

N:o 30.

Ank. till Riksd. kansli den 30 april 1909, kl. 3 e. m.

Andra Kammarens andra tillfälliga utskotts utlåtande (n:o 5), i anledning af väckt motion angående ändrade bestämmelser rörande automobiltrafik.

I en inom Andra Kammaren väckt motion, n:o 37, har herr *E. Åkerlund* anfört följande:

»Som bekant, idkas automobiltrafik å vår landsbygd för närvarande så godt som uteslutande för nöjes skull af personer, som i allmänhet synas fullkomligt obesvärade af de små bötesbelopp, hvilka pläga ådömas, då man någon gång blir i tillfälle att åtala för körning å förbjudna vägar, hastighetskörning eller förorsakade olyckor, och detta så mycket hellre, som de, hvilka disponera fordonen och i regeln bestämma såväl hvilka vägar, som skola befaras, som den fart de önska, nära nog städse gå fria från straff, emedan dessa pläga drabba förarne, ändock de senare intet annat hafva att välja på än att lyda eller erhålla afsked. Från alla landsdelar förspörjas klagomål däröfver, att lustresande automobilister synnerligen ofta underlåta att ställa sig gällande föreskrifter till efterrättelse och hänsynslöst färdas fram äfven på hvarje förbjuden väg, som faller dem i smaken, samt därtill bete sig, som om de ensamma hade rätt till vägarna i riket. Hvaråt de herrar syfta, hvilka tagit automobilsporten under sitt hägn, synes mig framgå af hvad som kommit

till synes uti »insändare» och tidskrifter, undertecknade med kända signaturer, däri ganska oförtydligt framhållits, det en hel del vägar å landsbygden, rymliga nog för dess behof, behöfde utläggas till lämplig bredd för automobilfärder samt att landtjänstgörande och jordbrukare borde finnas skyldiga att genomgå en kurs uti konsten att köra hästar, detta väl därför att herrarnas automobilister skulle kunna fortfara med sin vilda framfart utan att få alltför många människolif på sina samveten.

Erfarenheten under den tid, automobilförfattningen varit gällande, har till fullo ådagalagt, att det ingalunda vore för tidigt, om de, hvilka äro tillförbundna att söka bereda skydd till lif och hälsa samt för gagnande verksamhet åt Sveriges folk inom alla landsdelar, nu såge till, att det själfsvåld och öfversitteri, som är ett utmärkande drag för en god del lustresande automobilister, klämdes efter, så att deras kraf på landsbygdens befolkning hölles inom rimliga gränser, och de själfva, med eller mot sin vilja, nödgades akta gällande lag, samt att därför ock denna blefve så affattad, att ej som nu äfven svåra förseelser få försonas med löjligt små bötesbelopp, hvilka dess värre sällan träffa de verkligen brottliga utan i stället dessas underordnade: automobilförarna. Den automobiltrafik, som idkas till gagn och nytta samt af nyttiga personer, skulle för visso icke lida men af skärpta bestämmelser, emedan de, som bedrifva sådan trafik, pläga förstå, att äfven andra än de själfva böra vara fredade vid utförandet af sina nyttiga värf och fara därför i allmänhet fram »som folk». Sådana automobiltrafikanter skulle säkerligen dessutom — åtminstone å landsbygden — kunna åtnöjas med mindre spårvidd å sina åkdon än den nu brukliga samt därför ock möjligen kunna erhålla tillstånd att trafikera vägar af något ringare bredd än de nu för automobiltrafik upplåtna, eftersom möten med dem vore lättare, och de dessutom vore urståndsatta att färdas med den hastighet, nöjeslystnaden kräfver och kallar »sport» för att förgylla upp eländet.

På samma gång den penningknapphet, som nu råder och väl en längre tid framåt blir härskande i vårt land, visserligen till allmänt gagn försvårar uppkomsten af en mängd automobilåkande finansiella stjärnor, torde densamma dess värre äfven komma att inskränka bruket af automobiler för nyttiga ändamål, helst kostnaderna för anskaffande, underhåll och drift äfven för dessa ställa sig synnerligen höga, men vi må hoppas, att dessa kostnader efter hand skola kunna nedbringas, så att fordonen i fråga komma till vidsträcktare gagnande användning äfven å vår landsbygd; men för att detta må blifva förhållandet, måste man väl ställa så till, att icke all automobiltrafik råkar i fullständig misskredit genom de ständiga olyckor, den nu förorsakar.

