

# BETÄNKANDE

I FRÅGA OM

REVISION AF FÖRORDNINGEN OM AUTOMOBILTRAFIK DEN 21  
SEPTEMBER 1906 SAMT OMARBETANDE AF LAGEN DEN 8 JUNI  
SAMMA ÅR OM ANSVARIGHET FÖR SKADA I FÖLJD AF AUTO-  
MOBILTRAFIK JÄMTE DE I STRAFFLAGEN FÖREKOMMANDE BE-  
STÄMMELSER I ÄMNET,

AFGIFVET

AF

DÄRTILL UTSEDDA SAKKUNNIGE.



STOCKHOLM

K. N. G. BOKTRYCKERIET. P. A. NORSTEDT & SÖNER

1912



Till Herr Statsrådet och Chefen för Kungl. Civildepartementet.

Genom skrifvelse den 11 juni 1909 har Herr Statsrådet, enligt nådigt bemyndigande, uppdragit åt undertecknade von Geijer, Gustafsson och Salmson att inom departementet, i egenskap af sakkunnige, biträda vid verkställande af revision af förordningen om automobiltrafik den 21 september 1906 samt omarbetande

af lagen angående ansvarighet för skada i följd af automobiltrafik den 8 jun samma år jämte de i strafflagen förekommande bestämmelser i ämnet.

Till fullgörande af detta uppdrag få vi härmed till Herr Statsrådet vördsamt öfverlämna betänkande, innehållande, förutom en utredning af ämnet, förslag till

1:o lag angående ansvarighet för skada i följd af automobiltrafik;

2:o förändrad lydelse af strafflagens 11 kap. 15; samt

3:o förordning angående automobiltrafik.

Undertecknad Gadde har, enligt förordnande den 1 september 1911, deltagit i utarbetandet af förslaget till lag angående ansvarighet för skada i följd af automobiltrafik jämte därtill hörande motiv äfvensom af art. IX i förordningen, innehållande föreskrifter med afseende å förordningens efterlevande; hvarjämte dåvarande envoyén m. m. grefve A. Ehrensvärd, enligt förordnande den 13 december 1909, under en kortare tid deltagit i frågornas behandling.

Stockholm den 5 februari 1912.

K. v. GEIJER.

C. GUSTAFSSON.

E. SALMSON.

E. GADDE.

---

## Förslag till lag angående ansvarighet för skada i följd af automobiltrafik.

### § 1.

Med automobil förstås hvarje fordon, som för framdrifvande är försedt med kraftmaskin (motor) och icke löper på skenor.

### § 2.

Varder i följd af automobiltrafik skada tillskyndad person eller egendom, som ej med automobilen befordrades, vare automobilens ägare, äfven om icke visas kan, att vållande till olycksfallet ligger honom till last, pliktig ersätta skadan enligt de i strafflagen stadgade grunder såsom om han vållat densamma, såframt ej af omständigheterna framgår, att vållande till olycksfallet icke ligger den till last, som förde automobilen, och att olycksfallet ej heller orsakats däraf att föraren på grund af bristfällighet eller skada i automobilens maskineri och öfriga inrättningar ej kunnat behörigen behärska automobilens gång.

Inträffade skadan därigenom att häst blifvit skrämmd af automobil, som befann sig å väg, gata eller plats, hvarest automobiltrafik icke så allmänneligen äger rum, att uppträdande af automobil därå vid tillfället skäligen kunnat befaras, vare automobilens ägare pliktig ersätta skadan, jämväl om det framgår, att föraren iakttagit nödig försiktighet och att olycksfallet vållats af hästens beskaffenhet.

Förare vare ock pliktig ersätta sådan skada, som ofvan sägs, där ej af omständigheterna framgår, att föraren icke varit vållande till olycksfallet.

## § 3.

Varder automobil mot ersättning tillhandahållen allmänheten och inträffar därvid under trafik olycksfall, vare, därest vållande till olycksfallet ligger den till last, som förde automobilens ägare pliktig att jämväl ersätta skada å person, som med automobilens befordrades.

## § 4.

Brukar någon utan lof annans automobil, svare brukaren i stället för ägaren till skada, som därunder inträffar.

## § 5.

Innehar någon automobil med nyttjanderätt, och ingick i upplåtelsen tillika befogenhet att anställa förare å automobilens, vare sådan brukare lika med automobilens ägare ansvarig för skada, som i följd af trafik med automobilens inträffar; och må ägaren söka sitt åter af brukaren. Lag samma vare, därest brukaren ej innehafver automobilens med sådan befogenhet, som nämnd är, men likväl anlitar annan förare än den af ägaren anställde, samt skada inträffar under denne förarens handhafvande af automobilens.

## § 6.

Hvar, som enligt denna lag vill fordra ersättning för skada, skall inom två år från den dag, då skadan timade, anhängiggöra sin talan hos domstol. Försummas det, hafve han förlorat sin talan.

Därjämte skall, vid enahanda påföljd, hvar, som enligt denna lag vill fordra ersättning för skada, tillskyndad person eller egendom, som ej med automobilens befordrades, inom en månad efter det han fick kännedom om skadan och den ersättningsskyldige lämna denne uppgift på sitt ersättningsanspråk.

Anmälningsskyldigheten må anses vara fullgjord, då uppgiften i betaldt bref aflämnats till allmänna posten.

## § 7.

Hvad ägare eller annan utgifvit enligt 2—5 §§, äge han söka åter af den, som vållat skadan.

I fall, då både ägare och förare äro pliktige ersätta skada, skall, där ej

olycksfallet tillkommit genom förarens vållande, beträffande deras inbördes betalningsskyldighet så anses såsom om de gemensamt vållat skadan.

Genom denna lag upphäfves lagen ang. ansvarighet för skada i följd af automobiltrafik den 8 juni 1906.

Denna lag träder i kraft den

## **Förslag till lag angående ändrad lydelse af 11 kap. 15 § strafflagen.**

Far man öfverdådigt fram, så att annan däraf skadas kan, å väg, gata, torg eller annan plats, som är upplåten för allmän samfärdsel eller eljest allmänneligen befares, eller där allmän marknad eller auktion hålles, straffes med böter, högst etthundra riksdaler.

Far någon så som ofvan sagdt är öfverdådigt fram med automobil, straffes på sätt Konungen därom särskildt förordnar.

Gör man oljud eller oväsende eller kommer eljest förargelse åstad å plats, som nyss är nämnd, eller å järnvägståg, passagerarefartyg eller annat dylikt fortskaffningsmedel, som är för allmänheten tillgängligt, eller å rum, där offentligt föredrag hålles eller offentlig föreställning pågår, eller där mat eller dryck tillhandahålles allmänheten till förtäring eller eljest varor hållas till salu för allmänheten, eller å annat ställe, som, mot eller utan afgift, är för allmänheten upplåtet, straffes, där ej förbrytelsen förut i detta kapitel är med straff belagd, med böter, högst etthundra riksdaler.

Våldför man annan å ställe, hvarom i denna § förmäles, då skall den omständighet, vid straffets bestämmande för våldet, såsom försvårande anses.

Denna lag träder i kraft den

## **Förslag till förordning om automobiltrafik.**

### **I Art. Om automobils beskaffenhet.**

#### **§ 1.**

*1 mom.* Automobil skall vara försedd med

a) styrinrättning, hvarigenom automobilen snabbt och säkert kan vika undan och med lätthet vända;

b) två lätt åtkomliga, af hvarandra oberoende bromsar, af hvilka åtminstone den ena verkar direkt på drifhjulen eller med dem fast förbunden skifva, skolandessa dessa bromsar hvar för sig antingen kunna fasthålla båda hjulen på samma axel, så att de ej kunna rotera, eller eljest vara så anordnade, att de kunna med liknande verkan, som nyss sagts, stanna automobilen; hvarjämte ett af dessa bromssystem eller särskild anordning skall äga förmåga att hindra automobilen att utan förarens vilja gå baklänges;

c) signalhorn med djup ton;

d) anordning, hvarigenom motorn ögonblickligen kan stoppas eller kopplas från drifhjulen;

e) inrättning, som hindrar automobilen att komma i gång af sig själf;

f) om automobilens egen vikt är öfver 350 kilogram, anordning för backning; och

g) om explosionsmotor användes, anordning för dämpande af ljudet af explosionerna (ljuddämpare).

*2 mom.* Samtliga handtag och andra anordningar för automobilens igångsättning, manövrering och bromsning skola vara anbragta på ett till förekommande af förväxling lämpadt sätt och så att automobilföraren lätt kan åtkomma dem, utan att han behöfver flytta sig från sin plats eller vända sin uppmärksamhet från vägen.

Å automobil får ej finnas något, som från förarens plats skymmer utsikten öfver körbanan.

*3 mom.* Motorn samt de behållare och rör, som innesluta flytande eller gasformigt bränsle, skola vara så beskaffade, att de ej kunna orsaka eld eller olyckshändelse genom explosion.

Motorn får ej utsläppa rök, ånga eller illaluktande gas i sådan grad eller på sådant sätt, att olägenhet däraf uppkommer. Rör och behållare skola vara på bästa möjliga sätt skyddade för yttre åverkan.

*4 mom.* Hjulringarna få ej vara kullriga, så framt de ej äro af mjukt och elastiskt ämne, de få ej heller hafva tvärlister, framskjutande bulthufvuden eller andra ojämnheter; dock må å hjulringar af mjukt och elastiskt ämne till skydd mot slirning så kallade glidskydd anbringas.

Vintertid må broddning af hjulringarna eller andra därmed jämförliga åtgärder äga rum.



Hjulringarna, om de äro af järn, skola hafva en bredd af minst 8 centimeter, som, då beräknade belastningen på hjulet öfverstiger 400 kilogram, ökas med en half centimeter för hvarje fullt eller påbörjadt femtiotal kilogram af hjulets belastning.

Äro hjulringarna af mjukt och elastiskt ämne, får hvarje enkel ring utsättas för en belastning, som med 100 kilogram öfverstiger den, som enligt föregående stycke är tillåten för en järnring af samma bredd. Är ringen dubbel, får den utsättas för en belastning, som med 200 kilogram öfverstiger den för en järnring af de enkla gummiringarnas sammanlagda bredd tillåtna belastningen.

Större bredd än 25 centimeter erfordras ej i något fall.

Med bredden å elastisk hjulring menas själfva den elastiska ringens största bredd, då hjulet är upplyftadt från marken.

Hvad i fråga om hjulringars minsta bredd är stadgadt äger ej tillämpning å automobil, som är försedd med hjulring af mjukt och elastiskt ämne och hvars beräknade belastning ej öfverstiger 400 kilogram å hjulet, eller å automobil, som är försedd med luftringar.

## II Art. Om besiktningmän.

### § 2.

För verkställande af besiktning och annan förrättning, hvarom i denna förordning sägs, skola Konungens befallningshafvande, hvar för sitt län, förordna lämpligt antal i motorers konstruktion och skötsel kunniga män. Dylikt förordnande må, när helst skäl därtill förekommer, återkallas.

Konungens befallningshafvande låte en gång vid hvarje års början i allmänna tidningarna och någon af ortens tidningar äfvensom i länskungörelserna införa uppgift å de personer, som äro i länet antagna till besiktningmän. Afgår under året besiktningssman från befattningen eller varder ny sådan antagen eller meddeladt förordnande återkalladt, skall det tillkännagifvas på enahanda sätt.

### § 3.

Infinner sig någon hos besiktningssman med begäran att få undergå profning af sin kännedom om automobils konstruktion, skötsel och manövrering,

skall besiktningsmannen, där automobil finnes att tillgå, sådan pröfning verkställa och, om den utfallit tillfredsställande, därom ofördröjligen meddela bevis.

### III Art. Om registrering af automobil samt om igenkänningsmärke.

#### § 4.

*1 mom.* Hos en hvar Konungens befallningshafvande skall föras register öfver automobiler.

Automobil får ej tagas i bruk utan att vara införd i sådant register och försedd med igenkänningsmärke.

Dock må, innan automobil registrerats och erhållit igenkänningsmärke, profkörning af automobilen äga rum i enlighet med bestämmelser, som Konungens befallningshafvande utfärdar.

*2 mom.* För erhållande af registrering och igenkänningsmärke för automobil har automobilens ägare att hos någon besiktningsman anmäla automobilen till besiktning, därvid det åligger ägaren att uppgifva automobilens ändamål (personvagn, lastvagn o. s. v.), dess tillverkare, typ och fabriksnummer, egen vikt, längd, höjd och bredd, drifkraftens art samt antalet effektiva hästkrafter hos motorn, äfvensom, då fråga är om lastvagn, dess lastningsförmåga.

*3 mom.* Vid besiktningen skall undersökas, huruvida automobilen till sin beskaffenhet öfverensstämmer med de i 1 § meddelade bestämmelser samt jämväl i öfrigt är med hänsyn till den allänna trafiken lämplig.

*4 mom.* Besiktningsinstrument, innehållande beskrifning öfver automobilen och hvad vid besiktningen iakttagits jämte uppgift å ägarens namn, yrke och hemvist, skall af besiktningsmannen i tre exemplar upprättas och senast inom fyra dagar efter besiktningen insändas till den Konungens befallningshafvande, som förordnat besiktningsmannen.

*5 mom.* Befinnes automobilen enligt besiktningsinstrumentet uppfylla de i 1 § meddelade bestämmelser och jämväl i öfrigt vara med hänsyn till den allmänna trafiken lämplig, skall Konungens befallningshafvande registrera automobilen och tilldela honom igenkänningsmärke.

Bevis om registreringen och uppgift å igenkänningsmärket skola tecknas å två exemplar af besiktningsinstrumentet, af hvilka därefter det ena öfver-

lämnas till automobilens ägare och det andra öfversändes till chefen för generalstaben.

### § 5.

*1 mom.* I det öfver automobiler förda register skall Konungens befallningshafvande låta införa, utom automobilens igenkänningsmärke, ägarens namn, yrke och bostad.

Sker förändring i äganderätten, skall den nye ägaren inom fjorton dagar, efter det förändringen ägde rum, eller, där denna skett i följd af den förre ägarens dödsfall, inom fjorton dagar efter bouppteckningens ingifvande till domstol om förändringen göra anmälan hos den Konungens befallningshafvande, där automobilen registrerats.

*2 mom.* Vill ägare af automobil, som är registrerad i annat län än det, där ägaren är bosatt eller automobilen företrädesvis brukas, erhålla automobilen i senare länet registrerad och försedd med igenkänningsmärke för detta län, har han att anmäla automobilen till besiktning hos någon besiktningsman i detta senare län, och förfares i öfrigt så som i 4 § föreskrifvits. Tillika åligger det honom att inom fjorton dagar, efter det automobilen ånyo registrerats och försetts med igenkänningsmärke, därom göra anmälan hos den Konungens befallningshafvande, där automobilen förut varit registrerad; och skall därefter automobilen afföras ur det där förda registret och chefen för generalstaben om förhållandet underrättas.

Afyttras automobil till utlandet, åligger det den förre ägaren att inom fjorton dagar därefter därom göra anmälan hos vederbörande Konungens befallningshafvande, hvilken låter afföra automobilen ur registret och underrättar chefen för generalstaben om förhållandet.

*3 mom.* Anmälan, hvarom i mom. 1 och 2 sägs, må kunna ske genom dess inlämnande i betaldt bref till allmänna posten. Sker så, skall anmälares namnunderskrift vara af vittnen vederbörligen styrkt.

*4 mom.* Konungens befallningshafvande göre sig angeläget att jämväl där anmälan ej skett om ändring i äganderätten eller om förhållande, som bör medföra automobilens afförande ur registret, sörja för detsammes riktighet och behöriga förande.

### § 6.

*1 mom.* Inom hvarje län tilldelas enhvar automobil sitt särskilda ordningsnummer, hvilket, jämte en gemensam, länet betecknande bokstaf, utgör automobilens igenkänningsmärke.

Länen betecknas sålunda, att

<i>A</i>	utmärker	Stockholms stad.	
<i>B</i>	»	Stockholms	län.
<i>C</i>	»	Uppsala	»
<i>D</i>	»	Södermanlands	»
<i>E</i>	»	Östergötlands	»
<i>F</i>	»	Jönköpings	»
<i>G</i>	»	Kronobergs	»
<i>H</i>	»	Kalmar	»
<i>I</i>	»	Gottlands	»
<i>K</i>	»	Blekinge	»
<i>L</i>	»	Kristianstads	»
<i>M</i>	»	Malmöhus	»
<i>N</i>	»	Hallands	»
<i>O</i>	»	Göteborgs och Bohus	»
<i>P</i>	»	Älfsborgs	»
<i>R</i>	»	Skaraborgs	»
<i>S</i>	»	Värmlands	»
<i>T</i>	»	Örebro	»
<i>U</i>	»	Västmanlands	»
<i>W</i>	»	Kopparbergs	»
<i>X</i>	»	Gäflborgs	»
<i>Y</i>	»	Västernorrlands	»
<i>Z</i>	»	Jämtlands	»
<i>AC</i>	»	Västerbottens	»
<i>BD</i>	»	Norrbottnens	»

2 mom. Igenkänningsmärke skall på ett iögonenfallande sätt anbringas å automobilens såväl fram- som baksida. Beträffande dess utseende gäller, att det skall anbringas på hvit botten med tydliga, svarta minst 10 centimeter höga bokstäfver och siffror med öfverallt minst 15 millimeters stapelbredd samt minst 15 millimeters afstånd mellan bokstaf och siffra och minst 10 millimeter såväl mellan hvarje siffras och bokstafs jämnlöpande delar som mellan siffrorna inbördes.

3 mom. I vederbörlig ordning förvärfvadt igenkänningsmärke gäller för trafik i hela riket.

#### **IV Art. Om efterbesiktning af automobil och om förbud emot automobils användande.**

##### § 7.

Under tredje kalenderåret från det, då besiktning af automobil senast ägt rum, skall ägaren hos besiktningsman uppvisa automobilen till förnyad besiktning för utrönande, huruvida automobilen fortfarande är i föreskrifvet och lämpligt skick, äfvensom inom en månad, efter det besiktningen företagits, insända bevis om densamma till den Konungens befallningshafvande, hos hvilken automobilen är registrerad.

För automobil, som användes i yrkesmässig trafik, gäller, att dylik efterbesiktning skall äga rum hvarje kalenderår, och åligger det innehafvaren af tillståndet till trafiken att för sådant ändamål under de tre första månaderna af året, på sätt som sagts, uppvisa automobilen äfvensom att inom en månad efter besiktningens verkställande därom insända bevis till den eller de myndigheter, som godkänt automobilen.

##### § 8.

1 mom. Föreligger anledning antaga, att automobil till sin beskaffenhet icke längre uppfyller bestämmelserna i 1 §, eller att automobilen icke längre är med hänsyn till den allmänna trafiken lämplig, äger Konungens befallningshafvande låta genom besiktningsman verkställa förnyad besiktning af automobilen samt, om besiktningen därtill föranleder, meddela förbud för automobilens användande.

Sådant förbud må ock meddelas, om automobilen undanhålles besiktningsmannen för undersökning.

2 mom. Förbud, hvarom i 1 mom. sägs, gäller för hela landet, intill dess någon Konungens befallningshafvande, efter det besiktningsman inom länet intygat, att automobilen är i vederbörligt skick, förklarar hinder för dess användande icke längre föreligga.

## V Art. Om förare af automobil.

### § 9.

Automobil må allenast föras af den, som därtill förvärfvat tillstånd af Konungens befallningshafvande.

Dock må den, som önskar utbilda sig till undergående af sådan pröfning, som i 3 § sägs, företaga öfningskörning i enlighet med de bestämmelser, som Konungens befallningshafvande utfärdar.

Förare vare skyldig att på anmodan af krono- eller polisbetjänt utan onödigt dröjsmål styrka, att han äger rättighet att föra automobil.

### § 10.

1:o) För erhållande af tillstånd erfordras:

att sökanden fyllt 18 år samt

att han med bevis, utfärdadt af besiktningsman i länet, styrkt sig vara fullt förtrogen med automobils konstruktion, skötsel och manövrering.

Uppfyllas dessa villkor och föreligga inga uppenbara skäl, på grund hvaraf sökanden anses olämplig att föra automobil, skall tillståndsbevis (körkort) för honom utfärdas.

Tillståndsbevis skall innehålla fotografi af den, för hvilken det är utfärdadt.

I vederbörlig ordning förvärfvadt tillståndsbevis gäller för färd i hela riket.

2:o) Person, som fått tillståndsbevis sig tilldeladt, må därefter icke af annan Konungens befallningshafvande tilldelas sådant bevis.

3:o) Öfver utfärdade tillståndsbevis skall hos en hvar Konungens befallningshafvande föras register, i hvilket skola införas innehafvarens namn, ålder, yrke och hemvist.

Registret skall vara tillgängligt för en hvar, som däraf önskar taga del.

## VI Art. Om körning med automobil.

### § 11.

1 mom. Körning med automobil vare, där ej nedan annorlunda sägs, tillåten å allmän väg, hvars bredd öfverstiger 3,6 meter, samt å gata och torgplats.

Där sådant utan olägenhet kan ske, må Konungens befallningshafvande meddela, vare sig till allmänheten eller viss person, tillstånd till körning med automobil å allmän väg jämväl af mindre bredd än ofvan sägs; dylikt tillstånd må, närhelst skäl därför föreligger, återkallas.

Därest för automobiltrafik upplåten väg för lagning eller af annan orsak tillfälligt afstänges, bör Konungens befallningshafvande tillse, att i görligaste mån möjlighet beredes den genomgående automobiltrafiken att framkomma, äfven om för sådant ändamål eljest förbjuden väg under tiden måste upplåtas.

*2 mom.* För landet må Konungens befallningshafvande, där körning med automobil å viss allmän väg, hvarå sådan trafik eljest är tillåten, kan till följd af vägens för ändamålet otjänliga beskaffenhet eller annat förhållande medföra särskild fara eller olägenhet, meddela förbud, vare sig mot all automobiltrafik å vägen eller mot körning därå med automobil af viss beskaffenhet.

I stad äfvensom i köping eller municipalsamhälle, där ordningsstadgan för rikets städer tillämpas, må sådant förbud meddelas i den ordning, som i nämnda stadga föreskrifves.

*3 mom.* Hvad sålunda är stadgadt i afseende på allmän väg gälle äfven i fråga om enskild väg, som allmänneligen befares, där vägen blifvit af ägaren eller hans rättsinnehafvare till automobiltrafik upplåten.

*4 mom.* I fråga om annat enskildt område, än ofvan nämnts, ankomme på ägaren eller hans rättsinnehafvare att afgöra, huruvida körning med automobil därstädes må äga rum.

## § 12.

Automobil får icke framföras med större hastighet än som motsvarar

*1:o)* i stad, köping och annat tätt bebyggdt samhälle: 20 kilometer under under dagsljus och 15 kilometer vid mörker samt 10 kilometer vid dimma samt

*2:o)* annorstädes, 30 kilometer under dagsljus och 20 kilometer vid mörker samt 10 kilometer vid dimma, allt i timmen, hvilken hastighet må vid dagsljus höjas till 40 kilometer, då vägbanan kan i hela dess sträckning öfverskådas 500 meter framåt och icke någon åkande eller ridande befinner sig på

denna del af vägen eller eljest någon omständighet föreligger, som skulle kunna betinga lägre hastighet.

Hvad nu är stadgadt afser icke automobil, som begagnas såsom ambulansvagn eller vid eldfara för brandväsendets räkning.

### § 13.

Föreligger anledning att för landet inskränka den enligt 12 § tillåtna största hastigheten, äger Konungens befallningshafvande meddela särskild bestämmelse härom.

I stad äfvensom i köping eller municipalsamhälle, där ordningsstadgan för rikets städer tillämpas, må sådan bestämmelse meddelas i den ordning, som i nämnda stadga föreskrifves.

### § 14.

Konungens befallningshafvande åligger att, hvar för sitt län, utfärda kungörelse med uppgift — för landet samt område, som är att hänföra till stad, men icke är i stadsplanen intaget — å de allmänna vägar, som få helt eller delvis med automobil befaras äfvensom angående förbud, som må vara i särskildt fall meddeladt mot vägs befarande med hvarje eller visst slag af automobil, samt om stadgad inskränkning beträffande vissa vägar af eljest medgifven hastighet för automobils framförande.

Likaledes åligger det Konungens befallningshafvande att, hvar för sitt län, i början af hvarje år i utfärdad kungörelse på ett öfverskådligt sätt sammanfatta alla sådana under det nästföregående året samt förut inom länet tillkännagifna stadganden, så vidt de fortfarande äro gällande.

Dessa stadganden skola därjämte tillkännagifvas medelst uppsättande å lämpligt ställe vid vägen af anslagstaflor i olika färger.

Taflorna skola hålla minst 35 centimeter i höjd och bredd.

Röd anslagstafla utmärker förbud för allt slags automobiltrafik. Gul anslagstafla utmärker, att automobil får å vägen framföras endast med viss minskad hastighet. Grön anslagstafla utmärker, att vägen får befaras af automobil allenast af viss beskaffenhet. De stadgade inskränkningarna skola å anslagstaflorna angifvas.

Anslagstaflorna skola uppbäras af en minst två och en half meter lång stång.



Kostnaden för anslagstaflornas uppsättande och underhåll gäldas af allmänna medel.

### § 15.

*1 mom.* Automobilförare skall, innan körning börjar, förvissa sig om att alla apparater, särskildt styr-, broms- och andra säkerhetsanordningar, äro i fullgodt skick och verka säkert.

*2 mom.* Under färd skola å hvarje automobil föras vederbörligt igenkänningsmärke, så beskaffadt och anbragt som i denna förordning är stadgadt, hvilket märke icke under färden får vara skyldt, samt å lämplig, lätt tillgänglig plats skylt med uppgift om ägarens namn och hemvist samt, då mörker eller dimma råder, minst en lykta å framsidan med hvitt sken, tillräckligt starkt att upplysa vägen minst 50 meter framför bilen, äfvensom lykta med hvitt sken, som fullständigt belyser det å automobilens baksida anbragta igenkänningsmärke.

Under färd i stad eller å annan tät bebyggd ort får så kallad sirén ej användas.

