

N:o 181.

Kungl. Maj:ts nådiga proposition till Riksdagen med förslag till lag om bredden af hjulringar å arbetsåkdon på landet; gifven Stockholms slott den 19 april 1907.

Under åberopande af bilagda, i statsrådet och högsta domstolen förda protokoll vill Kungl. Maj:t härmed, jämlikt § 87 regeringsformen, föreslå Riksdagen att antaga härvid fogade förslag till lag om bredden af hjulringar å arbetsåkdon på landet.

De till ärendet hörande handlingar skola Riksdagens vederbörande utskott tillhandahållas; och Kungl. Maj:t förblifver Riksdagen med all kungl. nåd och ynnest städse välbevågen.

Under Hans Maj:ts,
Min allernådigste Konungs och Herres sjukdom:

GUSTAF.

Alfred Petersson.

Förslag

till

Lag

om bredden af hjulringar å arbetsåkdon på landet.

Härigenom förordnas som följer:

1 §.

Där förhållandena inom något landstingsområde sådant påkalla, äge Konungens befallningshafvande att, efter landstingets och de väghållningsskyldiges hörande, förordna, att bredden af hjulringarna å arbetsåkdon, som användes å allmän väg inom den till landstingsområdet hörande landsbygd, icke må understiga visst mått.

Vid meddelande af sådant förordnande må undantag göras för viss del af landstingsområdet eller för viss väg, där särskilda omständigheter därtill föranleda.

2 §.

Med arbetsåkdon förstås i denna lag sådant åkdon på hjul, som framföres medelst dragare och är afsedt uteslutande eller huvudsakligen för lasskörning.

3 §.

Minsta bredden å hjulringar må för enbetsåkdon ej sättas under sju eller öfver tio centimeter. För paråkdon vare motsvarande mått nio och tolf centimeter.

4 §.

I förordnande skall bestämmas viss dag för dess ikraftträdande; och må den dag òj sättas tidigare än tre eller senare än fem år från det förordnandet gafs.

5 §.

Öfver Konungens befallningshafvandes beslut i fråga, som i denna lag afses, må klagan hos Konungen i vederbörande statsdepartement föras i den ordning, som för ekonomimål i allmänhet är stadgad.

6 §.

Förseelse mot förordnande enligt denna lag straffes med böter från och med fem till och med ett hundra kronor.

Därest någon under tid, då han är ställd under tilltal för sådan förseelse, densamma fortsätter, skall han för hvarje gång stämning därför utfärdats och delgifvits fällas till de böter, som för förseelsen äro stadgade.

7 §.

För förseelse, som med husbondes vetskap begås af hans hustru, husfolk eller i hans arbete antagen person, ansvare husbonden likasom vore förseelsen begången af honom själf.

8 §.

Böter, som enligt denna lag ådömas, tillfalla kronan.

Saknas tillgång till böternas fulla gäldande, skola de förvandlas enligt allmän strafflag.

9 §.

Förordnande enligt denna lag skall, så snart det vunnit laga kraft, tillika med erinran om påföljden för förseelse däremot, genom Konungens befallningshafvandes försorg införas i länskungörelserna samt uppläsas i landstingsområdets kyrkor.

Denna lag träder i kraft genast efter utfärdandet.

*Utdrag af protokollet öfver jordbruksärenden, hållet inför Hans
Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten i statsrådet å
Stockholms slott den 15 februari 1907.*

Närvarande:

Hans excellens herr statsministern LINDMAN,
Hans excellens herr ministern för utrikes ärendena TROLLE,
Statsråden: TINGSTEN,
ALFRED PETERSSON,
HEDERSTIERNA,
DYRSSEN,
HAMMARSKJÖLD,
ROOS,
JUHLIN,
SWARTZ.

Departementschefen, statsrådet Alfred Petersson anförde efter gemensam beredning med cheferna för justitie- och civildepartementen:

I underdånig skrifvelse den 22 april 1904 har Riksdagen anført följande.

I större delen af vårt land torde de allmänna vägarna så väl motstå nötningen af den å dem framgående trafiken, att denna trafik ej för vägnarnas sparande behöfde ordnas på särskildt sätt. Inom vidsträckta områden af riket rådde dock ett annat förhållande. I en och annan trakt syntes väl denna vägnarnas brist på hållbarhet kunna af hjälpas genom tillbörlig omsorg af de väghållningsskyldige, men på många orter vore det för dessa omöjligt eller förenadt med alltför stora

svårigheter att bereda vägarna den fasthet, som kräfdes af trafiken, sådan den nu vore anordnad. Vägslitningen tvingade till upprepade väglagningar, vägunderhållet blefve betungande, och vägarna tillfredsställde ändå ej de vägfarandes billiga anspråk. För dylika orter uppstode fråga, huruvida ej åtgärder af ett eller annat slag med afseende å trafiken måtte kunna leda därhän, att den förödande vägslitningen förekommes. En utveckling i denna riktning syntes i åtskilliga fall vara den enda lösning, som erbjödes, samt i många andra kunna medföra gagn genom att nedbringa omkostnaderna för vägarna; och någon tvekan att befordra densamma borde desto mindre råda, som den öfverensstämde med en sund och riktig rättsgrundsats för väghållets ordnande, nämligen den, att de vägfarande borde taga del i uppoffringarna för vägnas bevarande, en grundsats, som blott allt för litet kommit i tillämpning i vårt land.

Vid öfvervägande, hvilka åtgärder i dylikt syfte borde vidtagas, inställde sig helt naturligt tanken på de fördelar, som skulle vinnas därigenom, att de åkdon, som förmedlade den tyngre trafiken, arbetsåkdonen, vore försedda med bredlötade hjul. Att en dylik anordning borde vara det mest verksamma medlet att ordna trafiken till förekommande af vägslitning låge i sakens natur och vore äfven vitsordadt af erfarenheten. Man hade därför antagit lagbestämmelser därom i Norge och så uppgåfves vara förhållandet i Danmark och flera andra länder.

