärksamheten å, att för närvarande saknas bestämmelse om, hos vilken myndighet en person, som icke är i riket mantalsskriven, skall kunna erhålla körkort; och har med

anledning härav föreslagits, att dylik person har att insända ansökan härom till Konungens befallningshavande i det län, där han för tillfället vistas. Med hänsyn till svårigheten för sådana personer att alltid vara i stånd att prestera ett prästbetyg rörande sin ålder har ansetts tillfyllest att stadga, att i sådant hänseende skall företes bevis, exempelvis pass eller annan legitimationshandling.

I fråga om åldern för rätt att erhålla körkort har denna beträffande motorcykelförare skäligen ansetts kunna sättas något lägre, förslagsvis sexton år, särskilt med tanke på landsbygdens ungdom, som i stor utsträckning börjat använda sig av motorcykeln såsom ett praktiskt och snabbt fortskaffningsmedel och som i allmänhet vid denna ålder torde hava nått den utveckling och mognad, att förandet av motorcykel kan åt den anförtras. Ett korrektiv mot missbruk härvidlag ligger för övrigt alltid i prövningen, då besiktningsmannen givetvis bör underlåta att meddela behörighetsintyg åt en aspirant, som ej ådagalägger nödig omdömesförmåga och karaktärsutveckling.

En given konsekvens av de föreslagna nya bestämmelserna om två slags körkort bliver, att de hos Konungens befallningshavande upprättade liggare eller kortregister hädanefter måste föras i två avdelningar, ett för automobilförare och ett för motorcykelförare, med var för sig löpande nummerserier; och har stadgande härom införts i mom. 2 av denna §.

I mom. 3 hava de sakkunniga föreslagit en ändring, i det att orden »vilken ådömts straff för förseelse mot denna förordning eller mot 11 kap. 15 § strafflagen, i vad sistnämnda lagrum avser automobiltrafik» synas böra utgå. De sakkunniga, som tillkallats för att utarbeta förslaget till den nuvarande automobilförordningen, hade uttalat sig för att avgörandet av frågan om indragning av körkort borde förläggas till domstol, samt att sådan påföljd endast kunde åläggas i sammanhang med ådömande av straff för förseelse mot förordningen. Föredragande departementschefen följde emellertid härvidlag icke de sakkunniga, utan föreslog, att prövningsrätten ifråga om återkallelse av körlicens skulle tillkomma administrativ myndighet, lämpligast Konungens befallningshavande; och blev förordningen avfattad i enlighet med denna uppfattning. Det synes emellertid de sakkunniga, som om, i konsekvens härmed, stadgandet att den administrativa myndigheten skulle vara nödsakad att, innan den ägde besluta om indragning av körkort för en person, som exempelvis vid färd med automobil visat grov vårdslöshet, avvakta vederbörande

domstols utslag, bort utgå och att sålunda nämnda myndighet även i sådana fall tillerkännes en självständig prövningsrätt. Det lär för övrigt ej kunna anses med god ordning överensstämmande, att en person, som på grund av vårdslös framfart el. dyl. befunnits uppenbart olämplig att föra automobil, får fortsätta härmed, intill dess domstolen meddelat utslag i det mot honom anhängiggjorda åtalet, vilket, särskilt på landsbygden med dess långsamma rättskipning, kan draga långt ut på tiden. Enligt vad erfarenheten givit vid handen har återkallelse av förartillstånd hittills ägt rum endast i ett fåtal fall; och klart är, att man måste förutsätta, att Konungens befallningshavande även med vidgad befogenhet härutinnan komma att använda sig av sin rätt att indraga körkort med urskiljning och efter ingående prövning.

Då återkallandet kan ske på viss tid, har i meningen »olämplig att vidare föra automobil» ordet »vidare» strukits.

§ 13.

Såsom ett nytt moment 8 i denna § har här införts nuvarande första stycket i § 42, innefattande bestämmelse om, vilka vägar, som må med motorcykel befaras, vari någon ändring icke föreslagits.

§ 16.

I fråga om de i mom. 2 av denna § förekommande bestämmelser hava de sakkunniga föreslagit vissa ändringar och tillägg.