Man sträfvar med rätta i våra dagar att bereda egna jordbruk och hem på landet åt vårt folk samt hoppas att därigenom trefnad och förnöjsamhet skola främjas och landets uppodling uppmuntras; men hvar till tjäna väl dessa sträfvanden, om hvilka fina herrar som helst, utan att akta landets lagar, lå göra tillvaron å landsbygden allt odrägligare, för närvarande genom s. k. automobilsport och nästa gång genom någon för missbruk ännu lämpligare?

Gång efter annan erfara vi af tidningarna, hur man på kontinenten klämmer efter automobilister, som köra förbjudna vägar och vålla olyckor; men man måste förvånas öfver den likgiltighet, som här i landet ådagalägges för sådana olyckor och lagöfverträdelse, samt öfver de eländiga straff, som pläga ådömas upphofsmännen till dem, därest de ej gå alldeles fria. De smala, krokiga och backiga vägar, vi, i anledning af vårt lands fåtaliga befolkning och våra begränsade tillgångar, i allmänhet måste nöja oss med, bjuda för visso, att vida allvarigare föreskrifter än på kontinenten gjordes gällande och tillämpades för automobiltrafik inom vårt land, och att därvid särskild uppmärksamhet ägnades åt behovet af strängare straffbestämmelser än de nu gällande för bedrifvandet af sådan trafik å vägar, hvilka ej äro upplåtna därför, eftersom just sådan trafik vållar landsbygdens befolkning de största olägenheterna, enär landtmännen, förlitande sig på gällande trafikförbud, vid färder å dessa vägar icke anse sig nödsakade att ägna någon större uppmärksamhet vare sig åt hästar eller mötande trafikanter samt därför ock blifva så öfverraskade, då automobiler, upptagande vägens hela bredd och än mera samt understundom försedda med anskrämliga, för luftdraget fladdrande skynken, helt oväntadt komma framrusande, att olyckor eller svåra skadegörelser sällan stå att förekomma, emedan de körande hvarken hinna att i tid hålla ur vägen, där detta kan ske, eller att stiga ur sina åkdon.

Som det nu tillgår, skulle man kunna frestas förmoda, det den arbetande befolkningens skydd och välfärd på sina håll betydde föga i jämförelse med frihet för lustresande automobilister att få husera efter behag. Ja, det ser nära nog ut, som om vår landtbefolkning står alldeles handfallen för denna trafik och betraktar den som en olycka, hvilken ej kan förekommas eller mildras, och därför tåligt finner sig däri, ehuru tusenden och åter tusenden skulle anse den dag, då vederbörande funne sig föranlåtna att utan krus och pjunk söka hämma de ofog, som af automobilresande så ofta bedrifvas, som en verklig glädjedag för vår landsbygds befolkning, hvars tålmod slutligen kommer att tryta, om ingen ändring till det bättre snart sker.

Det synes mig så mycket angelägnare, att verksamma åtgärder nu vidtagas från Riksdagens sida för att råda bot för den osäkerhet till lif och lemmar, som under nuvarande förhållanden är rådande å landsbygdens vägar i anledning af öfverdådig och brottslig framfart af automobilister, eftersom den klubb, hvilken väl skall vara automobilsportens främste målsman i vårt land, utan att det minsta beröra de svåra olyckor, som litet emellan förorsakas genom den af klubben omhuldade sportens idkare, ingått till Konungen med anhållan om än mera vidgade rättigheter till landsbygdens vägar, om rätt att å dessa få färdas med vida större hastighet än den nu tillåtna samt om tillstånd att å automobilhjulen få anbringa sådana anordningar, som skulle komma att totalt upprifva alla vägar af klenare byggnad och jämväl i hög grad försvåra underhållet af öfriga vägar.

