

**Nr 723.**

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

I proposition nr 213 har Kungl. Maj:t begärt riksdagens yttrande över ett inom kommunikationsdepartementet upprättat förslag till motorfordonsförordning och vägtrafikstadga.

En granskning av det sålunda framlagda förslaget ger emellertid vid handen att riksdagen bör i sitt yttrande framföra önskemål om ändringar i flera avseenden beträffande förslaget innehåll. De ändringar, vi anse nödvändiga, äro här nedan angivna vid de olika paragraferna i Kungl. Maj:ts förslag.

*Motorfordonsförordningen.*

## 1 §.

Def. personautomobil och omnibus.

Enär i handeln redan finnas personautomobiler med sittplatser för fler än sju personer, och utvecklingen mot något större automobiler sannolikt kommer att fortskrida, torde gränsen för ett fordons klassificerande som personautomobil eller omnibus böra sättas till automobil, som är byggd för befordran av högst respektive mera än nio personer.

## 4 §. i.

Ett *obligatoriskt* införande av s. k. stopplykta synes — lika litet som vad departementschefen framhåller beträffande körriktningsvisare — vara av behovet påkallat, så mycket mindre som dylika stopplykter ofta, i synnerhet på släpvagnar, icke fungera, vilket givetvis kan få menliga verkningar på trafiksäkerheten. Vidare är ljus av denna art nästan omöjligt att upptäcka i starkt dagsljus, särskilt i solsken, varför fördelen med anordningen blir illusorisk. Mom. torde därför böra utgå.

## 9 §. 2 mom.

Med hänvisning till Svenska Automobilhandlareföreningens i motiven till 1934 års sakkunnigas betänkande anförda skrivelse och med understrykande av de sakkunnigas i motiven uttalade uppfattning, att påmontering av sådana utrustningsdetaljer, som icke i något avseende förändra fordonets ka-

raktär eller beskattningsförhållande, exempelvis körriktningsvisare eller dylikt, icke skall utgöra hinder för typbesiktningssintygs utfärdande, få vi föreslå att stadgande härom intages i förevarande mom.

På skäl, som av de sakkunniga anförts, torde stadgandets tillämpningsområde böra utsträckas även till bivagnar och släpfordon.

#### 10 §. 1 mom.

För företagare, exempelvis bussbolag, som i sin rörelse använda motorer, vilka successivt utbytas i och för eftersyn m. m. för att därefter återinsättas i andra bussar, är bestämmelsen, att ombesiktning skall ske annat än vid tillfälligt utbyte, synnerligen betungande. Dylika utbyten förekomma för övrigt i stor utsträckning inom större automobilfirmor. Den omständigheten, att en motor utbytes mot en fullständigt likadan torde lika litet som exempelvis utbyte av en bakaxel böra medföra skyldighet att låta ombesiktiga fordonet. Med anledning härav föreslås att den i propositionen föreslagna anmälningsplikten bortfaller.

#### 13 §. 1 mom. 2 och 3 p.

Stadgandet om rätt att köra oregistrerat fordon direkt från eller till hamn m. m. samt till besiktningssman har i rättstillämpningen ofta vållat tvist om vad som skall anses som den direkta vägen. Fall har sålunda förekommit, där gatu- och vägomläggningar medfört, att den direkta vägen varit mindre lämplig. Utan att göra avsteg från stadgandets avsikt torde därför »direkt» kunna utbytas mot »utan onödig avvikelse».

#### 14 §.

Ehuru chassi i de flesta fall torde böra underkastas bestämmelserna i M. F. synes åliggandet att även registrera dylikt fordon innan detsamma försetts med överbyggnad vara omotiverat, enär det icke kan användas för sitt ändamål, varför chassi bör undantagas från bestämmelserna i förevarande stadgande.

