

Nr 250.

Av herr **Erikson, Oskar**, i anledning av Kungl. Maj:ts förslag till förordning om ändrad lydelse i vissa delar av förordningen om automobiltrafik.

I Kungl. Maj:ts proposition nr 179, som innehåller förslag till ändrad lydelse av vissa delar av förordningen av den 30 juni 1916 om automobiltrafik, har departementschefen anført, att de för ändamålet förordnade sakkunniga ej företagit »en allmän revision av automobilförordningen, utan deras förslag avser allenast avhjäljande av de med nämnda förordnings bestämmelser förbundna mest trängande olägenheterna». De i propositionen föreslagna ändringarna hava alltså, evad de avse erhållande av stöd av de sakkunnigas utredning, måst hållas inom en förut bestämd ram.

Men utöver vad de sakkunniga föreslagit och den kungl. propositionen innehåller, har emellertid från håll, som väl även det torde få anses vara i besittning av sakkunskap, nämligen Stockholms yrkesmässiga automobilförare, framställts önskemål om en vida längre gående revision av nämnda förordning, i vilken framställning även ett flertal automobilägare instämt. I sin framställning till regeringen anförde härom nämnda yrkesutövare bland annat följande:

»Den av regeringen nu ifrågasatta revideringen av automobilförordningen har begränsats till vissa angivna frågor, och man synes utgått ifrån att den genom anförda klagomål påvisade trafiksäkerheten kan avhjälpas enbart genom partiell revidering av automobilförordningen, i detta fall enkannerligen genom skärpta kompetensfordringar för automobilförare, införande av vissa kompetensfordringar för rätt att föra motorcykel samt skärpta straffbestämmelser. Skärpta kompetensfordringar verka nog alltid i rätt riktning, men skärpta straffbestämmelser icke. Varje generell straffskärpning bibringar lätt dem, de avse, den uppfattningen, att deras arbete ses med oblida ögon, t. o. m. av de lagstiftande myndigheterna. Härtill kommer i här ifrågavarande fall, att om automo-

bilförarens hittillsvarande rättsliga ställning, reglerad genom bestämmelser för återkallande av körkort, hädanefter göres beroende av de administrativa myndigheternas omdöme, skapar detta säkerligen en känsla av osäkerhet och rättslöshet, som alstrar olust för arbetet och respektlöshet för givna föreskrifter.»

Enligt mitt förmenande har en dylik, mera omfattande revision varit synnerligen välbefogad för att avhjälpa lika trängande olägenheter som de, den kungl. propositionen avser.

Vad kravet på skärpt kompetens för automobilförare beträffar ha dessa själva gått betydligt längre än de av Kungl. Maj:t förordnade sakkunniga. Anledningen härtill är naturligtvis deras av erfarenheten vunna övertygelse, att den ur trafiksäkerhetssynpunkt viktigaste frågan är att få fram största möjliga kompetens för automobilförare. Det är också nödvändigt att utlämnande av körkort föregås av så omfattande och tillförlitliga kompetensprov som möjligt, vilket åter i sin tur medför, att den sökande måste före provets avläggande förvärva sig så stor skicklighet och kunskap, att han kan fullgöra detsamma. Att hittills häruti mycket varit att önska torde ingen vilja bestrida.

I den kungl. propositionen föreslås visserligen en del ändringar, avsedda att verka förbättrande på såväl utbildningen som kompetensprovningen, men de föreslagna förändringarna torde mera formellt än reellt utgöra en förändring till det bättre härutinnan. Inrättandet av en statens provningsanstalt för automobilförare på varje mera betydande plats i landet skulle däremot vara en rationell och effektiv lösning av denna fråga.

