

Nr 24.

Ankom till riksdagens kansli den 26 april 1921 kl. 11 fm

Utlåtande i anledning av dels Kungl. Maj:ts proposition med förslag till förordning om ändrad lydelse i vissa delar av förordningen den 30 juni 1916 om automobiltrafik dels ock i anledning därav väckt motion.

Närvarande: herrar von Sneidern, von Sydow, Carl E. Svensson*, Tjällgren, Linder*, Boberg, Elof B. Andersson, Lundberg*, Andersson i Knäppinge*, Karlsson i Gasabäck*, Hagman, Magnusson i Skövde, Nilsson i Vibberbo*, Holmström, Sundling och Johansson i Sollefteå*.

* Ej närvarande vid utlåtandets justering.

Genom en den 11 mars 1921 dagtecknad proposition, nr 278, vilken hänvisats till lagutskott och behandlats av andra lagutskottet, har Kungl. Maj:t, under åberopande av propositionen bilagt utdrag av i statsrådet fört protokoll, begärt riksdagens yttrande över propositionen bifogat, här nedan intaget förslag till förordning om ändrad lydelse i vissa delar av förordningen den 30 juni 1916 om automobiltrafik.

I samband med denna proposition har utskottet till behandling förehått en i anledning av densamma inom andra kammaren av herr *Hederstierna* väckt motion, nr 292.

Beträffande grunderna för ifrågavarande förslag får utskottet, i den mån ej redogörelse därför här nedan lämnas, hänvisa till propositionen.

I fråga om vad motionären hemställt samt vad han till stöd för sitt yrkande anfört får utskottet hänvisa till motionen, i den mån densamma icke finnes återgiven här nedan.

Bihang till riksdagens protokoll 1921. 9 saml. 2 avd. 19 häft. (Nr 24.) 1

I en vid innevarande riksdag tidigare väckt motion, nr 125, har herr Hederstierna föreslagit, att riksdagen måtte i skrivelse hos Kungl. Maj:t hemställa, att Kungl. Maj:t måtte låta föranstalta om utredning och till riksdagen inkomma med förslag därom, att innehavare utav lastautomobil av viss tyngd i regelbunden trafik måtte åläggas att bidra till underhåll av allmän väg, som med automobilen befares. Med hänsyn till pågående utredning i ämnet avstyrktes motionen av jordbruksutskottet i utlåtande nr 27. Vid behandling av utskottets utlåtande i kamrarna upplystes emellertid, att ovan avhandlade proposition komme att avlämnas till innevarande riksdag, och kamrarna beslöto fördens skull återförvisa utlåtandet till jordbruksutskottet.

I en inom andra kammaren väckt motion, nr 277, har vidare herr Sundling hemställt, att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om utredning dels om bättre kontroll över automobilhastigheten å allmän väg på landet dels ock hur förstörelse av allmän väg genom automobils framförande i otillåten hastighet skall kunna hindras samt att Kungl. Maj:t måtte snarast vidtaga härför nödiga åtgärder. Denna motion har hänvisats till behandling av tillfälligt utskott.

Utskottet.

Den alltjämt stegrade utvecklingen av automobilväsendet har medfört, att vissa ändringar i förordningen om automobiltrafik, utöver tidigare vidtagna, visat sig erforderliga. Utredning har också igångsatts för en allmän revision av ifrågakvarande förordning. Kungl. Maj:t har likväl ansett sig icke böra avvakta resultatet av denna utredning utan har framlagt föreliggande förslag till ändring av förordningen i syfte att åstadkomma en strängare kontroll över den tyngre automobiltrafiken. Emellertid är det huvudsakliga syftet med såväl automobilförordningen som med den ovan omnämnda revisionen av densamma att tillgodose trafiksäkerhetens krav. Den av Kungl. Maj:t nu föreslagna ändringen i förordningen avser däremot att skydda vägarna mot följderna av en i förhållande till våra vägars beskaffenhet skadlig automobiltrafik. Men även på det område, som omfattar automobiltrafikens förhållande till vägväsendet och vägunderhållet, pågår utredningsarbete. Vägkommissionen har den 15 augusti 1920 avgivit förslag till beskattning av automobiler till förmån för vägväsendet på landet, vilket förslag är föremål för fortsatt granskning. Den föreliggande frågan står givetvis även i intimaste samband med pågående genomgripande omarbetning av väglagen.