På grund af hvad jag här ofvan anført får jag vördsamt hemställa, att Riksdagen i skrifvelse till Kungl. Maj:t anhåller, det Kungl. Maj:t täcktes låta utreda, huruvida icke de talrika olyckor och missöden, som förorsakats genom automobilkörning å våra allmänna vägar i anledning af vårdslöshet, trots och uraktlåtenhet att ställa sig gällande automobilförordning till efterrättelse, till fullo ådadagalagt behovet af skärpta och i öfrigt ändrade bestämmelser i fråga om automobiltrafik, och att, om så finnes vara förhållandet, Kungl. Maj:t täcktes låta utarbeta och förelägga Riksdagen förslag till ny automobilförordning, lämpad efter här i landet rådande förhållanden.»

Öfversikt af
automobil-
lagstift-
ningen i olika
länder.

Innan utskottet ingår på frågan om eventuella ändringar, i motionens syfte, uti nuvarande svensk lagstiftning, har det syntts lämpligt att först göra en jämförande sammanställning af nu gällande automobil-lagstiftning i olika länder. Denna företer i de frågor, som närmast beröras af motionen, följande bild. Bestämmelser, likartade med den svenska lagens, rörande *chaufförens ålder och pröfning* samt *automobilens inregistrering och besiktning*, förekomma allmänt. Äfvenså hafva allmänt (åtminstone beträffande automobiler, som förmå utveckla större hastighet), i syfte att *identifiera* automobilen, åtgärder stadgats, hufvudsakligen af samma beskaffenhet, som de i den svenska förordningen föreskrifna. I olikhet med vår lag kräfves, oafsedt kvalifikationsbevis, merendels för *hvarje* automobilförare äfven ett *tillståndsbevis*, giltigt viss tid eller obegränsad tid.

Beträffande den i *öppen terräng* tillåtna hastigheten, stadgas i två europeiska länder, *Tyskland* och *Holland* (äfvensom i 6 bland de 36 utaf *Nordamerikas Förenta Stater*, som hafva särskild automobil-lagstift-

ning), ingen annan gräns, än att automobil icke må framföras med en hastighet, som efter de förhandenvarande omständigheterna kan anses farlig. I de allra flesta länder förekommer dock, i motsats härtill, äfven för körsel i öppen terräng en bestämd *maximigräns* (*high speed limit*), ganska olika i olika länder, och utgörande i kilometer pr timma: *Österrike* 45; *Italien* 40; *England* 32; *Danmark, Belgien, Frankrike, Schweiz och Portugal* 30; *Spanien* 28; *Norge* olika i olika amt (30—15; sistnämnda maximum förekommer t. ex. i Smaalenenes amt). Af *Nordamerikas Förenta stater* hafva flertalet ett maximum af 32 kilometer eller mera; tio hafva 25 kilometer; tre hafva en lägre siffra (Alabama har cirka 13 kilometer). Enligt *svensk lag* är maximum i öppen terräng som bekant 25 kilometer.

I alla länder, äfven i dem som icke hafva någon *high speed limit*, finnes åtminstone en lägre hastighetsgräns, stundom flere (*low speed limits*), gällande för fart genom tätbefolkade orter, i kuperad mark, kurvor, i mörker eller dimma o. s. v. Äfven denna gräns, respektive dessa gränser, variera ganska starkt, likasom förutsättningarna för deras tillämplighet. Sålunda har stadgats i *Frankrike* 20 (eventuellt 12) kilometer genom tätbefolkade orter, 6 kilometer genom trånga passager eller bland folkmassor; *England* 16 kilometer på vissa vägsträckor, efter särskild bestämmelse; *Tyskland* 15 kilometer genom tätbefolkade orter; *Österrike* likaledes 15 kilometer under samma förutsättning, 6 kilometer i dimma, vid korsvägar etc.; *Danmark* 15 kilometer i städer etc., $7\frac{1}{2}$ kilometer nattetid; vid stark trafik; på slipprig körbana; *Italien* och *Spanien* öfverhufvud endast ett lägre maximum, 12 kilometer; likaså *Belgien* och *Portugal* 10 kilometer. I *Holland* kan dylikt maximum, för visst område, fastställas af regeringen efter beslut af ordsmyndighet. I *Ryssland*, som ej äger någon för hela riket gällande automobilförordning, förekomma i särskilda städer särskilda bestämmelser (Petersburg t. ex. har 12 kilometer såsom hastighetsgräns). I *Nordamerikas Förenta stater* variera *low speed limits* från 7 till 20 kilometer (tätbefolkade orter, korsvägar, skarpa kurvor etc.). — Den motsvarande *svenska* bestämmelsen stadgar såsom maximum: 15 kilometer vid körsel genom tätt bebyggt samhälle under dagsljus; 10 kilometer vid körsel, likagodt hvar, under mörker eller dimma (Stockholms stad utgör undantag enligt kungl. brefvet $23/7$ 1908). De svenska siffrorna stanna således i fråga om maximum i öppen terräng *under*, men gå i fråga om de lägre maxima snarare *öfver* det genomsnittliga.