*3 mom.* I fråga om körning åligger det automobilföraren att iakttaga all den omsorg och varsamhet, som till förekommande af olyckshändelse af omständigheterna kunna betingas. Härvid åligger föraren särskildt:

*att*, när så erfordras, för att väcka vägförandes eller gåendes uppmärksamhet i tid gifva varningssignal;

*att* å ställe, där körbanan ej kan öfverskådas minst 20 meter framåt eller där väg möter sålunda att båda körbanorna å hvarje punkt på 20 meters afstand från väggkorsningen ej samtidigt kunna öfverskådas, eller vid passerande af hållplats för spårvagn, där person stiger af eller på, eller vid vändning från en gata till en annan, ej köra hastigare än att bilen kan stannas ögonblickligen;

*att* vintertiden, då vägarna äro besvärade af is eller snö, vid möte med åkande eller ridande, när förbikörande ej på annat sätt kan åga rum, föra bilen tillbaka till härför lämplig plats;

*att*, då bil möter ridande eller med dragdjur förspändt åkdon eller eljest nalkas djur och den, som har hand om djuret, i tid på otvetydigt sätt gör tecken till föraren eller denne själf blir uppmärksam på, att djuret visar rädsla, stanna bilen för att lämna ridande eller åkande tillfälle att,

om så önskas, stanna och stiga af eller i öfrigt möjliggöra åtgärd till förekommande af olycksfall;

*att* vid möte, därest den, som har hand om djur, så begär, afstänga motorn samt vara behjälplig att föra djuret eller djuren förbi automobilen äfven som att vid möte eller vid förbifarande eller vid färd genom stad eller tätt bebyggd ort icke använda så kalladt fritt aflopp; samt

*att* vid sammanstötning eller annan olyckshändelse icke aflägsna sig från platsen, innan nödiga upplysningar lämnats och i öfrigt de åtgärder vidtagits, hvartill händelsen skäligen må föranleda.

*4 mom.* Innan föraren lämnar automobilen, skall han stanna motorn och vidtaga sådan åtgärd, att automobilen ej kan komma i gång af sig själf.

*5 mom.* Det åligger förare att på anmodan eller tecken af krono- eller polisbetjänt genast stanna och beredvilligt lämna de upplysningar angående automobilen, som krono- eller polisbetjänten äskar, äfvensom tillåta denne att afläsa automobilens namnskylt och hastighetsmätare, där sådan finnes å automobilen anbragt.

*6 mom.* Det åligger förare att under färd medhafva det för honom utfärdade tillståndsbevis för att på tillsägelse af krono- eller polisbetjänt uppvisas.

## VII Art. Särskilda föreskrifter om yrkesmässig automobiltrafik.

### § 16.

Tillhandahålles allmänheten automobil mot ersättning (yrkesmässig automobiltrafik), gäller, utöfver bestämmelserna om annan automobiltrafik, hvad i 17—23 §§ här nedan stadgas.

### § 17.

För rättighet att utöfva yrkesmässig automobiltrafik erfordras särskildt tillstånd af offentlig myndighet.

Tillstånd till regelbunden automobiltrafik mellan särskilda orter meddelas af Konungens befallningshafvande i det eller de län, där trafiken skall äga rum. Är fråga om uthyrande af automobil allenast för färd inom viss stad eller närmaste omnejd, meddelas tillståndet till trafikens utöfvande, för Stockholm af öfverståthållareämbetet, för annan stad, där poliskammare finnes, af denna, samt för öfriga städer af magistrat eller, där sådan ej finnes, af stadsstyrelse.

Tillstånd, som afser rättighet att i andra fall, än ofvan sagdt är, åt allmänheten uthyra automobil, sökes hos Konungens befallningshafvande i det län, där sökanden har sitt hemvist.

### § 18.

*1 mom.* För profning af ansökning om tillstånd till utöfvande af yrkesmässig automobiltrafik, må, om anledning därtill förekommer, på sökandens bekostnad anställas undersökning, huruvida de för trafiken afsedda gator, vägar och broar äro så beskaffade, att yrkesmässig trafik utan fara eller särskild olägenhet kan där äga rum, äfvensom beträffande öfriga förhållanden, som må finnas inverka på frågan om lämpligheten af sådan trafik.

*2 mom.* Är fråga om upprättande af regelbunden yrkesmässig trafik mellan skilda orter, skall Konungens befallningshafvande i ärendet höra vederbörande vägstyrelse.

### § 19.

*1 mom.* För att få brukas i yrkesmässig trafik skall automobil vara härför godkänd af den eller de myndigheter, som jämlikt 17 § hafva att besluta om tillstånd till trafikens utöfvande. I följd häraf skall, innan trafiken må taga sin början, hos vederbörande myndighet uppgifvas, hvilken automobil skall för ändamålet användas. Sökes tillståndet till trafikens utöfvande hos annan myndighet än den Konungens befallningshafvande, hos hvilken automobilen är registrerad, skall därjämte företes ej mindre bevis om registreringen och uppgift å det automobilen tilldelade igenkänningsmärke än äfven det i 4 § omförmälda besiktningsinstrument.

Föreligger anledning därtill, må myndighet, hos hvilken tillstånd till trafikens utöfvande sökts, förordna, att besiktningsman skall företaga särskild undersökning för utrönande af den uppgifna automobilens lämplighet för yrkesmässig trafik.

*2 mom.* Konungens befallningshafvande äger meddela bestämmelser i fråga om det högsta antal personer eller största last, som vid hvarje tillfälle må med automobilen befordras, äfvensom de öfriga föreskrifter, som för trafiksäkerhetens tryggande må anses erforderliga.

## § 20.

Myndighet, som godkänt automobil för yrkesmässig trafik, må, närhelst anledning därtill förekommer, låta genom besiktningsman undersöka automobilen.

## § 21.

Tillstånd till yrkesmässig trafik medför skyldighet för tillståndshafvaren att ställa sig till efter rättelse den taxa för befordran af personer eller gods, som kan blifva fastställd, för stad i den ordning 23 § i ordningsstadgan för rikets städer angifver, samt för landet af Konungens befallningshafvande.

## § 22.

Ej må någon tjänstgöra såsom automobilförare i yrkesmässig trafik utan särskildt tillstånd af den myndighet, som medgifvit trafikens utöfvande, eller, därest tillstånd därtill af flera myndigheter lämnats, af Konungens befallningshafvande i det län, där trafiken hufvudsakligen äger rum.

Till sådan automobilförare må endast den antagas, som uppnått 21 års ålder.

Bevis om tillstånd, hvarom i denna § förmäles, skall under trafik medföras och på anmaning uppvisas för krono- eller polisbetjänt.

## § 23.

Rättighet att utöfva yrkesmässig automobiltrafik samt meddeladt godkännande af härför afsedd automobil äfvensom tillstånd att tjänstgöra såsom förare i sådan trafik kunna återkallas, när helst anledning därtill förekommer.

## § 24.

Hvad i 16—23 §§ är stadgadt afser icke yrkesmässig automobiltrafik, som för statens räkning bedrifves.

**VIII Art. Särskilda föreskrifter angående automobil, som för tillfälligt brukande i riket från utlandet införts, och om tillstånd att föra sådan automobil.**

## § 25.

*1 mom.* Innehar någon, som icke har hemvist här i riket, bevis af svensk konsul eller polismyndighet i det land, där han har hemvist, eller af konsul,

som företräder detta land här i riket, att automobil, som af honom för tillfälligt brukande i riket från utlandet införts, till sin beskaffenhet uppfyller de i det främmande landet gällande föreskrifter för att där få användas i allmän trafik, vare besiktning af automobilen ej af nöden, utan skall allenast nämnda bevis företes hos polismyndigheten å den första ort i riket, hvarest automobilen är afsedd att begagnas. Om beviset är behörigt, tecknar polismyndigheten å beviset meddelande af tillstånd att i riket bruka automobilen samt tilldelar automobilen igenkänningsmärke.

*2 mom.* Företes icke bevis, hvarom sagdt är, skall automobilen underkastas besiktning af besiktningsman. Därest automobilen enligt intyg af besiktningsmannen befinnes uppfylla de i 1 § meddelade bestämmelser och jämväl i öfrigt är med hänsyn till den allmänna trafiken lämplig, skall polismyndigheten tilldela densamma igenkänningsmärke, hvarjämte å intyget skall tecknas bevis om meddelande af tillstånd att i riket bruka automobilen.

*3 mom.* Polismyndigheten skall i särskildt härom förda anteckningar låta införa namnet såväl å den person, hvilken uppgifves vara ägare af automobilen, som, därest ägaren icke till riket medföljer, å den person, som öfver automobilen förfogar, äfvensom dessas yrke och hemvist, dagen för meddelandet af tillståndet att här i riket bruka automobilen samt det igenkänningsmärke, som tilldelas automobilen.

*4 mom.* Igenkänningsmärke, hvarom i denna § förmäles, skall bestå, utom af särskildt ordningsnummer, af benämningen, vare sig i dess helhet eller i lämplig förkortning, å den ort, där den polismyndighet, som tilldelar automobilen märket, har sitt säte.

Om märkets utseende och anbringande gälle hvad ofvan i 6 § 2 mom. är stadgadt; dock skola dels å märket förekommande bokstäfver och siffror anbringas med röd färg, dels hvad i nämnda § är föreskrifvet om bokstäfvers höjd och stapelbredd samt afståndet mellan hvarje bokstafs jämnlöpande delar allenast å ordningsnumret samt begynnelsebokstafven till det å märket anbragta namnet tillämpas.

Konungens befallningshafvande skall öfvervaka, att märken, hvarom i denna § sägs, finnas tillgängliga hos polismyndighet, där de kunna antagas skola förekomma till användning.

*5 mom.* Tillstånd att föra sådan automobil, som här ofvan sägs, skall af polismyndighet här i riket meddelas person, som med bevis af de myndigheter, som i 1 mom. sägs, styrkt, att han i det främmande landet äger rätt att föra automobil, därest icke uppenbara skäl att förvägra honom dylikt tillstånd föreligger; och skall polismyndigheten föra anteckningar öfver sålunda meddelade tillstånd med utsättande däri af förarens namn, yrke och hemvist.

*6 mom.* Bevis om tillstånd, hvarom i denna § förmäles, skall under trafik medföras och på anmaning uppvisas för krono- eller polisbetjänt.

#### § 26.

*1 mom.* Tillstånd att här i riket bruka eller föra automobil, hvarom i 25 § förmäles, gäller allenast för en tid af två månader.

Tillståndets giltighet kan af Konungens befallningshafvande utsträckas för ytterligare en månad. Bevis härom skall å intyget tecknas.

*2 mom.* När skälig anledning därtill föreligger, kan tillstånd, hvarom i denna § sägs, återkallas af en hvar Konungens befallningshafvande, i hvars län automobilen brukats.

#### § 27.

Den, som från utlandet färdats i automobil till riket, må, utan hinder däraf att automobilen icke är försedd med igenkänningsmärke, fortsätta färden till närmaste ort i riket, där polismyndighet finnes.

#### § 28.

Med afseende å automobil, hvars ägare har hemvist i sådan främmande stat, som för Sverige gör motsvarande medgifvande, skall i stället för hvad här ofvan i §§ 25—27 är stadgadt gälla hvad Konungen i sådant afseende särskildt bestämmer.

### IX Art. Föreskrifter i afseende å förordningens efterlefnad.

#### § 29.

Brukas automobil, som ej registrerats och fått sig igenkänningsmärke tilldeladt, där sådant bort ske, böte ägaren, där ej brukandet skedde utan hans lof, från och med 10 kronor till och med 500 kronor.

Brukades automobilen af någon, som enligt 4 eller 5 §§ i lagen angående ansvarighet för skada i följd af automobiltrafik är till utgifvande af ersättning för skada förpliktad, böte sådan brukare, därest han ägde kännedom om det hinder, som förefanns för automobilens användande, från och med 10 kronor till och med 500 kronor.

Brukas automobil, för hvars användande förbud jämlikt 8 § meddelats, skall ägaren, därest han ägde kännedom om förbudet, böta från och med 10 kronor till och med 500 kronor. Användes automobilen af sådan brukare, som ofvan sagts, och ägde han kännedom om förbudet, vare brukaren i ägarens ställe till enahanda ansvar förfallen.

Den, som för automobil, för hvars användande honom veterligt förefinnes sådant hinder, som i denna § sägs, böte från och med 10 kronor till och med 500 kronor.

### § 30.

Brukas automobil, som icke öfverensstämmer med de i 1 § och 15 § 2 mom. meddelade bestämmelser, skall automobilens förare, där ej brukandet allenast afsåg framförande af automobil, som under färd skadats, till närmast lämpliga plats för skadans afhjälpan, samt ej uppenbar fara härmed var för- enad, straffas med böter från och med 10 kronor till och med 500 kronor.

Har förare i afsikt att därigenom förhindra automobilens igenkännande skylt igenkänningsmärket eller använt annat än vederbörligt igenkännings- märke, straffes med böter från och med 100 kronor till och med 1.000 kronor eller med fängelse i högst sex månader.

### § 31.

För någon automobil utan att vara därtill berättigad, böte från och med 10 kronor till och med 500 kronor.

Föres automobil af någon, som dömts till påföljd, hvarom i 36 § sägs, under tid påföljden afsåg, straffes med böter från och med 50 kronor till och med 1,000 kronor eller med fängelse i högst sex månader.

Till enahanda ansvar som föraren göre sig en hvar förfallen, hvilken så- som sådan anställer den där honom veterligen icke äger rätt att föra auto- mobil. Förhållande, hvarom upplysning kan inhämtas ur det i 10 § omför- mällda register, anses härvid såsom för enhvar veterligt.

## § 32.

För någon automobil å väg, gata eller plats, hvarest sådant icke är tillåtet, böte från och med 10 kronor till och med 500 kronor.

## § 33.

Bryter förare mot föreskrifterna i 15 § 3 mom., böte från och med 50 kronor till och med 1,000 kronor.

Skedde ingen olycka och var faran ringa, må böterna kunna nedsättas till 10 kronor.

För någon automobil med större hastighet än i hvarje fall är medgifvet och är förseelsen icke straffbar enligt 1 och 2 stycket här ofvan, böte från och med 10 kronor till och med 500 kronor.

## § 34.

Bryter förare mot föreskrifterna i 15 § 4 eller 5 mom. böte från och med 10 kronor till och med 500 kronor.

## § 35.

Har i fall, som 30, 32, 33 och 34 §§ sägs, automobilens ägare ej sökt afstyra förseelsen, oaktadt han ägt kännedom om densamma, eller kan förseelsen eljest anses hafva skett med ägarens samtycke, vare jämväl ägaren, på sätt om förare i hvarje särskildt fall sägs, förfallen till ansvar.

Brukades automobilen af någon, som enligt 4 eller 5 §§ i lagen angående ansvarighet för skada i följd af automobiltrafik är till utgifvande af ersättning för skada förpliktad, drabbar i ägarens ställe ansvaret sådan brukare.

## § 36.

Har förare dömts till ansvar för någon af de under 15 § 3 mom. omförmälda förseelser under omständigheter, som utmärka, att han vid förseelsens begående visat likgiltighet för andra människors lif eller egendom, må domstol, därest sådan förare inom loppet af ett år ånyo gjort sig skyldig till ansvar för förseelse af beskaffenhet, som nyss sagts, kunna förklara honom för viss tid, ej understigande två månader och ej öfverstigande två år, förlustig rätten att föra automobil.

Har förare, som förklarats förlustig för viss tid rätten att föra automobil, gjort sig skyldig till förseelse af beskaffenhet, som sagts, eller har förare



genom sådan förseelse förorsakat skada å person eller egendom eller har förare gjort sig skyldig till ansvar jämlikt 30 § andra stycket, må domstol kunna förklara honom förlustig rätten att föra automobil, antingen för alltid eller för tid, som ofvan sägs.

#### § 37.

Åsidosätts föreskrifterna i 9 § tredje stycket eller 15 § 6 mom. eller 22 § sista stycket eller 25 § 6 mom., böte den skyldige från och med 10 kronor till och med 200 kronor.

#### § 38.

*1 mom.* Har i fall, då enligt 5 § 1 och 2 mom. anmälan om öfvergång af äganderätten till automobil skall göras till Konungens befallningshafvande, sådan anmälan ej skett inom den därför i hvarje fall stadgade tid, böte den anmälningsskyldige från och med 10 kronor till och med 200 kronor.

*2 mom.* Hvar, som i anmälan till automobilregistret mot bättre vetande meddelar oriktig uppgift, straffes med böter från och med 50 kronor till och med 500 kronor, där ej å förseelsen straff är utsatt i allmänna strafflagen.

#### § 39.

För underlåtenhet att iakttaga stadgandet i 7 § böte den försumlige från och med 10 kronor till och med 200 kronor.

#### § 40.

*1 mom.* Utöfvar någon yrkesmässig automobiltrafik utan att vara därtill berättigad, böte från och med 10 kronor till och med 500 kronor.

Är på grund af särskild bestämmelse för viss ort obehörigt utöfvande af drosktrafik eller liknande rörelse belagdt med ansvar, må ej sådan bestämmelse i förevarande fall tillämpas.

*2 mom.* Brukas i yrkesmässig trafik automobil, som ej är för sådan trafik godkänd, böte föraren från och med 10 kronor till och med 500 kronor.

Skedde brukandet med vetskap af innehafvaren af tillståndet till trafikens utöfvande, vare denne till enahanda ansvar förfallen.

#### § 41.

De för automobilägare stadgade ansvarsbestämmelser skola äga tillämpning, i händelse automobilen tillhör någon, som står under förmyndare eller

annan laga målsman, å denne, samt, där automobilen äges af bolag, förening eller annat samfund eller af stiftelse eller annan sådan inrättning, å den eller dem, som äga företräda samfundet eller inrättningen. I fråga om automobil, som tillhör staten eller kommun, skola nämnda ansvarsbestämmelser gälla förarens närmaste förman. Har denne till förekommande af förseelse mot förordningen gjort hvad på honom ankommit och äger i följd af öfverordnads åtgärd eller vållande förseelse likväl rum, vare den öfverordnade drabbad af ansvar, som här afses.

Enahanda grunder skola tillämpas jämväl i fråga om ansvar, som enligt 40 § skall ådömas innehafvare af tillstånd till utöfvande af yrkesmässig automobiltrafik.

#### § 42.

Brukas automobil, hvarom i 25 § förmåles, utan att tillstånd till automobilens användande i riket erhållits eller å tid, då sådant tillstånd icke längre är gällande, böte brukaren från och med 10 kronor till och med 500 kronor.

Konungens befallningshafvande äger i fall, som i denna § afses, förordna, att automobilen skall tills vidare af polismyndighet omhändertagas.

#### § 43.

Fortsätter någon under tid, då han är ställd under tilltal för utöfvande af yrkesmässig automobiltrafik utan vederbörligt tillstånd. samma förseelse, skall han, för hvarje gång stämning därför utfärdats och delgifvits, fällas till de böter, som för sådan förseelse äro stadgade.

#### § 44.

Förseelse mot denna förordning skall, där ej allenast enskild målsägandes rätt blifvit däraf förnärmad, åtalas af allmän åklagare, ändå att angivelse därom ej skett.

#### § 45.

Åtal för förseelse mot föreskrifterna i denna förordning anhängiggöres vid polisdomstol, där särskild sådan är inrättad, men eljest hos poliskammare eller, där sådan ej finnes, vid allmän domstol i den ort, där förseelsen skett, dock att, därest förseelsen är af svårare beskaffenhet än att den kan med böter försonas eller den betingar ådömande af sådan straffpåföljd, som i 36 § sägs, för längre tid än sex månader, målet städse skall till handläggning vid allmän domstol hänskjutas.

Har automobilförare dömts till ansvar för någon af de under 15 § 3 mom. eller 30 § andra stycket omförmälda förseelser, skall domstolen lämna uppgift därom till den Konungens befallningshafvande, som för den dömde utfärdat körkort. Har föraren förklarats förlustig rätt att föra automobil, skall detta jämväl i uppgiften angifvas.

Det åligger Konungens befallningshafvande att om de lämnade uppgifterna göra anteckning i det i 10 § omförmälda register.

Varder någon ställd under åtal för förseelse, som i andra stycket här ofvan sägs, skall den, som anställt åtalet, ofördröjligen begära utdrag ur nämnda register, där det ej är uppenbart, att registret icke kan innehålla uppgift angående den åtalade.

#### § 46.

Böter, som enligt denna förordning ådömas, tillfalla kronan. Saknas tillgång till böternas fulla gäldande, skola de förvandlas enligt allmän strafflag.

### X Art. Om motorcykel.

#### § 47.

Motorcykel, hvars vikt öfverstiger 150 kilogram, skall betraktas som automobil.

Om öfriga motorcyklar gäller följande:

#### § 48.

Motorcykel må framföras å hvarje allmän väg, gata eller torgplats äfvensom å enskildt område, då ägaren eller hans rättsinnehafvare därtill lämnat tillstånd, dock att för motorcykel med tillkopplad så kallad bivagn (för-, sido- eller släpvagn) gäller hvad i 11 § 1 mom. stadgas samt att sådant förbud, hvarom i samma § 2 mom. sägs, kan i fråga om hvarje motorcykel meddelas.

Å motorcykel äro i öfrigt allenast följande i denna förordning gifna bestämmelser tillämpliga, nämligen:

1) 1 § med undantag af 1 mom. punkterna b), c) och f); dock att vidkommande punkt d) anordning för motors fränkopplande från drifhjulen ej erfordras.

2) 12 och 13 §§ samt

3) i tillämpliga delar 14 §, 15 § 3 mom., IX Art. samt 51 §.

För motorcykel gäller dessutom, att den skall vara försedd med signalhorn med gäll ton samt minst en snabbt och säkert verkande broms äfvensom igenkänningsmärke, hvars bokstäfver och siffror skola vara minst 8 centimeter höga med öfverallt 7 millimeters stapelbredd samt hafva minst 9 millimeters afstånd mellan bokstaf och siffra och minst 7 millimeter såväl mellan hvarje siffras och bokstafs jämnlöpande delar som mellan siffrorna inbördes; skolande i öfrigt i afseende å sådant märke bestämmelserna i 6 § i tillämpliga delar lända till efter rättelse. Igenkänningsmärke utdelas af Konungens befallningshafvande.

Vid mörker skola dels å motorcykelns framsida föras tänd lykta med hvitt, starkt lysande sken, dels sådana anordningar vidtagas, att minst ett å cykeln anbragt igenkänningsmärke fullständigt belyses.

Å motorcykel tillämpas i öfrigt de föreskrifter, som rörande velociped äro eller varda för olika orter meddelade och icke strida mot här gifna, för motorcykel gällande stadgar.

## XI Art. Öfriga föreskrifter.

### § 49.

*1 mom.* För förrättning, som enligt denna förordning ankommer på besiktningsman, är han berättigad till ersättning enligt följande taxa:

för besiktning af automobil .....	15 kronor,
för pröfning enligt 3 § .....	10 »

Uppvisas på en gång två eller flera, en och samma ägare tillhöriga automobiler till besiktning, skall ersättning utgå, om besiktningen afser två automobiler, med 12 kronor 50 öre för hvarje automobil och, om flera än två afses, med 10 kronor för hvarje automobil.

Ehvad besiktning kommit till stånd eller till följd af automobilägarens förvållande ej kunnat verkställas, äger besiktningsmannen, om han är boende på mer än 2 kilometers afstånd från förrättningsstället, åtnjuta resekostnads- och traktamentsersättning enligt 4 klassen i gällande resereglemente.

I ersättningen ingår godtgörelse för utfärdande af besiktningssinstrument eller annat intyg äfvensom för deras öfversändande i föreskrifna fall till vederbörande myndighet.

2 mom. Ersättning för besiktning gäldas af automobilens ägare; dock att, där besiktning, som af myndighet jämlikt 8 § anbefallts, icke föranleder någon som helst inskränkning i rätten att begagna automobilen, kostnaden härför skall af allmänna medel gäldas. Kan ersättning för besiktning, som af myndighet anbefallts, icke af ägaren utbekommas, gäldas den af staten.

3 mom. Ersättning för pröfning enligt 3 § gäldas af den, som pröfningen äskat.

#### § 50.

Hvarje beslut eller åtgärd af Konungens befallningshafvande enligt 4 § 5 mom., 8 §, 10 § 1 mom. eller 45 § tredje stycket skall genom Konungens befallningshafvandes försorg för rikets polismyndigheter kungöras, på sätt särskildt förordnas.

#### § 51.

Emot beslut, som på grund af denna förordning meddelas af Konungens befallningshafvande eller annan myndighet, hvarom i 17 § förmäles, må besvär anföras inom tid, som för öfverklagande af förvaltande myndigheters och ämbetsverks beslut är bestämd; dock gäller beslutet utan hinder af besvär till efterrättelse, intill dess annorlunda kan blifva vederbörligen förordnad.

### XII Art. Öfvergångsbestämmelser.

#### § 52.

Denna förordning skall träda i kraft den

#### § 53.

Ägare af automobil, som enligt äldre författning fått sig igenkänningsmärke tilldeladt, må fortfarande för samma automobil begagna sig af detta märke, med iakttagande emellertid af de förändrade bestämmelserna angående märkets form och utseende. Det åligger honom dock i sådant fall att inom tre månader efter ofvannämnda dag anmäla automobilen till registrering hos den Konungens befallningshafvande, som utlämnat igenkänningsmärket.

Anmälan, som skall åtföljas af det till ägaren öfverlämnade exemplaret af besiktningsinstrumentet, skall innehålla, utom ägarens namn, yrke och hemvist, jämväl, därest sådant icke i besiktningsinstrumentet intagits, de uppgifter, som i 4 § 2 mom. sägs.

Dylik anmälan må ingifvas i den ordning, som i 5 § 3 mom. stadgas.

Med ledning af de sålunda ingifna handlingarna verkställer Konungens befallningshafvande registrering af automobilen, därom bevis tecknas å det ingifna exemplaret af besiktningsinstrumentet, som därefter återlämnas till ägaren, hvarjämte chefen för generalstaben om förhållandet underrättas.

---

**MOTIV.**





**Motiv**  
till  
**författningsförslagen.**

**A. Inledning.**

Uti skrifvelse den 25 maj 1909 har riksdagen anhållit, att Kungl. Maj:t tacktes låta utreda, huruvida erfarenheten ådagalagt behovet om ändrade bestämmelser om automobiltrafik, och, därest så funnes vara förhållandet, vidtaga åtgärder samt, där så erfordrades, för Riksdagen framlägga förslag i ärendet.

Såsom stöd för denna anhållan har åberopats, att Riksdagen ansåge det ostridigt, att det, synnerligen på landsbygden, mångenstädes råder en ovilja mot automobilerna, hvartill dessas ägare och förare ingalunda alltid torde vara utan skuld. Den sålunda befintliga konflikten mellan å ena sidan befolkningens berättigade intresse af verksamt skydd till lif och gods samt å andra sidan det obestriddliga samhällsintresset af en fri utveckling utaf ifrågavarande kommunikationsmedel, hvilket torde kunna förväntas med tiden komma alltmera till användning, hade synts riksdagen rätteligen böra lösas så, att lagstiftaren, under det han omsorgsfullt undveke att försvåra automobilens användning i förhållanden, då alldeles ingen fara kunde anses föreligga, däremot uppställde tillräckligt långt gående och tydliga inskränkningar beträffande verkligt farliga situationer och framför allt gjorde dessa inskränkningar helt effektiva genom allvarsamma straff- och skadeståndsbestämmelser. Strångheten i sistnämnda bestämmelser borde lämna den i hufvudsak oberörd, som på förståndigt och försiktigt sätt använde kommunikationsmedlet, och endast drabba den oförsiktige eller oskicklige. Hvad som vid lagstiftning i ifrågavarande ämne i främsta rummet borde tagas i ögonsikte, vore att söka förhindra att automobilister genom oförsiktighet, vårdslöshet, öfvermod, bristande tillmötesgående mot andra vägfarande eller genom oskicklighet misskrediterade automobiltrafiken och gjorde den förhatlig för allmänheten. Härvidlag förtjänade helt visst speciellt att tagas i närmare öfvervägande, huruvida höjning af bötesminima och utsträckande af skadeståndsskyldigheten borde äga rum.