Till en början har ansetts lämpligt, att å den föreskrivna skylten jämväl skall finnas uppgift om tiden, då besiktning senast verkställts å automobilen, detta dels för att underlätta polismyndigheternas kontroll härutinnan och dels för att tjäna automobilägarne själva till ledning och påminnelse att fullgöra de dem åliggande skyldigheter med avseende å besiktning och efterbesiktning av automobilen.

Beträffande lastautomobil har införts samma restriktion som i § 3 härovan.

Vad angår belysningen torde de flesta automobiler redan nu vara försedda med tvänne lyktor framtill, men hava de sakkunniga i den allmänna trafiksäkerhetens intresse ansett nödigt, att uttryckligt stadgande härom intages i förordningen. Lyktorna böra sitta på samma höjd, en å vardera sidan, samt hava vitt sken, som är tillräckligt starkt att upplysa vägen på erforderligt avstånd framför automobilen — att fixera detta avstånd till minst 50 meter lär icke vara av be-

høvet påkallat. För motorcykel har dock en lykta framtill av samma beskaffenhet, som den för automobil föreskrivna, ansetts tillräcklig. Är däremot motorcykeln försedd med sidvagn, torde det, för att vid mörker eller dimma på avstånd utmärka denna, vara lämpligt, att å sidvagnen en mindre lykta med vitt sken finnas anbragt. Då slutligen de numera brukliga starka strålkastarne visat sig lätt kunna förorsaka olyckshändelser, särskilt på landsbygden, enär mötande trafikanter bliva fullständigt bländade och förty ej kunna vidtaga erforderliga dispositioner för att undvika sammanstötning, hava de sakkunniga ansett lämpligt att här inrycka en bestämmelse om, att, därest lykta med bländande sken användes, detta skall vara inriktat så lågt över marken eller så avskärmat, att det icke medför olägenhet för mötande.

Mom. 4 andra stycket, som innehåller bestämmelser om signaleringen vid färd i stad, köping eller annat tätt bebyggt samhälle, har i de sakkunnigas förslag jämväl omarbetats. Dels för att tillmötesgå allmänt uttalade önskemål om förhindrande av användningen av onödigt irriterande och skrämmande ljudsignaler och dels för att avpassa stadgandet även för motorcyklar föreslå de sakkunniga, att vid färd i dylikt samhälle icke får användas signalapparat med störande läte. Vidare stadgas jämväl förbud att använda signalapparat av sådant särskilt slag, som allmänneligen begagnas å brand-, ambulans- eller polisvagnar. Sistnämnda tillägg har gjorts med anledning av en av Svenska Brandskyddsföreningen i detta ämne gjord underdåning framställning, som till de sakkunniga överlämnats. Brandskyddsföreningen framhåller däruti, hurusom olyckor och tillbud därtill ofta förekomme såväl vid brandkårsutryckning till eldsvåda som vid ambulansvagnars och polispiketers hastiga förflyttningar, vilket i hög grad måste tillskrivas den omständigheten, att något endast ifrågavarande fordon förbehållet, karaktäristiskt signalljud ej funnes lagstadgat. I den mängd av växlande ljud, som numera inginge i gatubullet, komme på grund härav brandkårs-, ambulans- och polispiketsignalerna ej att väcka den särskilda lystring och uppmärksamhet, som vore önskvärd. Föreningen hemställde därför, att Kungl. Maj:t måtte föranstalta om föreskrifter i ändamål att tillförsäkra nämnda fordon ensamrätt ifråga om användande av vissa karaktäristiska ljudsignaler, såsom visselpipa å motoravgasrör, ringklockor och tvåtoniga signalhorn. De sakkunniga, som funnit denna framställning värd allt beaktande, hava för den skull i detta sammanhang före-

slagit en bestämmelse i sådan riktning, varvid emellertid icke ansetts lämpligt att i förordningen angiva, vilka särskilda ljudsignaler, som härvidlag kunde komma ifråga att förbehållas de åsyftade fordonen, utan låta detta bliva beroende av gängse praxis.