Den i propositionens motivering omnämnda, av polismyndigheten i en större stad föreslagna åtgärden emot det av såväl handelsfirmor som enskilda automobilägare alltmera praktiserade missbruket att, utan iakttagande av inregistreringsskyldigheten, till alla slags olika körningar använda bilar försedda med s. k. provvagnsskylt, har enligt min uppfattning så stora skäl för sig, att den bort omedelbart företagas, så att all dylik körning göres beroende av tillstånd från respektive orters myndigheter. Behovet av en skärpning av hithörande bestämmelser bevisas bäst av att om ej i varje särskilt fall undersökning företages, det är omöjligt för polisman att avgöra, huruvida en med provvagnsskylt utrustad automobil undergått besiktning eller icke. Härtill komma de stora identifieringssvårigheterna synnerligast efter mörkrets inbrott. Att ur bekvämlighets- och en ytterst ringa kostnadssynpunkt tolerera självsvåld och godtycke, på bekostnad av trafiksäkerheten, kan ej vara förenligt med lagstiftningens ändamål.

Hastighetsbestämmelserna äro enligt den nuvarande förordningen av den art, att en revision varit av behovet synnerligen påkallad. I propositionen har emellertid ingen förändring föreslagits på av departementschefen anförda grunder. Av de förut omnämnda yrkeskategorierna har däremot en sådan påkallats samt även av en av sakkunniga föreslagits i en avgiven reservation. De övriga sakkunniga, som ansett sig sakna nödigt uppdrag att avgiva förslag i denna fråga, ha dock »framhållit, att jämväl enligt deras förmenande en ändring av ifrågavarande bestämmelser» är behöfelig. Häruti har dessutom instämt såväl väg- och vattenbyggnadsstyrelsen som en del länsstyrelser. En tämligen allmän och enig mening härom synes alltså numera börja göra sig gällande bland dem, som närmast beröras av denna fråga.

Genom den kungl. propositionens förslag angående förfaringssättet vid indragning av körkort göres i synnerhet den yrkesmässiga automobilförarens rättsliga ställning alltför beroende av de administrativa myndigheterna. Dylik indragning bör föregås av en allsidig utredning och ej förekomma annat än i samband med domstolsutslag och efter sedan den i propositionen föreslagna inspektören såsom sakkunnig däröver avgivit yttrande. Den allmänna trafiksäkerheten kan och bör vara tryggad, om de administrativa myndigheterna lämnas rätt att i avvaktan på domstolsutslag avstänga åtalad förare från rätten att föra automobil.

Det måste för den, som för sin utkomst är hänvisad till automobilförarens yrke, kännas rättsvidrigt att genom de administrativa myndigheternas ingripande kunna så att säga på förhand dömas i en sak, där kanske domstol frikänner honom.

Att hänvisa den missnöjde att klaga i den ordning, som gäller för överklagande av förvaltande myndigheters beslut, är i sådana fall missvisande, ty ger förordningens bestämmelser myndigheterna obesuren rätt, lär det icke kunna ändras genom överklagande.

Det i § 16 mom. 4 femte stycket förekommande ordet »ögonblickligen» har nog ej avsetts böra tolkas efter bokstaven. Detta framgår tydligt av det yttrande till statsrådsprotokollet, som av dåvarande civilministern anfördes den 31 dec. 1915 härom: »Uttrycket 'ögonblickligen' är visserligen svävande och vid sträng bokstavstolkning kanske omöjligt att efterkomma; men det torde knappast kunna ersättas med lämpligare uttryck, utan att ganska vidlyftiga föreskrifter upptagas. Jag anser därför, att förevarande bestämmelse kan bibehållas och att man får lita till en förnuftig lagtillämpning». I allmänhet är det också tekniskt omöjligt att ögonblickligen stanna en i rörelse varande automobil,

då väglaget är slirigt. Vad man kan kräva är att hastigheten skall nedbringas så, att bilen kan stanna på samma distans i slirigt väglag, som man med normal hastighet kan stanna, då väglaget icke är slirigt. Och ingen begär i det senare fallet, att man skall kunna stanna ögonblickligen. Då emellertid förare ådömts böter efter en bokstavlig tolkning av bestämmelsen, är det nödvändigt att ifrågavarande uttryck utbytes mot ordet »omedelbart», då jag förutsätter att därigenom en förnuftigare tolkning skall kunna vinnas.