Det bör därför föreligga särdeles tungt vägande skäl för att i ett sådant sakernas läge vidtaga en lagändring av den av Kungl. Maj:t nu före-

slagna beskaffenheten. Enligt utskottets förmenande föreligga emellertid sådana skäl. Automobilteknikens utveckling och det samtidiga fördyrandet av andra transportmedel hava snabbt drivit fram automobilens användning, ej minst för tyngre transporter, till en mycket stor omfattning. Tyvärr kunna våra landsvägar, byggda för en helt annan trafik och underhållna på ett sätt, som har svårt att anpassa sig efter förändrade förhållanden, ej motstå den ökade slitningen. Särskilt där den tyngre automobiltrafiken blivit livligare, hotas vägarna av nära nog förstörelse och underhållskostnaderna bliva oskäligt fördyrade för väghållarna. Automobilismen själv lider även av alltjämt försämrade vägar. Under sådana omständigheter får man ej tveka att vidtaga åtgärder av provisorisk art, även om deras genomförande kräver att i Konungens befallningshavandes händer lägges en administrativ befogenhet, som under andra förhållanden skulle hava väckt betänkligheter. Utskottet har därför ingen invändning att göra mot Kungl. Maj:ts förslag, ej heller mot syftet i herr Hederstiernas motion.

Utskottet finner lämpligt att i lagen uttryckligen säges ifrån, att i de villkor, som Konungens befallningshavande äger föreskriva för den ifrågavarande automobiltrafiken, kan ingå åläggandet att bidra till vägunderhållet. Denna trafikantens skyldighet att bidra till vägunderhållet har redan tidigare varit föremål för övervägande.

I det betänkande, som den 16 mars 1904 avgavs av tillkallade sakkunniga och som låg till grund för förordningen den 21 september 1906 om automobiltrafik, hade de sakkunniga under 6 § i förslag till lag innefattande vissa bestämmelser om automobiltrafik föreslagit följande: »Använder någon automobil å allmän väg på landet under sådana omständigheter, att vägens underhåll därigenom kräver ökad kostnad, som ej är tillfällig, äge Konungens befallningshavande, när framställning därom göres, ålägga honom att till den, som vägunderhållet åligger, utgiva bidrag till underhållskostnaden, efter ty Konungens befallningshavande prövar skäligt.»

De sakkunniga hade därvid som motivering anført bland annat följande: »Då en livligare automobiltrafik å viss väg, såsom t. ex. en yrkesmässigt utövad, regelbunden sådan trafik mellan ett par orter eller framförande av större och tyngre lastautomobiler mera regelbundet eller eljest i större omfattning, kan komma att avsevärt försvåra och fördyra vägunderhållet, men hänsyn till en dylik trafik ej kunnat tagas vid å de olika orterna nu gällande vägdelningar, och ej heller vid framtida vägdelningar särskilt avseende torde böra fästas vid det mera tillfälliga

förhållandet, att livligare automobiltrafik möjligen äger rum å vissa vägar, anse vi billigheten fordra, att i nu antydda fall automobiltrafikanten bidrager till det försvårade vägunderhållet, vadan vi funnit föreskrifter i sådant syfte böra för landsbygden meddelas.»

Någon bestämmelse av dylikt innehåll intogs emellertid icke i 1906 års förordning och något dylikt stadgande finnes ej heller i nu gällande förordning. Det nu framlagda förslaget till automobilskatt avser emellertid att tjäna samma ändamål.

Om utskottet således är ense med motionären däri, att åt Konungens befallningshavande bör uttryckligen inrymmas befogenhet att som villkor för tillstånd till automobiltrafik av omnämnd beskaffenhet föreskriva skyldighet för trafikanten att bidra till vägunderhållet, kan utskottet ej förorda motionärens avfattning av det föreslagna tillägget till 13 § i automobilförordningen. Motionären har tydligen tänkt sig, att Konungens befallningshavande skulle som villkor för medgiven rättighet till trafik kunna föreskriva skyldighet för trafikanten att ersätta all å vägen genom trafiken uppkommen skada. Denna skyldighet skulle sedan av den väg-hållningsskyldige ytterst kunna utkrävas genom trafikantens instämmande till domstol. Frånsett de många ej önskvärda rättstvister, som härigenom skulle kunna uppkomma, är uppenbart, att det för den väg-hållningsskyldige exempelvis beträffande livligt trafikerade vägar skulle bli ytterst svårt att bevisa vilken skada, som av den skadeståndsskyldige trafikanten förorsakats. Utan att vilja utesluta möjligheten för Konungens befallningshavande att i vissa fall föreskriva en sådan ersättningsskyldighet anser utskottet lämpligast, att Konungens befallningshavande i regel i samband med meddelandet av trafiktillståndet föreskriver ett bestämt, för viss tidrymd utgående bidrag till vägunderhållet. En sådan anordning ställer sig även i allmänhet gynnsammare för trafikanten, som på så sätt på förhand kan beräkna sina omkostnader för den ifrågasatta trafiken.

Utskottet finner till sist önskvärt, att åtgärder vidtagas för befordrandet av enhetlighet i de olika Konungens befallningshavandes behandling av dessa ärenden. Naturligtvis böra Konungens befallningshavande vid trafikvillkorens fastställande taga nödig hänsyn till alla lokala förhållanden, men utarbetandet av normer för vanligast förekommande trafikvillkor såsom viss hjulbredd, körhastighet och avgifter till vägunderhållet skulle givetvis bidra till en ej alltför olika behandling av den trafikerande allmänheten inom de olika länen.