§ 21.

Beträffande den föreslagna nya avfattningen av denna § torde kunna hänvisas till de allmänna motiven.

§ 22.

Med hänsyn till de av de sakkunniga föreslagna skärpta kvalifikationerna för erhållande över huvud taget av föraretillstånd, lära för undfående av tillstånd att tjänstgöra såsom förare i yrkesmässig trafik numera ej andra villkor böra uppställas än att personen ifråga skall innehava gällande körkort, hava uppnått 21 års ålder samt därjämte, med tanke på att han skall betjäna allmänheten och att på grund härav större krav på hans omdömesförmåga och sinnesnärvaro böra ställas, att han skall vara för uppdraget lämplig.

§§ 28—35.

Av skäl, som angivas i de allmänna motiven, hava de sakkunniga på en del håll föreslagit en höjning av straffsatserna,

I § 28 har bötesminimum föreslagits till 25 i stället för 10 kronor.

I § 30 har den nuvarande bötessatsen 10—500 kronor bibehållits, men har dit ansetts böra hänföras förseelser mot föreskrifterna i § 9 och § 16 mom. 6, varom för närvarande stadgas i § 33, där bötesmaximum endast är 200 kronor. Å andra sidan har till § 31, där straffet är böter från och med 25 till och med 1,000 kronor, samt vid synnerligen försvårade omständigheter fängelse, ansetts böra överföras förseelser mot bestämmelserna om maximihastigheten samt mot § 16 mom. 1 och 3, för vilka förseelser högre straff synes behöfligt.

I § 34 är bötespåföljden höjd, i mom. 1 från 10—200 kronor till 25—500 kronor och i mom. 2 från 25—500 kronor till 50—1,000 kronor.

I § 35 äro straffsatserna i nuvarande mom. 1, 2 och 3 överallt föreslagna till böter från och med 25 till och med 500 kronor; därjämte har i ett nytt mom. 4 upptagits straff för den, som vid yrkesmässig automobiltrafik fordrar högre betalning än den fastställda taxan medgiver, vilket särskilt i betraktande av, att taxorna för yrkesmässig persontrafik gjorts obligatoriska, lär vara av behovet påkallat.

§ 41.

De i den nuvarande automobilförordningen under §§ 41 och 42 upptagna bestämmelserna om motorcykel komma enligt de sakkunnigas förslag att helt och hållet utgå.

§ 41 innehåller de i nuvarande § 43 intagna bestämmelserna om taxa för besiktningsman. Beträffande denna har av skäl, som angivits i de allmänna motiven, en förhöjning ansetts av behovet påkallad, därvid besiktningsmännens i Stockholm underdåniga framställning i ämnet skäligen ansetts böra läggas till grund för de sakkunnigas förslag. De sakkunniga vilja särskilt framhålla, att, då efterbesiktning av automobil får anses vara av minst lika krävande och tidsödande natur som första besiktningen, arvudet för båda dessa förrättningar synes böra sättas till enahanda belopp.

Vidare har i förslaget jämväl numera upptagits taxa för besiktning å motorcyklar, som föreslagits med i förhållande till taxan för besiktning å automobiler proportionsvis avvägda belopp.

§§ 42 och 43.

Dessa §§ äro fullständigt lika nuvarande §§ 44 och 45.

Övergångsbestämmelser.

Såsom i de allmänna motiven påpekats, hava de sakkunniga ansett lämpligt, att alla vid tidpunkten för den nya förordningens ikraftträdande gällande besiktningsmannaförordnanden då skola upphöra att gälla.

I syfte att åstadkomma nödig reda och ordning i automobilregistret föreslås vidare, att de motorcyklar, vilka såsom vägande över 150 kilogram enligt förut gällande bestämmelser varit införda i automobilregistret avdelning A skola före 1 januari 1921 anmälas till ny registrering och överföras till avdelning B av samma register samt förses med nytt igenkänningsmärke. Denna tidpunkt är föreslagen under förutsättning att den nya förordningens bestämmelser kunna träda i kraft under loppet av år 1920, varigenom nödig tidsfrist härvidlag beredes.