Någon grundad förhoppning att här i Sverige få den förordade anordningen erforderligen genomförd å frivillighetens väg torde icke finnas. Försök att genom öfverenskommelser befordra reformen hade gjorts i vissa orter, men, som det uppgåfves, med ringa framgång. Uppenbart behöfdes äfven i vårt land stödet af lagbestämmelser. För städerna hade frågan kunnat ordnas med stöd af ordningsstadgan för rikets städer. Men för landsbygden hade föreskrifter enligt nu gällande författningar ej kunnat meddelas. Tiden torde emellertid nu vara inne att genom ett försiktigt ingripande af lagstiftningen bibringa allmänheten erfarenhet af, att någon omtanke på detta försummade område, som rörde bruket af vägarna, kunde vara till stor fördel både för väghållningsskyldige och för dem, som before vägarna. Då förhållandena i vårt land med afseende å vägarna, som nämndt, vore mycket olikartade i skilda delar af landet, borde genom lagbestämmelser allenast beredas tillfälle att för orter, hvarest behof däraf gjorde sig gällande, meddela föreskrifter, att hjulringar å arbetsåkdon skulle hafva viss fastställd bredd. Behöfligheten af dylik anordning berodde utom på

själfva vägbyggnadens soliditet samt arten af de väglagningsämnen, som funnes att tillgå i trakten, i all synnerhet på trafikens storlek och beskaffenhet. Det vore särskildt i två fall, där olägenheterna af det nuvarande tillståndet framträdde bjärtast, nämligen dels i afseende å vägar, på hvilka i brist af andra kommunikationer en stor genomgående varutrafik ägde rum genom legokörslor, och dels då vägar anlätades för forsling af produkter från eller till någon viss industriell anläggning eller från viss grufva, stenbrott eller dylikt. Om uti orter, där dylik körning förekomme, i mån af behof meddelades föreskrift, att just dessa slag af körslor ej finge företagas annat än medelst åkdon med hjulringar af lämplig bredd, syntes detta vara billigt och lämpligt i alla afseenden. Lagstiftningen torde för närvarande kunna inskränkas till att bereda möjlighet för en förnuftig anordning just för dessa två fall. Detta syntes ock i det stora hela öfverensstämma med de återopade norska bestämmelserna i ämnet, från hvilkas tillämpning vore i regeln undantagna körning för eget behof samt jordbruksprodukters bärning. Erforderliga öfvergångsbestämmelser måste gifvetvis också fastställas.

Ändamålet vunnes väsentligen, om hjulringarna finge en viss tillräcklig bredd, oafsedt lassets vikt. Ville man härutinnan medgifva någon eftergift genom tillåtelse att för körslor af ifrågavarande beskaffenhet begagna smalare ringar, när lasset understege en viss mindre vikt, så funnes därför naturligtvis ej något hinder.

På grund af hvad sålunda anförts har Riksdagen anhållit, det Kungl. Maj:t täcktes efter utredning låta utarbета och för Riksdagen framlägga förslag till lagbestämmelser, hvarigenom tillfälle bereddes att för orter, där behof däraf gjorde sig gällande, meddela föreskrifter, att hjulringar å arbetsåkdon skulle för särskilda fall hafva viss fastställd bredd.

Jämlikt föreskrift i särskilda nådiga remisser hafva Konungens befallningshafvande i rikets samtliga län genom tillkännagifvande i länskungörelserna lämnat vägstyrelser och andra vederbörande inom länen tillfälle att yttra sig i ärendet samt därefter inkommit med sålunda afgifna eller eljest infordrade yttranden och egna underdåniga utlåtanden.

Härefter hafva jämväl landtbruksstyrelsen och kammarkollegium afgifvit underdåniga utlåtanden.

Under det i vårt land, hvad landsbygden beträffar, lagstiftningen lämnat trafiken å de allmänna vägarna så godt som alldeles fri från tvångsbestämmelser i syfte af vägarnas bevarande genom de vägfarandes

egen medverkan, har i främmande länder en motsatt princip längesedan vunnit insteg och mer eller mindre vidsträckt tillämpning. Bestämmelser i denna riktning, hänförande sig hufvudsakligen till arbetsåkdonens konstruktion och belastning, förefinnas sålunda, enligt en af landtbruksstyrelsen införskaffad utredning, vare sig i allmän lag eller i lokala föreskrifter, inom Norge, Danmark, Preussen, England, Österrike och Frankrike. Särskildt vänder man sig härvid mot de smala hjulringarna å arbetsåkdonen.

Af landtbruksstyrelsens utredning inhämtas tillika, bland annat, beträffande förhållandena i Norge, att vid försök, som på statens bekostnad 1903 och 1904 utförts, blifvit utrönt, att användandet af breda hjulringar och höga hjul icke allenast sparade vägen och underlättade vägunderhållet utan äfven medgäfvit ett fullständigare utnyttjande af dragkraften, så att man på detta sätt under eljest lika förhållanden kunde transportera större lass.

Jämväl i Danmark verkställdes år 1900 prof angående hjulbredden å arbetsåkdon, hvarvid dåvarande läraren vid Alnarps landtbruksinstitut J. A. Sjöström var tillstädes, och har Sjöström sedermera på landtbruksstyrelsens begäran öfver profven afgifvit en promemoria, utvisande, att på god och fast väg smal- och bredringade vagnar fordrade samma kraft; att däremot på sämre och lösare väg liksom vid körning på åker de bredringade vagnarna ginge lättare, försåvidt icke jord eller snö klibbade fast vid hjulen alltför mycket, samt att för vägnarnas bestånd de bredringade vagnarna visade sig betydligt öfverlägsna.

Af de i ärendet hörda vederbörande hafva visserligen många, såsom varit att vänta, hvar för sin ort förklarad den ifrågakomna lagstiftningen icke vara af behof påkallad. Man har härvid haft att hänvisa på förekomsten af mera gynnsamma betingelser för vägunderhållet, såsom vägnarnas i sig själf goda och fasta beskaffenhet, lättare tillgång till tjänliga väglagningsämnen och frånvaron af så beskaffad trafik som enligt Riksdagens skrivelse särskildt borde motivera en lagstiftning i ämnet. Såvidt de af länsstyrelserna afgifna yttranden föranleda, skulle på sådana grunder lagstiftningen vara obehöflig för Uppsala, Södermanlands, Kalmar och Gottlands län.

Länsstyrelsen i Älfsborgs län jämte några få vägstyrelser och kronobetjänte hafva afstyrkt hvarje ingripande af lagstiftningen på ifrågakommande område, därvid hufvudsakligen anförts, antingen att nyttan icke blefve så betydande, att det skäligen borde ifrågakomma att inskränka den enskildes frihet i förevarande hänseende, eller ock att en

tvångslagstiftning i ämnet skulle för den trafikerande allmänheten medföra alltför betungande kostnader och andra olägenheter.

Alla öfriga länsstyrelser, likasom flertalet af kronobetjante, vägstyrelser och kommunalstämmor, som yttrat sig i ärendet, äfvensom landtbruksstyrelsen och kammarkollegium, hafva hvar för sig, om ock med hvarjehanda afvikelser från Riksdagens förslag i afseende å anordning och detaljer, tillstyrkt eller icke haft något att erinra mot den begärda lagstiftningen såsom varande i förhållandena väl grundad. Från somliga län har tillslutningen varit så liffig och enhällig, att knappt en enda röst höjt sig mot Riksdagens framställning i dess allmänna syfte.