Så länge en i siffror fastställd högsta tillåtna hastighet finnes, är det nödvändigt att införa hastighetsmätare å bilarna, detta icke allenast ur synpunkten av rätt för föraren att kräva skydd mot att omedvetet behöva begå brott utan jämväl ur trafiksäkerhetssynpunkt.

I de ojämförligt största antalet fall saknar föraren möjlighet att utan hastighetsmätare bedöma den hastighet, med vilken han framför bilen. I s. k. gränsfall, d. v. s. om hastigheten ligger någon kilometer över eller under den fastställda siffran, är det absolut omöjligt.

I fråga om viss tids trafikvana för rätt att föra bil i yrkesmässig antomobiltrafik anser jag nödigt, att sådan förare inhämtat kännedom om trafikledernas läge och beskaffenhet samt praktiserat gällande körregler, innan han tillåtes betjäna allmänheten, detta särskilt med hänsyn därtill, att den allmänhet, som färdas med bil i yrkesmässig trafik, dels är mångdubbelt större än i enskild trafik och dels bör tillerkännas rätt att kräva att snabbt och utan onödig tidsutdräkt bli förflyttad till uppgiven adress.

Då det ej kan anses välbetänkt att överlämna till den enskilde, av så kraftig belysning som möjligt intresserade föraren att efter gottfinnande vidtaga de åtgärder, som föreslagits för att olägenhet för mötande ej skall uppstå, är den i propositionen föreslagna åtgärden icke tillfyllest. Det egna intressets oförenlighet med det allmännas är därvid allt för påtaglig.

Gång efter annan händer att eld uppkommer i bil. Uppenbart föreligger därigenom stor fara för explosion, vilken fara är så mycket större, om bilen befinner sig å plats, där naturliga släckningsmedel saknas. Då särskilt konstruerade eldsläckningsapparater för här avsedda ändamål finnas, bör bestämmelse meddelas om, att sådan skall medföras.

Det överensstämmer föga med gällande rätt, att förare av bil skall göras ansvarig för om bilen utrustas författningsstridigt. Ägaren, ej föraren, bestämmer, *hur* bilen skall utrustas,

och därför må också ägaren bära ansvaret härför. Om däremot föraren, utan ägarens vetskap, använder författningsstridigt utrustad automobil, bör han beläggas med straff.

Den starka påfrestning å automobiler, som den ständigt stegrade användningen medför, motiverar ett oftare förekommande övervakande av att de befinna sig i trafikdugligt skick.

De straff, som enligt denna förordning ådömts förare av automobil, böra preskriberas efter samma grunder, som stadgas i lagen om preskription. Den förare, som under en så lång tidrymd, som ifrågavarande lag stadgar för preskription, ej gjort sig skyldig till nytt brott, borde vara förtjänt av att få de tidigare ådömda straffen avförda ur straffregistret. Det beklagliga är emellertid, att de nu kvarstå på livstid, och av de administrativa myndigheterna återopas vid givna tillfällen.

Det torde vara uppenbart, att en förare, som en gång i tiden ådömts straff, betraktar det som lönlöst att särskilt iakttaga skötsamhet och laglydnad, då hans förutvarande straff så att säga för alltid avskär möjligheten till rehabilitering. Förslaget öppnar möjlighet till en sådan strävan, vilket icke allenast tillgodoser den enskilda automobilförarens intresse utan jämväl hela samhällets.

I fråga om övergångsbestämmelser anser jag lämpligt, att i de fall, där tvivel kan uppstå huruvida sådan förare, som enligt äldre författning erhållit körkort, fortfarande är lämplig, lämna de administrativa myndigheterna möjlighet att förvissa sig härom.