Riksdagens skrifvelse var föranledd af en motion i andra kammaren.

Det andra kammarens utskott, som behandlade motionen, framhöll i afgifvet betänkande, utom de allmänna synpunkter, som vunnit uttryck i riksdagens skrifvelse, särskildt att det i utländsk lagstiftning regelbundet förekommande särskilda straff för förare, nämligen ådömande af föriust, för viss tid eller för alltid, utaf rättighet att föra automobil torde, framför allt vid upprepade återfall, vara synnerligen lämpligt; att en icke oväsentlig höjning af åtminstone bötesminima vore fullkomligt på sin plats, därvid straffet borde träffa icke blott föraren utan äfven ägaren, för så vidt den senare föranleddt förseelsen eller han befunnit sig i automobilen och det af omständigheterna framginge, att han med tillbörlig vaksamhet bort kunna hindra föraren från att begå förseelsen; samt att beträffande skadeståndsskyldigheten med skäl torde kunna sättas i fråga att utsträcka densamma till den gräns, som uppställts af då gällande danska lagen eller att skada skulle ersättas, såvida det icke upplystes, att den skadelidande själf uppsätligen eller genom grof vårdslöshet framkallat skadan eller det af omständigheterna framginge, att skadan icke berott på att automobilen befann sig på stället.

Vid behandlingen i första kammaren yttrade det utskott, till hvilket ärendet hänvisats, att man visserligen kunde känna sig tveksam, huruvida tiden redan vore inne att vidtaga ändringar i automobillagstiftningen, då lagen angående automobiltrafik och automobilförordningen trädte i kraft så sent som den 1 januari 1907, samt att utskottet ansåge, att man vid ändring af gällande lagstiftning och förordning borde iakttaga försiktighet, så att man ej genom allt för trånga bestämmelser hämmade utvecklingen eller användandet af det moderna och nyttiga kommunikationsmedlet, hvilket tvifvelsutänkt komme att spela en ganska stor roll i trafikhänseende och hvars användande på grund häraf förtjänade att uppmuntras i stället för att motarbetas, men att dock utskottet ej ville motsätta sig en revidering af förordningen, då ganska tungt vägande skäl anförts, som tala för en utredning om ändrade bestämmelser angående automobiltrafiken, hvarvid helt visst de uttalanden, som i andra kammarens utskotts-betänkande gjorts, borde tagas i öfvervägande, speciellt frågan om höjning af bötesminimum och om utsträckande af skadeståndsskyldigheten. De afgifna utskotts-betänkandena godkändes utan meningsskiljaktighet af kamrarna.

Att i många fall automobilister ådagalagt hänsynslöshet och öfvermod kan ej bestridas, och ett i allo berättigadt önskemål måste vara att söka arbeta bort dessa olägenheter. Här sammanfalla de i många andra fall motsatta intressena hos automobilens anhängare, å ena, samt dess motståndare, å andra sidan. Den ovilja mot automobiltrafiken, som ostridigt förefinnes hos en stor del af allmänheten och som har framkallats just af dessa missbruk, utgör det största hindret för automobilismens utveckling. I följd af denna ovilja torde allmänhetens omdöme hafva blifvit ensidigt och man har förbisett den utomordentligt stora vikt och betydelse automobilen äger som fordon. I synnerhet torde detta gälla landsbygden, som väl lidit mest i an-

tydda hänseende och härigenom föranledts att med underskattande af automobilens förtjänster ensidigt fästa sig vid de med dess användande förenade olägenheterna. Automobilens rangplats som fordon kan icke bestridas, och en utveckling af dess användning i ett land sådant som vårt med dess långa afstånd måste önskas och ett hämmande beklagas. Att helt förhindra utvecklingen torde vara omöjligt; naturligt måste dess förtjänster förr eller senare komma till sin rätt. Emellertid, en viktig häfstång för utvecklingen är kännedomen och insikten om dessa förtjänster, och, så länge allmänna tänkesättet är fientligt mot automobilismen, torde föga utsikt föreligga, att utvecklingen skall blifva afsevärd, och på någon förändring härutinnan är ej att hoppas, förrän trygghet i görligaste mån åstadkommes för öfriga trafikanter. Effektiva skadeståndsbestämmelser och verksam kontroll öfver de personer, som föra det nya, i ovarsamma händer ovedersägligen mycket farliga kommunikationsmedlet, torde vara de enda medlen för åstadkommande af denna trygghet. De gjorda undersökningarne i ämnet och därpå grundade förslag till lagförändring röra sig ock hufvudsakligen om *skadeståndsbestämmelserna samt om villkoren för rätten att föra automobil, dess förvärfvande och förverkande, och om reglerna för automobilens förande i trafik* (själfva körningen).

### B. Lag ang. ansvarighet för skada i följd af automobiltrafik.

Genom den moderna lagstiftningen går en tendens att, när skada uppstått i följd af körsel med automobil, ålägga för automobilen ansvarig person ersättningsskyldighet för skadan äfven i fall, där vållande till olyckan ej kan läggas honom till last. Denna utvidgning af den normala skadeståndsskyldigheten har hufvudsakligen ägt rum i två riktningar, nämligen dels så att automobilens ägare eller i vissa fall dess brukare förklarats skyldig ersätta skada, som vållats af dess förare, och dels så att automobilens ägare, brukare och förare eller någon af dem förklarats skyldig ersätta skada, som icke någon af dem vållat.

Utvidgad skadeståndsskyldighet i förstnämnda riktning finnes i vårt land redan införd genom 1906 års lag ang. ansvarighet för skada i följd af automobiltrafik. Några bestämmelser i den andra riktningen finnas däremot ej ännu i svensk rätt.

I några länders lagstiftning finnas emellertid sådana bestämmelser redan upptagna. Såsom skäl för en dylik utvidgning af skadeståndsansvaret har förnämligast framhållits, att samfärdseln på gator och vägar i och med automobilernas uppträdande blifvit så väsentligt mycket farligare. Automobilernas hastighet och svårigheten att beräkna den väg de ärna taga, nödsaka öfriga trafikanter att med spändaste uppmärksamhet aktgifva på dem, och den oskyldigaste oaktsamhet härutinnan kan leda till olycksfall. Likaså kan det obetydligaste olag i automobilens maskineri leda till

olyckshändelser af mångahanda slag. Automobilernas tyngd och deras motorers kraft medföra i regel vid kollision svåra skador å person och egendom. Härtill kommer automobilernas och deras signalapparaters skrämmande inverkan på hästar, hvilket ledt till otaliga olyckor. Äfven om i fall, sådana som de nu angifna, vållande till olyckan ej kan läggas automobilens ägare eller förare till last, har olyckan likväl uppkommit eller till sina följder försvårats därigenom att automobilerna börjat uppträda i en samfärdsel, som dessförinnan var relativt ofarlig och har anspråk på att få förblifva så. I följd häraf och då i anseende till de många fördelar automobilerna erbjuda såsom samfärdsmedel det ej gärna kan bli tal om att förbjuda deras användande, kräfver billigheten att den, som i samfärdseln inför detta farliga samfärdsmedel och drar nytta däraf, äfven ålägges ersätta de skador, som blifva en följd af dess användande, oafsedt han eller hans underlydande vållat dem eller ej. Han är dock närmare därtill än de, som träffats af skadan och hvilka ej medverkat till det nya samfärdsmedlets införande.

Vidare har framhållits, att skyldigheten att svara för ej blott de olyckor, som uppstå genom egen vårdslöshet, utan äfven för dem, som uppkommit af ren våda eller på grund af andras oaktsamhet, tvingar automobilens ägare att, till förekommande i möjligast vidsträckta mån af olyckshändelser, tillse att säkerhetsanordningarna i hans maskin städse äro i bästa skick och att framföra eller att låta framföra den med största varsamhet. Ehuru denna omständighet näppeligen kan utgöra en själfständig grund för utvidgad skadeståndsansvar, då sådant naturligtvis bör härledas ur den skadades anspråk på ersättning, visar den likväl lämpligheten af en sådan utvidgning, såvida eljest giltig grund därför finnes.

Beträffande den omfattning, i hvilken en utvidgning af skadeståndsansvaret i nu ifrågavarande riktning bör företagas, så kan den uppenbarligen göras mer eller mindre vidsträckt. En skada, som ej tillkommit genom automobilägarens eller hans underlydandes vållande, kan tänkas vållad af den skadade själf eller af tredje man, af oansvarig person, djur, högre hand, fel i bilen eller annan olyckshändelse. Under det somliga vilja ålägga automobilens ägare att utgifva ersättning i alla dessa fall, vilja andra från ansvaret undantaga flera eller färre af fallen.

Skall man nu afgöra, om och i hvilken mån en utvidgning af automobilägarens ersättningsskyldighet till fall, där vållande ej kan läggas honom eller hans underlydande till last, bör äga rum och skall, hvilket torde vara det riktiga, automobilens farlighet för annan gatu- och vägtrafik utgöra grunden för en dylik utvidgning, gäller det att tillse om automobiltrafiken i sådana fall, där ovarsamhet eller oskicklighet hos automobilens förare eller annat vållande af ägare eller förare icke föreligger — ty föreligger sådant vållande, är automobiltrafiken obestriddligen farlig och ansvar därför bör åligga och har också enligt vår gällande lagstiftning ålagts ägaren, äfven om vållandet ligger hos föraren — medför flera eller större faror än andra i den allmänna gatu- och vägtrafiken deltagande samfärdsmedel och, därest sådan för automobilerna

egendomlig farlighet kan konstateras, huruvida denna farlighet är af den beskaffenhet och betydelse, att den öfriga trafiken ej kan anses skyldig att utan vidare tåla densamma.

En af de omständigheter, som, oafsedt nu allt, som sammanhänger med ovarsamhet, oskicklighet eller annat vållande hos förare, brukar anföras såsom skäl för att automobilerna kunna vara farligare än andra fordon är deras snabbhet. Denna skulle dels direkt framkalla olyckstillbud och dels i de fall, då olyckstillbud framkallas af andra människor, af djur eller annan olyckshändelse, orsaka att olyckan blefve svårare att undvika och, om den ej kunde undvikas, svårare till sina följder. Snabbheten gör emellertid i regel automobilen farlig för den öfriga trafiken endast i de fall, då vållande ligger föraren till last. Automobilens snabbhet beror nämligen på föraren, och det bör åligga föraren att vid framförandet af automobilen noga iakttaga alla de företeelser, hvilkas passerande kan tänkas komma att gifva anledning till olyckstillbud, och att, då omständigheterna ingifva farhågor i sådant hänseende, ej framföra automobilen med större hastighet än att densamma kan stannas så skyndsamt som förhållandena i hvarje fall kunna komma att kräfvä. Handlar föraren icke så, blir automobilen för visso farlig, men inträffar olycka, måste föraren också anses vållande till densamma, och för att ersättningsskyldighet i detta fall skall åligga både ägare och förare, behöfver en utvidgning af ansvaret ej äga rum. Iakttagar åter föraren nyssnämnda mått af aktsamhet, torde automobilerna icke på grund af sin snabbhet komma att föranleda ett nämnvärdt större antal olycksfall än andra fordon. Det bör nämligen ihågkommas, att alla de fordon, som förekomma på vägar och gator, velocipeder och hästfordon såväl som automobiler, äro mer eller mindre farliga för hvarandra och för öfriga trafikanter. Visserligen kommer automobilen, om den öfver hufvud taget skall hafva något existensberättigande, att i fall, då skäl till särskild varsamhet ej synes föreligga, framgå med större hastighet än andra fordon, och det kan naturligtvis härvid inträffa, att ett olyckstillbud påkommer så plötsligt och oförmodadt, att automobilen på grund af sin hastighet har svårare att stanna än ett annat fordon. Men i regel torde härvid automobilens snabbhet uppvägas af dess kraftigare bromsrättningar och större förmåga att vika åt sidan. De faror, automobilerna medföra, komma för öfrigt med all säkerhet att afsevärdt minskas, sedan öfriga trafikanter lärt sig att gent emot dem iakttaga större försiktighet. Det är nämligen icke så att de, hvilka vid en viss tidpunkt trafikera vägar och gator, kunna anses hafva anspråk på att trafiken ej får undergå några förändringar, så att den blir farligare, och att de, därest ett nytt trafikmedel, farligare än de förutvarande, införas, utan vidare kunna göra den, som inför detta trafikmedel, ansvarig för alla de olyckor, som föranledas af detsamma. Tvärtom få väl trafikanterna anses skyldiga underkasta sig förändringar i trafiken och att anpassa sig efter desamma. Börja vissa trafikanter begagna ett nytt gagnrikt och betydelsefullt trafikmedel, som är farligare än de förutvarande, få de öfriga trafikanterna söka öka sin försiktighet. Endast om farorna blifva så svår-

artade, att de ej med användning af skäligen försiktighet kunna undvikas, bör ansvaret för dem läggas å de personer, som begagna sig af det farliga trafikmedlet.

Om således automobilen, af en aktsam förare framförd med sådan hastighet, som utesluter vållande, icke kan, därest öfriga trafikanter gent emot densamma iakttaga skäligen försiktighet, enbart på grund af sin hastighet anses farligare än andra fordon för närvarande äro, så gifves det ett annat afseende, i hvilket en automobil gifvetvis innebär större faror för samfärdseln än andra fordon. Det är om automobilen på ett eller annat sätt råkat i olag, så att dess gång ej kan af föraren behärras. Antingen man tänker sig den inträdda felaktigheten verka så att automobilen går snabbare eller i annan riktning än den af föraren afsedda eller så att den mot förarens afsikt stannar eller saktar farten, kunna tydligen svåra olyckor uppstå. Felaktigheter af förevarande slag hafva visserligen företrädesvis sitt säte i automobilens styr- och bromsinrättningar, men äfven andra felaktigheter, exempelvis å hjul- och gummiringar, kunna hafva samma påföljd. De olyckor, ifrågavarande felaktigheter föranleda, äro egenomliga för automobiltrafiken och kunna blifva så betydliga och för öfriga trafikanter så svåra att undgå, att det måste anses åligga vederbörande automobilägare att ersätta de af sådan olycka härflytande skador, äfven om de felaktigheter, som orsakat olyckan, uppstått utan deras eller deras underhafvandes förvällande. I anledning häraf föreslås, att, äfven om vållande till olycksfall ej ligger automobilens förare till last, ägaren dock bör svara för skadan, ifall olycksfallet berott på att föraren på grund af bristfällighet eller skada i automobilens maskineri och öfriga inrättningar ej kunnat behörigen behärra automobilens gång.

Uttrycket »bristfälligheter och skador» afser att täcka alla de fall, då det beror på automobilen, att den ej lydt förarens handgrepp. Bristfälligheter = fel, som hafva sin grund i felaktigt material eller felaktig fabrikation; skador = andra förändringar i automobilens beståndsdelar.

Ett tredje afseende, i hvilket automobilens införande i samfärdseln gifvit upphof till mångfaldiga olyckor, särskildt å landsbygden, är att hästar lätt blifva skrämde af dem, antingen af deras blotta åsyn eller af motorns buller eller också af signalapparaterna. Härvid behöfver ingalunda någon ovarsamhet ligga automobilernas förare till last. Många hästar visa nämligen ytterlig rädsla redan för en automobil, som står stilla och har motorn stannad. Likaledes kan en häst, som befinner sig bakom en vägkrök eller t. o. m. på afstånd bakom en mur eller dylikt, blifva skrämde, i hvilka fall föraren ju ej kunnat se hästen och således ej heller kunnat göra något för att lugna den. Att på ett tillfredsställande sätt anordna skadeståndsansvaret vid olycksfall af ifrågavarande slag är svårt, och meningarna om sättet hos automobilens vänner och hos deras motståndare stå skarpt emot hvarandra. De förstnämnda framhålla att, om automobilen är ett farligt samfärdsmedel, så är hästen på grund af sin lättskrämdhet ett lika farligt och att fördenskull den, som använder en häst i den allmänna samfärdseln, själf bör löpa den risk, användandet medför; att den omständig-

heten att hästarna funnits i samfärdseln tidigare än automobilerna, icke utgör tillräcklig grund för att låta automobilerna, som ju äro ett lika lofligt samfärdsmedel som hästarna, bära alla de olägenheter, som kunna uppstå, då de båda samfärdsmedlen begagnas vid sidan af hvarandra; *att* i de flesta fall olyckorna ej orsakas af automobilernas uppträdande utan däraf att de, som handhafva hästarna, vid åsynen af automobilerna tappa hufvudet och genom felaktiga åtgärder uppjaga rädslan hos hästarna i stället för att söka lugna dem; *samt att* erfarenheten visat, att hästarna hastigt vänja sig af med sin rädsla för automobilerna. Automobilernas motståndare åter framhålla, *att* då olyckorna på grund af skrämde hästar efter automobilernas uppträdande betydligt förökats och automobilerna uppenbarligen äro skuld till att samfärdseln i detta afseende blifvit så väsentligt mycket farligare, automobilernas ägare också böra stå i ersättningsansvar för de olyckor, deras maskiner orsaka; *att* hästarna äro ett samfärdsmedel, som för stora delar af befolkningen i vårt land är oundgängligen nödvändigt för deras lefnads- och arbetsförhållanden och ej kan af något annat ersättas och som de således äro nödsakade att använda trots att det är farligt; *att* hästägarnas ekonomiska förhållanden i regel ej tillåta dem att underkasta sig utgifter för att söka lära hästarna att utan fruktan möta automobiler och dem, som skola handhafva hästarna, huru vid sådana möten bör förfaras; *att* automobilen åter för den, som använder sig däraf, är, om också af flera skäl synnerligen förmånlig, dock ej så nödvändig som hästen för dess ägare, *och att* förty jämväl på grund häraf det är rättvisare, att ansvaret för olyckorna drabbar automobilerna än hästarna.

Rättast är väl att söka gå en medelväg mellan dessa båda ståndpunkter. Naturligtvis kan det vara hårdt för den, som är nödsakad att använda sig af hästar och som innan automobilernas uppträdande ej behöft i någon vidare mån frukta att hästarna skulle utsättas för skrämmande företeelser och härigenom ställa till skada, att numera få sina hästar skrämde af automobiler och kanske i följd häraf tillskyndas betydande förluster. Men att lägga hela ansvaret för ifrågavarande olyckor å automobilernas ägare synes dock orimligt. På sätt här ofvan i annat sammanhang framhållits måste de, som deltaga i den allmänna gatu- och vägsamfärdseln, och således äfven hästägarna, anses skyldiga att intill viss gräns anpassa sig efter de förändringar, samfärdseln kan undergå. Och det kan ej anses obilligt att fordra, att den person, som vill använda sina hästar å eller invid vägar, där automobiler bruka framgå, tillser att hästarna hunnit vänja sig af med den värsta rädslan för automobiler eller att de handhafvas af en person, som ej förlorar herraväldet öfver dem, ifall en automobil kommer. I förslaget till ny automobilförordning hafva intagits synnerligen utförliga föreskrifter till förekommande af olycksfall vid möte mellan häst och automobil och om dessa föreskrifter iakttagas — i annat fall ligger automobilens förare vållande till last och dess ägare blir ersättningsskyldig — måste det vara en ovanligt orolig häst eller den, som handhar hästen, vara ovanligt olämplig för detta uppdrag för att olycka skall uppstå. Att i trakter, där automobiler pläga framgå, få hästarna i

någon mån vanda därvid torde ej vara så besvärligt eller kostsamt. Skulle i fall af nu omhandlade slag skadeståndsansvaret i följd af olyckor alltid drabba automobilägarna, komme hästägarna och de, som för deras räkning handhafva hästarna, ej att hafva tillräckligt intresse af att bemöda sig att förekomma olyckor, och förhållandena skulle blifva olidliga för automobiltrafiken.

Beträffande åter de trakter, där automobiltrafik sällan äger rum, äro förhållandena annorlunda. Befolkningen där har ej haft anledning att iakttaga försiktighet och ej heller möjlighet att skydda sig mot de faror, som hota från automobilerna, genom att vänja hästarna vid dessa. Då i sådana fall någon skuld till det skedda näppeligen ligger hästägaren till last, må det anses med billigheten mest öfverensstämmande, att ansvaret för inträffande olyckor tyngre drabbar automobilägaren än hästägaren, naturligtvis under förutsättning att ej något särskildt vållande ligger den, som lidit skadan, eller tredje man till last.

I anslutning till nu angifna synpunkter föreslås, att då häst skrämts af automobil, som befann sig å gata eller väg, hvarest automobiltrafik ej så allmänligen äger rum att uppträdande af automobil därå skäligen kunnat befaras, automobilägaren skall ersätta den skada, hästen orsakar, äfven om det visas, att automobilens förare vid tillfället iakttagit nödig försiktighet och att olycksfallet föranledts af hästens beskaffenhet. Orsakar hästen skada i ett sådant fall, bör det anses föreligga ett fall af våda, därför automobilens ägare bör svara. I följd häraf bör, därest det skulle komma i fråga att enligt strafflagens bestämmelser fördela ansvaret för en sådan olycka, som stadgandet afser, emellan automobilägaren och den skadelidande själf eller att afgöra, huruvida skadeståndsansvar åligger tredje man, det icke räknas den skadelidande eller tredje man såsom vållande till last att häst utskickats utan att vara vand vid automobiler. Och af allmänna regler för vållande torde följa att, om den, som vid tillfället handhade hästen, genom bristande vana eller ovarsamhet bidragit till olyckan, detta icke bör i sådana fall som de förevarande räknas honom eller den, som sändt ut honom, för strängt till last.

Huruvida å en väg uppträdande af automobil kan befaras får gifvetvis bero af olika omständigheter. Beträffande samma väg torde afgörandet vid olika tillfällen kunna utfalla olika. Större samhällen och trakten däromkring, regelbunden trafik å landsbygden och i stora delar af landet all trafik å de större vägarna torde icke komma att falla under ifrågavarande stadgande. Öfverhuvud kommer så ej att ske med den öfvervägande största delen af den i arbetets och industriens tjänst ställda automobiltrafiken, hvilken väl städse mer eller mindre bär regelmässighetens prägel. Och så snart automobil anskaffas och flitigt begagnas af en person, bosatt å ort, där automobil dittills ej funnits, får ortens befolkning vara beredd på att deras hästar kanske snart icke mera få å traktens vägar njuta skyddet af ifrågavarande stadgande. Stadgandet är afsedt att vara öfvergående. I den mån automobilerna vinna utbredning i



vårt land, sättes det af sig själf ur tillämpning, och hästägarna tvingas till nödig eftersyn af sina hästar och dem, som handhafva dem.

Uttrycket hästens beskaffenhet afser att innefatta både dess kroppsliga egenskaper och dess sinnesförmågheter.

De afseenden, uti hvilka automobilerna kunna tänkas utan vållande å ägares eller förarens sida för öfriga trafikanter medföra flera och större faror än andra samfärdsmedel, äro härmed genomgångna. Några ytterligare torde icke finnas. Och utredningens resultat blifver, att någon mera generell utvidgning af det skadeståndsansvar, som enligt gällande lagstiftning åligger automobilägare, icke lär kunna ifrågakomma, utan att den enda ändring, som skäligen bör äga rum, är ansvarets utsträckning att omfatta vissa kasuella olycksfall, orsakade dels af rubbningar i automobilernas funktioner och dels därigenom att häst blifvit skrämmd af bilen, allt på sätt ofvan närmare angifvits.

Beträffande bevisskyldigheten i skadeståndsprocessen föreslås en viktig förändring. Det visar sig nämligen ofta, när en automobilolycka inträffat, att de händelser, som orsakat olyckan, försiggått så hastigt att det för personer, som närvarit vid olyckan, varit svårt att bilda sig en klar uppfattning om hur allt tillgått. De svårigheter, som härigenom kunna uppstå för den, som lidit skadan, då han skall bevisa att vållande föreligger å automobilens sida, hafva sålunda sin grund i en för automobiltrafiken egendomlig omständighet. Detta talar för att dessa svårigheter böra bäras af automobilens ägare i stället för af den, som lidit skadan, eller med andra ord att bevisskyldigheten i nyssberörda afseende bör läggas å den förstnämnde. För en sådan anordning tala vidare dels det förhållande att de personer, hvilka befunno sig i bilen, eller åtminstone föraren, i regel i högre grad än den, som lidit skadan, eller andra personer, som befunno sig å olycksplatsen, haft uppmärksamheten riktad på de företeelser, som orsakat olyckan, hvilket förhållande gör att det för automobilens ägare ofta är lättare att framlägga omständigheter till sitt försvar, än för den, som lidit skadan, att bevisa förarens skuld, dels ock att den, som lidit skadan, vanligen är obekant med automobilens konstruktion och sätt att arbeta, och på grund häraf ofta är ur stånd att framdraga de fakta, som kunna konstituera ett automobilmannens ansvar för det skedda. För öfrigt torde såväl i de fall, då det kan antagas att vittnen till eventuellt olycksfall komma att finnas, som ock under färd i ensliga trakter, där åsyna vittnen ej kunna påräknas, den automobilmännen åliggande skyldighet att bevisa att vållande från förarens sida ej föreligger, utgöra en den kraftigaste maning för föraren att på allt sätt söka undvika olyckor. Flyttas bevisskyldigheten öfver å för bilen ansvarig person, är det klart att äfven för honom svårigheterna i bevisningsafseende komma att blifva ganska stora. Finnas ej vittnen, kan han komma att ersätta skadan, trots han ej varit skuld till densamma. Och äfven om vittnen funnits, kan han å landsbygden med dess mot automobilerna ogynnsamt stämde befolkning ofta komma att få det svårt att skaffa vittnen till sin förmån. Till gengäld torde

det i städerna, hvarest svårigheten att äfven med varsam körsel undvika olycksfall är vida större än på landet, i allmänhet ställa sig jämförelsevis lätt att få vittnen på olyckans förlopp. I betraktande af nu omförmälda omständigheter lærer det vara med billigheten mest öfverensstämmande att bevisskyldigheten öfverflyttas å automobilägaren. Så har ock skett i samtliga de länder, där en särskild lagstiftning angående ansvarighet för skada i följd af automobiltrafik införts.

