

Nr 696.

Av herr **Aronson m. fl.**, i anledning av *Kungl. Maj:ts proposition, nr 213, med förslag till motorfordonsförordning och vägtrafikstadga.*

I Kungl. Maj:ts proposition nr 213 har framlagts förslag till ny motorfordonsförordning och vägtrafikstadga. Utan att här ingå på de bestämmelser, som införts respektive uteslutits på grund av de framlagda förslagen om automobilbesiktningsväsendets omorganisation (proposition nr 30) och om yrkesmässig trafik (proposition nr 161), vilka spörsmål-behandlas särskilt för sig, synes i övriga delar av de nya förslagen till motorfordonsförordning och vägtrafikstadga vissa ändringar böra påfordras.

Beräkning av automobils tjänstevikt och totalvikt.

Enligt 2 §, 4 mom. skall vid beräkning av automobils tjänstevikt och totalvikt samt släpfordons totalvikt vikten av varje person, som medtages i beräkningen, uppskattas till 75 kilogram.

Hitintills har vikten av föraren beräknats efter 80 kilogram, liksom även i åtskilliga av länsstyrelserna utfärdade bestämmelser angående personombussar sistnämnda personvikt angivits såsom beräkningsgrund.

En sträng tillämpning av nu ifrågasatta bestämmelse skulle medföra att samtliga registrerade automobiler måste framföras till besiktningsman för att få nya viktuppgifter fastställda. En sådan tillämpning av den ifrågasatta bestämmelsen synes emellertid orimlig, och synes fördenskull i övergångsbestämmelserna böra intagas en föreskrift om att den nya viktberäkningen per person icke skall behöva föranleda ändring beträffande uppgifterna för sådan automobil, som vid tidpunkten för den nya förordningens ikraftträdande redan är registrerad.

Körkortsprövningen.

Enligt hitintills gällande föreskrifter skall körkortsaspiranten, då han inställer sig hos besiktningsmannen för att undergå körkortsprövning, medföra bland annat nykterhetsintyg och fotografi, men skall enligt den föreslagna formuleringen av 20 § icke så ske. Denna ändring, som icke föreslagits av de sakkunniga, och som icke heller närmare motiverats av departementschefen, synes mindre lämplig. Visserligen kan det bereda besiktningsmannen en del extra arbete att granska, att det av eleven medförda nykterhetsintyget verkligen omfattar den föreskrivna tiden av två år och att intyget är utfärdat inom två månader före prövningen, men torde det å andra sidan vara av vikt att besiktningsmannen känner nykterhetsintygets

innehåll, när han skall framställa sina frågor för att pröva, att eleven äger nödig kännedom om alkoholhaltiga dryckers inverkan ur trafiksäkerhetssynpunkt på den mänskliga organismen. Det bör även framhållas, att enligt förordningen nykterhetsintyg skall utfärdas utan kostnad för den sökande och att det fördenskull är för honom en praktisk åtgärd att föranstalta om nykterhetsintygets erhållande innan han kostar på sig körskoleutbildning och förareprov.

Vad fotografiet beträffar är det, för undvikande av förväxling av personer och för identifiering av eleven, en nödvändighet att fotografiet medföres vid prövningen och av besiktningsmannen förses med påteckning av elevens namn och hemvist samt datum för prövningen, styrkta genom besiktningsmannens namnteckning.

På grund av vad ovan anförts bör i det föreliggande förslaget sådan ändring ske, att nykterhetsintyg och fotografi såsom hitintills upptagas bland de handlingar, som enligt 19 § skola företes för besiktningsmannen vid anmälan till förareprov.

Återkallande av körkort.

Enligt de sakkunnigas förslag skall vid uppkommande fråga om återkallande av körkort avseende icke fästas vid förseelser mot mindre viktiga trafikföreskrifter och ordningsbestämmelser, vilkas överträdande icke innebär någon fara för det allmänna. Sådana förseelser böra beläggas med straffansvar, men icke föranleda en så vittgående åtgärd som körkortsindragning.

Departementschefen har i detta spörsmål frångått de sakkunnigas förslag och i 21 § uteslutit uttrycket »genom allvarlig förseelse» med den motiveringen, att »en person, som genom upprepade förseelser klart ådagalägger sin bristande vilja att ställa sig till efterrättelse för motorfordonsförare i trafikens eller trafiksäkerhetens intresse utfärdade bestämmelser, ej bör få innehava körkort, även om icke förseelserna var för sig kunna betecknas såsom allvarliga.»

Vid ställningstagande till frågan om körkortsindragning bör beaktas, att körkortets indragning även för kortare tid är en synnerligen allvarlig angelägenhet för den enskilde individen. Ofta är försörjningsmöjligheten helt beroende av körkortet. Indragningen bör fördenskull vara föranledd av en för trafiksäkerheten allvarlig förseelse och icke åstadkommas genom en matematisk hopsummering av ett flertal obetydliga försummelse. I detta sammanhang erinras om det kända förhållandet, att hitintills personer, som åtalats för bagatellartade förseelser, ofta hellre erkänna och betala de obetydliga böterna än att de ådraga sig de med förandet av rättegång förenade kostnaderna för bevisandet av sin oskuld, medan hädanefter en åtalad förare måste göra de yttersta ansträngningar att bli frikänd, även om förseelsen är obetydlig, för att icke riskera att framdeles på ett synnerligen kännbart sätt ännu en gång straffas för samma förseelse.

Föreskriften bör fördenskull ändras till den lydelse, som i detta avseende de sakkunniga föreslagit.

Avförande av fordon ur registret.