För att fullständiga denna bild, bör emellertid tilläggas, att den riktning, hvari lagstiftningen rör sig, obetingadt är ökning (eller rentaf borttagande) af *maximigränsen* i öppen terräng (*high speed limit*). I

Holland utgjorde detta maximum, före nu gällande lag af 1905, 20 kilometer (nu ingen gräns); i *England*, enligt *Locom. Highw. Act 1896*, 22 $\frac{1}{2}$ kilometer (nu 32 kilometer); i flere bland *Tysklands* särskilda förbundsstater funnos intill nu gällande lagstiftning ($\frac{1}{10}$ 1906) hastighetsgränser (nu ingen gräns); i några bland *Österrikes* kronländer gränser lägre än den nu gällande sedan $\frac{27}{9}$ 1905 (45 kilometer); uti *Italien* utgjorde gränsen (enligt bestämmelsen $\frac{28}{7}$ 1901) 25 kilometer (nu 40 kilometer); i *Belgien* (nu 30) läres ett under utarbetning varande lagförslag komma att uppställa 45 kilometer; i *England* (nu 32) har en lagstiftningskommitté uttalat sig för rent borttagande af high speed limit, likasom i *Holland* och *Tyskland*. Däremot saknas icke exempel på att en low speed limit blifvit sänkt (*Italien*: $\frac{28}{7}$ 1901 15 kilometer, nu 12 kilometer).

Beträffande inskränkning till vissa vägar är det vanliga, att ingen sådan äger rum med hänsyn till allmänna vägar, under det däremot enskilda vägar äro undantagna eller af den berättigade kunna undantagas från automobiltrafik; i *Holland* skola, enligt uttrycklig föreskrift, för dylikt fall anslagstaflor finnas uppsatta, och detta läres äfven eljest vara brukligt. Någon gång förekommer, att automobiltrafik inskränks till särskildt angifna allmänna vägar (*Norge*) eller till visst slag af allmänna vägar (*Danmark*). Stundom förbehålles vederbörande myndighet att undantaga särskilda sträckor af allmänna vägar; så *Danmark* (justitieministeriet) och *England* (Local Government Board, på ansökan af lokal myndighet). — De svenska bestämmelserna undantaga från automobiltrafik allmänna vägar med bredd till 3,6 meter inclusive (således vanliga »bygdevägar»); Konungens befallningshafvande kan emellertid för särskilda fall såväl upphäfva som utvidga förbudet. I fråga om enskild väg förutsättes alltid upplåtelse af den dispositionsberättigade, men om dylik väg »allmänneligen befares», gälla samma inskränkingar som för allmän väg.

I detta sammanhang torde böra erinras, att hufvudvägarne i de stora kulturländerna äro, äfven jämförda med de bästa svenska vägar, af vida öfverlägsen beskaffenhet, men också betinga ett motsvarande pris. Kapten Bigham, som på uppdrag af förutnämnda engelska komité på ort och ställe beräknat vägarne kostnad i åtskilliga europeiska länder, genom att till byggnadskostnaden på slät mark addera det underhållskostnaden motsvarande, efter 4 procent beräknade kapitalet, har med hänsyn till den i Frankrike allmännast förekommande vägtypen (bland »routes nationales») kommit till ett belopp, motsvarande 350,000 kronor för en vägsträcka af en svensk mils längd och sju meters bredd

(en bredd, som ofta öfverskrides af nämnda vägar). Likväl lär man hafva funnit nödvändigt, bland annat för att i möjligaste mån undvika det af stark automobilfart framkallade dam, att underkasta dessa vägar en behandling med tjära, som lärer, enligt samme fackmans uppgift, höja ofvannämnda belopp med hälften. Därtill bör läggas, att äfven denna vägtyp icke anses fullt användbar för sträckor med särskildt tung trafik, vid hvilka man därför använder en ännu dyrare typ. Den allra dyraste franska vägtyp, hvilken dock endast användes i ringa utsträckning, hufvudsakligen i trakten kring Paris, betingar enligt Bigham icke mindre än två miljoner kronor för en sträcka af nämnda längd och bredd.