I det föregående har ständigt förutsatts, att det är automobilens ägare som det utvidgade skadeståndsansvaret bör åligga. Med ägaren skall emellertid enligt lagförslaget allt fortfarande vara jämnställd sådan brukare, som i 4 och 5 §§ i gällande lag ang. ansvarighet för skada i följd af automobiltrafik omförmäles. Det skulle kunna sättas i fråga, huruvida brukare, som ej innehar automobil med befogenhet att anställa förare därå, men likväl anlitar annan förare än den af ägaren anställda, kan anses skyldig ersätta skada, som orsakats däraf att automobilens gång på grund af fel i dess maskineri och öfriga inrättningar ej kunnat behärskas. Så torde böra vara förhållandet. Exempelvis kan en maskin af mindre god beskaffenhet krångla, ifall den ej behandlas på visst sätt. Detta känner dess vanlige förare till, men ej den nyanställda. Härigenom kan det komma till funktionsrubbingar, hvilkas orsak tydligen bero på ombytet af förare. Automobilens förare åter bör skäligen icke åläggas ersättningskyldighet i fall, där vållande icke ligger honom till last. Men skyldighet att i skadeståndsprocessen bevisa att han icke vållat den olycka, som ligger till grund för ersättningsanspråket, torde däremot, i likhet med hvad som skett med ägaren och brukaren, böra åligga honom. Svårigheterna för automobilens ägare att anskaffa bevisning därom att föraren ej vållat den olycka, hvarför ersättning kräfvades, skulle nämligen med säkerhet blifva allt för stora, om ej föraren själf får intresse af att sådan bevisning åvägabringas och därför lägger sig vinn om att anskaffa sådan. Och vidare, om föraren måste bevisa sin oskuld för att undgå ersättningskyldighet i anledning af inträffade olyckor, blir hans intresse att fara varligt fram större. För öfrigt synes det riktigast, att, då det är fråga om påföljder, som bero på huruvida föraren gjort sig skyldig till vållande eller ej, sättet att undgå påföljderna ej blir lättare för föraren än för ägaren.

Beträffande ersättningens uttagande i fall, då både ägare och förare äro ersättningskyldiga, äger naturligtvis den, som lidit skadan, att utaf ägaren eller föraren, vilkendera han vill, utfå ersättningens hela belopp. Men sinsemellan böra ägare och förare, såvida ej af omständigheterna framgår att föraren vållat skadan, svara till hälften hvar af ersättningen. Och detta af samma skäl som ofvan anförts för beviskyldighetens läggande å föraren.

Det skulle kunna ifrågasättas, huruvida icke ägaren, för att undgå ersättningskyldighet i skadeståndsprocessen, skulle hafva att bevisa att han icke själf vållat skadan. Detta torde dock vara ett onödigt försvårande af ägarens bevisbörd. Ty om man undantager de fall, där olyckan orsakats af bristfällighet i automobilens ma-

skineri, i hvilka fall ju ägaren svarar äfven utan vållande, så torde de tillfällen, då ägaren utan att tillika fungera som förare kan anses såsom vållande till olyckan, icke vara många, och i regel kommer väl vid dem ägarens vållande att påvisas genom samma omständigheter, som förebringas till stöd för förarens oskuld.

Det kan ju inträffa, att en automobil orsakar skada utan att detta observeras från automobilen och att således den, som ersättningsskyldighet för skadan åligger, saknar kännedom om att skada skett. Vare sig nu sådant förhållande inträffar eller den ersättningsskyldige observerat eller senare erhållit kunskap om skadan, är det, sedan bevisskyldigheten i skadeståndspröfningen omkastats, af vikt för honom att i god tid få reda på att ersättningsanspråk kommer att väckas mot honom, på det han må få tillfälle att anskaffa bevisning, medan sådan ännu står att vinna. För sådant ändamål föreslås skyldighet för den, som vill fordra skadestånd i de fall, då omkastning af bevisskyldigheten ägt rum, eller således då ersättning kräfvades för skada å person eller egendom, som ej med automobilen befordras, att inom en månad efter det han fick kännedom om skadan och den ersättningsskyldige, lämna denna uppgift å sitt ersättningsanspråk. En månad torde vara tillräcklig tid för att taga reda på skadans omfattning och bestämma ersättningsanspråket; för öfrigt lägger stadgandets formulering ej hinder i vägen för att, om sedermera skadan befinnes taga större dimensioner, inkomma med ytterligare uppgift. Genom att delgifva den skadelidande underrättelse om skadan, kan den ersättningsskyldige själf bringa fatalitetiden att löpa. Äro både ägare, brukare och förare eller två af dem ersättningsskyldiga, torde den skadelidande böra lämna uppgift till en hvar, emot hvilken han vill bevara sin talan.

Slutligen torde nämnas, att skäl ej ansetts föreligga att föreslå andra ändringar i de bestämmelser, som förekomma i gällande lags § 3, än de, som betingas af de föreslagna ändringarna i § 2. De personer, som låta sig befordras med automobil, underkasta sig ju frivilligt den därmed förbundna risk och kunna ej anses hafva anspråk på att automobilägaren till deras förmån skall underkastas det stränga ansvar, som ålagts honom enligt den föreslagna § 2.

De främmande länder, i hvilka ansvaret för skada i följd af automobiltrafik reglerats genom särskilda lagbestämmelser, äro Danmark, Tyskland och Österrike samt i viss mån äfven Norge.

*Danmark* har sedan åtskilliga år haft särskilda bestämmelser i ämnet. Enligt en lag af den 30 mars 1906 skulle skada i följd af automobiltrafik ersättas af den, som begagnade automobilen, vare sig ägare eller brukare, så framt ej den skadelidande själf uppsåtligen eller genom grof vårdslöshet orsakat skadan eller af omständigheterna framginge, att skadan ej stått att afvärja med den uppmärksamhet och omtanke, som det åligger föraren att iakttaga.

Genom lag den 27 maj 1908 infördes skärpta bestämmelser. Ägaren resp. brukaren skulle vara skyldig gälda ersättning, såvida icke den skadelidande själf uppsåtligen eller genom grof vårdslöshet orsakat skadan eller af omständigheterna framginge, att skadan icke berodde på att bilen befann sig å platsen.

Genom lag den 18 april 1910 har man emellertid återgått till de tidigare, lindrigare bestämmelserna. Rörande anledningen härtill är af förarbetena till lagen inom och utom riksdag intet att hämta och vid särskild förfrågan i danska justitieministeriet har endast det svar erhållits, att de tidigare bestämmelserna ansetts tillräckligt betryggande och funnits mera öfverensstämmande med allmänna rättsgrundsatser och med de önskingar, som förefunnos i de af motoråkdon intresserade kretsar.

Enligt den *tyska* lagen — af den 3 maj 1909 — är automobilens ägare eller i stället för honom i vissa fall dess brukare skyldig ersätta all skada, hvilken han icke kan visa vara orsakad af en tilldragelse, som ej varit möjlig att afvända och ej heller beror vare sig på ett fel i automobilens beskaffenhet eller därpå att dess inrättningar vägrat göra tjänst. Såsom icke möjliga att afvända skola särskildt anses tilldragelser, som äro föranledda af den skadelidande själf eller tredje man eller ett djur, såvida från automobilens sida iakttagits all den omsorg, omständigheterna kräfva (§ 7).

Föraren är jämväl ersättningsskyldig, såvida han ej visar, att han icke är vållande till skadan (§ 18). Lagen äger ej tillämpning å personer eller saker, som befordrades med bilen, ej heller å sådana lastbilar, som å jämn väg ej kunna uppnå högre hastighet än 20 km. i timmen (§ 8).

Talan om skadestånd skall anhängiggöras inom två år efter vunnen kännedom om skadan och den ersättningsskyldige. Under alla omständigheter preskriberas talerätten, sedan trettio år förflutit från det skadan skedde. Den, som vill fordra skadestånd, skall inom två månader efter vunnen kännedom om skadan och den ersättningsskyldige lämna denne uppgift om olycksfallet (§ 14).

Ersättningsskyldigheten är ej obegränsad. Högsta ersättningsbeloppet för en människa, som dödats eller sårats, är 50,000 mark och får, oafsedt antalet dödade eller sårade, ej öfverstiga 150,000 mark. Högsta ersättningsbelopp vid skada å egendom är 10,000 mark. Den skadelidande är naturligtvis obetaget att enligt allmän lag söka ersättning för skadans hela belopp (§§ 12, 16).

Enligt den *österrikiska* lagen — af den 9 augusti 1908 — häfta ägaren och föraren, eller i den förstnämndes ställe i vissa fall brukaren, solidariskt för af bilen förorsakad skada. För att fria sig från ersättningsskyldighet måste de bevisa, att skadan orsakats genom den skadelidandes eget eller tredje mans förvållande eller att skadan ej kunnat afvändas trots bilen förts och behandlats i enlighet med gällande föreskrifter och de för handenvarande omständigheterna och ej heller beror på automobilens beskaffenhet eller på det sätt att funktionera, som är för bilen eget, eller på funktionsrubbingar (§§ 1, 2).

Beträffande personer och saker, som befordrades med bilen, tillämpas lagen

endast vid yrkesmässig trafik. Dock häftar alltid ägaren resp. brukaren för skada, vållad af hans underlydande under trafik med automobilen (§ 4).

Lagen äger ej tillämpning å automobiler, som äro försedda med sådan inrättning, att de på god och jämn väg ej kunna öfverskrida 25 km. hastighet i timmen (§ 5).

Talan om skadestånd måste anhängiggöras inom sex månader efter vunnen kännedom om skadan och den ersättningsskyldige och under alla förhållanden inom tre år från det skadan timade (§ 6). Därjämte skall den, som vill söka ersättning, inom fyra veckor efter det han fick kännedom om den ersättningsskyldige lämna denne under rättelse om olyckan.

I Norge finnas ej några för landet i sin helhet gällande bestämmelser rörande automobiltrafik. För de flesta amt hafva emellertid utfärdats ordningsföreskrifter. Dessa bruka också innehålla, att i fall af skada ersättningsskyldighet åhvilar ägaren, ehvad automobilen brukades af honom eller annan, samt föraren.

Kungl. proposition om lag i ämnet för landet i dess helhet har emellertid framlagts för stortinget, som dock uppskjutit lagförslagets behandling till år 1912. Enligt detta lagförslag skall skada i följd af automobiltrafik ersättas af automobilens ägare eller i vissa fall dess brukare, såvida ej den skadelidande själf eller tredje man uppsåtligen eller genom grof vårdslöshet orsakat skadan. Beträffande person och egendom, som befordrades med automobilen, kommer regeln till användning blott vid yrkesmässig trafik.

### C. Förslag till lag ang. ändrad lydelse af 11 kap. 15 § strafflagen.

Anledningen till den föreslagna ändringen framgår af motiven till den föreslagna förordningen om automobiltrafik.

### D. Förordning om automobiltrafik.

#### I. Allmänna motiv.

Såsom förut i inledningen angifvits, bör en af de synpunkter, som lagstiftaren närmast har att beakta, vara åstadkommande af betryggande bestämmelser om kontroll öfver föraren. Många, för att ej säga de flesta olyckshändelserna vid automobiltrafiken hafva berott på förarens vårdslöshet och oskicklighet, liksom mången gång en samvetsgrän och skicklig förare afvändt en öfverhängande fara.

Att på förhand söka vinna garantier, att icke olämpliga personer tillåtas föra automobil, liksom att, sedan en person undfått en sådan rätt, hålla hand öfver att han uppehåller sina kvalifikationer, skulle härvidlag vara de ledande principerna.

Förvärfvan-  
de af rätt att  
föra auto-  
mobil.

För att en person i dessa afseenden verkligen skall fylla måttet, fordras, utöfver nödig yrkesskicklighet eller insikt om automobilens konstruktion, skötsel och manövrering, vissa ganska stora förutsättningar. Så måste hans nervsystem vara i godt skick, han måste vara fri från vissa organiska fel såsom närsynthet, döfhet o. s. v., som hindra honom att nöjaktigt styra bilen, hans omdömesförmåga måste vara ganska utvecklade, han måste vara nykter och af sådan stadga i karaktären, att hänsynslöshet och öfvergrepp ej behöfva befaras från hans sida.

Någon orimlighet i att det allmänna verkligen begär, att en förare på förhand visar sig innehafva alla dessa förutsättningar, föreligger ingalunda. Emellertid stöter man härvid på praktiska svårigheter, som föranleda till att man måste slå af på sina anspråk. Visserligen kan tänkas att bestämmelser göras därom, att en person, som önskar erhålla rätten att föra automobil, skall med intyg styrka angifna kvalifikationer, men svårigheten ligger just i anskaffandet af dessa intyg. Värdet af sådana, utfärdade af enskilda, som icke handla under tjänstemannaansvar, är tvifvelaktigt, och någon för ändamålet lämplig offentlig myndighet förefinnes icke. Under alla förhållanden blefve omgång och vidlyftighet samt ökade kostnader en oundviklig följd. Dessutom reglera sig dessa förhållanden till dels af sig själfva, mest beroende därpå att faran är ömsesidig och att det ekonomiska värdet, som är i fråga, är lika stort, ofta kanske större för automobilisten själf. Detta gäller särskildt den enskilda bilen, som i och för sig representerar ett högt ekonomiskt värde. Det måste därför ligga i ägarens själfförstådda intresse att ej utsätta vare sig sin person eller bilen för fara och att på denna grund med största omsorg välja den person, åt hvilken han anförtroar förande af bilen. Erfarenheten har ock visat, att utvecklingen just gått i denna riktning.

Detta gäller visserligen icke i samma grad den yrkesmässiga trafiken, men gällande författning torde i tillräcklig grad beaktat detta, i det den administrativa myndighet, som har att hålla hand öfver dylik trafik, tillerkänts rätt att dels uppställa hvilka kompetenskraf han finner lämpligt och dels att indraga redan lämnadt tillstånd.

Den utländska lagstiftningen på området begär också i allmänhet icke på förhand andra kvalifikationer än nödig insikt i automobilens skötsel och manövrering, ehuru den undantagslöst gör rätten att föra automobil beroende af tillstånd af någon offentlig myndighet. Endast Ryssland och i viss mån Italien göra härvid ett undantag. I förstnämnda land finnes dock ingen för hela landet gällande allmän förordning, utan regleras förhållandena i de större städerna genom polisförordningar. I den för S:t Petersburg gällande har inryckts bestämmelsen, att person, som önskar förvärfva rätt att föra automobil, skall med läkarattest styrka, att han är fri från organiska fel (närsynthet, döfhet o. s. v.), som hindra honom att styra en automobil. Den italienska förordningen kräfver för yrkesmässig trafik, att sökanden med läkarintyg visar sig hafva en stark och god kropps-konstitution. Danmark har dessutom bestämt, att sinnessjuk person ej får föra automobil.

Allt detta sammanlagdt har vållat, att skäl ansetts saknas för förordnande af bestämmelse om styrkande på förhand af ytterligare kompetensvillkor än hvad nu i gällande författning stadgas; särskildt af det skäl, att såsom ofvan antydts beträffande den enskilda trafiken dessa förhållanden torde ordna sig själfva och för den yrkesmässiga trafiken — i den mån sådant kan befinnas nödvändigt — behöfliga detaljerade bestämmelser kunna af den administrerande ortsmyndigheten utfärdas.

Dock ha — i likhet med hvad för tyska riket gäller — förordats, att den myndighet, hvars tillstånd, enligt hvad nedan skall framhållas, ansetts bära erfordras för rätten att föra automobil, bör tillerkännas den diskretionära makt att vägra lämna begärdt tillstånd, om uppenbara skäl för diskvalifikation föreligga, såsom att sökanden gjort sig känd för supigt lefnadssätt eller ådömts bestraffning för handling, som ådagalagt synnerlig råhet i sinnet, eller annat dylikt.

Enligt nu gällande förordning åligger det Konungens befallningshafvande, hvar i sitt län, att förordna lämpligt antal i motorers konstruktion och skötsel kunniga män, hvilka hafva att med personer, som önska undergå pröfning af deras kannedom om automobils konstruktion, skötsel och manövrering, verkställa sådan pröfning och, om den utfaller tillfredsställande, därom utfärda bevis. Något kompetensvillkor utöfver det sagda har icke stadgats för besiktningsman, och det åligger Konungens befallningshafvande att efter bästa förmåga söka upp lämpligt antal i motorers konstruktion och skötsel kunniga män, ett åliggande, som det mången gång torde varit svårt nog att uppfylla. Anmärkningar mot lämpligheten hos de personer, för hvilka förordnande utfärdats, hafva heller icke saknats. Genomgripande bestämmelser i denna del hafva dock icke föreslagits. I allmänhet torde uppdragen skötts samvetsgrant och tillfredsställande. Att kräfva vissa bestämda, med examensbetyg eller annorledes styrkta kompetensvillkor förutsätter en större apparat än som saken, praktiskt taget, kräfver, oafsedt att ökade kraf på ersättning härför sannolikt skulle blifva en följd. Antagas kan också, att numera de största svårigheterna äro öfvervunna, och att, i samma mån automobilismen vinner terräng, möjligheten att erhålla lämpliga besiktningsmän skall ökas och att sålunda de olägenheter, som kanske vidlåder systemet, för framtiden skola blifva allt mindre. Skäl torde därför icke föreligga att föreslå genomgripande förändringar på området, endast en mindre sådan har dock förordats, eller att i förordningen inryckes bestämmelse, att meddeladt förordnande, när helst anledning föreligger, kan återkallas. Låt vara, att en dylik rätt redan nu faktiskt föreligger, men ett inryckande häraf i författningen måste dock direkt peka på att Konungens befallningshafvande bör hafva sin uppmärksamhet fäst på besiktningsmannens verksamhet och, om anledning till anmärkning förekommer, göra undersökning och vidtaga de åtgärder, som däraf kunna betingas.

Emellertid, om skäl sålunda icke ansetts föreligga att föreslå genomgripande förändringar i bestämmelserna, som syfta till att på förhand vinna säkerhet, att en förare innehar nödig skicklighet för sitt yrke, torde å andra sidan det allmännas rätt att vaka

Förverkande  
af körlicens.

öfver att förare, äfven efter det han en gång styrkt sin skicklighet, upprätthåller sina kvalifikationer, böra i betydligt vidsträcktare mån än som nu är förhållandet tillgodoses och vidgade bestämmelser härom gifvas.

Enligt nu gällande bestämmelser gäller förvärfvad habilitet för all framtid, oafsedt om föraren efter profvets afläggande visat sig lämpad för yrket eller icke eller begått huru många och huru grofva förseelser mot förordningen som helst. Restriktionen skulle enbart ligga i straffbestämmelserna för öfverträdande af de regler för körning, som förordningen uppställer. Häri torde ligga för liten garanti. En examen, ett betyg innebär icke någon säkerhet för att vederbörande för framtiden alltjämt skall uppehålla sina kvalifikationer, och lika litet som anmärkning kan riktas mot uppfattningen, att samhället äger full rätt att förbjuda en person att utöfva yrket i fråga, som alltid är mer eller mindre farligt för såväl honom själf som för andra, förr än han visat sig innehafva tillräcklig skicklighet, lika litet kan invändning göras mot att samhället under vissa omständigheter återtager meddeladt tillstånd till yrkesutöfvandet.

De viktigaste af de föreslagna förändringarna i själfva automobilförordningen falla just i dessa punkter.

Rätten att föra automobil skulle bero icke allenast på ett bevis om ådagalagd insikt i automobils konstruktion, skötsel och manövrering, gällande för all framtid, utan grundas på tillstånd, lämnadt af offentlig myndighet, här Konungens befallningshafvande. Ett tillstånd som dessutom icke skulle utan vidare gälla för all framtid utan under vissa förhållanden kunna återtagas, antingen för viss tid eller för alltid.

Detta system har allmänt vunnit tillämpning i den utländska lagstiftningen, så i Tyska riket, Österrike, Frankrike, England, Danmark, Norge, Italien, Spanien, Portugal och Ryssland.

Syftet är själfallet dels att kunna betaga en person, som vid sin verksamhet visat sig vara farlig för andras säkerhet, möjligheten att utöfva denna verksamhet och dels att som straff verka hämmande på illojalt uppträdande.

Som det mål, som riksdagen uppställt eller ökad kontroll på förare, otvifvelaktigt skulle kraftigt främjas genom en lagbestämmelse i sådant syfte, har en omläggning af författningen i öfverensstämmelse härmed föreslagits.

Såsom ofvan redan nämnts, skulle den tillståndslämnande myndigheten vara Konungens befallningshafvande, hvar för sitt län. Förordningen är till sin natur en polisförordning, och Konungens befallningshafvande utöfvar högsta polismyndigheten i länet. Att än ytterligare centralisera systemet torde icke betingas af omständigheterna.

Beträffande villkoren för utfående af dylik licens har föreslagits, att, om sökanden med intyg af besiktningsman ådagalagt sig äga nödig insikt i automobils konstruktion, skötsel och manövrering, Konungens befallningshafvande, därest icke uppenbara skäl föreligga, på grund hvaraf sökanden skulle kunna anses olämplig att föra auto-



mobil, skulle för honom utfärda tillståndsbevis (körkort). Öfver utfärdade körkort skulle föras register, upptagande sökandens namn, yrke och hemvist.

I andra kammarens meranämnda utskottsutlåtande framhölls, i sammanhang med den uttalade önskvärdheten af att rätten i vissa fall skulle kunna frångå en förare, att denna straffform skulle tillämpas särskildt vid återfall. En dylik synpunkt, mot hvilken intet torde vara att erinra, betingar åter ett straffregister och af skäl, som nedan skola framhållas, bör förareregistret kunna lämpa sig för detta ändamål.

Frågan om hvilken myndighet, som indragningsrätten borde tillkomma, och om förutsättningarna för dess tillämpning kan bedömas från mera än en synpunkt.

Den utländska lagstiftningen har i allmänhet lagt indragningsrätten i administrativ myndighets hand, endast Danmark och England göra härifrån undantag; i dessa länder ådömes straffet af domstol.

Skäl kunna återopas för såväl det ena som det andra förfaringssättet.

I gällande förordning finnes redan stadgad en dylik administrativ indragningsrätt, nämligen vid yrkesmässig trafik. Vidkommande denna gäller, att ingen får tjänstgöra som förare utan tillstånd af vederbörande myndighet, hvilket tillstånd kan återkallas, närhelst anledning därtill förekommer. Myndigheten är därvid icke bunden af vissa bestämmelser, och något annat torde ej heller vara att förorda. Förhållandena härvidlag äro nämligen mångskiftande och nästan omöjliga att på förhand bestämma till sina begrepp. Anledning saknas sålunda att binda indragningsmakten vid alltför noggranna bestämmelser i fråga om förseelsernas art eller ens kräva för dess tillämpning, att en förseelse skall föreligga. Någon anledning att i dessa delar föreslå förändring föreligger icke.

Men annorlunda ställa sig förhållandena om annan trafik.

Nekas kan icke, att fara för missbruk kan ligga i en mycket stor diskretionär makt, äfven om rätt till öfverklagande bibehålles för den, som drabbas af densamma. Ett generellt förbud har också en helt annan karaktär än ett ingripande vid yrkesmässig trafik. Detta sista är en yttring af den disciplinära maktbefogenhet, som måste tillkomma vederbörande, som har att hålla hand öfver dylik trafik, då däremot ett generellt förbud kommer att betraktas som ett borgerligt straff och ett ganska nedsättande sådant. Ett generellt förbud har också en helt annan räckvidd. Härigenom kan göras intrång i en persons borgerliga ställning på ett helt annat sätt än genom disciplinär bestraffning. Den är sålunda en ganska allvarlig åtgärd, och skyldig hänsyn jämväl till andra parten fordrar, att förbudet icke får tillämpas utom i vissa fall och först sedan skälen för dess tillämpning blifvit objektivt styrkta. Bedömandet bör därför lämnas åt domstol, där båda parterna kunna utan hinder och inskränkning fritt föra sin talan.

Vidkommande åter bestämmandet af de fall, då indragningsrätten borde tillämpas, kunna också olika vägar tänkas, så att man — såsom i England — helt lämnar detta åt domstolens pröfning eller ock, antingen helt eller delvis, binder straffpåföljden vid

vissa i förordningen angifna förseelser. Sistnämnda förfaringssätt har föreslagits såsom lämpadt att förekomma skiftande domslut och nära analogt med andra lagar och författningar, där en viss straffpåföljd är stadgad. Emellertid, äfven med denna begränsning föreligga svårigheter att uppställa reglerna för straffets tillämpning. De förseelser, som här äro i fråga, äro begångna mot en polisförordning och reglerna kunna icke hämtas ur allmänna moraliska distinktioner. Riksdagens skrifvelse riktar sig företrädesvis mot den oförsiktige och oskicklige föraren, och tydligt är att de nya bestämmelserna skulle åsyfta just denne. Emellertid, båda begreppen äro obestämda och tånjbara. Förordningen synes böra kräfva något mera eller ett moment, som konstaterade ett visst mått af illojalitet.

Uppsåt eller medvetet åsidosättande af skyldig aktsamhet, uppenbar vårdslöshet bör sålunda främst drabbas af straffet. Dock kan med fog ifrågasättas, om icke jämväl bör fordras, att skada skett. Svårt torde nämligen — ofta nog åtminstone — vara att bestämdt säga, att sagda konstitutiva omständigheter föreligga, förr än skada sker. Men äfven om tänkbart vore, att förseelsen fristående skulle kunna konstateras, kan tänkas att i detta som i så många andra fall såväl i allmänna strafflagens som i andra straffbestämmelser effekten tillerkändes afgörandet om en handlings straffbarhet eller graden af denna, eller, med andra ord, att i detta fall lagstiftaren kanske kunde nöja sig med att straffa åtgärden, endast då skada sker. Det gäller här att införa en ny straffart, och, utan möjlighet till erfarenhet på området, torde kunna tänkas, att man, för närvarande åtminstone, icke borde gå längre, så mycket mera som, därest erfarenheten sedermera visade behofvet af strängare bestämmelser, sådana lätt kunde åstadkommas.

Emellertid torde ett dylikt begränsande ej öfverensstämma med de allmänna synpunkter, som framhållas i riksdagens skrifvelse och de uttalanden i ämnet, som af riksdagen afgifvits; särskildt gäller detta om krafvet, att den nya straffformen skulle vinna tillämpning på den upprepade förseelsen. Såsom redan sagts, torde ej något vara att erinra mot dessa synpunkter, och villkoret om det nya straffets tillämpning, först då skada inträffat, måste därför släppas.

Däremot torde icke hvarje förseelse mot förordningen, vare sig ensam eller i förening med andra, ens vid ett upprepande, böra kunna medföra straffet. Förseelserna mot förordningen kunna vara af så skiftande art, från rena bagateller till grofva förseelser, som äro att beteckna som brott, att det näppeligen går för sig att låta alla, då fråga är om ett så pass allvarligt straff, verka lika. Nödvändigt torde vara att hänföra detta till vissa och i förordningen tydligt angifna förseelser. Själffallet föres då tanken på att tillämpa straffet företrädesvis på sådana förseelser, som skulle kunna betecknas såsom öfverdådiga framfart. Den oförsiktighet och vårdslöshet, det öfvermod och bristande tillmötesgående från automobilförarens sida, hvarom riksdagsskrifvelsen talar, är väl till begreppet, om ej helt så dock ganska nära öfverensstämmande med begreppet öfverdådiga framfart.