Kännedom om gällande förordning är givetvis ett huvudvillkor för dess efterlevnad.

Ett allmännare studium av däri stadgade föreskrifter och ansvarspåföljder måste ovillkorligen medföra en benägenhet att efterfölja desamma samt att det omedvetna nonchalerandet och de många av ren okunnighet begångna förseelserna så småningom upphöra. Men för att så skall ske, måste förordningen på lättaste sättet göras tillgänglig för den det vederbör. Lämpligaste sättet härför torde vara åläggande för den, som har automobilförare i sin tjänst, att kostnadsfritt tillhandahålla denne ett exemplar av automobilförordningen.

Med stöd av vad jag här anfört får jag därför anhålla,

att riksdagen måtte besluta bifalla Kungl. Maj:ts proposition med följande ändringar och tillägg:

§ 1.

»För släckande av eventuellt uppkommen eld å automobil skall eldsläckare medföras.»

§ 2.

Mom. 2. Inseende över samtliga besiktningsmännen och statens provningsanstalter 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 eller föreståndare för statens provningsanstalt meddelas, inhämta yttrande i ärendet av inspektören samt, då besiktningsman respektive föreståndare förordnats eller entledigats, därom lämna inspektören underrättelse.

§ 4.

Mom. 1. För verkställande av den provning av automobilförare, som i denna förordning stadgas, inrättar staten provningsanstalter i vissa större städer eller samhällen.

Instruktion för statens provningsanstalter utfärdas av Konungen.

Statens provningsanstalter sortera närmast under väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

Å ort, där statens provningsanstalt ej finnes inrättad, kan, om behov därav föreligger, Konungens befallningshavande förordna, att omförmälda provning av automobilförare tillsvidare verkställas av besiktningsman.

Mom. 2. Nu gällande § 4 med följande förändringar: Infinnes sig någon hos statens provningsanstalt med begäran — — — — —
— — — — — automobil, skall provningen verkställas. I sådan provning ingår körning med automobil under minst 25 timmar fördelade på 14 dagar.

Befinnes sökanden — — — — — och manövrering, äga nödig kännedom om gällande författningsföreskrifter rörande automobiltrafik samt vara i besittning av snabb uppfattnings- och omdömesförmåga, lugn och besinning, skall bevis om den undergångna prövningen ofördröjligen meddelas.

Mom. 3. De sakkunniges förslag nuvarande § 4 mom. 2 med följande ändring:

Finner besiktningsman eller statens prövningsanstalt, att — — — — — erfordras, skall därom göras anmälan — — — — — hänseende.

§ 5.

Mom. 2. Provkörning av automobil må icke före eller efter besiktning äga rum utan — — — — — under vilka körningen må äga rum.

§ 9.

Automobil skall minst en gång varje kalenderår undergå förnyad besiktning för utrönande — — — — — därom.

§ 12.

Mom. 3. Nu gällande bestämmelser med följande tilläggsbestämmelser:

»Om förare åtalats för sådan förseelse, som innebär grov vårdslöshet eller visad likgiltighet för andra människors liv eller egendom, må i avvaktan på domstols utslag Konungens befallningshavande meddela förbud för sådan förare att tillsvidare föra automobil.»

»Då återkallande av körkort ifrågasättes, skola de till grund härför liggande handlingarna remitteras till den i § 2 mom. 2 omförmälde inspektören för inhämtande av hans yttrande. Sådant yttrande skall vara avgivet inom 30 dagar från delfäendet.

Det är Konungens befallningshavande obetaget att under nämnda tid meddela förbud för innehavaren av ifrågavarande körkort att tills vidare föra automobil.»

§ 13.

Instämmes i propositionen med följande tillägg:

Mom. 19. Å trafikled eller viss del därav, som, på grund av hastigt omslag i väderlek eller annat naturhinder, tillfälligtvis är riskabel för människors liv eller egendom att befara, må förare ej framföra automobil.