Beträffande föreskrifter i afseende på automobilförordningarnes efterlevande, äro *straffbestämmelserna*, såvidt de uppställts särskildt för öfverträdande af dessa förordningar, i allmänhet ganska lindriga i de europeiska staterna. Särskildt gäller detta om *bötesminimum*. I sistnämnda afseende utgör *Danmark* ett utprägladt undantag, i det den nya lagen ²⁷/₅ 1908 höjer bötesminimum till 50 eller för vissa fall 100 kronor (föret 10 kronor). Stundom är äfven *bötesmaximum*, i fråga om öfverskridande af hastighetsgränserna m. m., påfallande lågt (t. ex. i *Frankrike* och *Italien* 10 francs för vissa fall); oftast stiger det dock till belopp öfver 100 kronor; i *England* till 360 kronor; i *Danmark* till 400 kronor. Under vissa förutsättningar (iteration, vårdslös körsel nattetid etc.) förekommer, att maximum höjes (*England*: från 360 till 900 kronor; *Danmark*: från 400 till 1,000 kronor). Icke sällan, särskildt under försvärande omständigheter, förekommer, att domaren kan välja mellan böter och *fängelse*; någongång, att han kan samtidigt ådöma båda dessa straff (*Belgien*, *Portugal*). Såvida det är fråga om en ren förseelse, är likväl, i de europeiska länderna, maximum för detta fängelsestraff helt lågt (i *Holland* dock 30 dagar); i *Nordamerikas Förenade Stater* är det stundom högre (Missouri: sex månader). I fråga om *åklagarens andel* i böterna intaga lagarne olika ställning. — Särskildt vid återfall eller eljest vid försvärande omständigheter är *regel*, att föraren kan ådömas *förlust* för viss tid eller alltid af *rättighet att föra automobil*; detta uppgifves vara i *Frankrike* det hufvudsakligen använda och verk samma repressionsmedlet. I några länder kan, eventuellt jämte föraren, äfven *ägaren* eller den eljest dispositionsberättigade, ådömas böter (icke endast skadestånd), om han föranledt förseelsen (*Spanien*; i samma riktning det *engelska* kommittéutlåtandet § 137); om han »genom vaksamhet bort kunna hindra» olyckan (*Italien*) o. s. v. Vid bristande betalning gäller såsom regel, att böterna förvandlas; det förekommer

emellertid äfven, att ägaren, då han är skadeståndsskyldig, står i ansvar för erläggandet af de föraren ådömda böterna (*Belgien*).

Den viktiga frågan om *skadeståndsskyldighet* är numera i nästan alla europeiska lagar så löst, att automobilens ägare (stundom i stället eller därjämte brukaren) är skadeståndsskyldig (eventuellt jämte föraren, därest denne varit vållande). I *Tyskland*, där hittills inga särskilda bestämmelser funnits rörande skada i följd af automobiltrafik, väntas ett nu föreliggande lagförslag i denna riktning när som helst blifva antaget af Riksdagen; detsamma gäller om *Holland*. I de länder, som stå på den franska eller på den engelska rättens grund, har nämnda uppfattning härledts ur regeln »respondeat superior» (husbondes etc. ansvar för skada, vållad af hans underlydande). I de öfriga länderna har regeln särskildt införts med hänsyn till automobiltrafik (så i *Norge* genom flere »Vedtægter»; i *Danmark* genom L. ²⁷/₅ 1908; i *Österrike* genom L. ⁹/₈ 1908: i dessa nya lagar — likasom i någon mån äfven i ofvannämnda tyska förslag — har skadeståndsskyldigheten genomgående utsträckts öfver vållande hos automobilens förare. — Den *svenska* lagstiftningen (L. ⁸/₆ 1906) har, som bekant, då den gjort automobilens ägare ansvarig, härvid hållit sig inom gränsen respondeat superior, hvadan sådan skada, som föraren icke anses hafva med normal försiktighet kunnat undvika, icke ersättes, äfven om den skadelidande är fullkomligt fri från vållande därtill. — I det hela måste man säga, att tendensen i den moderna lagstiftningen går öfver denna standpunkt.