Såsom af de speciella motiven framgår, hafva i förslaget till förordningen på ett ställe sammanförts de bestämmelser, som afse att förekomma den öfverdådiga framfarten, d. v. s. själfva reglerna för körningen (se § 15 mom. 3). Den nya straffpåföljden har just bundits vid dessa bestämmelser, med iakttagande likväl, för konstaterandet af det mått af illojalitet, hvarom förut talats, att föraren genom förseelsen skall hafva visat ligkiltighet för andra människors lif eller egendom. Dessutom skulle straffpåföljden kunna inträda, om förare i afsikt att förekomma automobilens indentifiering vid körsel skylt igenkänningsmärke eller använt falskt sådant. Dessa förseelsers grofva art torde i och för sig betinga straffpåföljden, om denna öfver hufvud skall användas.

Vidkommande åter frågan, när de angifna förseelserna skulle medföra påföljden, har föreslagits, att det i hvarje fall må ankomma på domstolen att härom bestämma; dock har som en allmän förutsättning bestämts, att straffpåföljden ej kan *fristående* ådömas utan endast i sammanhang med ådömande af straff för förseelse mot förordningen.

Sakkunnige förmena, att då det är synnerligen svårt att på förhand bestämma, hvilken förseelse, som bör anses ådagalägga det mått af illojalitet, att däraf det nya straffet ovillkorligen bör betingas, försiktigheten bjuder att låta detta bedömas efter de för handen varande förhållandena. Man skulle visserligen tycka, att i hvarje fall, då skada å person eller egendom vållats, straffformen ovillkorligen borde användas, men äfven här kan tänkas, att skadan varit så pass obetydlig och faran så ringa, att äfven i sådant fall domstolen må äga pröfningsrätt om straffpåföljden lämpligen bör ådömas. Någon anledning för antagandet, att domstolarna härigenom skulle förledas till slapphet, torde icke föreligga.

Straffet skulle kunna ådömas antingen för alltid eller för viss tid, i sistnämnda fall ej under två månader och ej öfver två år.

I vissa fall skulle domstolen kunna redan vid en förseelse ådöma straffet antingen för alltid eller för viss tid, nämligen om förare redan förut ådömts detsamma, om föraren genom förseelsen förorsakat skada å person eller egendom, eller om han i afsikt att vilseleda skylt igenkänningsmärke eller använt falskt igenkänningsmärke. I öfriga fall skulle straffpåföljden kunna ådömas, endast för så vidt föraren inom ett år två gånger ådömts ansvar för förseelse mot bestämmelserna i 15 § 3 mom., och förseelsen vid båda tillfällena visas hafva blifvit begången under förhållanden, som angifva att föraren därvid visat ligkiltighet för andra människors lif eller egendom. Bestämmelserna härom återfinnas i 36 §.

Emellertid, reglerna måste på grund af sin natur blifva mer eller mindre subjektiva. Bestämda linjer äro svåra att finna. Doktrinen har af lätt insedda skäl ej upptagit frågan till behandling, och någon på vunnen erfarenhet grundad ledning för bedömandet saknas.

Den utländska lagstiftningen på området företer också en mycket skiftande bild.

Såsom ofvan antydts, har indragningsrätten i allmänhet lagts i administrativ myn-

dighets hand. I *Tyska riket* och i *Österrike* har i konsekvens härmed införts en allmän bestämmelse för tillämpningen. Så föreskrifver författningen i förstnämnda land, att om sakförhållanden föreligga, som styrka antagandet, att en förare är olämplig såsom sådan, kan tillståndet fräntagas honom, och i *Österrike*, att om innehafvare af körlicens dömts till ansvar för handling under körseln, som medfört lifsfara, eller visat, att han som förare handlat vårdslöst, skall licensen fräntagas honom. I båda länderna kan inhabiliteten afse antingen all framtid eller också viss tid, utan att för sistnämnda fall någon tidsbegränsning vare sig uppåt eller nedåt angifvits. I *Portugal* kan körlicens annulleras, då vederbörande förare tre gånger under ett års tid för förseelser mot reglementet straffats med böter, öfverstigande visst belopp, eller fängelse. *Spanska* författningen innehåller bestämmelser, att förare, som två gånger under loppet af ett år begått förseelse mot reglementet, kan beröfvas sitt tillståndsbevis, och den *italienska*, att automobilförare, som genom sin försumlighet orsakat människors död eller svårare skada, skall beröfvas sitt kompetensbevis, hvarförutom rätten att föra automobil suspenderas på sex månader för den som under loppet af ett år varit vållande till tre sammanstötningar, äfven utan att skada å person därigenom uppkommit. I *Frankrike* kan efter två öfverträdelser af körreglementet, begångna inom ett år, tillståndsbeviset återtagas, förseelserna skola vara styrkta genom förhørsprotokoll från någon domstol. *England* och *Danmark* hafva lagt indragningsrätten till domstol. Hvarje engelsk domstol kan vid bedömandet af förseelse mot reglerna för förare, med några smärre undantag, beröfva förare hans licens för den tid, domstolen pröfvar lämpligt, och, enär licens endast utlämnas för viss tid, förklara honom oberättigad att få denna förnyad. Danska lagen tillerkänner domstol rätt att fräntaga en förare hans licens antingen för alltid eller för viss tid (någon bestämd tidrymd angifves ej). Har föraren uppsåtligen eller genom grof vårdslöshet vållat skada å person eller gods, och han härför ådömes fängelsestraff, skall straffpåföljden tillämpas, som dock jämväl i sådant fall kan afse allenast viss tid. Har förare vid möte underlåtit att på tecken af ridande eller körande, hvilkens hästar visat rädsla, stanna eller har han, sedan han straffats för förseelse mot automobilagen, ånyo blifvit sakfälld för sådan öfverträdelse, begången inom ett år efter förra öfverträdelsen, kan straffpåföljden (jämväl för alltid) ådömas. I *Norge* och *Ryssland* finnas inga för de respektive landen i deras helhet gällande förordningar.

Någon motivering för de angifna bestämmelserna kan alltså icke gifvas i vidsträcktare mån, än att de torde kunna betecknas såsom lämpliga och skäligen, och att vid deras affattande det rätta måttet sökt afvägas, i det det nya straffet med en viss varsamhet förordats men att det oakadt syftet att träffa den hänsynslöse, öfvermodige och oskicklige torde hafva nåtts.

Straffbestäm-  
melser.

Riksdagen har i sin skrifvelse såsom ett lämpligt sätt att åstadkomma den önskade ökade kontrollen öfver förare framhållit att höja bötesminima. Otvifvelaktigt har riksdagen rätt i denna synpunkt, och sådant har också föreslagits i en del fall.

Redan vid utfärdandet af den första svenska förordningen i ämnet hade den regeln iakttagits, att en uppdelning ägt rum, så att olika straff stipulerades för olika förseelser.

Vissa andra länders lagstiftning har allenast en generell bestämmelse på området, så stadgar exempelvis den danska lagen, att öfverträdelse af automobillagen skall straffas med böter från 10 till 500 kronor.

Någon anledning att omlägga den hos oss använda principen torde icke föreligga. Tvärtom öfverensstämmer den med den förut uttalade meningen att söka angifva och begränsa själfva reglerna för körning och på denna punkt söka åstadkomma den ökade kontrollen. Just här falla de farliga situationer, hvarom riksdagen talat, och just här är det allmänheten begär trygghet.

Dessa bestämmelser återfinnas, såsom sagts, i 15 § 3 mom. och för förseelse mot denna föreslås, att bötesminimum sättes till 50 kronor, hvarförutom maximum höjts till 1,000 kronor; dock att af samma skäl, som vid straffpåföljden framhållits, nödig omsorg och försiktighet torde bjuda att ej låta alla situationer bedömas lika. Den farliga situationen såsom närmaste föremålet för den förändrade lagstiftningen betonas gång på gång i riksdagens skrifvelse och utlåtanden, och i full öfverensstämmelse härmed är det, att, då ingen skada sker och faran är ringa, låta förseelsen mildare bedömas. På grund häraf har föreslagits, att i ett sådant fall böterna må kunna nedsättas till 10 kronor. Nu gällande författning innehåller i denna punkt en straffskala af 10—200 kronor; här är dock att iakttaga, att 11 kap. 15 § strafflagen, som jämväl har afseende på färd med automobil, för öfverdådlig framfart med sådan stadgar ett bötesmaximum af 500 kronor.

Af intresse kan vara att framhålla, att danska lagen under en kortare period haft 50 kronors böter som straffminimum, men att detta numera nedsatts till 10 kronor.

Emellertid, äfven i en del andra fall, där den illojala viljan måste betecknas som uppenbar, hafva föreslagits skärpta bötesbestämmelser med förhöjdt minimum. Så om förare i afsikt att därigenom förhindra automobilens igenkännande skyler igenkänningsmärke eller använder annat än vederbörligt igenkänningsmärke, i hvilket fall böterna ej må sättas lägre än till 100 kronor och kunna höjas till 1,000 kronor eller ock till fängelse dömas, så om någon, som frändömts rätten att föra automobil, under den tid förbudet afser, öfverträder detta, för hvilken händelse en straffskala af 50—1,000 kronor tillämpas eller ock till fängelse må dömas, så ock om förare vägrar att på tillsägelse af polismyndighet uppvisa körkort, då böter från 50 till 500 kronor stipulerats.

I andra fall hafva endast bötesmaxima höjts, nämligen i sådana, där den illojala viljan väl kan föreligga men också förmildrande omständigheter, eller förseelsen till och med kan ske mer eller mindre ofrivilligt. Så om automobil föres å icke upplåten väg eller om stadgad maximihastighet öfverskrides, så ock om automobil föres

af person, som ännu icke förvärfvat rättighet eller någon anställer sådan person som förare. I dessa fall föreslås, att maximum höjes till 500 kronor.

Utsträckt ansvarighet för ägaren.

En annan principiell nyhet af ganska genomgripande betydelse är förslaget bestämmelser om utsträckt ansvarighet för ägaren för förseelse mot förordningen. Nu gällande författning låter visserligen i vissa fall ägaren drabbas af sådant ansvar, men hänföra sig dessa bestämmelser mest till automobilens beskaffenhet och sättet för anställande af förare. Ansvaret för själva körningen hvilar å föraren ensam, och det är i dessa delar som en utsträckning föreslagits.

Ägaren intager i många fall husbondeställning gent emot föraren, och kan han härigenom själfallet utöfva ett bestämdt inflytande på förarens allmänna hållning och uppfattning af hans skyldigheter gent emot andra vägfarande. Är ägaren likgiltig eller slarvig i dessa delar, blir lätt hans chaufför detsamma. Svårt torde det till och med stundom blifva för chauffören att, äfven om han så ville, med en dylik husbonde alltid strängt uppfylla gifna bestämmelser.

Det allmänna måste emellertid hafva rätt att fordra, att en automobilägare, på hvars vilja och till hvars nytta bilen föres ut i trafik, skall medverka till att farorna och olägenheterna häraf minskas.

Härmed är ingalunda sagdt, att icke i många fall automobilägare äro fullt lojala och söka efter förmåga stäfja eventuella öfvergrepp från förarens sida. Undantag gifvas dock för visso. För vissa automobilägare torde hufvudsaken vara »att det går bra undan», likgiltigt om därvid gifna föreskrifter åsidosättas.

Hos andra, som visserligen ej på angifvet sätt mer eller mindre uppsåtligt låta författningsbestämmelserna kränkas, kan medvetandet om att hela ansvaret hvilar på föraren alstra en viss bekväm likgiltighet.

Syftet med förändringen skulle sålunda vara att dels förhindra ett dåligt inflytande från ägarens sida och dels att pålägga honom skyldighet att i vissa fall verksamt gripa hindrande in. Ett ord, en befallning skulle ofta vara tillräckligt, men med fog kan krävas, att detta ord säges eller denna befallning gifves.

En sådan utsträckning i ansvarigheten skulle emellertid icke kompensera förarens. På honom bör dock i första hand ansvaret hvila, och alls icke lämpligt är, att tillåta denne att kunna så att säga krypa bakom ägaren. Ofta torde väl skulden vara bådada, och skulle verkligen i enstaka fall denna hvila ensamt å ägaren, bör väl dock kunna antagas, att han ensam blir dragen till ansvar. Någon förändring eller minskning i förarens ansvarighet har därför icke afsetts med de nya bestämmelserna. Dessa återfinnas i 35 §.

Hastigheten.

Automobilens främsta företrädare framför andra fordon, afsedda att framdrivas å vanliga vägar eller gator, ligger i dess större snabbhet och den tidsvinst, som härigenom kan göras. Tydligt är emellertid, att denna fördel måste stå i ett gifvet och direkt förhållande till den ökade faran vid det nya kommunikationsmedlets användande såväl för den, som begagnar detsamma, som för andra vägfarande. In-

sikten härom är gifvetvis grunden för lagstiftning på området. En begränsning af hastigheten har för den skull också från början varit införd i alla länders lagstiftning i ämnet, men från början har också uppfattningen varit klar därom, att samma regler ej borde gälla för alla situationer, utan att bestämmelserna i vissa fall borde vara strängare än i andra. Den tätt bebyggda orten, den svåröfverskådliga platsen, mörker eller dimma betinga andra bestämmelser än den fria och lätt öfverskådliga, »den öppna», terrängen vid klart dagsljus. Redan det första förslag till automobil-förordning, som afgafs i vårt land — väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förslag af år 1902 — innehöll, att maximihastigheten borde vara: inom städer och byar 12 kilometer och å öppen landsbygd med fri utsikt öfver vägen 25 kilometer, allt i timmen. Kommitterade af år 1903 föreslogo i dessa delar: i stad och köping 20 km. under dagsljus och 15 km. vid mörker eller dimma samt annorstädes 30 km. under dagsljus och 20 km. vid mörker eller dimma. Kungl. Maj:ts proposition till 1906 års riksdag upptog kommitterades förslag, men på framställning af lagutskottet beslöt riksdagen att hemställa om sådan jämkning i dessa delar, att hastigheten borde sättas: i stad, köping och annat tätt bebyggt samhälle, 15 km. under dagsljus och 10 km. vid mörker eller dimma samt annorstädes 25 km. under dagsljus och 10 km. vid mörker eller dimma. Vid utskottets utlåtande hade fogats en reservation, som yrkade på bifall till propositionen. I båda kamrarna uppstod diskussion om frågan, därvid i första kammaren yrkades ytterligare nedsättning. I första kammaren antogs utskottets förslag med 80 röster mot 37, hvilka senare yrkade bifall till reservationen, i andra kammaren antogs jämväl utskottets förslag, här utan votering. Gällande författning affattades i öfverensstämmelse med utskottets förslag.

Det andra kammarens utskott år 1909, som, enligt hvad ofvan angifvits, behandlade då väckt motion i ämnet, hade gjort en jämförande framställning af då gällande bestämmelser i olika länder beträffande bland annat hastighetsbestämmelserna. Enligt införskaffade underrättelser, hafva förändringar i dessa bestämmelser sedan dess icke ägt rum, och då sammanställningen är öfverskådlig och belysande, inryckes den här:

»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 automobillagstiftning), ingen annan gräns, än att automobil icke må framföras med en hastighet, som efter de förhandenvarande förhållandena 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). I alla länder, äfven i dem som icke hafva någon high speed limit., finnes åtminstone *en* lägre hastighetsgräns, stundom flera (low speed limit.), 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, liksom 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 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 ortsmyndighet. 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 limit. från 7 till 20 kilometer (tätbefolkade orter, korsvägar, skarpa kurvor etc.): Den motsvarande svenska bestämmelsen stadgar såsom maximum: 15 kilometer vid körsel genom tätt bebyggdt samhälle under dagsljus; 10 kilometer vid körsel, likagodt hvar, under mörker eller dimma (Stockholms stad utgör undantag enligt kungl. brefvet 23 juli 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.»

Utskottet tillägger härefter: »För att fullständiga denna bild bör emellertid tilläggas, att den riktning, hvori lagstiftningen rör sig, obetingadt är ökning (eller rent af 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 1/2 kilometer (nu 32 kilometer); i flera bland *Tysklands* särskilda förbundsstater funnos intill nu gällande lagstiftning (1 okt. 1906) hastighetsgränser (nu ingen gräns); i några bland *Österrikes* kronländer lägre än den nu gällande sedan 27 sept. 1905 (45 kilometer); uti *Italien* utgjorde gränsen (enligt bestämmelsen 28 juli 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., liksom i *Holland* och *Tyskland*. Däremot saknas icke exempel på, att en low speed limit. blifvit sänkt (*Italien* 28 juli 1901 15 kilometer, nu 12 kilometer).»

Otvifvelaktigt hade utskottet riktigt uppfattat sakförhållandet, då utskottet antyder, att lagstiftningen obetingadt rör sig i riktning att höja eller rent af borttaga maximigränsen. Större insikt om automobilens förtjänster, ej minst dess stora manöverduglighet, och klarare uppfattning af att det gäller att lagstifta för de svårare,



de farliga situationerna, ej för sådana då andra trafikanters intresse ej vore i fara, måste leda utvecklingen i sådan riktning. En uppfattning, som väl ock kommer till synes i riksdagens meraberörda skrifvelse, som angifver, att det synes riksdagen, att lagstiftaren bör, under det han omsorgsfullt undviker att försvåra automobilens användning i förhållanden, då alldeles ingen fara kan anses föreligga, uppställa tillräckligt långt gående och tydliga inskränkningar beträffande verkligt farliga situationer.

Det lider vidare intet tvifvel att öfver allt, där maximihastighet är stadgad för öppen terräng, påbudet i vissa fall öfverskrides och att för ett kallt bedömande af saken ett beifrande häraf skulle anses onödigt. Ligger framför automobilisten en klar väg, öfverskådlig på långt håll, utan bivägar och utan byggnader eller andra skymmande föremål vid sidan samt utan att någon färdande finnes å denna, måste antagas, att mången, äfven den annars laglydige, skulle falla för frestelsen att låta automobilen utveckla sin förnämsta egenskap, hastigheten, äfven om lagstadgad maximum därigenom öfverskredes. För långt gående inskränkningar på området, när det, som sagts, gäller verkligt ofarliga situationer, torde för den skull vara icke allenast onödiga men äfven olämpliga såsom lockande till olydnad mot lagen.

Oafsedt detta föreligger svårighet att konstatera automobilens hastighet. Visserligen finnas konstruerade hastighetsmätare, jänväl sådana som registrera hastighetsgraden under en viss tidrymd. Efter de upplysningar, som erhållits från sakkunnigt håll, kunna dock dessa hastighetsmätare ej betecknas såsom fullt tillförlitliga.

Af intresse torde härvidlag vara de praktiska prof, som af sakkunnige verkställts för utrönande af kortaste tiderna för stannandet af en i gång varande automobil. Försöken verkställdes med en 20/30 hästkrafters automobil af typen »Lorraine—Dietrich Lemousine» med egen vikt af 2,080 kg. Fyra personer befunno sig i automobilen; hastighetsmätare användes vid tillfället.

Profvens resultat angifvas af följande schema:

Vid 7 kilometers hastighet stannades vagnen på 0,5 meter,	
» 10	» 1
» 15	» 2,25
» 20	» 3
» 25	» 9
» 30	» 14
» 35	» 14
» 40	» 20

Konsekvensen af en sådan uppfattning som den angifna borde vara, att man toge steget fullt ut och förordade borttagandet af hvarje hastighetsbegränsning för öppen terräng och nöjde sig med stränga bestämmelser för den verkligt farliga situa-

tionen. Emellertid bjuder försiktigheten äfven här att icke genast gå för långt. Ostridigt äro våra vägar, i allmänhet åtminstone, icke af den beskaffenhet att de medgifva fri utsikt, utan tvärtom äro de ofta krokiga och backiga och därför svåröfverskådliga. Vidare har ännu icke landsbygdens hästar och körsvenner hunnit vänja sig vid det nya fordonet, som därför väcker oro och ängslan vid sitt uppträdande. Medvetandet af att äfven för den öppna terrängen viss maximigräns finnes, bör för den skull vara ägnadt att åstadkomma den känsla af ökad trygghet för andra trafikanter, hvarom förut talats och som torde vara ett af lagstiftningens närmaste mål.

Härtill kommer, att flera af Konungens befallningshafvande i riket, som med anledning af en framställning från kungl. automobilklubben om medgifvande af ökad hastighet varit i tillfälle att yttra sig i saken, uttryckt betänkligheter mot en sådan förhöjning. Kungl. automobilklubbens berörda hemställan gick ut på, att automobil skulle få framföras i stad, köping eller i annat tätt bebyggt samhälle med 25 kilometers hastighet dygnet om samt annorstädes med 30 kilometers hastighet vid dagsljus och med 15 kilometers vid mörker eller dimma, allt efter timme beräknadt, dock med de inskränkningar polismyndigheterna pröfvade nödigt i särskilda fall.

Här är att märka, att Kungl. Maj:t genom nådigt bref den 23 juli 1908 förordnat, att inom Stockholms stad efter vederbörandes pröfning i den ordning, som i ordningsstadgan för rikets städer föreskrefves, automobil må framföras med en hastighet af högst 25 kilcometer i timmen.

Samtliga Konungens befallningshafvande hördes öfver ansökningen. I de afgifna yttrandena hafva skiftande meningar yppat sig. Konungens befallningshafvande i Stockholms, Östergötlands, Gottlands, Göteborgs- och Bohus, Älfsborgs, Skaraborgs, Västmanlands, Kopparbergs, Jämtlands och Västerbottens län hafva afstyrkt bifall till ansökningen, därvid nästan enstämmigt såsom grund framhållits vägarnas inom de respektive länen dåliga beskaffenhet, i det dessa voro smala, krokiga och backiga, samt dessutom att befolkningen ännu icke i tillräcklig grad hunnit vänja sig vid det nya fordonet. Konungens befallningshafvande i Blekinge län har framhållit, att behof om utsträckning af hastighetsgränsen ej visat sig inom länet. Konungens befallningshafvande i Hallands län har afstyrkt bifall under framhållande, att af erfarenhet framginge, att förare af automobil vid färder utom städer och tätt bebyggda orter ej kunnat förmås att ställa sig gifna bestämmelser till efterrättelse och att tillsyn öfver efterlefnaden af dessa bestämmelser vore svår att åstadkomma. Konungens befallningshafvande i Gäfleborgs län och i Norrbottens län hafva framhållit, att, då automobiltrafiken inom länen vore mycket ringa, underlag för frågans bedömande saknats, men har dock den senare tillagt, att ett bifall ej syntes medföra någon fara. Konungens befallningshafvande i Uppsala, Södermanlands, Jönköpings, Kronobergs, Kalmar, Kristianstads, Malmöhus, Värmlands och Västernorrlands län hafva ansett, att ansökningen borde bifallas, därvid dock samtliga med undantag af Konungens befallningshafvande i Kronobergs, Jönköpings och Kristianstads län ansett, att, hvad

städer och tätt bebyggda orter beträffade, maximihastigheten borde sättas något lägre än som begärts, i allmänhet till 20 kilometer om dagen och 15 kilometer vid mörker eller dimma. Konungens befallningshafvande i Stockholms, Södermanlands, Hallands samt Göteborgs och Bohus län hafva därjämte framhållit, att lämpligt vore, att möjlighet bereddtes, att, i den ordning 10 § i gällande förordning stadgar, i vissa fall få annars stadgad maximihastighet höjd.

Vid sådant förhållande torde för närvarande icke lämpligt vara att ens för den öppna terrängen borttaga hvarje maximibestämmelse. Men å andra sidan kan sägas, att på området vissa lättnader bör beredas automobilisten. Skälen äro delvis framhållna i den allmänna synpunkt, som härofvan häfdats. Men dessa skulle dock ej i och för sig kunna hafva föranledt till ett sådant förslag, med mindre ej jämväl föreslagits stränga och, som antagas kan, fullt tillräckliga restriktioner för den farliga situationen äfven beträffande hastigheten, som i sådana fall bör sänkas så, att automobilen ej rör sig med större hastighet, än att den *kan ögonblickligen stannas*. Det är mot bakgrunden af dessa bestämmelser, som förslaget om lättnader i denna del bör ses.

Det är redan framhållet, att i utlandet tendensen går i denna riktning, men äfven i vårt land har denna åsikt vunnit beaktande, äfven från icke automobilisthåll. Så framhålles denna synpunkt i några af de Konungens befallningshafvandes yttranden, som afgifvits öfver automobilklubbens ofvanberörda framställning. Konungens befallningshafvande i Jönköpings län skrifer i denna del, att enär fördelen med automobilens användande ligger i den stora tidsvinsten, vore allt för restriktiva bestämmelser i detta hänseende ej att förorda; om en olycka eller fara för sådan skulle uppstå till följd af vårdslöshet eller öfverdådig framfart med automobil, borde däremot straffet sättas så högt, att det blefve verkligt kännbart. Konungens befallningshafvande i Hallands län, som af ofvan angifna skäl ansett den begärda utsträckningen ej böra medgifvas, anför emellertid såsom sin mening, att det gifvetvis ej kan påstås, att någon fara skulle ligga uti, att en automobil på en rak och ej för smal väg och då någon annan trafikerande ej är i sikte framföres med vida större hastighet än den gällande förordningen stadgade. Konungens befallningshafvande i Västernorrlands län skrifer i denna del, att principiellt sedt torde någon inskränkning i hastigheten icke böra stadgas; på väg, som medgäfvit fri utsikt framåt öfver så stort afstånd, som med hänsyn till rådande väg- och belysningsförhållanden samt automobilens hastighet erfordrades för att stanna automobilen, borde väl denna få framföras med dess största hastighet, särskildt i de delar af landet, där afstånden vore stora och trafiken ringa, och för den skull en lagstadgad begränsning vore tämligen opåkallad och torde med all sannolikhet ej heller iakttagas annat än vid möte eller passerande af vägfärande.

På angifna skäl har därför förordats, att i den öppna terrängen automobilen skall få framföras med 30 kilometers hastighet, i vissa fall med ända till 40, nämligen om vägbanan kan i hela sin utsträckning öfverskådas 500 meter framåt och ej någon

åkande eller ridande finnes på denna del af vägen eller eljest någon omständighet, som skulle kunna betinga lägre hastighet, föreligger, allt i timmen och vid fullt dagsljus. Vid mörker eller dimma skulle hastigheten nedsättas till respektive 20 och 10 kilometer. Vidkommande städer, köpingar och tätt bebyggda orter skulle maximihastigheten vara, vid dagsljus 20 kilometer, vid mörker 15 kilometer samt vid dimma 10 kilometer.

Automobil-  
register.

En annan förändring af automobilförordningen af viss principiell natur, om än till sin räckvidd ingalunda att likställa med införande af körlicens, har ock föreslagits, nämligen bestämmelser om registrering af automobiler.

Från olika håll — så från Kungl. automobilklubben i Stockholm och så från chefen för generalstaben — hafva gjorts framställningar till Kungl. Maj:t om bestämmelse i förordningen, tjänande att skaffa noggrannare kännedom om de i landet befintliga automobiler, deras beskaffenhet och ägare.

Samtliga Konungens befallningshafvande i riket hafva hörts öfver automobilklubbens framställning och enhälligt förordat denna, därvid af flera framhållits, att framställningen vore ägnad att fylla en lucka i förordningen. Denna åsikt torde också vara riktig, och i öfverensstämmelse härmed föreslås införandet af ett obligatoriskt registersystem.

