

Nr 265.

Av herr **Bergström, Albert**, i anledning av Kungl. Maj:t:s proposition med förslag till motorfordonsförordning m. m.

Genom beslut den 11 november 1927 bemyndigade Kungl. Maj:t statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet att tillkalla sakkunniga att inom departementet utarbeta förslag till ny förordning om motorfordon jämte därmed sammanhängande författningar. Sådana förslag hava ock av de sedermera tillkallade sakkunniga utarbetats, och på grundval härav har Kungl. Maj:t genom sin proposition nr 121 bringat ärendet inför riksdagen i och för inhämtande av dess yttrande över förslagen till dels motorfordonsförordning och dels vägtrafikstadga.

De sakkunniga hava i sitt betänkande med förslag till förordning om motorfordon m. m. och vägtrafikstadga framhållit, att den tidigaste lagstiftningen ej kunnat undgå att röna inverkan av gemene mans uppfattning om det nya trafikmedlet såsom ett föremål, mot vars farliga egenskaper man måste skydda sig. Men i samma mån, som motorfordonstrafiken utvecklats har dock trafiksäkerheten blivit större. De sakkunniga konstatera, att nu gällande hastighetsbestämmelser överträdas i avsevärd omfattning; i synnerhet vanliga personbilar framföras på landsbygden med en hastighet, som ligger åtskilligt över den högsta tillåtna.

I sitt yttrande till statsrådsprotokollet anför departementschefen bland annat, att bland de många och viktiga frågor, som vid revisionen böra beaktas, borde särskild uppmärksamhet fästas vid nu gällande hastighetsbestämmelser. Ökningen av den hastighet, med vilken ett motorfordon numera kan i normala fall framföras, har även medfört, att den i gällande motorfordonsförordning föreskrivna maximihastigheten särskilt å landsbygden i allmänhet i stor utsträckning läser överskridas, utan att allmänna rättsmedvetandet reagerar häremot. Ett sådant allmänt åsidosättande ansåg departementschefen icke förenligt med aktningen för lagen, som med all makt måste upprätthållas.

De sakkunniga hava funnit tiden vara inne för slopande av absoluta hastighetstal för trafiken med vanliga personbilar och motorcyklar å landsbygden. Departementschefen har däremot funnit, att så icke är förhållandet, utan honom synes det riktiga vara, att en ej alltför obetydlig höjning av maximihastigheten företages och anser att gränsen för den högsta tillåtna hastigheten bör utdragas vid 65 kilometer.

Såväl de sakkunniga som departementschefen har, som sagt, konstaterat, att bilförare i stor utsträckning överskrida den i gällande förordning fast-

ställda maximihastigheten och framhålla, att det allmänna rättsmedvetandet icke reagerar häremot. Mot denna mening kan med skäl invändas, att om det allmänna rättsmedvetandets reagens i detta fall vet man säkerligen mycket litet, då den stora allmänhetens uppfattning härutinnan icke givit sig tillkänna. En starkt bidragande orsak att rätt vitt omkring spritt sig den uppfattningen, att det allmänna rättsmedvetandet icke reagerar mot vad som blivit kallat bilterror är helt visst ordningsmaktens milda syn på överträdelserna av förordningen om motorfordon.

I detta sammanhang må påpekas att det måste anses såsom synnerligen olämpligt, att, som här och där förekommer, polismän äro ombud för trafikförsäkringsbolag, då det givetvis kan inträffa (och har inträffat) att sådana ombud nödgas å tjänstens vägnar utreda mål, där skadeståndstalan kan resas mot det bolag, de representera.

Det må villigt erkännas, att den utomordentligt snabba utvecklingen inom här ifrågakommande område kräver ändrade bestämmelser i fråga om motorfordonstrafikens reglering.

En fri utveckling såsom hittills, som springer ifrån gällande förordningar, skall till sist resultera i fullkomligt olidliga förhållanden för alla trafikanter, såväl för motorfordonsförare som för övriga. En tämligen allmän mening bland de förstnämnda synes vara, att ett motorfordon icke kan sakta sin fart, än mindre stanna för att låta andra trafikanter komma fram på gator och vägar. I synnerhet åsidosätts fotgängarnas rätt, och en motorfordonsförare anser sig nästan förolämpad om han, därför att en fotgängare måste passera över en gata, nödgas en smula sakta sin fart.

I den kungl. propositionen saknar man uppgifter angående de olycksfall — med dödade och skadade människor — som förorsakats av motorfordon, men det är allmänt känt, att sådana olyckor under de senaste åren varit fruktansvärt talrika, och tidningarnas meddelanden därom tala sitt tydliga språk.