Rörande den praktiskt synnerligen viktiga frågan om *bevisningsskyldigheten* i en dylik skadeståndsprocess intaga lagarne olika standpunkter. *Danmark* (L. ²⁷/₅ 1908, § 33), *England* och *Österrike* (L. ⁹/₈ 1908, § 2) pålägga automobilens ägare o. s. v. bevisningsskyldigheten. Så gör äfven det *tyska* lagförslaget (§ 1). Detsamma uppgifves om det bebådade *holländska* lagförslaget, och från *Italien* meddelas, att ehuru därstädes den äldre, motsatta principen ännu råder, framstående jurister uttalat sig för en ändring i förevarande fall. I det hela går således rättsutvecklingen mycket markeradt i den riktningen att öfverflytta bevisningsskyldigheten på automobilägaren. — I detta sammanhang må anmärkas, att likasom flera lagar stadga särskild påföljd för den förare, som efter skedd olycka kör bort från olycksplatsen för att hindra identitetsfastställelse, så förekommer äfven, att den skadelidande utrustats med en själfhjälpsrätt för att tvinga bilen att stanna (*Danmark* L. ²⁷/₅ 1908, § 34: »underlåter föraren att uppfylla sin plikt att stanna, och

hejdas därför automobilen med våld af vederbörande, ersättes icke den skada, som däraf följer för automobilen och de med densamma befordrade).

Icke sällan har bestämts, att den skadade har *säkerhet* för sin skadeståndsfordran i automobilen (t. ex. nyssnämnda *danska lag* § 33 m. 5). Däremot har det mycket dryftade medlet att tvinga automobilägare inom landet till en sammanslutning, hvilken i första hand skulle vara ansvarig gentemot den skadelidande, veterligen ännu icke vunnit fast fot i lagstiftningen.

Beträffande de i motionen föreslagna eller antydda lagändringar, har utskottet ansett ostridigt, att det, synnerligen på landsbygden, mångenstädes råder en ovilja mot automobilerna, hvartill dessas ägare och förare ingalunda alltid torde vara utan skuld. Denna allmänna erfarenhet har bekräftats bl. a. genom de från flerfaldiga kommuner till ledamöter af kammaren ingifna klagoskrifter, hvilka kommit utskottet tillhanda. Den sålunda befintliga konflikten mellan å ena sidan befolkningens berättigade intresse af verksamt skydd till lif och gods samt å andra sidan det obestriddiga samhällsintresset af en fri utveckling utaf ifrågavarande moderna kommunikationsmedel, hvilket torde kunna förväntas blifva med tiden alltmera allmännyttigt, har synts utskottet böra rätteligen så lösas, att lagstiftaren, under det han omsorgsfullt undviker att försvåra automobilens användning i förhållanden, då alldeles ingen fara kan anses föreligga, däremot uppställer tillräckligt långt gående och tydliga inskränkningar beträffande verkligt farliga situationer, och framför allt gör dessa inskränkningar fullt effektiva genom allvarsamma straff- och skadeståndsbestämmelser. Strängheten i sistnämnda bestämmelser kommer sålunda att lämna den i hufvudsak oberörd, som på förståndigt och försiktigt sätt använder kommunikationsmedlet, och endast drabba den oförsiktige eller oskicklige, hvilken, utom den fara eller skada, han framkallar för tredje man, därjämte bringar automobiltrafiken i misskredit och därigenom framkallar en betydlig risk för hämmande af dess naturliga utveckling.