Härvid har man från många håll på det kraftigaste vitsordat de bredare hjulringarnas företråde framför de smalare såväl för trafikanterna som äfven och framför allt för vägarnas sparande. I en mängd uttalanden skildras ock i liffiga färger svårigheten eller, som en kommunalstämma i Jämtlands län uttrycker sig, »den absoluta omöjligheten att hålla fargill väg så länge de smalare hjulringarne å arbetsfordon finge vara i allmänt bruk». Från nämnda län, där man gjort stora ansträngningar för att söka på enskild väg införa ett allmänt begagnande af bredhjuliga lastfordon, utan att, i brist af lagstiftningens hjälp, försöken kunnat leda till målet, säges man emellertid redan haft tillfälle iakttaga de välgörande verkningarna af sådana fordon för en af de större stråkvägarna, där man lyckats få till stånd en mera allmän användning af så beskaffade fordon. Flerestädes i gränsbygderna mot Norge åberopas likaledes personlig erfarenhet om de välgörande verkningarna af där gällande lagstiftning i ämnet. I uttalanden från landets södra delar hänvisas på samma sätt till förhållandena i Danmark.

I åtskilliga yttranden har emellertid framhållits, att lagstiftningen icke borde rikta sig ensamt mot de smala hjulringarna, utan äfven mot andra anordningar för trafiken, vare sig med afseende å åkdonens konstruktion eller körsättet. Så förordas bestämmelser äfven mot en alltför ringa hjulhöjd, särskildt vid användning af tvåhjuliga lastfordon; föreskrift, att hufvuden å spikar eller skrufvar, hvarmed hjulringarna äro fastsatta, skola vara nedfällda i ringarna och ej skjuta upp öfver desamma samt att ringarna skola anbringas å lötarna så att ringarna bilda en fullkomligt rak yta och till hela bredden trycka spåret — detta enär föredlen af breda ringar eljest skulle förfelas —; vidare stadganden om försiktighetsmått och eventuell skadeståndsplikt vid framförande af sådana fordon, som kunna afsevärdt skada vägarna,

t. ex. ångtröskverk; förbud mot släpande på barmark af timmerstockar eller i öfrigt befordrande af tyngre last på sådant sätt, att denna allenast uppbäres af framhjulen men eljest släpar å vägbanan; samt slutligen och framför allt bestämmelser till motverkande af bruket att uppköra ett och samma hjulspår.

Afskaffandet af detta för många orter så allmänt och envist fasthållna bruk har på flera håll ansetts till och med ännu viktigare än bestämmelser mot de smala ringarna, enär det vore just de djupa hjulspåren som mest skadade vägarne och lände trafiken till men. För berörda ändamål har påyrkats föreskrift om en viss större bredd mellan hjulen å arbetsåkdon än å andra åkdon, eller i allmänhet ökning af nämnda bredd i förhållande till lassets vikt, eller till och med en viss reglementerad olika bredd mellan hjulen i hvarje par eller slutligen en allmän föreskrift för vägfarande att hålla sig på vänstra sidan af vägen.

På grund af hvad i ärendet förekommit och för egen del öfvertygad om gagnet och behovet af en lagstiftning i ämnet har jag låtit inom departementet uppgöra ett förslag, som jag nu anhåller få anmäla.

Departementschefen redogjorde härefter för innehållet af berörda förslag, hvilket skulle biläggas protokollet.

Departementschefen anförde vidare:

Rubriken
samt 1 och
2 §§.

Då bestämmelser i nu afsedda syfte stå i nära sammanhang med vissa stadganden i den allmänna väglagen, och för öfrigt i tillämpningen torde komma att uppfattas såsom ett ej oviktigt ingrepp i den enskildes frihet, finner jag det i sin ordning, att en författning i ämnet erhåller karaktär af allmän civillag.

På sätt redan af lagförslagets rubrik framgår, åsyftar detsamma endast arbetsåkdon och bredden af hjulringarna å sådana åkdon. Några särskilda anordningar af trafiken äfven i andra hänseenden — såsom angående hjulhöjd m. m. — har jag trott mig icke böra ifrågasätta, enär, äfven om sådana anordningar i och för sig skulle kunna afsevärdt främja lagens syfte att genom vägarnas bättre sparande bereda lättnad för såväl vägunderhållet som trafiken, tiden hos oss säkerligen icke ännu är mogen för mera omfattande inskränkningar i den allmänna landsvägstrafikens frihet, och för öfrigt det mest verksamma medlet för berörda syfte lär vara att finna just i ett allmänt bruk af bredare hjulringar.

Hvad beträffar begreppet arbetsåkdon lärer, till förekommande af osäkerhet vid lagens tillämpning, detta begrepp böra däri närmare bestämmas. I sådant afseende och då från flera orter upplyses, att äfven för personbefordran afsedda fordon eller så kallade åkvagnar tillika ofta användas för forsling af lass, men sådana åkdon icke skäligen böra vara underkastade lagens bestämmelser, utsäger förslaget, att åkdonet, för att vara hit hänförligt, skall vara afsedt uteslutande eller hufvudsakligen för lasskörning.

Då genom nådiga förordningen om automobiltrafik den 21 september 1906 bestämmelser, bland annat, i nu ifrågavarande hänseende finnas meddelade i fråga om lastautomobiler, afser förslaget ej heller sådana fordon, utan endast arbetsåkdon, som framföras »medelst dragare».

I öfverensstämmelse med den af Riksdagen och nästan alla i ärendet hörda vederbörande uttalade uppfattning afser förslaget endast beredande af möjlighet att för orter, där behof däraf verkligen gjort sig gällande, åstadkomma en anordning af här åsyftade beskaffenhet. För sådana orter, där förhållandena icke påkalla lagstiftningens inskridande, skulle ett allmängiltigt påbud i ämnet uppenbarligen vara utan ändamål och endast förorsaka olägenhet.

Då den allmänna vårdnaden om vägväsendet enligt författningarna tillkommer Konungens befallningshafvande, torde det ligga närmast till hands att åt denna myndighet anförtro pröfningen huruvida lokala föreskrifter i ämnet skola såsom behöfliga meddelas.

Då väghållningsskyldigas och trafikanters mening uppenbarligen i någon form bör inhämtas, innan länsstyrelses beslut i ämnet meddelas, och detta beslut antagits i regel skola afse hela länet, har det syntts tjänligt att i berörda afseende anlita landstinget, som torde kunna anses i tillräcklig mån representera bemälda båda kategorier af vederbörande, och som ju äfven i andra hänseenden har befattning med vägväsendet. Som emellertid den föreslagna lagen äfven skulle gälla beträffande sådana städer, hvilka icke deltaga i landsting, torde, för såvidt förordnande skall beröra område, tillhörande dylik stad, äfven motsvarande organ, stadsfullmäktige, böra höras. I öfverensstämmelse härmed är förslaget affattadt.