#### 15 §.

Den huvudsakliga orsaken till önskan att upprätthålla kravet på den särskilda avgift, som vid avföring ur automobilregistret skall erläggas, är att såvitt möjligt förhindra att fordonsägare utan speciell anledning avföra sina fordon ur registret, då ju stora svårigheter uppstå att på ett effektivt sätt utöva kontroll över dylika fordon. Det synes emellertid, som om starka skäl tala för att vissa lättnader medgivas för avförande av fordon ur registret.

Det måste även vålla betänkligheter att bibehålla stadgandet om den särskilda avgiften i normala fall, medan avförande av fordon såsom nedskrotat får ske utan denna extra avgift. Det torde nämligen i stor utsträckning förekomma, att dylika såsom nedskrotade avförda fordon återinföras i auto-

mobilregistret, bland annat beroende på omöjligheten kontrollera förhållandet, varvid följderna blir att den mindre lojale fordonsägaren premieras.

Med hänsyn härtill bör förfarings sättet vara detsamma oberoende av vilken orsak fordonet avföres ur registret.

Med anledning härav föreslås slopande av den särskilda avgiften, svarande mot skatt för fordonet under tre månader.

### 18 §. 3 mom.

Att bestämmelse om viss minimiålder för rätt att föra lättviktsmotorcykel är av behovet påkallad torde vara oomtvistligt, varför propositionens förslag i detta hänseende är ett steg i rätt riktning. Dock synes, med hänsyn till att lättviktsmotorcyklar i många avseenden äro att jämföras med motorcyklar, en minimiålder av 15 år vara för låg, varför föreslås att denna ålder, i likhet med för förande av motorcykel, sättes till 16 år.

### 20 §.

Ett förhållande som icke finnes beaktat vare sig i nu gällande förordning eller i de sakkunnigas förslag är hur smärre förändringar skola kunna erhållas i redan utfärdade körkort. Erfarenheten har visat att exempelvis damer, som ingått äktenskap, eller personer, som bytt släktnamn, av denna anledning önskat få namnförändring införd i körkortet. Några svårigheter hava i allmänhet icke mött, då dylik förändring begärts hos vederbörande länsstyrelse, men ha länsstyrelserna helt naturligt i avsaknad av bestämmelser på området därvid förfarit synnerligen olika.

Med anledning härav föreslås införande av enhetliga bestämmelser om ändring i utfärdade körkort.

### 21 §. 1 mom.

Det kan inte nog kraftigt understrykas, att körkortsindragningen är ett preventivmedel mot olämpliga förare av motorfordon. Det kan därför icke anses riktigt att denna åtgärd — som till sina ekonomiska verkningar ofta blir ruinerande — skall få tillgripas i andra fall än där en förare gjort sig skyldig till en allvarlig förseelse.

Med åberopande av de motiv 1934 års sakkunniga anfört föreslås därför antagande av följande formulering av stadgandets första del i enlighet med de sakkunnigas förslag: »Har förare vid färd med motorfordon i något för trafiksäkerheten väsentligt hänseende allvarligen åsidosatt honom såsom förare åliggande förpliktelser eller varit så påverkad av starka drycker, att han kan antagas ej hava ägt nödigt herravälde över sina handlingar, eller har förare eljest genom allvarlig förseelse ådagalagt sådana egenskaper, att han icke bör betros att föra motorfordon, skall länsstyrelse, som utfärdat körkortet, efter nöjaktig utredning återkalla detsamma. Vid sådan utred-

ning må avseende icke fästas vid förseelse, vilken antecknats i det i 20 § 3 mom. omnämnda körkortsregistret mer än två år före begäendet av den förseelse, som giver anledning till att frågan om körkortets återkallande upptages till prövning, ej heller må därvid hänsyn tagas till förseelse, innan domstols utslag rörande straff för förseelsen vunnit laga kraft.»

### 8 kap.

Av skäl, som även 1934 års sakkunniga berört, synes det oss angeläget framhålla, att samtliga överträdelser av rena ordningsföreskrifter böra undandragas dagsbotssystemet. Propositionen gör emellertid avsteg från denna princip i ett par fall. De sakkunnigas förslag torde i detta avseende få anses som ett riktigt uttryck för ovannämnda uppfattning, varför föreslås att stadgandena i förevarande kap. måtte givas det innehåll de sakkunniga föreslagit.

