

Nr 8.

Av herrar **Lindberg** i Stockholm och **Nilsson** i Göteborg, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition, nr 28, angående förordning med vissa särskilda föreskrifter rörande tillämpningen av motorfordonsförordningen den 23 oktober 1936 (nr 561) m.

I Kungl. Maj:ts proposition nr 28 föreslås bland annat att en del stadganden i motorfordonsförordningen av den 23 oktober 1936 (nr 561) tillsvi vidare icke skola tillämpas. I tredje stycket av nämnda förslag föreslås därjämte, att de straffbestämmelser, som återfinnas i 41 § vägtrafikstadgan i vad den avser befordran med lastautomobil av last, vars vikt överstiger den för automobilen fastställda maximilasten, skola upphöra att gälla.

Motivet för att denna straffbestämmelse tillsvi vidare skall upphävas synes vara att man vill till fullo utnyttja motorbränslet. Departementschefen har ansett detta vara ett så starkt motiv, att han förordar straffbestämmelsernas slopande under nu rådande förhållanden, och därmed överlämnas åt lastbilägaren eller chauffören att själv bestämma vilken last, som kan anses vara den för bilen lämpliga. Vidare anföres att trafiksäkerheten icke påkallar att bestämmelserna om maximilast längre äga tillämping. Som ett skydd mot allt för stark överbelastning av automobil anses tillräckligt med de mera allmänna bestämmelser som återfinnas i § 2 av vägtrafikstadgan, till vilken bestämmelse departementschefen hänvisar. Rent allmänt ålägger denna bestämmelse bilföraren att iakttaga all den omsorg och varsamhet, som till förekommande av olycksfall betingas av omständigheterna. Straff för brott mot dessa bestämmelser ådömes jämlikt § 38 samma stadga. Straffskalorna äro dagsböter eller fängelse i högst ett år.

För det första kan det starkt ifrågasättas, huruvida något motorbränsle sparas därigenom att automobilen som regel får taga större lastkvantitet än som svarar mot den nu gällande högsta maximilasten. Väl kan det tänkas att bränslet blir till fullo utnyttjat vid en måttlig överbelastning, men några större mängder bränsle kunna säkerligen icke härigenom tillvaratagas. Troligen blir det i stället så att lastautomobilerna, efter straffbestämmelsernas slopande, komma att lasta så mycket att bränsleåtgången blir större än den normala. Genom den föreslagna åtgärden ernås knappast, eller i varje fall icke alltid, det resultat, som åsyftas.

Då några undantag från regeln heller icke föreslagits blir det också så, att de bilar, som i en nära framtid komma att utrustas med anordning för tråkolgas som drivmedel, också kunna överbelastas, vilket även kommer att utgöra en allvarlig fara för trafiksäkerheten. I övrigt måste det allt fortfarande anses ganska äventyrligt att låta lastautomobilerna lasta hur mycket

som helst. Tydligt är att en vagn, som är avsedd och garanterad kunna lasta högst två ton, men som lastas med tre ton eller mera, icke har samma manöverförmåga, som om den endast hade den vikt inlastat gods, som den garanterats för. En för hårt lastad automobil är givetvis svårare att styra än en bil, som blivit lämpligt lastad. Det är även större risk, vid för hård lastning, för att bromsar, axlar och fjädrar icke skola hålla eller nöjaktigt fylla sina funktioner, ett förhållande som måste tagas i betraktande vid bedömandet av denna fråga.

Vid ett slopande av straffbestämmelserna för överbelastningar av automobiler komma chaufförerna i en svår ställning gentemot sina arbetsgivare. Bilägarna komma alldeles säkert att kräva att största möjliga last lägges på bilen, och chauffören måste, om han vill behålla sitt arbete, efterkomma detta krav. För chauffören uppstår nämligen lätt den situationen att han, om han vägrar efterkomma kravet om inlastning över det maximala, blir överflödig såsom bilförare, och efterkommer han ordern kan det tänkas att han, på grund av bristade omsorg och varsamhet, blir dömd till dryga dagsböter eller i värsta fall till fängelse. Indirekt kan chauffören fortfarande straffas för att han å sin bil intagit större last än fordonet bekvämligen kan bära. När så är förhållandet eller kan bli det, måste det betraktas såsom för bilföraren vilseledande om straffbestämmelsen på ett ställe slopas, medan likartat eller till och med strängare straff kan utmätas, låt vara på en omväg, via en annan bestämmelse i samma förordning. Om bilförarna välja att iakttaga all den omsorg och försiktighet, som varje situation kan kräva av dem, så har också slopandet av straffbestämmelserna i 41 § förlorat det mesta av sin åsyftade betydelse.

I anledning av vad ovan anförts tillåta vi oss föreslå,

att riksdagen ville avslå Kungl. Maj:ts proposition nr 28 i den del, som avser ett upphävande av bestämmelserna i 41:sta § tredje stycket vägtrafikstadgan av den 23 oktober 1936 (nr 562).

Stockholm den 6 oktober 1939.

Carl Lindberg
i Stockholm.

Olof Nilsson
i Göteborg.