Då enligt de sakkunnigas förmenande största möjliga hänsyn bör tagas till de förare, som redan förvärvat tillstånd att föra automobil, hava de sakkunniga, trots att högre kompetensvillkor numera skulle erfordras, föreslagit, att sådana förare skulle fortfarande, såvida icke körtillståndet återkallats, vara därtill berättigade.

Kungörelsen angående tillämpningen av den internationella konventionen rörande automobiltrafik.

En given följd av de föreslagna förändringarna i automobilförordningen, varigenom motorcyklarne i allmänhet likställets med automobilerna, bliver, att bestämmelserna i § 1 av förenämnda kungörelse måste underkastas ändring i motsvarande delar. Innebörden av det föreslagna nya stadgandet torde utan vidare framgå vid en jämförelse med paragrafens nuvarande avfattning.

Instruktionerna för inspektören och besiktningsmännen.

Beträffande de av de sakkunniga uppgjorda förslagen till dessa instruktioner hänvisas till de allmänna motiven, varutöver någon särskild motivering icke läser vara erforderlig.

Särskilt yttrande av K. A. J. Hagelin.

§ 12 mom. 1.

I föreliggande förslag till ändringar av vissa bestämmelser i förordningen om automobiltrafik har i de flesta tillämpliga fall full likställighet emellan automobiler och motorcyklar införts. Ett undantag härifrån utgör den föreslagna minimiåldern för förare av motorcykel, nämligen 16 år. Då jag anser, att risken vid framförandet av en motorcykel ingalunda är mindre än då det gäller exempelvis en lättare automobil, har jag ej kunnat biträda de övriga sakkunnigas förslag i denna punkt, varför jag föreslår:

att åldersgränsen för erhållande av körkort må bestämmas lika för såväl motorcykelförare som automobilförare, eller 18 år.

§ 12 mom. 3.

Det har inträffat fall, då körkort indragits huvudsakligen på grund av förseelser emot § 14, d. v. s. överskridande av den tillåtna hastigheten.

Det torde vara tydligt, att en förare, som en följd av år fört automobil utan annan anmärkning än att han kört fort, uppnått en hög grad av skicklighet och omdömesförmåga.

Det måste ur trafiksäkerhetssynpunkt anses förkastligt, att sådan meriterad förare utbytes mot en ny, varjämte ett fortsättande på denna väg kommer att skapa ett sådant osäkerhetstillstånd inom yrket, att de bäst kvalificerade söka sig en säkrare utkomst.

Att faran härav ej bör underskattas visas av den ökade olycksfrekvensen i Stockholm, jämnställt med det faktum, att ett anmärkningsvärt stort antal av de gamla droskchaufförerna icke efter trafikens återupptagande sökt sig åter till densamma.

Med de skärpta kompetensfordringarna för erhållande av körkort anser jag bör följa större varsamhet i fråga om indragning av det samma. För att i möjligaste mån få ifrågasatt indragning av körkort granskad från sakkunnigt håll, särskilt med hänsyn till trafiksäkerhetens betryggande, får jag föreslå, att mom. 3 erhåller följande tillägg:

Då återkallande av körkort ifrågasättes, skola de till grund härför liggande handlingarna remitteras till den i § 2 mom. 2 omförmälda inspektören, som har att inom 30 dagar däröver avgiva yttrande.

Det är Konungens befallningshavande obetaget, att under nämnda tid meddela förbud för innehavaren att använda körkortet.

§ 14.

Ehuruval i de sakkunnigas uppdrag ej ingår att avgiva förslag i fråga om den hastighet, med vilken automobil eller motorcykel må vid varje tillfälle framföras, anser jag i egenskap av yrkesman denna fråga vara av sådan vital betydelse, att den ej bör utan vidare förbigås.