Olika meningar hafva gjort sig gällande beträffande den frågan, huruvida länsstyrelsens förordnande i ämnet bör undantagslöst afse länet i dess helhet eller vid behof kunna begränsas till ett mindre giltighetsområde, eventuellt endast till vissa vägar eller vägsträckor. Å ena sidan framhålles, att det för bestämmelsernas effektivitet till skyddande af vägarna och nedbringande af kostnaderna för vägunderhållet samt

för nödig kontroll utöfvande är af betydelse, att bestämmelserna icke erhålla för snävt giltighetsområde; å andra sidan åter, att väsentligen olika förhållanden såväl rörande vägarnas beskaffenhet som deras brukande kunna påkalla en till och med långt drifven lokalisering af berörda bestämmelser.

Möjlighet till en viss lokalisering bör enligt min tanke visserligen medgifvas, men jag kan icke finna lämpligt att härvid gå så långt, som att länsstyrelses förordnande skulle få afse allenast viss väg eller vägsträcka. Sådant skulle nämligen lätt kunna tänkas föranleda till trakasserier och obehag för vägfarande, hvilka otvifvelaktigt skola hafva lättare att hålla reda på och ställa sig till efterrättelse föreskrifter som gälla för vägarna i allmänhet inom ett visst, låt vara äfven mindre område.

Då det emellertid å andra sidan ur ofvan angifna synpunkter torde vara önskligt, att de lokala bestämmelserna i allmänhet komma att gälla för helt län, har åt förslaget gifvits sådan affattning, att däraf skall framgå, hurusom denna anordning bör vara regel, begränsningen till mindre områden åter undantag.

Däremot har det synt mig utan olägenhet kunna medgifvas, att viss väg eller vissa vägar, som finnas vara föremål för trafik uteslutande af dem, som bo utmed desamma, finge undantagas från föreskrifternas tillämpning; och inrymmer förslaget alltså åt länsstyrelsen befogenhet att efter omständigheterna härom bestämma.

Såsom redan blifvit antydt, gäller förslaget äfven städerna. På sätt i Riksdagens skrifvelse vidröres, anvisar visserligen redan den nu gällande lagstiftningen — ordningsstadgan för rikets städer — medel för tvångsmässigt genomförande af här åsyftade anordning, så vidt angår de allmänna vägarna å städernas områden. Men då lagstiftning nu föreslås för landsbygden och densamma utan svårighet låter sig användas äfven för städerna, samt det vid sådant förhållande icke kan vara önskligt eller lämpligt att bibehålla en åtskillnad mellan stad och land, hvilken skulle kunna vålla oegentlighet och missnöje, har jag icke tvekat att utsträcka förslagets giltighet äfven till städerna.

I Riksdagens skrifvelse ifrågasättes, att bestämmelser i förevarande ämne skulle få hänföra sig endast till vissa särskilda slag af trafik, nämligen antingen en stor genomgående varutrafik medelst legokörslor eller forslandet af produkter från eller till någon viss industriell anläggning eller från viss grufva, stenbrott eller dylikt. I sammanhang

härmed antydes lämpligheten af att från bestämmelserna fritaga körning för eget behof, samt för jordbruksprodukters bärgning.

Flertalet af de i ärendet hörda vederbörande hafva uttalat sig *mot* en så inrättad lagstiftning. Härvid påpekas till en början, att den förödande vägslitning, mot hvilken man här ville råda bot, för ingen del vore inskränkt till de två af Riksdagen angifna särskilda fallen. Så betonas från många håll, att en lagstiftning vore mest önskvärd till skydd för vägarna i närheten af städer och järnvägsstationer. Vidare och för såvidt man skulle afse några särskilda slag af varuforsling, fästes uppmärksamheten vid sådana körslor, som föränleddes af den i många orter pågående lifliga skogsafverkningen och som öfver allt, där de förekomme, förorsakade en synnerligen svår vägslitning. Från andra orter säges behofvet företrädesvis gälla därstädes allmännare förekommande körslor af vissa andra slag af produkter, såsom betor och betmassa, kalk, tegel, mjölk, grus, sten, tjära o. s. v. Och dessa slags körslor skulle antingen alldeles icke eller ock åtminstone ej i nöjaktig mån träffas af en lagstiftning, så inskränkt som Riksdagen angifvit.

Hvad som härvid framför allt framkallat gensagor, är den af Riksdagen framkastade tanken att från blifvande lagbestämmelser borde kunna undantagas körning för eget behof och för jordbruksprodukters bärgning. Det vore oförnekligt, anföres det, att sådana körslor skadade vägarna lika mycket eller, i stort sedt, måhända mera än andra, och det funnes icke något giltigt skäl, hvarför sådana körslor skulle åtnjuta större frihet. Flera uttalanden afstyrka alltså detta på det kraftigaste. Dylika undantag skulle på de allra flesta orter, menar man vidare, göra lagens verkan så godt som illusorisk. Så skulle förhållandet blifva i Skåne, där behofvet af föreskrifter gjorde sig mest gällande med afseende å transporter af betor, hvilka transporter i regel verkställdes af vederbörande för egen räkning. Så ock i andra orter, åtminstone till stor del, med afseende å virkeskörslor, som i stor utsträckning verkställdes antingen af vederbörande hemmansägare, hvilka för egen räkning afverkade och försålde sin skog, eller ock af virkeshandlare, som för transporten skaffade sig egen uppsättning af dragare och fordon. För öfrigt vore det icke alltid lätt afgöra, om körningen skulle anses verkställd för eget behof — ett tänjbart uttryck — eller ej. Slutligen framhålles i många yttranden, att ett sådant undantag skulle göra en verksam kontroll öfver blifvande föreskrifters efterlefnad vansklig eller hardt när omöjlig. Något mindre afvisande har man ställt sig till det andra undan-

taget: för jordbruksprodukters bärgning. Emot detta undantag erinras emellertid, hurusom landtmännen redan nu för sina jordbrukskörslor, åtminstone på många orter, allmänt begagna sig af fordon med bredlötade hjul och att sådana i själfva verket också vore bäst för befarande af lösare mark, såsom gräsvallar och dylikt.

Vid öfvervägande af hvad sålunda förekommit har det syns lämpligast att hvarken göra de lokala föreskrifterna hänförliga till endast vissa slag af varutrafik eller från tillämpningen af samma föreskrifter medgifva några sådana allmänna undantag som i Riksdagens skrifvelse antyds. I öfverensstämmelse härmed anvisar förslaget åt länsstyrelse endast helt allmänt befogenhet att meddela bestämmelser mot användningen af smalare hjulringar, oafsedt hvilka särskilda förhållanden kunna sådant påkalla; men de bestämmelser, som sålunda komma att utfärdas, skola gälla för alla slag af arbetskörslor.