1903 års kommitterade framhöllo i sitt betänkande, som legat till grund för nu gällande förordning, att de med igenkänningsnummers tilldelande afsåge ett beslut af hufvudsakligen formell art, grundadt på besiktningsmannens undersökning, och att sålunda igenkänningsnumret vore ett kriterium på att automobilen till sin konstruktion, beskaffenhet och lämplighet fyllde författningsenliga anspråk.

Å annat ställe anmärkte dock kommitterade, att numret skulle jämväl tjäna till att säkert kunna identifiera hvarje automobil, som färdas fram, allra helst i betraktande af automobilernas stora hastighet och däraf härflytande möjlighet att sticka sig undan, när en förseelse skett eller en olycka timat. Med denna sin uppfattning funno kommitterade också att för tilldelande af igenkänningsnummer och andra på Konungens befallningshafvande ankommande åtgärder rörande automobiltrafikens ordnande behöfde ej heller en mera omständlig registrering tillgripas och annan registrering ej vore erforderlig än som behöfdes för att hålla reda på automobilernas igenkänningsnummer och kunna utfärda en del föreslagna tillkännagifvanden rörande automobiler.

Vidare framhöllo kommitterade, att visserligen kunde fördelar vara att hämta, om förändringar i äganderätten till en automobil anmäldes och registrerades hos den myndighet, som tilldelat automobilen igenkänningsnummer, enär därmed ökad lätthet skulle uppstå att vid förseelser eller vid fråga om ersättningsskyldighet för skada vinna upplysning om automobilens rätta ägare; men då en verksam kontroll öfver att dylika ändringar beträffande en så lätttrörlig sak som automobilen verkligen anmäldes, måste ställa sig mycket svår, och den kännedom, som af ett automobilregister kunde

hämtas om automobilens ägare därför ofta blefve bristfällig eller oriktig, samt dessutom en dylik anmälningsskyldighet skulle medföra en icke alldeles obetydlig tunga för den enskilde och orsaka registreringsmyndigheten ökad arbete, funno kommitterade skäl icke föreligga för lagstadgande härom.

Igenkänningsmärke har, såsom ock kommitterade medgäfvit, en dubbel uppgift, dels att utgöra en garanti för att icke mindervärdiga automobiler utsläppas i trafik och dels att kunna identifiera bilen. Det förefaller som om kommitterade därvid funno första syftet vara af högre och det senare af någon underordnad vikt. Emellertid torde kunna sägas, att värdesättningen borde vara snarare det motsatta, åtminstone att båda syftemålen vore af lika betydelse.

Bestämmelserna för identifierande af en automobil äro ganska knapphändiga och orsaken framgår af det anförda. Strängt taget är det exemplar af besiktningsskylten, som finnes i Konungens befallningshafvandes förvar, den enda officiella handling, som tjänar detta syfte. Att olägenheter häraf kunna uppstå är uppenbart, och erfarenheten har också visat, att sådana inträffat. Kungl. automobilklubben framhåller sålunda, att vid upprepade tillfällen ägare, som afytttrat sin automobil, blifvit utsatt för obehag och besvär, då fråga uppstått att identifiera bilen. Att med nu gällande bestämmelser svårighet i sådant afseende ofta skall föreligga för polismyndigheten är tydligt, likasom ock att denna svårighet år efter år skall ökas.

Det ökade arbete, som genom registerföring skulle vållas Konungens befallningshafvande, hvilka torde böra vara den registerförande myndigheten, bör kunna betecknas såsom icke vidare betungande. För denna mening kan som stöd åberopas den omständigheten, att några af Konungens befallningshafvande i deras svarsskrifvelser med anledning af automobilklubbens framställning just pekat på lämpligheten af att i förordningen inryckes bestämmelse om registrering. Något afsevärdt besvär för automobilägaren skulle en lagförändring i angifven riktning ej heller medföra, så mycket mindre som anmälningssättet kan göras bekvämt och lätt. Nödig kontroll och effektivitet kunna också med all sannolikhet vinnas.

I denna del har därför föreslagits, att förandet af register blir obligatoriskt och att i detta upptages för hvarje automobil, utom dess tilldelade igenkänningsmärke, ägarens namn, yrke och hemvist, samt att hvarje förändring af äganderätten antecknas äfvensom att anteckningarna publiceras i den ordning § 37 af gällande förordning föreskrifver.

Godkännandet af bilen såsom lämplig att föras i trafik skulle falla i två moment, inskrifningen i registret och såsom efterföljande tilldelandet af igenkänningsmärke. Registreringen skulle betyda det officiella tillståndet och igenkänningsmärket vara ett tecken härå.

Tanken föres härvid osökt på att jämväl dessa märken, själfva nummerplåtarna, skulle vara officiella, ej såsom nu vara att likställa med ett registrerat varumärke, som vederbörande själf må efter godtfinnande reproducera, blott lagstadgade dimen-

sioner bibehållas. I utlandet, exempelvis Danmark, finnas bestämmelser i denna riktning. Där utlämnas nummerplåtarna af polismyndigheten och förses med dess stämpel.

Emellertid, någon direkt olägenhet af nuvarande system har icke försports. Visserligen skulle genom auktoriserade nummerplåtar i viss mån ökad trygghet vinnas för att å automobil icke begagnas annat än vederbörligt igenkänningsmärke: att förfalska en officiell stämpel är en allvarlig sak. Men, så vidt upplysning kunnat vinnas, har icke i vårt land inträffat, att å automobil användts annat märke än som blifvit den tilldeladt. Körsel med annat än vederbörligt igenkänningsmärke är i och för sig straffbart, och bestämmelse härom synes, såsom angifvits, hafva varit tillräcklig garanti, utan att skyldighet behöft åläggas automobilägaren att hos Konungens befallningshafvande lösa vederbörlig nummerplatta, ett förfarande som dock alltid är förenadt med besvär och omgång och som i vissa fall, om denna tappas eller förloras, kan vålla långt uppskof med automobilens användande, hvarmed gifvetvis finge anstå, tills ny platta hunnit införskaffas från vederbörande Konungens befallningshafvande, som kanske vore aflägsset boende och dessutom måste för tillfället låta tillverka eller åtminstone ifylla en nummerplatta.

Beträffande registrets form torde detta ej behöfva bestämmas i förordningen utöfver hvad som sagts eller att detsamma skall innehålla för hvarje automobil dess tilldelade igenkänningsmärke, samt dess ägares namn, yrke och hemvist. Såsom ineliggande handling till registret finnes alltid ena exemplaret af besiktningssinstrumentet, och genom en hänvisning från registret till detta och tvärtom kunna lätt nödiga upplysningar om automobilen erhållas.

För att registret skall blifva fullständigt erfordras emellertid, att vid förändring af äganderätten anteckning därom göres i registret och för möjliggörande häraf att skyldighet åläggas vederbörande att i dylika fall göra anmälan till registret. Denna kan åläggas antingen endast en af kontrahenterna — i sådant fall väl närmast den nye ägaren — eller ock bådadera. Genom sista alternativet skulle effektiv kontroll lätt och bekvämt ernås, och någon vidare olägenhet för öfverlåtaren, om jämväl honom ålades anmälningsskyldighet, skulle icke föreligga, oafsedt att det ligger i hans själfförstådda intresse att anteckningen sker. Emellertid yppar sig svårighet vid andra än frivilliga öfverlåtelser, vid arf, konkurs eller exekutiv försäljning. Osäkert torde vara, om en administrativ författning kan ålägga en arfskiftesförrättare en dylik skyldighet, hvars öfriga åligganden finnas angifna i allmänna lagen. Oafsedt detta skulle kännedomen om en sådan skyldighet mycket långsamt spridas å landsbygden, och att under sådana förhållanden stipulera straff för underlåtenhet är icke tilltalande. Samma anmärkning torde gälla för en konkursförvaltning.

Målet att göra registret fullständigt bör kunna nås genom att lägga skyldigheten allenast på den nye ägaren.

Endast i ett fall bör anmälningsskyldighet åligga öfverlåtaren, nämligen när

automobilens afyttras till utlandet. Visserligen kan detta tänkas ske genom tvångsförsäljning eller arf, men sådant torde komma att ske i så ytterst sällsynta fall, att särskild lagbestämmelse för dem ej kan anses erforderlig.

Tiden, inom hvilken anmälningen bör vara verkställd, har föreslagits till en månad, en tidsbestämmelse som återfinnes i gällande förordning — exempelvis vid efterbesiktning af automobil i yrkesmässig trafik.

Till underlättande af anmälningsskyldigheten för vederbörande bör anmälan få ske i betaldt bref genom allmänna posten och anses vara fullgjord, då densamma på sådant sätt inlämnats å allmän postanstalt i riket.

Underlåtenhet bör gifvetvis vara underkastad ansvar. Ett stadgande om bötesstraff torde vara tillfyllestgörande. Tänkas kan visserligen, att nye ägaren ej borde tillerkännas rätt att föra automobil i trafik, förrän han fullgjort sin anmälningsskyldighet. Detta synes dock vara en strängare åtgärd än förhållandena kräfva. Polismyndigheten skulle dessutom hafva svårt att kontrollera dylika saker. Yttre omständigheter för att presumera dylik olaga körsel skulle icke föreligga.

Såsom ofvan angifvits har chefen för generalstaben gjort framställning därom, att sådan anmälan, som sagts, skulle åläggas jämväl automobilägare, som bytt hemvist.

Med de föreslagna bestämmelserna måste identifieringen af hvarje automobil i riket och dess ägare vara lätt, och talande skäl för att därutöfver betunga registerföraren eller den enskilde hafva icke blifvit förebragta, så mycket mera som bestämmelsen för att blifva fullt effektiv, särskildt hvad de stora och största städerna angår, borde innefatta skyldighet för ägaren att jämväl uppgifva gata och husnummer.

Det har stundom inträffat, att ägare till automobil, hvilken tilldelats igenkänningsmärke hos en Konungens befallningshafvande, därefter låtit densamma tilldelas nytt märke af en annan Konungens befallningshafvande, därvid han dock fått upprepa proceduren om besiktning. I och för sig har ingen direkt olägenhet försports af förfarandet. Hvilketdera igenkänningsmärke, som tilläfsventyrs användts, kan tjäna till att identifiera automobilens, och genom den förnyade besiktningen har ju endast en ytterligare garanti vunnits för att automobilens är i fullgodt skick.

Emellertid, slår man in på registerprincipen, torde ett dylikt förfarande icke utan vidare få fortfa, utan fordran böra uppställas, att hvarje automobil bör vara registrerad allenast på ett ställe. Någon anledning att förbjuda en öfverföring från ett register till ett annat föreligger emellertid knappast. Hvarför man borde förhindra en person, som inköpt en automobil, registrerad i annat län än det, där köparen är bosatt eller där automobilens afsetts att företrädesvis brukas, att få den registrerad i detta sistnämnda, är svårt att se. Snarare skulle skäl kunna åberopas, att förelägga automobilägaren detta som en skyldighet. Sakkunnige förmena sig dock icke nu böra förorda en sådan bestämmelse, som dock skulle medföra ganska mycket besvär och skriferi. Med de föreslagna förändringarna komma registren att innehålla fullständiga förteckningar och identifierandet af en automobil blifva jämförelsevis lätt, och af

underordnad betydelse är därvid, om upplysningarna skola sökas hos det ena eller andra registret.

Emellertid, som sagts, någon anledning att förhindra en automobilägare, att få sin automobil öfverförd från ett register till ett annat föreligger icke. Dock bör han icke äga rätt att i sådant fall hafva bilen registrerad jämväl å förra platsen, utan åläggas att för dödning af registreringen därstädes anmäla sakförhållandet, därvid tillika det åt honom därstädes öfverlämnade registreringsbevis skall återställas.

Då öfverförandet är frivilligt samt anledning saknas att ålägga en Konungens befallningshafvande att för registrering godkänna besiktning, verkställd af annan än af honom själf förordnad besiktningsman, torde för vinnande af den nya registreringen förnyad besiktning böra fordras.

## II. Speciella moitv.

### § 1.

I mom. c. har förordats den förändringen, att automobil skall vara försedd med signalhorn med djup ton. Detta närmast för att bringa den svenska författningen i öfverensstämmelse med den öfverenskommelse angående internationell automobiltrafik, som på senaste åren träffats af åtskilliga europeiska stater, bland dem äfven Sverige, hvilken öfverenskommelse innehåller ett dylikt stadgande. Oafsedt detta tala också praktiska skäl för att signalhornens ljud blifva i viss mån likartade och på så sätt lätt skiljbara från andra.

I punkt g föreslås ett mindre tillägg. De automobiler, som för närvarande användas i vårt land, äro nästan uteslutande försedda med explosionsmotorer. Namnet angifver deras art och beskaffenhet. Det ljud, som följer med explosionerna, kan i viss mån dämpas genom en anordning benämnd ljuddämpare. Nyttan är påtaglig eller att åstadkomma trygghet för öfriga trafikerande, i det nämligen ljudet af explosionerna, hvilket utan ljuddämpare kan vara mycket starkt, i afsevärd grad verka skrämmande på djur.

I mom. 4 hafva införts vissa förändrade bestämmelser angående bredden å mjuka och elastiska ringar. Förändringarna hafva föranledts af en skrifvelse till sakkunnige från Kungl. Automobilklubben. Sakkunnige anhöllo med anledning af denna hos Herr Statsrådet och Chefen för Kungl. Civildepartementet att yttrande måtte infördras från Kungl. Tekniska Högskolan och från Kungl. Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen, därvid af sakkunnige framhölls, bland annat, att, därest ifrågasatt utredning ledde till den uppfattningen, att en lindring i nu gällande bestämmelser borde medgifvas angående mjuka och elastiska ringar, en sådan lindring lämpligen kunde sättas i ett visst förhållande till den allmänna bestämmelsen om hjulringarnas bredd, sålunda att vidkommande angifvet slag af ringar en viss procentuell nedsättning med-



gåfves. De båda angifna myndigheterna hafva i afgifna utlåtanden, som här bifogas såsom bilagor, enstämmigt förordat, att lindrigare bestämmelser vidkommande mjuka och elastiska ringar i förhållande till andra ringar borde kunna medgifvas, så mycket hellre som båda myndigheterna såsom sin åsikt angifvit, att beträffande sådana ringar inga som helst bestämmelser torde vara erforderliga. Till stöd för denna uppfattning har bland annat framhållits, att materialet i en dylik ring vore dyrt, långt mjukare än vägbanan och utsatt för stark slitning, som ökades ju större yttrycket vore på ringen, hvarför tillräcklig säkerhet förefunnes för att en brukare af en vagn ej använde så smala ringar att de skadade vägen och därvid själfva förstördes.

Den utländska lagstiftning i ämnet, hvaraf sakkunnige varit i tillfälle att taga del, saknar bestämmelser om viss bredd å mjuka och elastiska ringar.

Emellertid hafva sakkunnige ansett lämpligt och för den allmänna uppfattningen tryggande, att vidkommande de så kallade solida hjulringarna af gummi, lastautomobilringar, vissa bestämmelser gifvas angående minimibredd, men hafva å andra sidan funnit, att vissa lättnader å området vore att förorda, särskildt för att åvägabringa en öfverensstämmelse mellan förordningens bestämmelser i denna del och de mått, hvarom gummihjulsfabrikationen enats.

Dessutom har, till förekommande af tvetydighet, införts den förändrade bestämmelsen, att med bredden af en elastisk hjulring menas själfva den elastiska ringens största bredd, sålunda att vid måtttagandet den gummiringen omslutande metallringen eller den så kallade fälgen ej får medräknas.

## § 2.

I denna paragraf har föreslagits allenast det tillägg, att det för besiktningsman infordrade förordnande må, när helst skäl därtill förekomma, återkallas. Skälen äro angifna i de allmänna motiven, till hvilka sålunda i denna del hänvisas.

## §§ 4, 5 och 6.

Dessa paragrafer innehålla reglerna för registrering af automobil och för tilldelande af igenkänningsmärken. I dessa delar hafva föreslagits vissa principiella förändringar. Det officiella godkännandet af automobil såsom lämplig att föras i trafik skulle bero på beviljad registrering — inskrifning i ett automobilregister, sedan vissa härför bestämda villkor blifvit uppfyllda — och därefter skulle ett igenkänningsmärke tilldelas automobilen såsom ett bevis å godkännandet. I de allmänna motiven hafva angifvits grunderna för förslaget i denna del.

I 4 § 1 mom. hafva föreslagits bestämmelser om profkörning med automobil, som ännu icke tilldelats igenkänningsmärke. Med obligatorisk registreringsskyldighet torde kompletteringsbestämmelser härutinnan vara nödvändiga, och behof af sådana bestämmelser hafva redan med nu gällande regler visat sig. För fyllande häraf har

i Stockholm och jämväl å andra orter den praxis iakttagits, att fabrikant eller försäljare tillåtits att å de för automobiltrafik upplåtna platserna profköra automobil, som ännu icke tilldelats igenkänningsmärke, mot det att å automobilen anbragts skylt med ägarens namn och uppgift om hans hemvist samt ordet profvagn. Något uttryckligt medgifvande härtill hafva myndigheterna, såsom saknande stöd af lag, icke kunnat lämna, men af praktiska skäl har förfarandet tolererats. Utgångspunkten har därvid varit att vederbörande besiktningsman borde medfölja, vid hvilket förhållande någon anledning att befara missbruk ej skulle föreligga. Det har dock visat sig att så varit förhållandet, särskildt att vagnen ganska länge körts som profvagn, och besiktningsman har ingalunda alltid, ej ens i regel, medföljt. Behof af bestämmelser i ämnet torde därför föreligga, men å andra sidan anledning saknas att belasta förordningen med detaljerade bestämmelser härom, utan kan målet lätt nås genom att Konungens befallningshafvande, hvar i sitt län, tillerkännas rätt att ordna förhållandena efter sig därstädes yppande omständigheter.

§ 4 mom. 2 och 4 förete någon olikhet med nu gällande bestämmelser. Det tillägg här föreslagits om ägarens skyldighet att lämna vissa uppgifter om automobilen, innebär endast ett lagstadgande af hvad redan nu allmänligen iakttages. Gällande förordning föreskrifver, att uti däri omförmälda besiktningsinstrument skall intagas hvad som vid besiktningen iakttagits äfvensom beskrifning af automobilen. Förordningen innehåller icke någon detaljerad redogörelse för hvad besiktningsinstrumentet bör upptaga. 1906 års automobilkommitté framhöll i denna del, att med bestämmelserna härom i § 5 mom. 2 och 3 samt stadgandena i § 1 borde det ej möta svårighet för besiktningsman att upprätta ett instrument, som innehölle nödiga upplysningar om automobilen, hvadan kommitterade höllo före, att det vore obehöfligt att belasta förordningen med dylika detaljerade bestämmelser, men hade emellertid kommitterade till ledning för besiktningsmännen, särskildt vid den första, grundläggande besiktningen, uppgjort och vid betänkandet fogat ett formulär till besiktningsinstrument. Detta formulär innehåller under rubriken beskrifning af automobilen samtliga de upplysningar, som ägaren vid besiktningen skulle uppgifva. Det är en gifven fördel att besiktningsinstrumenten äro i görligaste mån likformiga, och skäl skulle nog kunna åberopas till stöd för meningen att formuläret blefve normeradt af förordningen eller genom särskildt beslut af Kungl. Maj:t. Emellertid, någon olägenhet af nuvarande förfaringssätt har icke försports och, enligt hvad upplyst blifvit, användas i hela riket formulär nära öfverensstämmande med ofvan nämnda af 1906 års kommitterade upprättade förslag. Men under alla förhållanden torde ingen anmärkning kunna riktas mot det gjorda förslaget, som, utan att på något sätt kunna medföra olägenhet eller tunga för vare sig ägare eller besiktningsman, måste vara ägnadt att få besiktningsinstrumenten fullständiga och likformiga äfvensom att underlätta besiktningen.

Chefen för generalstaben har framställt, att till honom borde öfverlämnas ett

exemplar af besiktningsinstrumentet, då önskvärdt vore att generalstaben ägde kännedom om de i landet befintliga automobiler. De förändringar i förordningen, som däraf skulle betingas, äro jämförelsevis obetydliga och ej af beskaffenhet att kunna medföra vare sig omgång eller besvär och skulle bestå däri, att besiktningsman-  
nen ålades att insända instrument i tre exemplar, och att bevis om den af Konungens befallningshafvande vidtagna åtgärden tecknades å två exemplar, hvarefter af dessa ett öfverlämnades till ägaren och ett till chefen för generalstaben. Bestäm-  
melse härom är införd i § 4 mom. 5.

I § 6 föreslås vissa smärre förändringar beträffande igenkänningsmärkets utseende och form och sättet för dess anbringande. Vidkommande utseendet och for-  
men föreslås, att allenast svart färg må användas för bokstäfver och siffror och att en mindre förändring beträffande dessas dimensioner vidtages. Den nu medgifna  
blå färgen torde endast i mycket sällsynta fall om än någonsin begagnas, och lik-  
formighet på området, såsom ägnad att underlätta kontroll, är att förorda. De före-  
slagna måtten: 10 centimeters höjd och 15 millimeters stapelbredd i stället för resp.  
12 centimeter och 10 millimeter äro desamma som meraberörda internationella öf-  
verenskommelse stadgar, och fördel torde vara, att jämväl i denna del våra be-  
stämmelser bringas till öfverensstämmelse med öfverenskommelsen. Oafsedt detta  
hafva sakkunnige genom upprepade praktiska prof kommit till öfvertygelse, att siffror  
med de föreslagna dimensionerna äro afsevärdt tydligare och lättare att afläsa.

Vidkommande sättet för igenkänningsmärkets anbringande föreslås, att detta  
skall anbringas å automobilens såväl fram- som baksida. Nu gällande förordning  
innehåller i sak detsamma eller att igenkänningsmärke skall anbringas, så att det  
kan utan svårighet läsas af såväl den som befinner sig framom som den som be-  
finner sig bakom bilen. I vårt land torde de allra flesta automobiler i trafik  
vara försedda med ett främre och ett bakre igenkänningsmärke, hvadan förslaget  
ej skulle medföra någon väsentlig förändring i rådande förhållanden; men ett skäl  
för förändringen i formuleringen ligger i ofvanberörda internationella öfverens-  
kommelse, som kräfver, att bakre igenkänningsmärket under mörker skall vara upp-  
lyst. Nu föreslagna redaktionella förändring skulle häraf betingas.

Med ofvan angifna uppfattning af det inbördes förhållandet mellan registrering af  
automobil och tilldelandet af igenkänningsmärke torde lämpligast vara, att stad-  
gandet om igenkänningsmärkets giltighetsområde inryckes i slutet af § 6; såsom ett  
särskildt moment.

## § 7.

Första momentet är ett alldeles nytt tillägg till förordningen, som endast in-  
nehåller bestämmelser om efterbesiktning af automobil, som föres i yrkesmässig  
trafik.

Visserligen ligger det i den enskilde automobilägarens själfförstådda intresse att hålla sin automobil i fullgodt skick, då hvarje underlåtenhet härutinnan, oafsedt den personliga faran för honom själf, medför för honom minskad möjlighet att draga nytta af det dyra instrumentet och lätt kan vålla honom stor ekonomisk förlust, då ett fortsatt begagnande kan förstöra bilen. Emellertid synes det, att det allmänna äger full rätt att fordra garanti för att hvarje automobil, som användes i trafik, vare sig yrkesmässig eller annan, underhålles. Ett haveri å en automobil kan och måste i vissa fall vara en mycket farlig sak, ej allenast för dem som färdas i bilen.

Med införandet af automobilregister är det också lätt för myndigheterna att kontrollera denna efterbesiktning.

Någon anledning att fordra, att denna nödvändigtvis skall verkställas af besiktningsman i det län, där bilen är registrerad, torde icke föreligga. I de flesta fall kommer nog så att ske, men den lättnad för automobilägaren, som skulle ligga i valfrihet i detta afseende, bör kunna förordas.

Beträffande sättet att underrätta registerföraren om efterbesiktningen kunna tänkas två vägar, antingen att lägga skyldigheten å besiktningsmannen eller också bestämma detta som ägarens skyldighet. Genom första alternativet skulle tiden kunna förkortas och möjligtvis större garanti för lagstadgandets effektuerande nås äfvensom den supplerande straffbestämmelse, som det andra alternativet nödvändiggör, göras obehöflig. Men då å andra sidan det kan synas lämpligt, att det besvär, hvarom här är fråga och som dock, då det gäller att årligen besiktiga alla i yrkesmässig trafik brukade bilar, för vissa besiktningsmän åtminstone, kan blifva betungande nog, lägges å automobilägaren, samt dessutom ingen olägenhet försports af nu gällande bestämmelser för den yrkesmässiga trafiken, där anmälningsskyldigheten åligger ägaren, har anmälningsskyldigheten jämväl i denna del ansetts böra tillkomma ägaren.

## § 8.

Bestämmelserna om förbud mot automobils användande torde kunna oförändrade bibehållas.

Att hvarje Konungens befallningshafvande tillerkännes rätt att i vissa fall utfärda dylikt förbud, hvarom här är fråga, bör vara nödvändigt.

Tvekan åter kan föreligga om lämpligheten, att hvarje Konungens befallningshafvande skall hafva rätt att kunna häfva förbudet, som kan vara utfärdadt af en annan. Emellertid, skäl tala för dess bibehållande. En automobil, belagd med dylikt förbud, får visserligen icke med egen kraft föras bort, men detta får ske på annat sätt, och att tvinga ägaren att efter verkställd reparation nödvändigtvis åter vända sig till den myndighet, som ställt förbudet och som kanske är aflägsset boende och dessutom gifvetvis bör äga rätt att fordra besiktningsbevis från egen besiktningsman, torde icke vara behöfligt.

Någon olägenhet af stadgandet, som endast sällan torde komma till användning, har icke försports. Underrättelse om både den ena och den andra åtgärden skall intagas i de publikationer, hvarom talas i 50 §, och vederbörande registerförande myndighet kan efter dessa publikationer göra anteckning i registret. Någon direkt skyldighet i denna del har ej föreskrifvits. Skulle sådan åläggas, borde den myndighet, som meddelat ett beslut i ena eller andra riktningen, underrätta registerföraren, och föreskrift härom är näppeligen nödvändig. Saken gäller en ren ordningsfråga, och ordningspolisen har polisunderrättelserna att tillgå.

#### § 9.

Denna § innehåller den nya principiella bestämmelsen om att rätten att föra automobil skall vara beroende af ett af offentlig myndighet lämnadt *tillstånd*, hvarom i de allmänna motiven talats.

Till paragrafen har gjorts ett tillägg, att Konungens befallningshafvande må efter sig yppande förhållanden gifva bestämmelser om huru öfningskörning må äga rum med person, som önskar utbilda sig till förare. Förhållandet är analogt med profkörning af automobil, som ännu ej blifvit registrerad och fått sig igenkänningsmärke tilldeladt. Bestämmelserna äro också enahanda.