Automobiltrafiken i Sverige är nu så gammal, att den bör kunna erhålla den plats och de rättigheter inom den allmänna samfärdseln, som dess förutsättningar och dess framtid betinga. Och dess utövare kunna göra anspråk på samma medborgerliga rättigheter, som tillkomma varje annan nyttig samhällsmedlem. Så är dessvärre icke nu fallet. De nu gällande hastighetsbestämmelserna äro sådana att yrkets utövare dagligen och stundligen tvingas till en sammanhängande kedja av överträdelser. Ingen förare kan undgå att överskrida den stadgade hastigheten. Automobilens konstruktion tvingar därtill och förutsättningen för dess existensberättigande likaledes.

Det betänkligaste i hela saken är, att föraren i regel saknar möjlighet att konstatera, med vilken hastighet han framför automobilen, då de flesta automobiler sakna hastighetsmätare.

Det är ju helt naturligt, att bland mängden av förare även finnas sådana, som genom sin framfart väcka harm och ovilja mot både sig själva och mot den legitima trafiken. En vilseförd opinion sätter likhetstecken mellan överdådig framfart och tillåten hastighet och ropar på skärpta bestämmelser. Smärre samhällen erhålla, med stöd av Kungl. förordningen, rätt att fastställa hastighetsbestämmelser, som ingen av dess innevånare som automobilpassagerare skulle finna sig i, om de ens tillnärmelsevis skulle tillämpas. Men föraren, han skall stå risken för både det ena och det andra, fast ansvaret många gånger borde läggas på annat håll.

En ändring i dessa avita förhållanden är helt enkelt en gärd av rättvisa. Det är ej fråga om höjning av hastigheten, blott legaliserande av den faktiskt tillämpade. En hastighet av 30 à 35 km i timmen är den vanligast förekommande, det är den lämpligaste för bilen och den är tillräcklig för den legitima trafiken samt slutligen, med de inskränkningar, som omförmälas i § 16 mom. 4, ofarlig.

Den i nämnda mom. punkt 5 befintliga bestämmelsen, att bilen skall kunna stannas ögonblickligen, är för övrigt alldeles orimlig, då den faktiskt är omöjlig att efterleva, men berövar åtalad förare varje möjlighet till frikännande. Den danska lagen använder i motsvarande punkt uttrycket »så gott som ögonblickligen», och medger i fråga om hastighetsbestämmelserna i genomsnitt 10 km. högre hastighet än den svenska förordningen, oaktat de svenska automobilförarna i allmänhet vitsordas för sin körskicklighet.

Med stöd av vad jag här framhållit, får jag härmed föreslå:

att vid ändring av vissa bestämmelser i Kungl. förordningen om automobiltrafik även § 14 blir föremål för ändring i tidsenlig riktning;

att de i mom. 1 och 2 meddelade hastighetsbestämmelserna höjas med i varje fall 10 km. i timmen; samt

att mom. 3 ändras därhän, att, då framställning göres om inskränkning av hastigheten för viss plats eller ort, Konungens befallningshavande äger att därom inhämta yttrande av den i § 2 mom. 2 omförmälda inspektören, samt att, där sådan lägre hastighet fastställts, lätt synligt anslag därom skall finnas anbragt.

§ 31.

De straffbestämmelser, som innefattas i förordningen av den 30 juni 1916, anser jag i princip fullt tillräckliga, hålst som maximigränsen sällan torde hava utnyttjats. För Stockholms vidkommande skulle de av de sakkunniga föreslagna höjningarna av minimigränsen egentligen sakna betydelse, då på de senare åren i regel de utdömda bötesbeloppen hållit sig ett gott stycke ovanför minimum.

Emellertid torde man kunna befara, att en höjning av minimigränsen vid utmätning av straff tagas som intäkt för höjning även av de gängse bötesbeloppen. Om man även i vissa fall, med hänsyn till det sjunkande pänningevärdet, kan medge ett visst berättigande för höjning, kan jag ej medge något som hålst berättigande i kravet på högre straff för överträdelse av hastighetsbestämmelserna i deras nuvarande avfattning, därest icke överträdelsen kan rubriceras såsom vårdslös körning eller överdådig framfart.