Lika med Riksdagen vill förslaget icke låta skyldigheten att använda bredare hjulringar blifva beroende af någon viss större tyngd af själfva lasset. Bestämmelser af sådant innehåll hafva visserligen förebilder i främmande lagstiftningar, liksom äfven i förordningen om automobiltrafik, och hafva jämväl här från många håll förordats. Men från lika många, om icke flera, andra håll har en dylik anordning kraftigt afstyrkts, under framhållande att däraf skulle vållas alltför stora svårigheter med afseende å kontrollen öfver de lokala påbudens efterlefnad, och befogenheten af denna invändning har syns mig icke kunna jäfvas. Att, såsom från ett och annat håll blifvit ifrågasatt, låta lagen gälla endast paråkdon lärers så mycket mindre hafva skäl för sig som lagen därigenom tydligen skulle komma att väsentligen förfela sitt ändamål.

Af de i 1 § använda ordalag, jämförda med innehållet i 3 §, torde framgå såsom förslagets mening, att länsstyrelse, utöfver befogenheten att pröfva, när förhållandena för större eller mindre område öfverhufvud påkalla ett inskridande mot bruket af smalare hjulringar, endast har att — inom de i sistnämnda paragraf angifna gränser — till vederbörandes efterrättelse fastställa det minimimått, som i berörda afseende finnes lämpligt.

3 §.

Frågan, huruvida själfva lagen bör angifva bestämdt mått för den hjulbredd, som skall påbjudas, eller om det bör öfverlätas åt lokal-

myndighet att härom bestämma, har varit föremål för olika meningar. Å ena sidan har det förra alternativet förordats såsom medförande enhet och likformighet i bestämmelserna för olika orter, liksom också uppenbarligen en viss större garanti mot de vägförandes betungande med öfverhöfvan stränga bestämmelser i nämnda hänseende. För den senare meningen åter anföres, hurusom i betraktande af de vidt skilda förhållandena kunna påkallas olika bestämmelser för olika orter.

För att i skäligen mån beakta såväl den ena som den andra synpunkten går förslaget härutinnan en medelväg genom uppställande af en viss latitud, inom hvilken ortmyndighetens förfogande måste hålla sig. Olika mått stadgas här för enbets- och paråkdon, därvid för de förra fordras mindre dimensioner än för de senare, hvilken anordning har sin naturliga grund däri, att paråkdonen kunna förutsättas i regel hafva tyngre belastning och alltså mera slita vägarna. Härigenom tages ock i själfva verket all den hänsyn till lassets vikt, som praktiskt sedt är möjlig. Till ledning för bedömande af lämpligheten utaf de föreslagna minimimåtten, för enbetsåkdon 7 och för paråkdon 9 centimeter, kan anföras, att i Norge med afseende å ett där för hela riket ifrågasatt s. k. »veiplakat» enligt uppgift föreslagits respektive 8 och 10 centimeter; att, enligt hvad de inkomna yttrandena gifva vid handen, nu brukliga smalare hjulringar i allmänhet hålla endast 4 à 5 centimeter — efter ringarnes förslitning nedgår barytan ända till 2 à 2 $\frac{1}{2}$ centimeter —, samt att ökningen föreslagits till olika mått, varierande från 6 upp till 15 centimeter.

Det säger sig själf, att de mått, som inom den angifna latituden bestämmas, själfva skola hafva betydelse endast af minimimått likasom att vid dessas fastställande, skäligen hänsyn bör tagas jämväl till dem, som redan må hafva blifvit bestämda för angränsande orter.

Gifvetvis böra de lokala påbudena jämväl innehålla bestämmelse om tiden för deras trädande i kraft. Till förekommande af å ena sidan en alltför brådstörtad öfvergång med däraf följande olägenheter för vederbörande trafikanter och å andra sidan ett alltför långt undanskjutande af påbudens verkan har det ansetts nödigt att i själfva lagen på lämpligt sätt begränsa ortmyndighetens pröfningsrätt med afseende å öfvergångstidens längd. Af sådan anledning upptager förslaget äfven här en viss latitud till vederbörandes efterrättelse. Latitudens minimum, tre år, har bestämts med hänsyn därtill, att, enligt uppgift, längre tid knappast åtgår innan hjulringar å ett arbetsåkdon vid någorlunda flitigt bruk hinna förslitas.

- 5 §. I afseende å fullföljd af talan mot länsstyrelses förordnande anvisar förslaget enahanda ordning som för ekonomimål är i allmänhet stadgad.
- 6 §. Såsom påföljd för förseelser mot förordnande i enlighet med förslaget, hvilken påföljd lämpligen torde bära i själfva lagen utsättas, stadgar förslaget böter. I afseende å böteskalans maximum, 200 kronor, torde bära framhållas, att ett ringare belopp knappast kan vara tjänligt för att verksamt stäffa ett — här lättare än eljest tänkbart — upprepande af förseelse.
- 7 §. Att, för den händelse åkdon med undermåliga hjulringar brukas af annan än åkdonets ägare, lägga ansvaret å ägaren, lærer icke kunna anses befogadt. Undantag bör emellertid med allt skäl äga rum med afseende å förseelse, som med husbondes vetskap begås af någon tillhörande hans husfolk eller arbetspersonal, och upptager förslaget alltså föreskrift härom.
- 8 §. Bestämmelserna i förslagens 8 § om åtalsrätt och forum öfverensstämma med hvad i allmänhet plägar i författningarna stadgas angående polisförseelser.
- 9 §. Till främjande af en, så vidt möjligt, verksam tillsyn å efterlevnaden af länsstyrelses förordnande, har det synts lämpligt att tillägga åklagaren andel i ådömda böter; hvilken andel ansetts skäligen kunna bestämmas till två tredjedelar. Beträffande återstoden, vore tvifvelsutan bäst på sin plats att anslå densamma åt vederbörande väggkassa. Men då, för den händelse förseelsen blifvit begången inom två eller flera väghållningsdistrikt, någon egentligen rättvis grund för fördelningen icke torde kunna uppställas, och fördelningen tillika, där förseelsen på samma gång skett inom flera rätters domvärjo, skulle föranleda en viss omgång, har det synts enklast att i stället anvisa denna bötesandel åt kronan.
- 10 §. Det ligger i sakens natur, att förordnande, som enligt förslaget beslutas, bör, så snart det vunnit laga kraft, offentliggöras och det på sådant sätt, att vederbörande kunna antagas därom verkligen lätt och säkert erhålla kännedom. De i förslagens 10 § uti sådant syfte föreskrifna åtgärder torde ock få anses för sitt ändamål nöjaktigt verk samma.