### 39 §.

Då det torde vara inkonsekvent att icke i författningstexten utsäges, att ett av besiktningsman meddelat beslut skall få överklagas, torde »besiktningsman» införas i stadgandet.

### *Vägtrafikstadgan.*

### 3 §.

För att söka förebygga de otvivelaktiga risker halt och slirigt väglag medför är det givetvis angeläget att i författningstexten särskilt påpeka att speciell försiktighet är av nöden. Under årens lopp ha även olika formuleringar av ett dylikt stadgande framkommit. Det är emellertid ägnat att förvåna, att departementschefen vidhåller stadgandets ordalydelse enligt nuvarande 8 § vägtrafikstadgan med hänsyn till att densamma ur praktisk synpunkt innebär en orimlighet. Det finns nämligen inga som helst möjligheter att i något väglag stanna ett fordon omedelbart.

Då de sakkunnigas förslag även i övriga av stadgandet berörda förhållanden måste anses bättre reglera dessa, föreslås att stadgandet erhåller följande lydelse: »Det åligger förare av fordon att vid varje tillfälle anpassa färdhastigheten med hänsyn till vad trafiksäkerheten kräver och nödig försiktighet bjuder. Därför åligger det förare av fordon

att vid färd i kurva, gatu- eller annan vägkorsning eller brant backe eller där utsikten över vägen av annan anledning är skymd eller där vägbanan är så hal, att slirning lätteligen kan inträffa, i god tid nedbringa hastigheten efter vad omständigheterna betinga;

att vid passerande av å hållplats stående spårvagn eller av tydligt utmärkt, för gående avsett övergångsställe, där trafiken ej på annat sätt regleras, icke använda större hastighet än att fordonet kan stannas så gott som omedelbart för att lämna gående tillfälle att passera;

samt att, då fordonet nalkas korsning i samma plan mellan järnväg och väg, nedbringa hastigheten så, att fordonet under alla förhållanden kan stannas på ett betryggande avstånd från närmaste rälssträng.

#### 4 §. 3 mom.

Enär de sakkunnigas förslag endast innebär en kodifiering av redan gällande praxis och för övrigt är synnerligen välmotiverat, föreslås antagande av detta enligt följande lydelse: »Omkörning skall ske till höger, varvid det åligger den som skall omköras att hålla till vänster. Dock må, där trafiken är avsedd att framgå i två eller flera filer av jämsides och i samma riktning framförda fordon, omkörning jämväl kunna ske till vänster.

Omkörning av spårvagn skall, om spårens läge det medger, ske till vänster.

Omkörning må icke ske vid andra tillfällen än när körbanan kan fritt överskådas och må under inga förhållanden äga rum i eller omedelbart före obebakad korsning i samma plan mellan väg och järnväg.

Den som vill företaga omkörning bör, där så erfordras, medelst ljud- eller ljussignal eller på annat lämpligt sätt väcka den framförvarandes uppmärksamhet; och bör denne skyndsamt sakta farten och på lämpligt sätt giva tillkänna, att signalen uppfattats.

Om förbud mot onödig ljudsignalering är stadgat i 6 § 1 mom.»

#### 4 §. 5 mom.

Beträffande detta mom. synes propositionens förslag endast innebära en föga lycklig omkastning av de sakkunnigas, vilket på ett betydligt klarare sätt reglerar ifrågavarande betydelsefulla förhållanden, varför föreslås antagande av detta enligt följande lydelse: »När ett fordons kurs skär ett annat fordons kurs, skall fordon å biväg lämna företräde åt fordon å huvudväg. På länsstyrelse eller, såvitt angår gator inom stads planlagda område, polismyndighet ankommer att bestämma, vilka vägar som skola utgöra huvudvägar.