De böter, som ådömas för hastighet upp till cirka 35 km. i timmen, räknas av automobilförarne ej såsom ett straff, utan som en ofrånkomlig betungande yrkesbeskattning, som möjliggöres endast genom föråldrade och omöjliga bestämmelser. De belopp, som på detta sätt fränhändas de under svåra förhållanden för sitt uppehälle arbetande yrkesmännen, uppgå till högst avsevärda belopp och lära för enbart Stockholms vidkommande hittills kunna skrivas i femsiffriga tal.

Då alltså, enligt min åsikt, intet skäl föreligger för höjning av här berörda straffsatser, får jag härmed föreslå, att första punkten i § 31 återföres till § 30.

K. A. J. Hagelin.

B i l a g a.

*Till Ordföranden i kommittén för revision av automobilförordningen,
Polismästaren m. m. G. R. Hårleman, Stockholm.*

I Kungl. Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen har under 10-årsperioden 1909—1918 handlagts ej mindre än 116 st. så kallade automobilärenden. Beträffande de i Kungl. Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen handlagda automobilärendena har Kungl. Styrelsen haft att i fråga om det övervägande flertalet efter remiss från Kungl. Maj:t avgiva underdåniga utlåtanden angående:

anförda besvär över länsstyrelses resolution i fråga om tillstånd eller förbud för trafik med automobil å viss väg eller å vissa vägar inom vederbörande län;

förslag till allmänna bestämmelser för automobiltrafik;

förslag till förordning om automobiltrafik;

bredd för automobils hjulringar;

tillstånd för viss person under 18 år att föra automobil;

framställning om viss ändring i förordningen om automobiltrafik;

igenkänningsmärke för lastautomobil;

föreskrift om alla åkdons förseende med lyktor;

Sveriges representerande vid internationell automobilkongress i Paris;

förslag till ordningsstadgande för stad rörande beskaflenheten av hjulringar å lastautomobiler;

tillämpning av gällande förordning om automobiltrafik för trehjuliga motorecyklar;

ändring i gällande bestämmelser rörande bredden å automobilringar;

förhöjd maximihastighet för automobiler inom Stockholm;

tolkning av vissa bestämmelser i förordningen om automobiltrafik med anledning av gjord förfrågan från av Överståthållareämbetet tillsatta besiktningsmän för automobiler;

angående revision av förordningen om automobiltrafik; m. fl.

Av den summariska tablå över beskaflenheten av de i Kungl. Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen handlagda automobilärendena torde utan vidare framgå dels att dessa ärenden äro av natur att för sin handläggning i Kungl. Styrelsen fordra såväl *fullständig kännedom* om gällande författningsföreskrifter rörande automobiltrafik som ock *erfarenhet* i fråga om dessa föreskrifters tillämpning, dels nyttan och behovet av att vid dylika ärendens handläggning i Kungl. Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen jämväl i Kungl. Styrelsen finnes företrädd *spe-*

ciell sakkunskap i fråga om automobils och motorcykels konstruktion samt dylika fordons skötsel och manövrering, vilket behov för det närvarande tyvärr ej är i Kungl. Styrelsen tillgodosett men på lämpligaste och ändamålsenligaste sätt skulle bliva tillgodosett i och med inrättande i Kungl. Styrelsen av här nedan närmare omhandlade inspektörsbefattning.

Därest vid nu pågående revision av gällande automobilförordning, såsom ifrågasatts, föreslås inrättande av en ny befattning, nämligen inspektör över utbildningen av automobil- och motorcykelförare bör givetvis den förordning, som *nu* utarbetas, liksom den *nu* gällande av den 30 juni 1916 innehåller föreskrift i sammandrag om de *nuvarande besiktningsmännens* åligganden, innehålla föreskrifter i sammandrag om *såväl den nya inspektörens som besiktningsmännens* åligganden, och torde sådan föreskrift, i vad den avser inspektörens åligganden, förslagsvis korteligen böra innehålla: »inspektör åligger att utöva tillsyn och kontroll över utbildningen av automobil- och motorcykelförare i ändamål att åstadkomma en fullgod sådan utbildning till betryggande av nödig säkerhet vid trafik med motordrivna gatu- och landsvägsfordon.»