Hvad beträffar bestämmelsen, att förordnandet skall anslås på lämpliga ställen inom länet, innebär densamma äfven, att, där förordnandet afser allenast en del af länet, anslag bör göras jämväl inom angränsande trakter, som hafva samfärdsel med denna länsdel. Hvilka ställen för anslags uppsättande i öfrigt kunna vara mest lämpliga — skjutsanstalter, kommunalrun o. s. v. — lämnar förslaget åt länsstyrelsen att bestämma.

För så vidt förordnandet berör trafiken från annat län — och detta måste naturligen så godt som alltid blifva fallet, där förordnandet afser länet i dess helhet — bör tydligen äfven vederbörande allmänhet inom det främmande länet om förordnandet erhålla kännedom, för hvilket ändamål publikation i motsvarande ordning jämväl där skall äga rum.

På det att — för den händelse lagförslaget redan vid innevarande riksdag skulle blifva antaget — länsstyrelserna inom de län, där lagen kunde anses böra snarast möjligt komma till användning, må blifva i tillfälle att i frågan inhämta yttranden redan af detta års landsting, har den föreslagna lagen ansetts böra träda i kraft genast efter utfärdandet.

Slut-
stadgandet.

För så vidt på grund af ordningsstadgan för rikets städer bestämmelser i förevarande hänseende redan finnas för någon stad åvägbragta, torde anledning saknas att låta denna reglering förlora sin giltighet ensamt genom den nya lagens utfärdande, utan torde därvid böra få förblifva intill dess annorlunda kan varda på grund af denna lag stadgad. Förbehåll härom har alltså ansetts böra i förslaget inflyta.

Departementschefen uppläste härefter förevarande lagförslag och hemställde: att högsta domstolens yttrande öfver förslaget måtte, för det ändamål § 87 regeringsformen angifver, genom utdrag af detta protokoll inhämtas.

Till denna af statsrådets öfriga ledamöter biträdda hemställan behagade Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten lämna bifall.

Ex protocollo:
Nils Lange.

Förslag

till

Lag

om bredden af hjulringar å arbetsåkdon.

Häri genom förordnas som följer:

1 §.

På Konungens befallningshafvande ankomme att för länet eller, där förhållandena sådant påkalla, för viss del däraf, efter landstingets och, hvad angår område, tillhörande stad, som ej i landsting deltagar, stadsfullmäktiges hörande, förordna, att bredden af hjulringarna å arbetsåkdon, som användes å allmän väg, icke må understiga visst mått.

Med arbetsåkdon förstås i denna lag sådant åkdon på hjul, som framföres medelst dragare och är afsedt uteslutande eller hufvudsakligen för lasskörning.

2 §.

Vid meddelande af förordnande, som i 1 § sägs, må undantag göras för viss väg, där särskilda omständigheter sådant föranleda.

3 §.

Minsta bredden å hjulringar må för enbetsåkdon ej sättas under sju eller öfver tio centimeter. För paråkdon vare motsvarande mått nio och tolf centimeter.

4 §.

I förordnande skall bestämmas viss dag för dess ikraftträdande; och må den dag ej sättas tidigare än tre eller senare än fem år från det förordnandet gafs.

5 §.

Öfver Konungens befallningshafvandes beslut i fråga, som i denna lag afses, må klagan hos Konungen i vederbörande statsdepartement föras i den ordning, som för ekonomimål i allmänhet är stadgad.

6 §.

Förseelse mot förordnande enligt denna lag straffes med böter från och med fem till och med tvåhundra kronor.

7 §.

För förseelse, som med husbondes vetskap begås af hans husfolk eller i hans arbete antagen person, ansvare husbonden liksom vore förseelsen begången af honom själf.

8 §.

Förseelse åtalas af allmän åklagare, i stad hos polisdomstol, där särskild sådan är inrättad, men eljest hos poliskammare, och, där sådan icke finnes, vid allmän domstol, samt å landet vid allmän domstol.

9 §.

Af böter, som enligt denna lag ådömas, tillfaller en tredjedel kronan och två tredjedelar åklagaren.

Saknas tillgång till böternas fulla gäldande, skola de förvandlas enligt allmän strafflag.

10 §.

Förordnande enligt denna lag skall, så snart det vunnit laga kraft, tillika med erinran om påföljden för förseelse däremot, genom Konungens befallningshafvandes försorg på statsverkets bekostnad införas i länskungörelserna och i tidning för orten samt anslås på lämpliga ställen inom länet.

I den mån anledning därtill förekommer, skall förordnandet jämväl öfversändas till Konungens befallningshafvande i angränsande län för att, på sätt nyss är sagdt, där offentliggöras.

Denna lag skall träda i kraft genast efter utfärdandet.

Äro vid den tid för någon ort på grund af ordningsstadgan för rikets städer bestämmelser meddelade i det hänseende, hvarom i denna lag förmäles, må därvid förblifva intill dess i ordning, som denna lag stadgar, kan blifva annorlunda bestämdt.

*Utdrag af protokollet öfver lagärenden, hållet uti Kungl. Maj:ts
högsta domstol måndagen den 8 april 1907.*

Första rummet.

Närvarande:

Justitieråden: HUSS,
WIJKANDER,
THOLLANDER,
QUENSEL,
SUNDBERG.

Sedan jämlikt högsta domstolens beslut de 26 februari innevarande år handlingarna rörande det till högsta domstolen för afgifvande af utlåtande öfverlämnade förslag till lag om bredden af hjulringar å arbetsåtkdon cirkulerat emellan högsta domstolens ofvanbemälde ledamöter, så företogs nu detta ärende till slutlig behandling; varande ett tryckt exemplar af förslaget bilagdt detta protokoll.

Förslaget föranledde följande anmärkningar:

1 och 2 §§.

Justitierådet *Sundberg* yttrade: »Starka skäl synas tala emot att låta den ifrågasatta lagstiftningen omfatta icke blott landsbygden, utan jämväl städerna. Förhållandena därstädes kunna redan under nu gällande lagstiftning tillfredsställande regleras för vinnande af det med föreliggande förslag åsyftade ändamål, i det att erforderliga föreskrifter kunna meddelas i den ordning, som angifves i 20 § af ordningsstadgan

för rikets städer. Särskild lagstiftning i ämnet är därför, hvad städerna angår, ej behöflig; och missnöje med nu rådande förhållanden har, såvidt de i ärendet afgifna yttranden visa, för städernas vidkommande icke försports. Ej heller torde, så länge allmänna väglagen icke äger tillämpning å stad eller dess område, ligga något oegentligt däruti att den nya lagstiftningen komme att gälla endast landsbygden, men bestämmelser, såvidt städerna anginge, uti förevarande, den allmänna ordningen rörande fråga finge meddelas i nu stadgad ordning. Däremot skulle, om ordningsstadgan för rikets städer härutinnan upphäfves, så till vida uppstå en oegentlighet, som Konungens befallningshafvande på grund af samma stadga fortfarande ägde att, i det föreliggande förslagens syfte, för stad fastställa andra föreskrifter än de i förslaget angifna, t. ex. om åkdonshjulens höjd, körsättet o. s. v. Jag hemställer fördenskull om sådan ändring af förslaget, att detsamma icke kommer att afse städerna och deras områden. Därest denna hemställan vinner afseende, bör beaktas, att den strafflatitud, som finnes intagen uti 6 § af förslaget, icke öfverensstämmer med den i 20 § af ordningsstadgan för rikets städer bestämda strafflatituden.