Med denna uppfattning af automobillagstiftningens allmänna uppgift har utskottet icke funnit skäl att föreslå minskning af hastighetsmaximum för fart i öppen terräng (*high speed limit*). Visserligen äro de svenska vägarne rätt mycket underlägsna motsvarande vägar i de stora kulturländerna, men såsom af ofvan verkställda jämförelse framgår, är ifrågavarande maximum också lägre enligt svensk lag än i andra länder. Detta sista kan däremot icke sägas om de för särskilda farliga

*Utskottets
yttrande.*

fall uppställda lägre hastighetsmaxima (*low speed limits*). Möjligen behöfver en sänkning af dessa maxima icke komma i fråga, men väl synes det lämpligt att utvidga deras tillämplighetsområde genom medtagande af de fall, om hvilka för närvarande i kungl. förordningen ^{21/9} 1906 § 13 mom. 2 föreskrives, att automobilen skall »färdas så sakta, att den kan stannas ögonblickligen»: äfven om denna bestämmelse bibehålles, torde vara skäl att tillfoga föreskrift om en bestämd hastighetsgräns, som icke må öfverskridas. Alldeles särskildt gäller detta om vägsträckor, som på en gång gå i starka kurvor och äro starkt kuperade. — Visserligen är det, enligt § 10 af nämnda kungl. förordning, Konungens befallningshafvande obetaget att för särskilda vägsträckor utfärda dylika bestämmelser. Men för vinnande af desto större enhetlighet och säkerhet torde uppställande af en allmän *low speed limit* vara vida att föredraga.

Beträffande automobil, som möter eller upphinner ridande person eller med dragdjur förspändt åkdon, innehåller nyssnämnda § 13 mom. 2, att automobilföraren skall »iakttaga all möjlig varsamhet»; och därjämte att han skall lämna den ridande eller åkande tillfälle att stanna och stiga af, »om djuret visar sig oroligt». Äfven om man vill behålla en allmän erinran om varsamhet, synes lämpligt att här införa en sådan bestämmelse, som den t. ex. i förut omtalade danska lag ^{27/5} 1908 § 24 gifna, nämligen att automobil, som bakifrån skall föras förbi körande, skall, därest denne gifver tecken, själf stanna så länge som kräfves för den körande att stiga af vagnen och träffa nödiga försiktighetsmått; samt att automobil, som möter körande, skall på tecken af denne likaledes stanna, till dess den körande hunnit förbi.

Beträffande automobilfartens inskränkning till vissa vägar, må lämnas därhän, huruvida skillnaden mellan i princip tillåtna och i princip förbjudna vägar lämpligast bestämmes, såsom för närvarande i svensk lag, efter viss *bredd* af vägarne, eller, såsom t. ex. i den danska lagen § 21, efter viss *art* af vägarne (landsvägar i motsats till bygdevägar). I hvarje fall blefve visserligen nödvändigt att, lika med nuvarande lagstiftning, lägga i Konungens befallningshafvandes hand att göra undantag i ena eller andra riktningen. Men hvilkendera metoden än föredrages, torde en uttrycklig föreskrift böra meddelas därom, att ej mindre de vägar, där automobiltrafik är fullständigt förbjuden, än äfven de vägar eller vägsträckor, där hastighetsgränsen är en annan än den normala, utmärkas genom lämpliga *varningstaflor* eller andra tecken. Särskildt synes den ofvannämnda engelska kommitténs förslag (§ 32) praktiskt tilltalande, att nämligen, vid hastighetsinskränkning, dessa taflors ena

sida målas röd och den andra vit, så att, för den passerande automobilisten, den röda färgen utmärker den farliga sträckans begynnelsepunkt och den hvita färgen dess slutpunkt. Därefter en lag utfärdas om särskild beskattning af automobiler, skulle möjligen, ur därigenom inflytande medel, kostnaden för nämnda åtgärder kunna bestridas.

I fråga om straffbestämmelserna synes, efter danska lagens föredöme § 32, en icke oväsentlig höjning af åtminstone bötes-*minimum* vara fullkomligt på sin plats. Att bötesstraffet träffar icke blott föraren, utan äfven ägaren (eller den eljest dispositionsberättigade, jämför lagen $\frac{8}{6}$ 1906, § 5), synes icke obefogadt, försåvidt den senare visas hafva föranlett förseelsen, eller, då han befunnit sig i bilen, det af omständigheterna framgår, att han med tillbörlig vaksamhet bort kunna hindra föraren från att begå förseelsen. Äfven inom specialstraffrätten saknar icke en sådan bestämmelse sin motsvarighet: jämför kungl. förordningen $\frac{9}{6}$ 1905 angående försäljning af brännvin, § 45; kungl. förordningen s. d. angående försäljning af vin och öl, § 43; kungl. förordningen $\frac{20}{4}$ 1906, § 10 mom. 3; kungl. förordningen $\frac{11}{10}$ 1907, § 39 mom. 1. Än vidare synes lämpligen böra tagas under öfvervägande, huruvida icke någon större eller mindre andel af böterna i detta fall, såsom ofta inom specialstraffrätten, borde tillfalla den allmänne åklagaren.