Om i fall som nyss sagts båda de vägfarande färdas på huvudvägar eller båda på bivägar, skall den, som har den andre på sin vänstra sida, låta denne hava företräde, vilket stadgande likväl icke fritager denne senare från skyldighet att iakttaga särskild försiktighet vid vägkorsning, varom nu är fråga.»

#### 4 §. 6 mom.

Enär ifrågavarande stadgande lägger hela skulden för en eventuellt inträffad kollision på den eftersta föraren, trots att den närmast föregående i de flesta fall genom häftig inbromsning eller dylikt torde orsakat det inträffade, föreslås att mom. utgår.

## 10 §.

Bland annat med hänsyn till lämpligheten av att gångtrafikanter i vissa fall skola få begagna cykelbana, föreslås antagande av följande formulering enligt de sakkunnigas förslag: »Annan vägfarande än gående må ej begagna gångbana. Ej heller må annan vägfarande än cyklande begagna cykelbana, dock må cykelbana, där gångbana icke finnes, kunna användas jämväl av gående. Utan hinder av vad ovan stadgas må gångbana eller cykelbana, där så finnes erforderligt för färd tvärsöver banan eller av annan särskild orsak, befaras jämväl av annan vägfarande än sådan, för vilken banan är avsedd.

Å väg skall den, som framför fordon, såvitt möjligt låta gående utan intrång färdas närmast vägkanten.»

## 12 §.

I 12 § 4 mom. hava vissa undantagsbestämmelser införts beträffande bland annat läkares rätt att i tjänsteutövning framföra fordon. Vi vilja emellertid understryka, att även under andra förhållanden kunna läkare i tjänsteutövning behöva få tillgodonjuta vissa undantagsförmåner. Enligt nu gällande bestämmelser riskerar exempelvis en läkare att bliva bötfälld för olaga parkering även om han på grund av brådskande sjukbesök varit nödsakad att uppställa sitt fordon å plats där sådan uppställning icke tillåtes. Enligt vår uppfattning kan detta förhållande icke vara förenat med god rättsuppfattning.

Kungl. medicinalstyrelsen har även nyligen uttalat sig för införande av speciella regler på detta område.

För att undersöka vilka bestämmelser, som härvidlag gälla för våra grannländer, har införskaffats uppgifter från Danmark, Finland och Norge. Enligt de upplysningar som erhållits finnas icke i något av länderna särskilda bestämmelser om läkares rätt att parkera å platser, där parkering eljest är förbjuden, men har i Köpenhamn viss överenskommelse träffats mellan därvarande läkarförening och polismyndigheten, att åtal icke anhängiggöras i dylika fall. I Norge har meddelats, att reglerna om nød i viss mån anses kunna tillämpas.

Då bestämda regler utan tvekan torde vara att förorda i detta fall, få vi föreslå, att i vägtrafikstadgan införas bestämmelser av sådant innehåll, att läkare under tjänsteutövning skola äga rätt att uppställa fordon även å platser där sådan uppställning eljest är förbjuden, under förutsättning att ej trafiksäkerheten äventyras. Eventuellt torde en dylik bestämmelse i och för åstadkommande av kontroll böra kompletteras med föreskrift, att läkare under tjänsteutövning skall föra viss bestämd skylt, som utvisar förhållandet. En dylik skylt kan förslagsvis utgöras av en mindre metallbricka med särskilt märke, vilken vid behov fästes på lätt synlig plats å fordonet.

## 13 §. 1 mom.

De för närvarande kaotiska förhållandena beträffande placeringen av de s. k. ortnamnstavlorna torde vara alltför välbekanta för att närmare behöva beröras. De sakkunnigas förslag om enhetliga bestämmelser på detta område måste därför anses synnerligen välbetänt.

Likaledes är de sakkunnigas förslag om tavlor utmärkande inskränkt körhastighet i hög grad motiverat.