Enligt bestämmelserna i § 15 kunna två olika anledningar förefinnas att ett fordon avföres ur registret, dels på grund av att fordonet förstörts, dels på grund av att fordonet under viss tid kan beräknas icke komma till användning. I båda fallen skall anmälan om avförandet vara åtföljd av den i 16 §, 1 mom. omförmälda avgiften, men i senare fallet dessutom även av en särskild avgift, svarande mot skatt för fordonet under tre månader.

Det synes som om tidpunkten numera vore inne att tillämpa enhetliga bestämmelser vid avförandet av ett fordon ur registret, oavsett vad anledningen är till avförandet. Ett fordon, som förstörts, kan mycket väl efter genomgångna reparationer leva upp på nytt, liksom även ett fordon, som endast tillfälligtvis avförts ur registret, och förefinnes fördenskull icke någon egentlig anledning till att föreskriva olika avgifter vid avförandet. Den minskning i automobils katt, som genom sloandet av den ovannämnda särskilda avgiften skulle förorsakas, blir uppenbarligen i förhållande till automobils kattens totalbelopp så obetydlig att något avseende icke synes böra fästas därvid.

I enlighet med vad här ovan framförts föreslås sådan ändring i 15 § att vid avförande för viss tid någon särskild avgift icke skall uttagas.

I vägtrafikstadgans 17 § föreskrives, att cyklande skall, där cykelbana finnes, använda denna. Ett strängt tillämpande av denna föreskrift skulle kunna medföra, att cyklande vore helt avstängd från vägen, därest cykelbanan på grund av snöfall eller dylikt vore ofarbar med cykel. Bestämmelsen torde alltså böra modifieras med tillägget: »för så vitt denna befinner sig i farbart skick».

Läkares särskilda rättigheter.

I vägtrafikstadgans 6 § har intagits den bestämmelsen, att förbudet mot avgivande av ljudsignal inom tätbebyggt område icke gäller motorfordon, som användes »av läkare vid brådskande sjukdomsfall». Det är uppenbarligen väl motiverat, att läkare vid brådskande sjukdomsfall skall intaga en viss företrädesrätt framför den allmänna trafiken. När det emellertid i 24 § talas om de fordon, vilka icke äro underkastade den inom tätbebyggt område gällande högsta hastigheten av 40 kilometer i timmen, har fordon använt av läkare vid brådskande sjukdomsfall icke medtagits.

Även om det kan antagas, att ett överskridande av hastighetsbestämmelsen icke skulle komma att medföra åtal mot läkaren eller bilföraren i det fall, att överträdelsen förorsakats av en patients bevisade nödläge, synes det ändock önskvärt och rimligt, att en sådan uppfattning även får stöd i 24 §:s ordalydelse genom att i 2 mom. tillägges: »eller av läkare vid brådskande sjukdomsfall».

Hjultryck.

Det hitintills i allmänhet tillåtna största hjultrycket 2,000 kilogram har i vägtrafikstadgans 23 § bibehållits, vilket synes fullt motiverat av vägarnas beskaffenhet. De sakkunniga hava emellertid föreslagit, att avgörande för rätten att befara viss allmän väg skall vara det vid tillfället *förhandenvarande* hjultrycket och icke det största hjultryck, som åstadkommes, när bilen är lastad till sin fulla bärkraft. Detta skulle innebära, att en automobil med ett största hjultryck överstigande det för viss väg författningsenligt tillåtna hjultrycket, likväl skulle kunna färdas å vägen, om automobilen framfördes tom eller med mindre last än maximilasten och automobilens förhandenvarande hjultryck på grund härav understeg största hjultrycket och det för vägen gällande maximihjultrycket. De sakkunniga hava även påvisat, huru en sådan anordning utan större svårighet skulle kunna kontrolleras genom att på utifrån väl synlig plats på bilen angåves icke endast maximilasten och det därvid förorsakade största hjultrycket utan även den last, som svarade mot ett tillåtet hjultryck av 2,000 kilogram.

På grund av från en del håll uttalade farhågor att en sådan bestämmelse skulle bli svår att övervaka och giva anledning till ett stort antal överträdelser, har emellertid departementschefen för sin del funnit lämpligt allt fortfarande fasthålla vid det *teoretiskt* största hjultrycket och *icke det förhandenvarande* såsom avgörande för rätten att framföra fordonet på viss väg.

För landets motorfordonsförare hava de hitintills gällande och nu återigen föreslagna hjultrycksbestämmelserna alltid framstått såsom orimliga, då det ju icke är det teoretiska största hjultrycket utan det faktiskt förhandenvarande hjultrycket, som åverkar vägbanan och eventuellt kan skada denna. De av vissa myndigheter gjorda erinringarna synas ej heller befogade. Den mot ett visst tillåtet hjultryck svarande maximilasten är ju alltid lika svår att konstatera, vare sig bilen är lastad till sin fulla bärförmåga eller med reducerad last.

Starka skäl tala för att i 23 § införes det av de sakkunniga i detta avseende föreslagna tillägget: »Dock må automobil, som nu sagts, framföras utan tillstånd, om automobilen lastats under den för automobilen fastställda maximilasten, så att automobilens förhandenvarande hjultryck på grund härav icke överstiger 2,000 kilogram».

Med hänvisning till vad sålunda anförts hemställes,

att riksdagen måtte i det av Kungl. Maj:t begärda yttrandet uttala sig för de ändringar och tillägg i motorfordonsförordning och vägtrafikstadga, vilka i denna motion framförts.

Stockholm den 26 mars 1936.

Ernst Aronson.

Arthur Gustafson
i Kasenberg.

Gösta Liedberg.

Sven Persson.

P. S. Hedlund.

Linus Andersson.

Albert Johansson.