Det erfordras ej särdeles stor iakttagelseförmåga för att kunna inse, att de flesta olyckor åstadkommas genom vårdslöshet såväl av berusade som av nyktra förare. Olyckornas huvudorsak är dock den på svårare trafikpunkter alltför höga farten. Jag tänker därvid icke på nu gällande maximihastigheter, ty däruti anser jag att de sakkunniga hava rätt, att även med låg fart kan en motorförare fara vårdslöst fram. Den viktigaste bestämmelsen är, som också av de sakkunniga framhållits, det stadgandet, att farten aldrig får vara högre än trafiken på varje plats och vid varje tillfälle kräver eller, såsom i 18 §, 1 mom. i det nu föreliggande förslaget till motorfordonsförordning bestämmelsen är uttryckt: vid framförandet av automobil skall hastigheten städse anpassas eftersom vid varje tillfälle behörig hänsyn till trafiksäkerheten och nödig försiktighet bjuder.

Departementschefen har, som ovan nämnts, icke godtagit de sakkunnigas förslag om slopandet av absoluta hastighetstal för trafiken å lands-

bygden utan anser, att högsta tillåtna hastighet icke bör överskrida 65 kilometer per timme. Även ett sådant ökat hastighetstal torde emellertid nu, då motorfordonsförarna måste ha fått den uppfattningen, att bestämmelserna om högsta fart icke är allvarligt menad och då stadgandet om 65 kilometers fart med säkerhet kommer att överskridas lika väl som bestämmelsen om 45 kilometer, icke vara till nytta utan snarare tvärtom, enär förarna av motorfordon vid tilltal för fortkörning och därav åstadkommen skada helt visst fortfarande skulle komma att förskansa sig bakom den »lagliga» farten.

Men då en vitt utbredd och på goda skäl grundad uppfattning att ifrågakommande maximibestämmelse såsom varande onyttig borde frångås, är det likväl högst nödvändigt, att straffpåföljden för överträdelse mot förordningen om vägtrafikstadgan skärpes, och lika nödvändigt är det, att ordningsmakten noga övervakar förordningens och stadgans efterlevnad.

Den vida marginalen mellan straffens minimum och maximum, som stadgas i förslaget om ny förordning, skulle helt visst föranleda domstolarna att icke annat än i särskilt försvarande fall döma till ej alltför höga böter. Men erfarenheten har visat, att böter — fängelsestraff är ju sällsynt — äro av ytterst liten effekt. Vad som torde vara det mest verk samma medlet att i möjligaste mån förekomma överträdelser mot förordningen och stadgan vore utan tvivel ett över motorfordonsförare ständigt svävande hot att kunna komma att förlora sina körkort. Vid visad vårdslöshet under försvarande omständigheter med åstadkommen större skada borde en förare frändömas sitt körkort för *alltid*, så ock vid upprepad visad vårdslöshet efter att hava varit frändömd kortet de första gångerna, och samma bestämmelser borde gälla för förare, som bevisligen kört motorfordon i berusat tillstånd.

Enligt stadgandet i nu gällande förordningen om motorfordon — och däruti föreslås ingen ändring i det framlagda förslaget — är det åt länsstyrelserna uppdraget att utfärda och återkalla körkort. Det synes mig vara uppenbart, att, om motorfordonsförare vid domstol tilltalas för brott mot förordning och vägtrafikstadga, det i dessa fall borde vara domstolen, som helt utmäter påföljden och alltså hava möjlighet, att även pröva, huruvida den tilltalade kan anförtros att föra motorfordon. Den behöfliga kommunikationen mellan domstolen och den myndighet, som beviljar rätt till körkortsinnehav, kan säkerligen utan svårighet ordnas såsom nu sker mellan domstolarna och systembolagen.

Därest min här nedan gjorda hemställan skulle vinna utskottets bifall, anhåller jag, att utskottet ville utarbeta i så fall behöflig lagtext.

Med anledning av vad här ovan anförts hemställer jag,

att riksdagen med anledning av Kungl. Maj:ts proposition nr 121 måtte i den riktning, jag i ovanstående motivering skisserat, besluta att hos Kungl. Maj:t före-

slå ändring i föreliggande motorfordonsförordning och vägtrafikstadga i så måtto dels att i förordningen och stadgan införas skärpta bestämmelser om återkallandet av i förordningen omnämnda körkort, dels ock

att vederbörande domstol, där åtal anhängiggjorts mot motorfordonsförare för överträdelse av ovannämnda förordning och stadga, må avsäga dom även beträffande återkallande under viss tid eller för alltid av den åtalades körkort eller,

därest detta icke kan av olika anledningar bifallas,

att riksdagen måtte besluta att i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t måtte föranstalta om utredning i ärendet och snarast möjligt giva riksdagen tillfälle att yttra sig över eventuellt utarbetat förslag till sådana bestämmelser, som här ovan föreslagits.

Stockholm den 7 mars 1930.

Alb. Bergström.