Med anledning härav föreslås, att stadgandet gives följande av de sakkunniga föreslagen formulering: »Råder förbud mot trafik eller inskränkning i rätten att befara viss allmän väg eller gata eller annan allmän plats i stad, skall sådant på lämpligt sätt tillkännagivas genom tydligt anslag å eller invid vägen eller gatan. Dock må, där förbudet eller inskränkningen är beroende av tjallossningens inverkan på vägbanan, tillkännagivandet därav ske i annan ordning än nu sagts.

Vid för automobiltrafik tillåten allmän väg eller gata, som utgör infartsväg till område, inom vilket den beträffande tätbebyggt område begränsade körhastigheten för motorfordon skall tillämpas, skall anbringas för detta ändamål avsedd tavla. Sådant tavla skall placeras å plats, där den nedsatta körhastigheten skall börja tillämpas.

Vid för automobil tillåten allmän väg eller gata, som utgör infartsväg till stad eller annat tätbebyggt samhälle, skall å härför lämpad plats uppsättas ortnamnstavla, varå tydligt angives samhällets namn. Ortnamnstavla må även uppsättas vid annan ort än nyss sagts, där så befinnes lämpligt till upplysning för vägfarande.

Där allmänna vägar stöta samman, skola vägvisare anbringas, dock behöves i stad eller annat tätbebyggt samhälle, där ej vederbörande länsstyrelse annorlunda förordnar, endast till ledning för genomgångstrafiken å lämpliga platser uppsättas vägvisare.

Vid för automobiltrafik tillåten allmän väg skall, där särskild varsamhet är av nöden, såsom vid skarp kurva, brant backe eller där utsikten är skymd ävensom vid färjläge eller rörlig bro, och vid korsningar med järnväg, spårväg eller huvudväg, anbringas varningsmärke. Sådant varningsmärke skall ock, där så erfordras, anbringas vid gata eller annan allmän plats i stad.

Det ankommer på länsstyrelse eller, såvitt angår stads planlagda område, polismyndighet att bestämma, var anslag, tavlor, vägvisare och varningsmärken av här avsedda slag skola anbringas.

Länsstyrelse äger ock bestämma, att vid för automobiltrafik tillåten allmän väg skall, där sådan väg korsas ov enskild väg, anbringas vägvisare med utmärkande av den senare vägens egenskap av enskild väg.

Närmare föreskrifter beträffande vägmärken, som i detta moment omförälas, meddelas av Konungen.

Konungen äger ock meddela bestämmelser om beskaffenheten av ljussignaler, som användas till reglering av trafiken i väg- och gatukorsningar.»

## 19 §.

Ur trafiksäkerhetssynpunkt innebära motorfordon med utskjutande last alltid en stor fara. De sakkunniga hava därför även föreslagit vissa säkerhetsåtgärder.

Då emellertid dessa bestämmelser icke upptagits i propositionen, föreslås införande av ett generellt åläggande för förare av motorfordon med last, där enstaka föremål äro utskjutande, att utmärka desamma medelst fritt hängande tygduk eller dylikt.

## 19 §. 3 mom.

Enär domstolarna vid bedömande av skuldregeln vid en inträffad olycka ofta synas fästa avseende vid om snökedjor använts, även om snökedjorna vid tillfället ifråga kanske kunnat vara till mera skada än nytta, såsom förhållandet t. ex. är vid glansis, föreslås att i momentets formulering »bör» utbytes mot »må».

## 20 §. 7 mom.

Då förbudet för förare mot tobaksrökning numera torde vara föråldrat, föreslås att stadgandet utgår.

## 22 §.

De detaljerade bestämmelserna i förevarande stadgande måste betraktas som föråldrade, medan däremot de sakkunnigas förslag giver uttryck för en mera tidsenlig uppfattning, varför detsamma föreslås till antagande enligt följande lydelse: »Möter eller upphinner automobil ridande eller körande eller person, som leder eller driver djur, skall föraren iakttaga den varsamhet, som kan anses erforderlig till förekommande av olycksfall, samt vara behjälplig med de åtgärder, vilka kunna underlätta förbikörning.»