#### § 10.

Till underlättande af förarens identifiering har föreskrifvits, att körkort skall innehålla fotografi af innehafvaren. Bestämmelsens lämplighet för angifna ändamål är uppenbar; också har tämligen allmänt i utländsk lagstiftning en dylik bestämmelse inryckts.

Såsom ofvan antydts, skulle förareregistret tjäna jämväl som straffregister vid förseelser mot automobilförordningen, till hvilket domstolarna skulle lämna uppgifter om ådömda straff för dylika förseelser. Sakkunnige hafva funnit sig sakna skäl att förorda ett för hela riket gemensamt register, som enligt sakkunniges förmenande vore att gifva saken större dimensioner än den betingar, utan föreslagit, att förarregistret skulle tjäna detta ändamål. Häraf följer emellertid, att en person icke kan tillåtas vara registrerad på mer än ett ställe. I motsatt fall skulle begångna förseelser lätt kunna undgå upptäckt och afsikten med straffregistret helt förfelas.

Till förekommande af dylik dubbelregistrering kan antingen stipuleras förbud för person, som fått sig körkort tilldeladt, att hos annan Konungens befallningshafvande söka utfå dylikt eller ock den bestämmelse göras, att myndigheten icke får lämna tillståndsbevis åt person, som redan förut förvärfvat ett dylikt. Sista förfaringsstättet har förordats. Det förefaller nämligen föga tilltalande att stadga straff för ett försök att förvärfva ett bevis om en medborgerlig rättighet, och en kompletterande straffbestämmelse måste gifvetvis erfordras för att göra ett dylikt stadgande effektivt. Någon anledning att antaga, att det skulle för Konungens befallningshafvande vara förenligt med afsevärdt besvär att förvissa sig om, att på denna grund hinder icke möter

för licensens utfärdande, torde icke förekomma. I 50 § är nämligen stadgadt, att utfärdande af körkort skall kungöras för rikets polismyndigheter och med hjälp af dessa kan vederbörlig kontroll utöfvas. Äfven om häraf skulle betingas, att hos hvarje Konungens befallningshafvande en liggare upprättades, hvori i bokstafsordning infördes namn på förare, som undfått körkort, hvilken liggare i tveksamma fall kunde rådfrågas, torde häraf icke stor tunga vara att befara. Nekas kan visserligen icke, att trots detta möjlighet föreligger för en förare att genom namnförändring eller annorledes i sällsynta fall vinna dubbelregistrering och på så sätt lyckas förhindra upptäckten af honom ådömd bestraffning, men den risk han härigenom löper — ett dylikt förfarande, om det blefve känt, skulle nämligen vid bedömandet af en eventuell annan förseelse säkerligen betecknas som en synnerligen försvårande omständighet, om det ej kunde betraktas som bedrägeri — kan väl antagas i och för sig verka till förekommande af befarade olägenheter. Under alla förhållanden kan saken knappast anses vara af den vikt, att noggrannare bestämmelser än de angifna skulle betingas.

I punkten har inryckts uttryckligt stadgande, att registret skall vara tillgängligt för en hvar, som däraf önskar taga del. I 31 § har införts skärpt straff för den som såsom förare anställer person, som honom veterligt icke ägde rätt att föra automobil. För att icke vederbörande för lätt skulle kunna åberopa det friande momentet, »honom veterligt», har i samma § stadgats, att förhållande, hvarom upplysning kan vinnas ur det i § 10 omnämnda register, anses såsom för en hvar veterligt. Af denna omständighet har nu angifna stadgande betingats.

## § 11.

Någon principiell förändring i bestämmelserna om hvilka vägar, som böra upplåtas för automobiltrafik, har ej förordats.

Kungl. Automobilklubben har i skrifvelse till Kungl. Maj:t hemställt om den förändring i gällande bestämmelser, att alla allmänna vägar, oafsedt deras bredd, skulle vara upplåtna för automobiltrafik, dock med rätt för vederbörande att utfärda förbud för befarande af eljest upplåten väg, därest denna af någon anledning skulle finnas otjänlig för dylik trafik, vare sig i allmänhet eller med automobil af viss typ.

Skrifvelsen har varit utställd till samtliga Konungens befallningshafvandes hörande. Af dessa hafva 16 helt afstyrkt förslaget, mest under framhållande af vägar- nas ringa bredd och otjänliga beskaffenhet i öfrigt samt den ökade fara, som en dylik eftergift skulle medföra; fem förklarar sig ej hafva något att erinra och fyra tillstyrkt Automobilklubbens hemställan. En af dessa sistnämnda har dock till sist framhållit att, äfven om den principiella ståndpunkt, som skrifvelsen angifver och som kommit till uttryck i 1906 års kungl. proposition, vore den riktiga, saknades likväl anledning till antagandet, att riksdagen, som häfdade den mening hvarefter nu gällande förordning affattats, skulle vara benägen att ändra densamma.

Sakkunnige dela sistnämnda uppfattning, så mycket mera som riksdagens mening, åtminstone hvad stora delar af vårt land beträffar, också synes hafva fog för sig, hvilket ock framgår af Konungens befallningshafvandes yttranden, samt det näppe-ligen kan sägas, att några omständigheter inträffat, efter det riksdagen gjorde sitt uttalande, hvilka skulle kunna förmå denna att ändra mening.

Dock föreslås några smärre förändringar för att tillmötesgå vissa framställda önskemål, som funnits berättigade.

Det har sålunda framhållits, att personer, till hvilkas hemvist leda endast för automobiltrafik förbjudna vägar, helt förhindras att tillgodogöra sig den nyttiga uppfinnningen. Danska lagen tillerkänner en dylik person rätt att befara sådana vägar till och från hemvistet till upplåten väg. Nekas kan ej, att ett visst fog kan föreligga för en dylik bestämmelse. Men tveksamt är om ett generellt medgifvande härom bör införas i förordningen. Målet kan nås genom att gifva Konungens befallningshafvande befogenhet att på ansökan lämna viss person rätt att befara eljest stängd väg. Personligt tillstånd har redan nu i vissa fall lämnats, hvadan här ej skulle föreligga någon afvikelse från beträdd praxis utan endast ett lagstadgande häraf, och ett uttryckligt framhållande af syftet med bestämmelsen torde ock medföra, att berättigadt intresse i denna del blir tillgodosedt.

Vidare har det framhållits, att afsevärda olägenheter för den genomgående automobiltrafiken uppstått därigenom att eljest upplåten väg för lagning eller dylikt afstängts, hvarigenom automobilen tvingats till högst afsevärd omväg, och att denna olägenhet skulle kunna förekommas, om provisoriskt annan eljest förbjuden väg upplättes. Något bestämdt påbud att så skall ske kan gifvetvis ej vara att förorda, men väl ett angifvande i förordningen, att i görligaste mån sådant bör ske.

Skäl torde saknas att, såsom ifrågasatts, föreslå undantagsbestämmelser för automobil, som användes i militärtjänst och af läkare vid trängande sjukdomsfall, sålunda att dylik automobil finge befara eljest icke upplåten allmän väg. Behovvet af dylik bestämmelse för militär automobil skulle väl närmast föreligga vid större manövrer, och antagas må, att i sådant fall Kungl. Maj:t kommer att utfärda erforderliga bestämmelser. Vidkommande automobil, som användes af läkare, så bör i sådana fall, hvarom här kan vara fråga, nödfallsrätt tillkomma läkaren och han sålunda gå fri, om han i sådant fall befarit förbjuden väg eller öfverskridit lagstadgad hastighet. Denna mening är grundad på ett af högsta domstolen den 31 oktober 1910 gifvet utslag. Mindre lämpligt torde emellertid vara, att bestämmelse om sådan rätt inryckes i författningen. En dylik bestämmelse torde nämligen löpa fara att få en något för vid tolkning och därunder pressas fall, hvilka rätteligen ej hört dit, och läkaren ändock gå fri genom hänvisande till att enligt hans mening sjukdomsfallet verkligen varit så trängande, att hvarje tidsförlust varit betydelsefull. Med den föreslagna ej obetydliga ökningen af medgifven hastighet torde för öfrigt behovvet af en sådan bestämmelse afsevärdt minskats.

## §§ 12 och 13.

Beträffande de förändrade hastighetsbestämmelserna har utförligt redogjorts i de allmänna motiven.

## § 14.

Det har framhållits, att svårighet ofta nog föreligger jämväl för den laglydige automobilisten att ställa sig till efterrättelse bestämmelserna angående tillåtna eller förbjudna vägar.

Nekas kan icke, att ett visst fog föreligger för klagomålen. Nu gällande bestämmelser och Konungens befallningshafvandes i enlighet därmed utfärdade kungörelser göra det verkligen i vissa fall nästan omöjligt att, äfven med kungörelserna i hand, med ledning af allenast dessa och kartor taga reda på hvilka vägar, som äro tillåtna, och hvilka, som äro förbjudna. Vissa delar af vårt land äro dessutom ännu icke utförligt kartlagda, medan i andra fall generalstabens i handeln tillgängliga kartblad äro i viss mån antikverade. Att i hvarje särskildt fall fråga sig fram bjuder gifvetvis stora svårigheter, särskildt i glest befolkade trakter eller vid körsel nattetid.

Under sådana förhållanden föres tanken osökt på uppsättande af anslagstaflor, som angifva en vägs karaktär af tillåten eller förbjuden väg.

Nu kan visserligen här sägas, att äfven om kungörelserna äro i vissa fall svårtydda, detta dock i öfvervägande grad gäller smärre vägar, bivägar, som i regel befaras allenast af de i orten boende, hvilka på denna grund borde kunna skaffa sig kännedom om förhållandena, samt att beträffande de stora förbindelselederna, hvilka ej träffas af anmärkningen, automobilföreningar eller för automobiltrafik intresserade personer skulle kunna anskaffa och tillhandahålla allmänheten tillförlitliga kartor, och sålunda en så pass, ekonomiskt åtminstone, vidtgående åtgärd som uppsättande af anslagstaflor öfver hela riket icke skulle behöfvas.

Riktigheten häraf kan visserligen icke helt förnekas, men de stora vägarna äro ej alltid de mest lämpade för att nå en bestämd plats, utan härför betingas ofta en afvikning från den stora leden, dessutom kan den antydda ortskännedomen dock näpeliggen omfatta annat än ett ganska begränsadt område och automobilens stora trafikduglighet möjliggör och syftar på utsträckta färder.

1906 års kungl. proposition, n:r 70, innehöll bestämmelser om anslagstaflor. Här är dock att märka, att propositionen medgaf automobiltrafik å alla allmänna vägar oafsedt deras bredd, med rätt för vederbörande myndigheter att i vissa fall, där omständigheterna sådant fordrade, inskränka automobiltrafiken eller helt förbjuda densamma å annars tillåtna vägar. Riksdagen föreslog emellertid andra bestämmelser, hvarigenom vägar, som af propositionen upplåtits för sådan trafik, i afsevärd mängd undandrogos denna, och i sammanhang härmed, mest af ekonomiska skäl, att bestämmelserna om uppsättande af vägtaflor skulle bortfalla och ersättas med kungörelser till ledning för automobiltrafiken.



Gällande kungl. förordning utfärdades i öfverensstämmelse härmed.

Det andra kammarens utskott, som vid 1909 års riksdag behandlade frågan, framhöll såsom önskvärdt, att en uttrycklig föreskrift meddelades därom, att ej mindre de vägar, där automobiltrafik vore fullständigt förbjuden, än äfven de vägar eller vägsträckor, där hastighetsgränsen vore en annan än den normala, utmärktes genom anslagstaflor eller andra tecken.

Den praktiska nyttan af dylika anslagstaflor kan gifvetvis ej förnekas, och betänkligheter mot bestämmelser härom torde kunna resas endast af ekonomiska skäl.

Med anledning af därom från sakkunnige gjord framställning har från samtliga Konungens befallningshafvande i riket begärts en utredning om antalet erforderliga anslagstaflor samt kostnaden härför. Till ledning hade angifvits, att taflorna tänkts skola hålla minst 35 centimeter i höjd och bredd samt uppbäras af en minst 2 meter lång stång och att röd anslagstafla skulle utmärka förbud för all slags automobiltrafik och gul anslagstafla angifva, att allenast automobil af viss beskaffenhet finge framföras å vägen, hvarjämte framhållits, att det syntes lämpligt, att jämväl de vägar eller vägsträckor, där en annan hastighetsgräns än den normala vore gällande, skulle på angifvet sätt utmärkas, och att de gula taflorna lämpligen kunde tjäna för alla vägar eller vägsträckor, där automobiltrafiken på ett eller annat sätt vore underkastad inskränkningar. Anslagstaflor skulle sålunda erfordras vid alla förbjudna vägar och vid vägar, för hvilka inskränkande bestämmelser vore gifna. Å de röda taflorna skulle ingen påskrift erfordras men väl å de andra, då bestämmelserna om inskränkning kunde variera, men kunde dessa inskränkningar, vidkommande begränsad maximihastighet angifvas blott med en siffra och i öfriga fall medelst en kort anvisning: ej för lastautomobil eller dylikt.

Den gjorda utredningen visar, att i vårt land skulle erfordras 6,226 dylika taflor.

Svårighet yppar sig emellertid att med ledning af de lämnade uppgifterna bedöma kostnadsfrågan.

I vissa fall har nämligen ej angifvits materialets beskaffenhet, trä eller järn, och dessutom skifta uppskattningsbeloppen, äfven för samma material, högst afsevärdt.

Öfverståthållareämbetet samt Konungens befallningshafvande i Kronobergs län, Västmanlands län och Västernorrlands län förorda endast taflor af järn och hafva såsom uppskattadt kostnadsbelopp angifvit, Öfverståthållareämbetet för taflor utan inskription 16 kronor och med sådan 20 eller i medeltal 18 kronor samt de öfriga respektive 6, 8 och 8 kronor fullt färdiga och uppsatta på deras afsedda platser. Här är att märka, att Konungens befallningshafvande i Kronobergs län och i Västmanlands län stödt dessa sina uppgifter på infordrade anbud. Konungens befallningshafvande i Kristianstads län, Malmöhus län och Gäfleborgs län lämna uppgifter å taflor dels af trä och dels af järn och komma därvid till följande respektive belopp 10—20 à 25, 10—25 samt 6—15 kronor. Konungens befallningshafvande i Malmöhus län hade infordrat prisuppgift från en mekanisk verkstad. Konungens befallningshafvande i

Göteborgs län och Örebro län lämna prisuppgift allenast på taflor af trä och uppskatta dessa till respektive 5 och 7:50 kronor. Öfriga 16 Konungens befallningshafvande angifva icke materialet, men torde kunna antagas, att samtliga afsett taflor af trä. Af dessa hafva Konungens befallningshafvande i Södermanlands län och Östergötlands län ej själfva angifvit någon uppfattning i kostnadsfrågan utan hänvisat till yttranden från de underordnade ortsmyndigheterna, som växlat i sina prisuppgifter från 2 kronor till 15 kronor. Värdebedömning för dessa två län är sålunda nästan omöjlig att åstadkomma med ledning af de lämnade uppgifterna, men torde i betraktande af uppgifterna från angränsande län medelpriset kunna sättas till 8 kronor. För öfriga 14 län — nämligen Stockholms, Uppsala, Jönköpings, Kalmar, Visby, Blekinge, Hallands, Älfsborgs, Skaraborgs, Värmlands, Kopparbergs, Jämtlands, Västerbottens och Norrbottens län — uppgifves detta till respektive 8:25, 5:29, 5, 7, 3, 8, 9:87, 6, 6, 5, 5:25, 10, 6 och 5 kronor.

Med angifven utgångspunkt, att materialet skulle vara trä, där detta ej uttryckligen angifvits såsom järn, samt med ett uppskattadt medelvärde af taflorna inom Stockholms stads icke planlagda område samt inom Kronobergs, Västmanlands och Västerorrlands län af respektive 10, 5, 7 och 6 kronor skulle för de behöfliga 6,226 taflorna, om dessa tillverkades af trä, erfordras ett belopp af, i rundt tal, 44,000 kronor.

Såsom redan nämnts kan icke af de lämnade uppgifterna ens en approximativ beräkning dragas af de ingifna uppgifterna, såvidt de föreslagna taflorna skulle göras af järn, då endast få af Konungens befallningshafvande ingått i pröfning häraf. Konungens befallningshafvande i Kristianstads län, Malmöhus län och Gäfleborgs, de enda, som afgifvit alternativa prisuppgifter, uppskatta den ökade kostnaden för taflor af järn i stället för dylika af trä till 100 à 150 %. I detta sammanhang böra också framhållas de jämförelsevis lägre belopp, hvartill Konungens befallningshafvande i Kronobergs län och Västmanlands län, som infordrat anbud å dylika taflor, uppskattat kostnaden för taflor af järn.

Beträffande den afsedda nytta, som uppsättandet af ifrågavarande taflor skulle medföra, hafva nio af Konungens befallningshafvande afgifvit särskildt yttrande, två, Konungens befallningshafvande i Kronobergs och Blekinge län, ansett, att i länet nyttan ej skulle motsvara kostnaden, två, Konungens befallningshafvande i Södermanlands län och Kristianstads län, ställt sig tveksamma mot förslaget samt elfva tillstyrkt förslaget eller förklarat sig ej hafva något att däremot erinra, därvid bland annat framhållits, af Öfverståthållareämbetet, att taflorna ifråga skulle vara till gagn; af Konungens befallningshafvande i Jönköpings län, att de vore behöfliga; af Konungens befallningshafvande i Hallands län, att förslaget vore till stor nytta; af Konungens befallningshafvande i Göteborgs län, att bestämmelsen nog vore önskvärd; af Konungens befallningshafvande i Älfsborgs län, att förslaget vore högeligen önskvärdt och uttrycklig föreskrift i ämnet af behovet påkallad; af Konungens befallningshafvande i Värmlands län, att taflorna skulle medföra så väsentligt gagn att i jäm-

förelse därmed kostnaden vore af ringa betydelse; af Konungens befallningshafvande i Kopparbergs län, att anordningen med anslagstaflor vore praktisk och till verkligt gagn; af Konungens befallningshafvande i Gäfleborgs län, att en dylik anordning vore synnerligen lämplig; samt af Konungens befallningshafvande i Västerbottens län, att det med förordningen afsedda ändamålet att förhindra olyckor vid automobiltrafik till god del skulle vinnas genom anordning med anslagstaflor.

En ganska allmänt utbredd mening angående dylika anslagstaflors lämplighet föreligger sålunda. Sakkunnige biträda för sin del denna mening. Skälen äro redan angifna och vilja sakkunnige yttermera endast understryka, att anordningen skulle medföra ökad trygghet för den trafikerande allmänheten. Svårigheten för föraren att afgöra, om förbud för befarande af en väg föreligger eller icke, torde vid ett beifrande af en eventuell öfverträdelse af honom med framgång kunna åberopas som en förmildrande omständighet. En viss giltighet för ett noggrant följande af författningen i denna del skulle sålunda lätt kunna uppkomma. Riskens vore nämligen i tveksamma fall ej så stor. Med anslagstaflor blefve förhållandet ett annat. Då skulle i hvarje fall presumeras ett uppsåtligt brytande af bestämmelsen och domstolen ej kunna undgå att häraf taga intryck.

Återstår sålunda den ekonomiska sidan af saken. Enligt sakkunniges mening kan den kostnad, som af förslagets genomförande blefve en följd, ej betraktas såsom afskräckande hög. Af den förebragta utredningen torde den slutsatsen kunna dragas, att en tafla af järn skulle betinga en kostnad af 10 högst 15 kronor, hvilken siffra, därest anskaffandet på entreprenad utbjödes till en eller ett fåtal firmor, säkerligen skulle kunna nedbringas afsevärdt. Beslöte man sig för taflor af trä, vare sig öfver hela riket eller i vissa delar, blefve kostnaden gifvetvis afsevärdt lägre.

Vid sådant förhållande hafva skäl ansetts föreligga att återupptaga Kungl. Maj:ts förslag af år 1906.

Beträffande bestridandet af kostnaden för taflornas uppsättande och framtida underhåll bör denna falla allenast å statskassan. Låt vara att den ökade trygghet, som med anordningen skulle vinnas, komme jämväl ortsbefolkningen till godo, så är dock bestämmelsen framtvingen af automobiltrafiken och skulle ej i vidsträcktare mån än som sagts gagna den andra trafiken. Vid sådant förhållande bör ej lämpligt vara att belasta väghållningsskyldige med kostnaden för ifrågavarande anordning.

## § 15.

Denna § innehåller de förändrade bestämmelserna angående körningen.

De allmänna råd, som innehållas i 1 mom., återfinnas i nu gällande förordning men inryckta bland öfriga körregler. Det har funnits lämpligt vara att ställa den först och i ett särskildt mom., mest därför att en underlåtenhet af dem näppeligen i och för sig bör vara straffbar. Skulle en bristfällighet af i mom. angifven art föreläggas hos en automobil, som föres i trafik, är detta underkastadt straff, och lämpligt

torde ej vara att dessutom utkräva straff af föraren, därför att han ej på förhand eftersett anordningen.

Detta hindrar emellertid icke att bestämmelsen bör stå kvar, då densamma, om än icke särskildt straff utkräves för en försummelse, tjänar till att fästa förarens uppmärksamhet på att ett dylikt efterseende bör ske och vid ett bedömande af förseelse mot andra bestämmelser i ämnet en underlåtenhet i denna del kan utöfva ett visst inflytande.

Bestämmelserna i 2 mom. återfinnas i hufvudsak i nu gällande förordning.

Två förändringar äro dock vidtagna, nämligen beträffande effektiviteten hos den lykta, som skall finnas hos automobilen, och angående belysningen af igenkänningsmärke.

Under § 12 har föreslagits en viss ökad hastighet under mörker, och vid sådant förhållande bör å andra sidan en ökning af lyktans ljusstyrka kunna krävas. Nu gällande bestämmelse fordrar icke mera än att lyktan skall kunna upplysa vägen 10 meter framåt. Härjämte har den förändringen införts, att endast märket å bakre sidan behöfver vara belyst. Nu gällande förordning innehåller ej annan bestämmelse i denna del, än att igenkänningsmärke skall vara så anbragt, att det kan läsas af såväl den, som befinner sig framom, som af den, som befinner sig bakom automobilen, samt att märket vid mörker eller dimma skall vara belyst. I § 6 har vidtagits den förändringen, att uttrycklig bestämmelse lämnats, att igenkänningsmärke skall anbringas å automobilens såväl fram- som baksida, och skälet har vid § angifvits eller att bringa förordningen i öfverensstämmelse med meraberörda internationella öfverenskommelse. Samma öfverenskommelse begär emellertid, beträffande belysningen af igenkänningsmärke, endast att det bakre märket skall vara belyst. Sakkunnige hafva undersökt förhållandena och därvid kommit till den slutsatsen, att hvad öfverenskommelsen i denna del kräfvat kan vara tillfyllestgörande. Det är visserligen gifvet, att två belysta igenkänningsmärken innebära större möjligheter för automobilens identifiering än ett sådant. Emellertid torde med bestämdhet kunna påstås, att i de ojämförligt flesta fall, då det gäller att »taga» en i fart varande automobils igenkänningsmärke, det bakre märket är det härför mest tjänliga. Kommer en automobil rakt emot en person, torde denna i regel vänta, till dess automobilen passerat, för att söka afläsa igenkänningsmärket. En mötande automobil ingifver alltid en viss respekt, och den mötandes första åtgärd torde vara att söka sätta sig själf i säkerhet. Härtill kommer — och denna omständighet har varit den bestämmande — att nattetid ganska stor svårighet yppar sig att afläsa det främre märket, i det nämligen det starka sken, som sprides från de å automobilen anbragta lyktorna — och det har förordats att endast starka lyktor få användas — blända åskådaren, och det mindre starka ljus, som belyser ikänningsmärket, så att säga helt drunknar i ljuskastarens sken, och att man, därest icke såsom i en större stad gatubelysningen understödjer försöket, näppe-ligen kan lyckas afläsa det främre märket, i synnerhet om automobilen rör sig med

stark fart, hvilket i förevarande fall, då det väl skulle gälla för automobilen att komma undan, torde blifva regel. Yttranden från Stockholms polismyndighet stödjade en dylik uppfattning. Här är vidare att märka, att, intet främmande lands förordningar, ej ens Danmarks, hvars lagstiftning annars icke visat välvilja för automobiltrafik, kräfver belysning af främre igenkänningsmärket.

I mom. har införts förbud för användande vid färd i stad eller annan tätt bebyggd ort af så kallad sirén, hvars ljud är högst irriterande och verkar skrämmande på djur,

3 mom. innehåller bestämmelserna angående själfva körningen eller sättet för automobilens förande i trafik, och deras syfte är att förekomma allt, som kan betecknas som öfverdådig framfart, och jämväl i öfrigt minska fara af automobilens användning.

Automobilförordningens syfte kan i stort sedt sägas vara att söka reglera automobiltrafiken, så att annan däraf icke kan skadas, eller med andra ord att söka förekomma öfverdådig framfart med automobil. Vid sådant förhållande synes väl den generella bestämmelsen om förbud mot dylik framfart böra hafva sin plats just i förordningen och alla öfriga bestämmelser såsom mer eller mindre kasuella gruppera sig kring denna. Så är icke förhållandet med nu gällande förordning, där just den allmänna regeln saknas. Förordningen innehåller visserligen en del bestämmelser, som automobilföraren i angifna, farligare situationer har att iakttaga och för underlåtenhet hvaraf straff äro bestämda. En förseelse mot dessa regler måste gifvetvis betecknas såsom öfverdådig framfart, men de angifna fallen uttömma icke detta begrepp. En supplerande bestämmelse är sålunda nödvändig och denna finnes i allmänna strafflagens stadgande i 11 kap. 15 §, som är tillämplig jämväl på färd med automobil. Sålunda, stadganden med precis enahanda syfte återfinnas i olika författningar. Systematiskt kan en dylik anordning ej sägas vara. Långt större reda och öfversiktlighet skulle åstadkommas, om alla hithörande bestämmelser sammanfördes på en plats.

Hittills torde visserligen någon direkt olägenhet af angifna anordning icke hafva visat sig, men med skäl kan befaras, att så blefve förhållandet, om just öfverdådig framfart skulle drabbas af den nya straffpåföljden. Tvekan bör då ej få finnas om hvilka förseelser, som böra betecknas som öfverdådig framfart, något som väl kan befaras, om hänvisning skall ske än till förordningen än till allmänna strafflagen. Att dylik tvekan verkligen kan föreligga, torde framgå af den praxis, som, enligt hvad upplyst blifvit, utvecklats sig hos vissa domstolar att bedöma ett ensamt öfver-skridande af stadgad maximihastighet såsom öfverdådig framfart.

Oafsedt detta bör det betecknas såsom mindre lämpligt, att en förseelse mot allmänna strafflagen skall kunna ådraga den skyldige en straffpåföljd, ej genom strafflagens bud utan genom bestämmelse i annan, tili på köpet administrativ förordning.