Enligt hvad den förslaget åtföljande motiveringen gifver vid handen, synes förordnande, som i 1 § sägs, icke böra inom ett län utfärdas i annat fall än att förhållandena inom länet påkalla lagstiftningens ingripande. Förslagens affattning i 1 § 1 mom. kan dock måhända gifva anledning till missförstånd härutinnan, hvadan till undvikande häraf samma stadgande bör undergå någon omredigering; och torde därvid innehållet i 2 § lämpligen kunna föras i sammanhang med bestämmelserna i 1 § 1 mom.

För att vid uppkommen fråga om utfärdande af förordnande enligt förslaget länsstyrelsen må erhålla fullständig utredning för frågans riktiga bedömande synes vara nödigt, att de väghållningsskyldige eller vägstyrelserna, och i städerna deras magistrater varda i ärendet hörda.

Vidare må beträffande 1 § erinras, att densammas affattning lämnar rum för tvekan, huruvida förslaget är afsedt att gälla för Stockholm och beträffande såväl Stockholm som andra städer, för deras planlagda områden, äfvensom att den omständighet icke synes vara beaktad, att mera än ett landsting kan finnas inom samma län.»

Justitieråden *Huss* och *Wijkander* instämde uti nämnda yttrande.

Justitierådet *Sundberg* anförde vidare: »En otydlighet föreligger jämväl därutinnan, att af förslaget ej med visshet framgår, huruvida öfverträdelse af gifvet förordnande må anses äga rum allenast i det fall, att arbetsåkdon med smalare hjulringar, än tillåtet är, å allmän

väg användes för sitt ändamål, d. v. s. lasskörning, eller utan afseende å den tillfälliga användningen i hvarje fall, då sådant åkdon framföres å allmän väg. Denna otydlighet bör afhjälpas».

Justitierådet *Quensel* utlät sig beträffande 1 §: »Lika med justitierådet Sundberg anser jag

att paragrafen bör omredigeras för undvikande af den missuppfattning, att förordnande, hvarom i paragrafen sägs, ovillkorligen skall i hvarje län utfärdas;

att de väghållningsskyldige böra i ärendet höras;

att paragrafens affattning lämnar rum för tvekan, huruvida förslaget afser Stockholm;

samt att den omständighet icke synes beaktad, att ett län kan bestå af särskilda landstingsområden.

Dessutom synes mig kunna anmärkas, att uttrycket »allmän väg» är mindre väl afpassadt, då därmed skall afses jämväl gatorna i stad.»

Justitierådet *Thollander* yttrade: »Jag instämmer i de redaktionella anmärkningar, som af justitieråden Sundberg och Quensel blifvit vid ifrågavarande §§ framställda.

Därjämte är jag ense med justitierådet Sundberg däruti, att före meddelandet af förordnande, som här afses, de väghållningsskyldige och i städerna deras magistrater borde höras.

För att ändamålet med förordnande angående viss bredd å hjulringarna skall nås synes mig nödigt att i likhet med i förordningen om automobiltrafik föreskrifva, att hjulringarna icke få vara kullriga utan skola med hela den stadgade bredden trycka mot marken.»

5 §.

Justitierådet *Quensel* anförde: »Enligt den ordning, som för ekonomimål i allmänhet är stadgad, räknas tiden för klagan hos Konungen från det klaganden erhöll kännedom om utslaget, hvaröfver klagan föres. Utslaget skall därför delgifvas sakägare, innan besvärstid för honom börjar löpa; dock att, där målet rör menighet, utslaget skall anses vara densamma delgifvet genom uppläsande från predikstolen. Nu kan Konungens befallningshafvandes beslut i fråga, som i förslaget afses, tänkas vara af beskaffenhet, att enskild rätt är däraf beroende, utan att dock visshet kan på förhand vinnas, hvilka enskilde kunna komma att uppträda såsom behörige klagande öfver beslutet. Vid sådant förhållande lär svårighet uppstå för afgörande af frågan, när Konungens befallningshafvandes beslut må anses lagakraftvunnet, med

mindre föreskrift meddelas, att besvärstiden för en hvar, som är med beslutet missnöjd, räknas från den dag, då beslutet blifvit i vederbörande kyrka eller kyrkor uppläst.»

Justitierådet *Wijkander* instämde i hvad af justitierådet *Quensel* vid denna § anförts; hvarförutom justitierådet ansåg böra såsom en ofullständighet i förslaget anmärkas, att i detsamma ej angifvits förutsättningarna för behörighet att öfverklaga Konungens befallningshafvandes beslut. Utan bestämmelse härutinnan syntes det nämligen blifva tvifvelaktigt, huruvida den, som bodde utom länet men med arbetsåkdon trafikerade väg inom länet, kunde anses vara behörig att öfverklaga beslutet.

6 §.

Högsta domstolen ansåg att för det fall, då fortsatt förbrytelse föreläge, stadgande borde meddelas i hufvudsaklig öfverensstämmelse med hvad för sådant fall i åtskilliga andra författningar funnes föreskrifvet, exempelvis i 31 § i förordningen om automobiltrafik.

7 §.

Justitierådet *Sundberg*, med hvilken justitieråden *Huss*, *Wijkander* och *Thollander* instämde, anförde: »Då husbondes hustru icke torde kunna räknas bland hans husfolk, men den uti förevarande § för husbonde stadgade ansvarsskyldighet synes böra gälla jämväl beträffande förseelse, som af hans hustru begås, hemställer jag, att §:ns lydelse måtte undergå härutinnan erforderlig ändring.»

8 §.

Justitierådet *Sundberg*, med hvilken justitieråden *Huss* och *Wijkander* instämde, yttrade: »Genom det här intagna stadgandet om åtalsrätt har icke någon inskränkning eller utvidgning skett i fråga om den befogenhet att åtala förbrytelser, som utan särskild föreskrift tillkommer allmän åklagare. Samma stadgande bör förty utgå såsom obehöfligt och möjligen ledande till det missförstånd, att åtalsrätt för målsägande icke ägde rum.