## 22 §. 1 och 2 mom.

Vid reglering av de synnerligen viktiga förhållanden, som beröras av dessa mom. måste enligt vår uppfattning avgörande betydelse fästas vid de rent praktiska synpunkter de sakkunniga lagt på särskilt bestämmandet av största hjultryck. Bestämmelserna i nuvarande förordning, vilka upptagits oförändrade i propositionen, hava oavlåtligen givit anledning till mindre rättvisa avgöranden, varför det enligt vår uppfattning är synnerligen angeläget att de sakkunnigas förslag antages, varför detsamma föreslås till antagande enligt följande lydelse: »Automobil med ett största hjultryck överstigande 2,500 kilogram eller, där avståndet mellan två av automobilens hjulaxlar är mindre än tre meter, med ett största hjultryck överstigande 2,000 kilogram må ej framföras å allmän väg, gata eller annan allmän plats i stad utan särskilt tillstånd. Detta skall sökas hos länsstyrelsen i det län, där vägen är belägen, eller om tillståndet avser sådan inom stads planlagda om-



råde förefintlig gata eller annan allmän plats, för vilken polismyndigheten i staden föreskrivit inskränkning med avseende å tillåtet hjultryck, eller om trafiken skall försiggå allenast inom viss stads planlagda område, hos polismyndigheten i staden. 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 2,500 respektive 2,000 kilogram.

Har länsstyrelse eller polismyndighet jämlikt 12 § 1 mom. föreskrivit inskränkning i trafiken å väg eller del av väg med avseende å fordon med visst största hjultryck, må dock automobil, vars största hjultryck överstiger det sålunda bestämda, utan hinder härav framföras å vägen, om automobilen lastats under den för automobilen fastställda maximilasten, så att automobilens förhandenvarande hjultryck på grund härav icke överstiger det av länsstyrelsen eller polismyndigheten angivna.»

Beträffande 23 § 2 mom. gäller samma förhållande och torde dessutom formuleringen förtydligas så att därav klarare framgår de angivna måttens karaktär av maximigränser.

#### 24 §.

Med den utveckling automobilfabrikationen numera undergått ifråga om bromssystem, styrning, gummiringar m. m. torde ur säkerhetssynpunkt inga risker förefinnas vid en ytterligare höjning av maximihastigheten för automobiler inom tätbebyggt område och för omnibusar och lastautomobiler även utom dylikt område. Även ur vägsynpunkt torde en dylik höjning icke i allmänhet medföra några risker, varför föreslås en höjning av angivna hastigheter till 50 respektive 60 kilometer i timmen, dock med rätt för länsstyrelse att föreskriva inskränkningar härutinnan, om dylika äro av särskilda skäl påkallade i visst fall.

Med den motivering de sakkunniga anfört, föreslås även införande av den av de sakkunniga föreslagna uppdelningen i hastighetshänseende mellan omnibusar och lastautomobiler med totalvikt över- eller understigande 2,400 kilogram.

Med hänvisning till vad som anförts beträffande 12 § föreslås även införande i förevarande paragraf av undantagsbestämmelser för läkare i tjänstetutövning.

#### 25 §.

Även maximihastigheten för motorecykel inom tätbebyggt område torde böra höjas till 50 kilometer i timmen med de undantag i särskilda fall, som länsstyrelse kan finna nödvändiga.

#### 28 §.

Med hänvisning till vad som anförts beträffande 19 § 3 mom. torde i bestämmelsen angående slirskydd »bör» utbytas mot »må».

## 29 §.

Såväl beträffande motorredskap som släpfordon torde de sakkunnigas förslag om utmärkande av utskjutande del böra beaktas, varför föreslås omredigering i enlighet med vad vi föreslagit i 19:de paragrafen.

## 33 §. 1 och 2 mom.

I propositionen föreslagna maximihastigheter för fordon med släpvagn, vars totalvikt överstiger 350 kilogram, respektive fordon med flera släpvagnar torde med hänsyn till förut föreslagen höjning av maximigränsen för tyngre fordon — med stöd av gjorda kontrollräkningar — utan olägenhet kunna höjas till 40, respektive 25 kilometer i timmen.