§ 15.

Mom. 2. Å allmän eller enskild väg *skall*, om någon av de vägar, som stöta samman, är förbjuden för automobiltrafik, tydligt anslag härom anbringas.

§ 16.

Mom. 1. I andra stycket utgår orden: »tillräckligt starkt att upplysa vägen minst 50 meter framför automobilen».

Mom. 2. Det är absolut förbjudet att använda lyktor med bländande sken.

Mom. 4. Instämmes i propositionen med den ändring, att det i femte stycket förekommande ordet »ögonblickligen» utbytes mot ordet »omedelbart».

§ 20.

Mom. 1. I yrkesmässig — — — användes.

Mom. 2. Myndighet, som meddelat trafiktillstånd, äger att, när helst anledning därtill förefinnes, låta genom besiktningsman undersöka automobil, som godkänts för yrkesmässig trafik.

§ 22.

Ej må — — — — äger rum.

Till sådan automobilförare må ej antagas annan än den, som innehar gällande körkort, uppnått 21 års ålder, och ifråga om persontrafik i stad den, som kan visa, att han i respektive stad äger av vederbörande myndighet fastställd viss tids trafikvana med häst eller automobil, som i övrigt är därtill lämplig.

Om förare bevisligen gjort sig skyldig till förseelse mot de särskilda föreskrifter, som utfärdats för yrkesmässig automobiltrafik, må den myndighet, som utfärdat föraretillstånd, varom i denna § förmäles, återkalla tillståndet. Sker återkallelse av tillstånd för någon som innehar av annan myndighet utfärdat körkort, skall meddelande om återkallelsen med upplysning om skälen därför lämnas sistnämnda myndighet.

§ 28.

Mom. 1. Ägare, som brukar eller låter annan bruka automobil — — — böte från och med tio till och med femhundra kronor.

Mom. 2. Har förare utan ägarens vetskap begått förseelse, som i mom. 1 säges, skall i ägarens ställe sådan förare vara förfallen till böter, som i mom. 1 stadgats.

Brukades — — — — sägs.

§ 30.

Den nu gällande förordningens lydelse.

§ 31.

Den nu gällande förordningens lydelse.

§ 33.

Den nu gällande förordningens lydelse.

§ 34.

Den nu gällande förordningens lydelse.

§ 35.

Mom. 2. Brukas — — — — — godkänd,
böte ägaren från — — — — — kronor.

Skedde brukandet med vetskap av föraren, vare
— — — — — sagts.

§ 44.

För straff, som enligt denna förordning ådömts
förare av automobil, gäller vad lagen om preskrip-
tion innehåller.

§ 45.

Varje ägare av automobil är skyldig att till envar
hos sig anställd förare kostnadsfritt tillhandahålla ett
exemplar av denna förordning.

I fråga om övergångsbestämmelserna instämmer i
propositionen med följande ändring av fjärde stycket:
»Förare, som, innan denna förordning träder i kraft,
erhållit körkort, är, såvida icke detta återkallas, fort-
farande berättigad att föra automobil. Dock äger
Konungens befallningshavande att, då särskild anled-
ning föreligger, utfärda åliggande för sådan förare att
undergå i denna förordning stadgad prövning.»

»Statens provningsanstalter upprättas omedelbart
i Stockholm, Norrköping, Göteborg, Malmö eller Häl-
singborg, Örebro, Karlstad, Gävle, Sundsvall, Öster-
sund, Umeå och Luleå.»

samt att i fråga om ändring av § 14 om obligatoriskt åläggande om hastighetsmätare å automobil samt förbud för helt inbyggande av förareplatsen: riksdagen måtte besluta en skrivelse till Kungl. Maj:t med vördsam begäran om skyndsam utredning och förslag.

Stockholm den 23 mars 1920.

Oskar Erikson.