Därest, i enlighet med hvad förut af mig hemställts, förslaget ändras till att afse allenast landsbygden, torde förevarande 8 § kunna i dess helhet uteslutas.»

Justitieråden *Thollander* och *Quensel* hemställde på de af justitierådet *Sundberg* anförda skäl att orden »af allmän åklagare» måtte ur paragrafen utgå.

9 §.

Högsta domstolen ansåg att i enlighet med den princip, som uti de under senare tider utfärdade författningar i allmänhet gjort sig gällande, de böter, hvilka ådömdes enligt blifvande lag i ämnet, borde tillfalla kronan.

10 §.

Justitierådet *Sundberg*, med hvilken justitieråden *Huss*, *Wijkander* och *Quensel* voro ense, yttrade: »Därest gifvet förordnande, sedan det vunnit laga kraft, varder infördt i länskungörelserna och uppläst från predikstolarne i kyrkorna inom det län, förordnandet afser, synes därmed hafva meddelats sådan offentlighet åt förordnandet, som skäligen bör utgöra förutsättning för att det skall kunna tillämpas. De i förevarande § intagna ytterligare föreskrifter om förordnandets kungörande i tidning för orten och anslående på lämpliga ställen inom länet samt dess offentliggörande i annat län torde närmast vara att anse såsom råd i fråga om att på lämpligt sätt sprida kännedomen om förordnandet och böra förty — om de få sin plats i detta lagförslag — bestämdt åtskiljas från de föreskrifter om offentliggörande, hvilka ovillkorligen skola iakttagas.»

Ur protokollet
Erik Ölander.

*Utdrag af protokollet öfver jordbruksärenden, hållet inför Hans
Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten i statsrådet å
Stockholms slott den 19 april 1907.*

Närvarande:

Hans excellens herr statsministern LINDMAN,
Hans excellens herr ministern för utrikes ärendena TROLLE,

Statsråden: TINGSTEN,
ALFRED PETERSSON,
ALBERT PETERSSON,
HEDERSTIERNA,
DYRSSEN,
HAMMARSKJÖLD,
ROOS,
JUHLIN,
SWARTZ,
Justitieråden: CARLSON,
QUENSEL.

Departementschefen, statsrådet Alfred Petersson anmälde, efter gemensam beredning med cheferna för justitie- och civildepartementen, i underdånighet högsta domstolens den 8 innevarande april afgifna yttrande öfver det, jämlikt nådigt beslut den 15 sistlidne februari, till högsta domstolen remitterade förslag till lag om bredden af hjulringar å arbetsåkdon.

Efter att hafva erinrat om lagförslaget och redogjort för innehållet af högsta domstolens yttrande anförde departementschefen vidare:

Med anledning af de i högsta domstolen framställda anmärkningar mot det remitterade förslaget har jag låtit omarbeta detsamma, hvarvid

de af högsta domstolen eller dess pluralitet gifna anvisningar blifvit följda.

Beträffande frågan, huruvida, på sätt det remitterade förslaget afsåg, den nya lagstiftningen i ämnet borde gälla äfven städerna, har jag visserligen icke funnit mig alldeles öfvertygad om lämpligheten att i denna del frångå det remitterade förslagets ståndpunkt. Men då å andra sidan olägenheterna af lagstiftningens begränsning allenast till landsbygden icke torde behöfva blifva särskildt afsevärda, har jag icke velat motsätta mig denna begränsning, åt hvilken äfven gifvits uttryck i det omarbetade förslagets rubrik.

Enligt det remitterade förslaget skulle förordnande, hvarom i förslaget förmäldes, utfärdas efter »landstingets» hörande och omfatta helt län eller, där förhållandena sådant påkallade, viss del däraf. Med föranledande af den inom högsta domstolen framställda erinran, att mer än ett landsting kan finnas inom ett län, och då förhållandena inom de olika landstingsområdena kunna i förevarande hänseende gestalta sig tämligen olika, har det syntts lämpligt att låta förordnandet afse *landstingsområde* i stället för *län*. Tillika och i stället för anordningen att i särskilda fall låta förordnande gälla allenast någon viss del af län (landstingsområde), har förslaget nu, omvänt, affattats så, att förordnandet formellt skall afse hela länet (landstingsområdet), med rätt för länsstyrelse att medgifva undantag för viss del af samma område, när särskilda omständigheter därtill föranleda. Denna senare anordning torde nämligen bättre än den förra tillgodose det önskemål, jag vid anmälan af det remitterade förslaget tillät mig framhålla, nämligen att de lokala bestämmelserna i allmänhet skulle komma att gälla för helt län.

Vidkommande fullföljd af talan mot länsstyrelsens beslut i fråga, som i förslaget afses, hafva två af högsta ledamöter framhållit behofvet af en föreskrift, att besvärstiden för en hvar, som är med beslutet missnöjd, räknas från den dag, då beslutet blifvit i vederbörande kyrka eller kyrkor uppläst. Frågan härom torde dock måhända lämpligast böra upptagas i samband med en eventuell revision af gällande bestämmelser om administrativa besvärformer i allmänhet. Samma behof kan nämligen sägas vara för handen beträffande en hel del andra administrativa besvärs mål, såsom särskildt väg- och flottning mål. Praxis i sådana mål torde emellertid hafva utvecklats sig just i den af bemälda ledamöter anvisade riktning, och samma förhållande lärers alltså, utan den åsyftade uttryckliga föreskriften, vara att emotse äfven i afseende å mål, hvarom här är fråga.

Hvad slutligen angår sättet för offentliggörande af laga kraft vunnet förordnande, hafva ur förslaget uteslutits bestämmelserna om förordnandets införande i tidning och anslående på lämpliga ställen äfvensom om dess publikation i angränsande ort. Åt länsstyrelsernas egen omtanke torde nämligen kunna öfverlämnas att vidtaga den åtgärd, som, utöfver det obligatoriska kungörandet, kan vara tjänlig för ytterligare spridande af kännedom om förordnandet.

Departementschefen uppläste härefter förslaget i dess omarbetade skick och hemställde, att detsamma måtte, jämlikt § 87 regeringsformen, Riksdagen till antagande föreläggas.

Justitierådet Quensel hänförde sig till hvad han vid lagförslagets granskning inom högsta domstolen anfört, i den mån det ej vid förslagets omarbetande iakttagits.

Statsrådets öfriga ledamöter instämde med departementschefen,

och behagade Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten besluta, att nådig proposition af den lydelse, Bil. . . . till detta protokoll utvisar, skulle till Riksdagen aflåtas.

Ur protokollet:
Nils Lange.