Enär det synes oss angeläget att vissa bestämmelser om spårvagnar intagas i vägtrafikstadgan och de sakkunnigas förslag härutinnan synes väl-motiverat, föreslås 12 kap. i detta förslag intagas i författningen enligt följande lydelse:

»Bestämmelser för spårvagnar.

## §.

Å spårvagn skall vid färd å väg, som även användes för körtrafik, föras dels körriktningvisare, dels ock, då mörker råder, minst en lykta framtill, visande vitt, blåvitt eller gult sken och av tillräcklig styrka för att spårvagnen skall kunna framföras på ett betryggande sätt, ävensom lämpliga belysningsanordningar baktill.

Bländande ljus må icke å spårvagn begagnas å väg, där tillfredsställande belysning är anordnad.

Angående vissa varningsmärken och säkerhetsanordningar m. m. vid korsningar i samma plan mellan spårväg och väg är särskilt stadgat.

## §.

Med avseende å framförande av spårvagn å väg, som även användes för körtrafik, skall gälla följande.

Spårvagn må icke framföras med högre hastighet än 40 kilometer i timmen. Länsstyrelse eller, vidkommande gata eller annan allmän plats inom stads planlagda område, polismyndighet äger att för väg eller del av väg, där sådant påkallas, fastställa en lägre högsta hastighet än den nyss angivna.

Vid färd i kurva, gatu- eller annan vägkorsning eller där utsikten över vägen av annan anledning är skymd eller där trafikens omfattning så påfordrar, åligger det förare av spårvagn att i god tid nedbringa hastigheten efter vad omständigheterna betinga. När spårvagn framföres mot spårvagnens normala trafikriktning, skall förare iakttaga särskild försiktighet.

Förare av spårvagn, vilken framföres efter annan vagn å samma spår eller efter annat fordon, som tillfälligtvis tvingats att taga spårutrymmet i anspråk, skall hålla så stort avstånd från det framförvarande fordonet, som betingas av spårets lutningsförhållanden och spårvagnens hastighet.

Vid ändring av kurs skall förare av spårvagn, till ledning för vägfarande, i god tid med användning av körriktningsvisare ange den riktning, han ämnar välja. Enahanda gäller, där spårvägsspåret är så anordnat, att spårvagnen under sin färd måste inkräkta på område, som även är avsett för jämnlöpande körfil.

Förare av spårvagn må icke från spår på särskild banvall föra vagnen ut på väg utan att först hava stannat densamma framför gränsen mellan banvallen och vägen.»

### 12 kap.

Med hänvisning till vad som anförts beträffande 8 kap. motorfordonsförordningen få vi föreslå att de sakkunnigas uppdelning av straffbestämmelserna antagas med den ändringen att straff för brott mot följande författningsrum beläggas med böter högst 300 kronor.

37 §. Framförande av fordon å väg etc., varest fordonet icke må framföras.

12 § (37 §). Brott mot av länsstyrelse utfärdade särskilda föreskrifter, utom brott mot särskilt utfärdade hastighetsbestämmelser.

42 §. Brukande av motorredskap i vissa fall, utom brott mot hastighetsbestämmelserna.

Med åberopande av vad som sålunda anförts få vi hemställa,  
att riksdagen måtte i sitt yttrande över Kungl. Maj:ts proposition nr 213 med förslag till motorfordonsförordning och vägtrafikstadga uttala att förslaget bör omarbetas i enlighet med de ändringar och tillägg, som här ovan yrkats.

Stockholm den 31 mars 1936.

*Ola Jeppsson.*

*Bj. Holmgren.*

*T. V. Lundell.*

*Erik Hagberg.*

*Nils Flyg.*

*Alfr. Nilsson,  
Steneberg.*

*C. G. Olsson  
i Närlinge.*