Det i utländsk lagstiftning regelbundet förekommande särskilda straff för föraren, nämligen ådömande af *förlust*, för viss tid eller alltid, utaf *rättighet att föra* automobil, torde, framför allt vid upprepade återfall, vara synnerligen lämpligt (utan att därför den i nuvarande automobilförordning § 21 gifna särskilda föreskrift angående förare i »yrkesmässig automobiltrafik» bör upphävas). Införande af detta straff förutsätter, att *hvarje* automobilförare skall, oafsedt det kvalifikationsbevis, hvarom stadgas i § 12 af nämnda kungl. förordning, innehafva särskildt *tillståndsbevis* (exempelvis utfärdadt af Konungens befallningshafvande i det län, där föraren är bosatt). Beträffande valet mellan tillståndsbevis för begränsad eller för obegränsad tid, må anmärkas, att den engelska lagstiftningens (1903 Motor Car Act, sect. 3 p. 3) stadgande om begränsning af tillståndsbevisets giltighetstid till 12 månader icke synes hafva framkallat praktiska svårigheter, enär detsamma, under jämförelse mellan båda metoderna, enhälligt fasthållits af den förstnämnda engelska kommitté, som haft i uppdrag att förbereda ny lagstiftning. Anteckning om ådömda straff för förseelse mot automobilförordningen skulle, såsom i flere utländska lagstiftningar, lämpligen kunna verkställas på själfva tillståndsbeviset.

Beträffande *skadeståndsskyldigheten* torde med skäl kunna sättas i fråga att utsträcka densamma till den gräns, som uppställts af danska lagen (och hvartill den i flere länder, utan fullt uttryckligt stadgande i lagtext, torde i det närmaste hafva utsträckts af rättspraxis). Enligt nämnda lag § 33 skall skada ersättas, såvida det icke upplyses, »att den skadelidande själf, uppsåtligen eller genom grof vårdslöshet framkallat skadan, eller det framgår af omständigheterna, att skadan icke beror på, att bilen befann sig på stället». Särskildt synes emellertid önskvärdt, att bevisskyldigheten ändras därhän, att, där skada uppstått »genom sammanstötning eller därigenom att vägfarandes hästar skyggats», det kommer an på den för bilen ansvarige att bevisa, det sådant förhållande föreligger, som befriar honom från skadeståndsskyldighet. Så länge skadeståndsskyldighet uttryckligen förutsätter vållande hos bilföraren, hvilket därtill skall bevisas af den skadelidande, torde med skadeståndsstadgandena i lagen af den 8 juni 1906 icke mycket vara vunnet i praktiken. Öfver hufvud synas fullt effektiva skadeståndsbestämmelser vara det viktigaste och praktiskt lämpligaste medlet — viktigare än både straffbestämmelserna och inskränkningarne i hastighet m. m. — för att hindra öfvergrepp från automobilisternas sida och därigenom äfven minska befolkningens motvilja mot kommunikationsmedlet.

På grund af nu verkställda utredning får utskottet hemställa,

att Andra Kammaren i anledning af herr Åkerlunds motion n:o 37 ville för sin del besluta, att Riksdagen måtte i skrifvelse till Kungl. Maj:t anhålla, det Kungl. Maj:t täcktes låta utreda, huruvida erfarenheten ådagalagt behovet af ändrade bestämmelser om automobiltrafik, samt att, därest så finnes vara förhållandet, låta utarbeta och förelägga Riksdagen de förslag, hvartill utredningen kan föranleda.

Stockholm den 29 april 1909.

På utskottets vägnar:

KNUT KJELLBERG.