På grund av vad sålunda anförts får utskottet hemställa,

att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anmäla, att riksdagen i anledning av det riksdagen för yttrande underställda förslaget till förordning om ändrad lydelse i vissa delar av förordningen den 30 juni 1916 om automobiltrafik ävensom motionen II: 292 ansett, att nämnda förordning bör erhålla följande ändrade lydelse:

(Kungl. Maj:ts förslag.)

(Motionärens förslag.)

(Utskottets förslag.)

Förordning

om ändrad lydelse i vissa delar av förordningen den 30 juni 1916 om automobiltrafik.

Härigenom förordnas, att § 13 mom. 6, § 20 mom. 3 samt § 30 i förordningen den 30 juni 1916 om automobiltrafik skola erhålla följande ändrade lydelse:

§ 13.

Mom. 6. Automobil med större verkligt hjultryck vid full last än 2,500 kilogram må ej framföras å allmän väg utan särskilt tillstånd av Konungens befallningshavande i det län, där vägen är belägen. Ej heller må utan sådant tillstånd automobil framföras å allmän väg å landet, där fråga är om trafik, som ej är allenast tillfällig, samt automobilen eller densamma tillkopplad släpvagn vid full last har ett verkligt hjultryck, som överstiger 1,000 kilogram.

I samband med tillstånd till trafik, som i detta moment avses, äga Konungens befallningshavande fast-

§ 13.

Mom. 6. Automobil med större verkligt hjultryck vid full last än 2,500 kilogram må ej framföras å allmän väg utan särskilt tillstånd av Konungens befallningshavande i det län, där vägen är belägen. Ej heller må utan sådant tillstånd automobil framföras å allmän väg å landet, där fråga är om trafik, som ej är allenast tillfällig, samt automobilen eller densamma tillkopplad släpvagn vid full last har ett verkligt hjultryck, som överstiger 1,000 kilogram.

I samband med tillstånd till trafik, som i detta moment avses, äga Konungens befallningshavande fast-

§ 13.

Mom. 6. Automobil med större verkligt hjultryck vid full last än 2,500 kilogram må ej framföras å allmän väg utan särskilt tillstånd av Konungens befallningshavande i det län, där vägen är belägen. Ej heller må utan sådant tillstånd automobil framföras å allmän väg å landet, där fråga är om trafik, som ej är allenast tillfällig, samt automobilen eller densamma tillkopplad släpvagn vid full last har ett verkligt hjultryck, som överstiger 1,000 kilogram.

I samband med tillstånd till trafik, som i detta moment avses, äger Konungens befallningshavande

(Kungl. Maj:ts förslag.)

(Motionärens förslag.)

(Utskottets förslag.)

ställa de villkor, under vilka trafiken må äga rum.

ställa de villkor, under vilka trafiken må äga rum, och därvid jämväl stadga skyldighet att ersätta de skador å allmän väg, som genom trafiken vållas.

fastställa de villkor, under vilka trafiken må äga rum, därvid Konungens befallningshavande jämväl må ålägga vederbörande att genom erläggande av viss avgift eller annorledes lämna skäligt bidrag till kostnaderna för vägunderhållet.

§ 20.

Mom. 3. Myndighet, som enligt § 18 har att meddela trafiktillstånd, äger bestämma det högsta antal personer eller den största last, som vid varje tillfälle må befordras med automobilen, ävensom fastställa de villkor i övrigt, under vilka trafiken må äga rum.

§ 20.

Mom. 3. Myndighet, som enligt § 18 har att meddela trafiktillstånd, äger bestämma det högsta antal personer eller den största last, som vid varje tillfälle må befordras med automobilen, ävensom fastställa de villkor i övrigt, under vilka trafiken må äga rum, och därvid jämväl stadga skyldighet att ersätta de skador å allmän väg, som genom trafiken vållas.

§ 20.

Mom. 3. Myndighet, som enligt § 18 har att meddela trafiktillstånd, äger bestämma det högsta antal personer eller den största last, som vid varje tillfälle må befordras med automobilen, ävensom fastställa de villkor i övrigt, under vilka trafiken må äga rum, därvid vederbörande jämväl må åläggas att genom erläggande av viss avgift eller annorledes lämna skäligt bidrag till kostnaderna för vägunderhållet.

§ 30.

Framföres automobil å väg, gata eller plats, varest automobilen icke må framföras,

eller brukas automobil i trafik, vartill särskilt tillstånd enligt § 13 mom. 6 erfordras, utan att dylikt tillstånd erhållits,

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

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

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

Har förseelse mot § 16 mom. 2 skett i syfte att förhindra automobilens igenkännande eller föreligga eljest synnerligen försvårande omständigheter, må böterna höjas intill ettusen kronor eller till fängelse i högst tre månader dömas.

Denna förordning träder i kraft den 1 juni 1921.

Stockholm den 24 april 1921.

På andra lagutskottets vägnar:

AXEL VON SNEIDERN.