Då automobiltrafiken har närmaste samband med vägväsendet och då, såsom av det ovan anförda framgår, Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen hitintills handlagt och säkerligen för framtiden kommer att handlägga en stor mängd automobilärenden, synes det sålunda för vägväsendet och vägtrafikens enhetliga ordnande liksom för Styrelsens arbete ändamålsenligt, att en nyinrättad inspektörsbefattning förläggas till Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen, och tillåter sig Kungl. Styrelsen att i huvudsak ange riktlinjerna för den blivande inspektörens verksamhet och åligganden i härnadan angivna

Förslag till Kungl. Maj:ts nådiga instruktion för statens inspektör över utbildningen av automobil- och motorcykelförare.

§ 1.

Den enligt Kungl. förordningen om automobil- och motorcykeltrafik den 1919 förordnade, under Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen lydande inspektören, åligger ej mindre att fullgöra vad enligt berörda nådiga förordning honom tillkommer samt

att biträda Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen vid handläggningen av ärenden rörande automobil- och motorcykeltrafik än även att med uppmärksamhet följa motorteknikens utveckling samt de åtgärder, som i främmande länder vidtagas för reglerande av trafiken med motordrivna gatu- och landsvägsfordon till befrämjande av skydd mot de med sådan trafik förenade faror.

§ 2.

Inspektör skall vara fullt förtrogen med automobils och motorcykels konstruktion, skötsel och manövrering ävensom äga fullständig kännedom om gällande författningsföreskrifter rörande automobil- och motorcykeltrafik.

§ 3.

Inspektör antages av Kungl. Maj:t, på förslag av Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen, medelst förordnande på viss tid.

§ 4.

Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen äger att meddela inspektör tjänstledighet under högst tre månader varje år samt att för lika lång tid förordna lämplig person att uppehålla inspektörsbefattning mot erhållande av därmed förenade förmåner.

Ifrågakommer längre tjänstledighet för inspektör, bör ansökning därom hos Kungl. Maj:t anmälas.

§ 5.

Inspektör skall i enlighet med de närmare föreskrifter, som varda av Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen meddelade, föra:

1) register över alla de av överståthållareämbetet eller av länsstyrelserna förordnade besiktningsmän för automobiler och motorcyklar, över vilkas verksamhet det åligger honom utöva tillsyn;

2) register över alla personer, vilka efter för besiktningsman undergången prövning erhållit tillstånd att föra automobil eller motorcykel (erhållit körkort);

3) dagbok, i vilken korteligen antecknas alla de förrättningar, som av inspektören verkställas, samt vad därvid förekommit;

4) diarium över inkomna skrivelser med anteckning om vad i varje ärende åtgjorts, samt

5) konceptbok för avgående skrivelser med anteckning om dagen för deras expedierande.

§ 6.

Inspektör skall på grund av förordnanden, som Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen meddelar, inom tider som i förordnandena bestämmas företaga inspektionsresor för utövande av tillsyn och kontroll över utbildningen av automobil- och motorcykelförare i ändamål att åstadkomma en fullgod sådan utbildning till betryggande av nödig säkerhet vid trafik med motordrivna gatu- och landsvägsfordon.

§ 7.

Inom februari månads utgång varje år skall inspektör till Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen avgiva berättelse om sin verksamhet under det nästförflutna året och däri jämväl redogöra för under året inträffade, genom trafik med automobil eller motorcykel vållade olycksfall, om vilka han erhållit kännedom, samt för sina iakttagelser i fråga om tillämpningen av bestämmelserna i ovanberörda nådiga förordning.

§ 8.

Ej må inspektör utöva verksamhet i fråga om tillverkning eller försäljning av automobiler eller motorcyklar, eller idka annan industriell verksamhet, ej heller i den hava del eller anställning, för såvitt den avser tillverkning av materiel för fordon av här ifrågavarande slag.

§ 9.

Den, som innehar eller innehaft inspektörsbefattning, varom här är fråga, vare förbjudet att röja yrkeshemlighet, varom han under sin tjänsteutövning erhållit kännedom.

Stockholm den 10 november 1919.

Fridolf Wijnbladh.

Fr. Enblom.