Det systematiska i allmänna strafflagen skulle å andra sidan näppeligen brytas, om ur densamma rycktes en ren polisbestämmelse, som kanske aldrig bort hafva sin plats där.

Ej heller torde kunna befaras, att genom en sådan åtgärd allmänhetens trygghet skulle minskas, så mycket mindre som skärpta bestämmelser föreslagits i denna del.

Härtill kommer slutligen, att vissa svårigheter skulle kunna uppstå vid affattandet af bestämmelserna om uppgifter till straffregistret. Såsom ofvan berörts, har förordats ett dylikt för vissa brott mot automobilförordningen och att registret skulle föras af Konungens befallningshafvande. Skulle skyldigheten att anmäla straff för förseelse jämväl gälla sådan mot allmän strafflag, skulle häraf kanske betingas en förändring i gällande lag och författningar om straffregister och om uppgifter till detta och om dess förande, som äro byggda på helt andra principiella grunder och med annan registrerande myndighet, något som vore att sätta saken i större vidlyfthet än den förtjänar, så mycket mera som målet kan nås på den föreslagna, genare vägen.

Vid sådana förhållanden hafva sakkunnige icke tvekat att föreslå, att straffbestämmelserna för öfverdådig framfart, som nu finnas i allmänna strafflagen, lösryckas ur denna och att alla bestämmelser om sådan framfart sammanföras i förordningen.

Vidkommande affattningen af bestämmelserna om förbud mot öfverdådig framfart skulle kunna tänkas, att tillräckligt vore, om i förordningen infördes en allmän bestämmelse att den, som för automobil i trafik, skall därvid iakttaga all den varsamhet och omsorg, som till förekommande af olyckshändelse eller minskande af faran kan på honom ankomma, och att öfverträdelse häraf belades med straff. Under en dylik allmän bestämmelse skulle gifvetvis falla icke allenast förbud mot hvarje form af öfverdådig framfart utan äfven skyldighet för föraren att vidtaga alla de åtgärder, som af omständigheterna kunna påkallas till att förekomma olyckshändelse och fara, sålunda ej obetydligt mera än det negativa att icke genom öfverdådig framfart direkt framkalla faran. Ett utvecklande af förfaringssättet i särskilda fall, ett exemplifierande af de olika kombinationerna vid automobilens användande, skulle dessutom kunna innebära den faran, att — då all anledning finnes för antagandet, att man på grund af bristande erfarenhet kan utelämna vissa viktiga moment, som bort medtagas, så mycket mera som de mångskiftande förhållanden, som vid trafikens utöfvande kunna uppstå, omöjligt låta sig på förhand öfverses och nya sådana ständigt uppstå — den slutsatsen kunde dragas, att någon skyldighet att vidtaga andra åtgärder än de särskildt framhållna icke föreläge eller, med andra ord, att de särskilda bestämmelserna skulle utesluta eller förminska vikten af den allmänna regeln.

Emellertid torde lämpligt vara, att vissa särskilda bestämmelser för förfaringssättet vid kritiska situationer inryckas i författningen med en antydning, att den allmänna regeln ej därigenom är uttömd, och hafva sakkunnige med omsorg och med stöd af den erfarenhet, som under praktiska prof vunnits, sökt träffa de allmännast förekommande kombinationerna. Skälet, hvarför ett dylikt förfarande förordats är, att det är lämpligt, att den trafikerande allmänheten vet hvad den vid kritiska moment äger rätt att fordra af automobilföraren, och dessutom att de råd och anvisningar, som in-

nehållas i dylika bestämmelser, alltid hafva praktisk nytta jämväl för föraren. Förordningens allmänna karaktär snarare betingar än lägger hinder i vägen för ett dylikt förfaringssätt.

Af förordningens uppställning i dess helhet betingas emellertid, att bestämmelserna om förbud mot öfverdådig framfart gifvas form af ett åläggande och ej ensamt inryckas bland straffbestämmelserna med angifvande där af förseelsens karaktär. På denna grund har första punkten, som ej återfinnes i nu gällande förordning, erhållit nu föreslagen lydelse. Den är affattad så, att ett öfverträdande af densamma skulle helt täcka strafflagens bestämmelse om straffbarhet för den, som far öfverdådigt fram. Bestämmelserna äro också ej oväsentligt vidsträcktare. Någon inskränkning till viss plats är ej gjord. Vidare omfattar bestämmelsen allt hvad som inbegripes under sättet för automobilens handhafvande och förande i trafik och därjämte skyldighet att hjälpa och vidtaga åtgärder, som kunna vara lämpade att förekomma olyckshändelse och minska faran. Den inskränker sig icke till eller syftar hufvudsakligen på öfverdrifven hastighet, ehuru den gifvetvis innehåller förbud därför.

Öfriga punkter äro ej afsedda att utgöra en begränsning af första punkten utan tillkomma, såsom redan framhållits, endast för att hos automobilförare inskräpa de honom åliggande skyldigheter i vissa mera kritiska situationer och för öfriga trafikanter angifva, hvad de i en dylik situation äga rätt att kräva af en automobilförare. I denna del har därför icke afsetts, att en automobilförare under alla förhållanden, ej ens i de angifna situationerna, skulle kunna påstå straffbarhet för sig, därest han kunde visa sig hafva uppfyllt de detaljerade bestämmelserna, utan skulle den första punkten tagas i betraktande äfven vid de särskildt framhållna fallen. Underlåtenhet att ställa sig de för dessa gifna bestämmelserna till efterrättelse skulle under alla förhållanden vara öfverdådig framfart, men detta begrepp icke vara af samma bestämmelser uttömdt, utan finge frågan, om sådan förseelse föreligger, bedömas jämväl efter andra förhanden varande omständigheter.

En del nya bestämmelser hafva inryckts bland de kasuella reglerna. Deras lämplighet torde vara uppenbar och någon förklaring af dem obehöflig, med undantag kanske för bestämmelsen i femte punkten, att i vissa fall fritt aflopp ej får begagnas. Bestämmelsen sammanhänger med det tillägg, som gjorts i 1 §, att, därest explosionsmotor användes, ljuddämpare skall finnas. Genom ljuddämparen betages motorn en del of sin effektivitet, och för att vid vissa tillfällen kunna utnyttja denna helt kan ljuddämparen afstängas och explosionerna gifvas fritt aflopp. Det oförmedlade ljudet är starkt och skrämmande och bör icke få användas vid de i punkten angifna tillfällen.

#### §§ 16—24.

Dessa §§, innehållande bestämmelserna för den yrkesmässiga trafiken, hafva oförändrade upptagits efter nu gällande förordning, endast med de smärre redaktionella

förändringar, som betingas af bestämmelserna om registrering af automobil; hvarjämte stadgandet om efterbesiktning af automobil, som användes i yrkesmässig trafik, inryckts i 7 § för att på ett ställe sammanföra bestämmelserna om efterbesiktning.

Så vidt upplyst blifvit, har ingen anmärkning framställts emot bestämmelserna i fråga.

#### §§ 25—28.

Dessa §§ innehålla särskilda föreskrifter angående automobil, som för tillfälligt brukande i riket från utlandet införts, och äro oförändrade desamma, som inryckts i nuvarande författning. Bestämmelserna torde numera, sedan Sverige biträdt meraberörda öfverenskommelse angående internationell automobiltrafik, mera sällan komma till användning.

Ett tillägg till artikeln i fråga är dock gjordt. I 25 § 5 mom. har införts en bestämmelse, som saknas i gällande förordning, eller att sådan främmande förare, hvarom här kan vara fråga, icke tillåtes att föra automobil här i landet utan tillstånd af polismyndighet, som dock, därest föraren i föreskrifven ordning visar, att han i det främmande landet äger rätt att föra automobil, icke skall förvägras honom, så framt icke särskilda omständigheter därför skulle föreligga. Tillägget, som för öfrigt är analogt med hvad som gäller för inhemsk förare, har tillkommit, enär tänkas kan, att en sådan förare vid ett föregående besök i vårt land visat oskicklighet och vårdslöshet vid förande af automobil. Någon anledning att tillåta en dylik person att vidare föra automobil i vårt land torde icke föreligga. Är förhållandet känt — och oantagligt är icke, att så kan vara förhållandet, då dylika hänsynslösa främlingar af goda grunder ej kunna antagas blifva så många — bör tillståndet förvägras honom. Skulle emellertid en sådan person på grund af polismyndighetens obekantskap om hans föregående ändock utfå tillståndsbevis, samt först därefter de mindre goda kvalifikationerna hos honom blifva kända, är 26 § tillämplig och Konungens befallningshafvande i stånd att främtaga honom rätten.

Försummar en sådan främling sin skyldighet i denna del och för automobil utan uttryckligt tillstånd, är 31 § tillämplig på honom.

28 § har tillagts för att påpeka, att dylika öfverenskommelser kan träffas och att sålunda andra än i artikeln angifna bestämmelser kunna vara gällande. Ett dylikt påpekande torde för de underordnade ortsmyndigheterna vara af en viss betydelse.

#### §§ 29—46.

Dessa §§ innehålla straffbestämmelser, som uppställts och grupperats på ett mot nu gällande förordning afvikande sätt, hvarjämte förseelserna tydligare preciserats än hvad i nu gällande förordning är förhållandet. De förseelser, som kunna anses såsom organiskt sammanhängande, hafva sammanställts, därvid en uppdelning i olika §§ ägt rum, där nuvarande förordning inryckt bestämmelserna som punkter eller



moment i en §. Syftet har varit att på sådant sätt nå större översiktlighet, och har förändringen i vissa fall betingats af de nya bestämmelser, som föreslagits.

Så godt som öfver hela linjen har straffmaximum höjts till 500 kronor; endast vid jämförelsevis obetydligare förseelser har det maximum bibehållits, som af nu gällande förordning i regel uppställts, eller 200 kronor. I ett fall, § 33, har maximum höjts till 1,000 kronor, där nu gällande förordning nöjt sig med 200 kronor, eller vid förseelse mot reglerna för själfva körningen.

Syftet har varit att gifva större effektivitet åt förordningens bestämmelser.

Anmärkning skulle kanske kunna göras mot en så vid böteskala, men är att märka, att förseelsernas art också kan graderas högst olika från en ren bagatell till ganska grof förseelse. Allmänna strafflagens böteskala har, som bekant, ett ganska högt maximum, 500 kronor, och ännu lägre minimum än som har föreslagits.

I tre fall har fängelsestraff inryckts i straffskalan, nämligen om förare i afsikt att förhindra automobilens igenkännande skylt igenkänningsmärke eller användt falskt sådant, eller om förare, som beröfvats rätten att föra automobil, under inhabilitetstiden för automobil, eller någon anställer förare den där honom veterligt är beröfvad rätten att föra automobil.

I vissa fall hafva minima höjts, så vid nyssnämnda två brott och så vid förseelse mot reglerna för själfva körningen.

Beträffande bestämmelserna framhålles särskildt följande:

Uti de fall, som afses i första och andra stycket af § 29, skola både ägaren och sådan brukare, som i 5 § af den i § omförmälda lagen sägs, kunna drabbas af ansvaret, men åter i det fall, hvarom tredje stycket handlar, kan ansvaret utkrävas allenast af endera, ägaren eller brukaren.

Vidkommande § 35 har i de allmänna motiven utförligt berörts frågan om den utsträckta ansvarigheten för ägaren.

Den ledande principen vid bestämmande af de fall, då den i § 36 angifna straffpåföljden eller förlusten af rätten att föra automobil skulle tillämpas, har, såsom ofvan antydts, varit att binda densamma vid sådana förseelser, som angifva högre mått af vårdslöshet eller oförsiktighet eller, med andra ord, där föraren ådagalagt likgiltighet för andra människors lif eller egendom. De fall, som skulle täcka detta begrepp, hafva preciserats och sammanförts på ett ställe, nämligen 15 § 3 mom. Syftet torde i hufvudsak vara nådt och en förseelse mot de i detta lagrum angifna bestämmelser i de flesta fall angifva en dylik likgiltighet. Hit hafva förts jämväl de fall, då en förare i brottslig afsikt skylt igenkänningsmärke eller begagnat falskt sådant. Dessa brotts svåra karaktär betinga, om straffpåföljden öfver hufvud bör användas, dess tillämplighet på dem, äfven om de icke, åtminstone icke alltid, skulle i sig innebära antydd likgiltighet.

Emellertid, i betraktande särskildt af det mycket allmänna innehåll, som första punkten i 15 § 3 mom. af förut angifna skäl fått, kunna tänkas fall, som visserligen

böra vara straffbara, men där dock icke förarens uppträdande kan sägas hafva varit prägladt af sådan högre grad af vårdslöshet, som sagts. Detta torde äfven i viss mån gälla de angifna kasuella fallen. Dylik förseelse bör icke drabbas af straffpåföljden, och till förekommande däraf har i första stycket samt i första punkten af andra stycket inryckts bestämmelsen, att det skall af omständigheterna framgå, att föraren vid förseelsens begående verkligen visat denna likgiltighet.

Med första styckets affattning har afsetts att uttryckligen bestämma, att en hvar af de båda förseelserna skall visa dylik likgiltighet.

Några föreskrifter om kumulering af flera beslut, hvarigenom straffpåföljden ådömts, hafva icke föreslagits. En förares inhabilitet kan sålunda under en och samma tidsperiod bero på olika domslut.

Till förekommande af hvarje missförstånd påpekas, att afsedt är, att ådömandet af förlusten af rätten att föra automobil skulle vara en straffpåföljd i inskränkt bemärkelse och att sålunda i hvarje särskildt fall för en begången förseelse föraren först och främst skulle ådömas det för förseelsen bestämda straffet samt *dessutom*, om de i denna § omnämnda omständigheter föreligga, jämväl fräntagas rätten att föra automobil, äfvensom att ifrågavarande § *icke* skulle vara tillämplig på sådant fall, som i 35 § sägs.

#### §§ 47 och 48.

Vid den tid, då motorcyklar — cykel här taget i mera inskränkt och vedertagen betydelse — framfördes i marknaden, tillverkades jämväl trehjuliga motorcyklar. Dessa befunnos emellertid tämligen snart vara opraktiska. De voro nämligen dels ganska farliga, i det de lätt stälpte vid färd utför backar eller i en svängning och dels, på grund af sin relativt stora tyngd i förhållande till motorns effektivitet, svåra att drifva fram å backiga och sämre vägar. Fabrikationen minskades därför snart och kan sägas nu hafva helt upphört. På senare tider hafva emellertid nya typer af motorvagnar kommit i marknaden. Dessa framdrivas på tre hjul, ett främre och två bakre, med drifkraften verkande direkt på framhjulet, som är något mindre än vanliga automobiler, särskildt är deras vikt betydligt lägre.

Hos myndigheterna hafva uppstått tvifvel, om och i hvad mån bestämmelserna om automobil äro tillämpliga på dessa nya fordon. Gällande förordning innehåller ej definition på de olika slagen motorfordon, hvarom här är fråga: automobil och motorcykel. Vid tiden för förordningens utfärdande torde detta ej heller varit nödvändigt, de antydda mellantyperna hafva först efteråt uppträdt. Att finna en uttömmande, på tekniska skiljaktigheter grundad definition på det ena eller andra slaget motorfordon torde i och för sig bjuda svårigheter och säkerligen ej vara af motsvarande nytta, då fabrikationen på området ej står stilla och af nyheter ändrade bestämmelser gång på gång kanske skulle erfordras. Skälet, hvarför andra och lindrigare bestämmelser gälla för motorcykel, är gifvetvis, att dennes smärre dimensioner

gör den i vida mindre grad farlig för den allmänna trafiken. Storleken skulle sålunda vara det närmast bestämmande för skillnaden. Att härvid taga de yttre dimensionerna till måttstock torde på grund af den stora växling i dessa, som redan föreligger och för framtiden kan förutses, ej vara att förorda. Emellertid, då syftet är att endast tämligen små motorfordon skola komma i åtnjutande af de lindrigare bestämmelserna, och en ökning af de yttre dimensionerna måste i viss direkt proportion motsvaras af ökad vikt, har det befunnits lämpligt att föreslå, att det karaktäristiska hos motorcykeln i motsats mot automobilen skall vara dess lägre vikt, och har viktgränsen satts till 150 kilogram. De nu i bruk varande motorcyklarnas vikt torde i allmänhet ej öfverstiga 75 kilogram, men för att lämna utvecklingen något spelrum har den angifna siffran föreslagits. Någon risk att med en så pass låg siffra som 150 kilogram skulle uppstå en motorcykeltyp, som rätteligen borde behandlas som automobil, torde säkerligen ej behöfva befaras.

I öfriga bestämmelser angående motorcyklar hafva ett par smärre förändringar föreslagits.

På senare tider har en ny uppfinning på området börjat exploateras, nämligen så kallade bivagnar, d. v. s. en anordning, hvarigenom antingen vid sidan af, framför eller bakom själfva motorcykeln tillkopplas en smärre vagn med plats för en person eller lämpad för varutransport. Bredden på en motorcykel med en dylik anordning blir gifvetvis i vissa fall ej obetydlig. Alla allmänna vägar stå öppna för motorcykeln, och är grunden själfallet, bland annat, cykelns ringa bredd. Med antydda anordningar kommer denna att ökas afsevärdt, och någon anledning att beträffande ett så beskaffadt fordon medgifva större lättnad än för automobil torde ej föreligga.

Vidare är föreslaget, att motorcykel skall hafva signalhorn med gäll ton för att dymedelst signalerna lätteligen skola kunna igenkännas och skiljas från andra signaler. Ofvannämnda öfverenskommelse angående internationell automobiltrafik, som jämväl omfattar motorcyklar, innehåller liknande bestämmelse.

Slutligen har motorcykeln befriats från skyldigheten att hafva anordning för motorns fränkopplande från hjulen. Skälet, hvarför bestämmelse härom finnes för automobil, är att motorn på en sådan icke kan på ett bekvämt och, därest automobilen befinner sig på en mera trafikerad plats, för öfriga trafikerande betryggande sätt igångsättas, så länge motorn är tillkopplad drifhjulen. En motorcykel igångsättes däremot alltid genom cykelns pedaler, hvadan en bestämmelse af angifven art är, så vidt en motorcykel angår, öfverflödig, och att vid nu gällande förordnings affattande i denna del ej gjordes undantag för motorcykel, torde hafva berott på ett förbiseende.

#### § 49.

Här hafva vissa förändrade bestämmelser angående taxan för besiktningsmän införts. Förändringen har föranledts af en framställan i denna del från besiktningsmannen i Stockholm, hvilken såsom bilaga här bifogas.

Sakkunnige hafva funnit sig sakna anledning till anmärkning mot denna hemställan och föreslå fördenskull, att förordningen affattas i öfverensstämmelse med denna.

§§ 52 och 53.

Till sist framhålles beträffande öfvergångsstadgandena, att ingen bestämmelse inryckts om förare, då i denna del afsetts, att person, som efter den nya förordningens ikraftträdande önskar föra automobil, därförinnan skall hafva i den ordning, samma förordning stadgar, förvärfvat sig rätt därtill. Häraf betingas å andra sidan, att en viss billig tidsfrist lämnas mellan förordningens promulgerande och dess ikraftträdande.

### Särskildt yttrande af C. Gustafsson.

Enligt mitt förmenande torde man icke kunna vinna det med automobilförordningen afsedda målet, om man icke tager nödig hänsyn till landsbygdens intressen. Man måste i denna fråga räkna med den nog så berättigade ovilja mot automobilerna, hvilken ännu mångenstädes ute i bygderna är rådande. Då jag har den uppfattningen, att de sakkunniges förslag icke tillgodosett landsbygdens intressen i hela den utsträckning, som billigheten kräver, har jag, i afseende på här nedan omförmälda frågor, icke kunnat biträda det förslag till förordning om automobiltrafik, hvarom sakkunniges flertal förenat sig.

#### § 11, mom. 1, stycke 2.

Enligt nu gällande lagstiftning är regeln, att alla allmänna vägar, hvilkas bredd öfverstiger 3,6 meter, böra vara upplåtna åt automobiltrafiken, men alla andra dylika vägar vara stängda, dock i båda fallen med rätt för Konungens Befallningshafvande att efter omständigheterna göra undantag, sålunda dels förbjuda väg med angifven bredd och dels öppna väg, hvars bredd understiger nämnda mått.

Afgörandet ligger helt hos Konungens Befallningshafvande, hvars subjektiva mening i allmänhet torde stödja sig på underordnade tjänstemäns förslag, om ock i vissa fall en mera allmänt utbredd mening, som burits fram till Konungens Befallningshafvande, varit grundläggande.

Mot den Konungens Befallningshafvande gifna rätt att meddela tillstånd för automobil att framföras på allmän väg, som ej öfverstiger 3,6 meter, har jag i princip intet att erinra. Men jag håller före, att Konungens Befallningshafvande, innan resolution i ärendet utfärdas, bör inhämta yttrande af myndighet på den ort, tillståndet afser. Ty det lär väl vara obestridligt, att saken i första hand rör ortens invånare. Det är deras trygghet, som äfventyras, om automobilerna släppas fram på vägar, som äro under minimibredden. Ortens egna bebyggare torde också vara bäst skickade att bedöma, huruvida detta kan ske »utan olägenhet». Jag vill visst icke bestrida, att ortsbefolkningens uppfattning härutinnan kan påverkas af en helt naturlig fördom, och med anledning häraf är det icke heller min mening att gifva densamma någon bestämmanderätt. Tvärtom är jag ense med de sakkunniges flertal, att afgörandet bör ligga i Konungens Befallningshafvandes hand. Jag anser således, att den enda rätt, som bör tillkomma ortens invånare, är, att de skola blifva hörda i ärendet, innan

Konungens befallningshafvande fattar sitt beslut. Med afseende på den lokala myndighet, som bör höras, synes det mig riktigast, att därtill föreslå vägstämman, hvilken ju numera har att afgifva yttranden uti hos vederbörande myndigheter anhängiga vägärenden.

Jag har därför velat hemställa, att andra stycket af ifrågavarande paragrafs första moment erhåller följande lydelse:

Där sådant utan olägenhet kan ske, må Konungens Befallningshafvande, *efter vederbörande vägstämmas hörande*, meddela, vare sig till allmänheten eller viss person, tillstånd till körning med automobil å allmän väg jämväl af mindre bredd än ofvan sägs; dylikt tillstånd må, närhelst skäl därför föreligger, återkallas.

## § 12.

Beträffande de bestämmelser rörande en automobils hastighet, som i denna paragraf afhandlas, har jag i vissa fall en från de sakkunniges flertal afvikande mening.

Jag inser väl, att det är mycket svårt att å ena sidan tillfredsställa automobilisternas fordringar och å andra sidan öfriga vägfarandes och — hvad landsbygden beträffar — äfven väghållares farhågor, enär våra vägar äro tillkomna under förutsättning af en helt annan och blygsammare trafik och det dessutom torde vara ostridigt, att Sverige står i främsta ledet, då det gäller att uppvisa backiga, smala och krokiga vägar — en omständighet som till en viss grad torde utgöra ett hinder för en allt för hastig utveckling af automobiltrafiken, som dock bör förutsätta, att förbättring af vägarna samtidigt medhinnas. Af denna anledning tror jag, att man bör gå fram med försiktighet, liksom ock afvakta den tid, då allmänheten mera hunnit vänja sig vid detta fortskaffningsmedel för att — ifall erfarenheten pekar därpå — framdeles ytterligare öka den medgifna hastigheten. De flesta främmande länder synas äfven, beträffande hastigheten, hafva ställt sig afvaktande och tillsvidare icke medgifvit så hög fart, som de sakkunnige i betänkandet velat tillerkänna automobilerna i vårt land.

Jag erinrar i detta sammanhang om utredningen rörande maximigränsen för hastigheten inom en del främmande länder (se sid. 44 i betänkandet).

Att Sverige i detta afseende skall blifva ett föregångsland och därvid dela äran med England, Österrike, Italien och framför allt Tyskland, synes mig därför mindre lämpligt. Då, på grund af hvad ofvan framhållits, risken på våra vägar synes mig vara betydligt större än på vägarna i utlandet, borde konsekvensen också fordra strängare bestämmelser hos oss. Jag vill dock icke gå så långt som exempelvis Danmark, där — i trots af vägarnas stora bredd (5—14 $\frac{1}{2}$  meter, hvaraf de flesta 7—7 $\frac{1}{2}$  meter och vägarna närmast Köpenhamn 10 meter) och i öfrigt synnerligen goda och för auto-

mobiltrafik lämpliga beskaffenhet — nattkörning under den mörka årstiden i regel är förbjuden »for saa vidt Kørebanen ikke overalt er oplyst med kunstigt Lys». Men jag tror att med den utpräglade motvilja mot automobilerna, som i allmänhet finnes hos landtmännen, en alltför stor höjning af hastigheten redan nu, utöfver gällande maximigräns, skulle verka motbjudande.

Det bör äfven ligga i automobilismens intresse att taga nödig hänsyn till hvad som är möjligt att genomföra och icke gå fram med ett förslag, som ännu torde sakna stöd i allmänna meningen.

Jag har under sådana förhållanden icke kunnat vara med om de i sakkunnigeutlåtandet föreslagna bestämmelserna om hastighet, utan velat något nedbringa densamma.

För stad, köping och annat tätt bebyggt samhälle har jag inom kommittén röstat för bibehållande af nuvarande bestämmelser (15 kilometer under dagsljus och 10 kilometer vid mörker eller dimma), och beträffande öfriga delar af landet har jag ansett mig förhindrad medverka till större hastighet än 30 kilometer under dagsljus, 15 kilometer vid mörker och 10 kilometer vid dimma — allt i timmen.

Att en maximifart af 15 kilometer i timmen inom städer, köpingar och andra tätt bebyggda samhällen, åtminstone i regel, borde vara fullt tillräcklig, synes mig tydligt. En höjning af denna hastighet torde verka mera oroande på den öfriga trafiken, än hvad som kan motiveras af den enskilde automobiltrafikantens önskan att komma hastigt fram. På många af dessa platser finnas dessutom smala och krokiga gator, där framförandet af en automobil med större hastighet än den nu tillåtna, förbjuder sig själf.

Ett par andra olägenheter, som automobilen vållar och som blifva ännu kännbarare med den ökade hastigheten, äro *dels* den smutsstänkning, som ofta blir en följd af att automobil framföres å uppblötta gator eller vägar (se härom längre fram), *dels* det våldsamma upphvirflandet af damm, som automobilen framkallar och som, för dem som bo i närheten af vägar, nära nog gör det omöjligt att vistas i sina trädgårdar och hafva sina fönster öppna sommartiden, enär luften i hög grad förpestas af damm och benzinlukt.

Då jag mot allt detta och mycket därtill väger, hvad bilisten vinner på, att hastigheten utsträcker till 20 kilometer i timmen — en tidsvinst som vid färd genom ett mindre samhälle i många fall torde kunna räknas i sekunder — har jag icke kunnat finna något enda bärande skäl för frångående af nuvarande lagbestämmelser. Hvad jag nu sagt gäller dock gifvetvis endast normala fall. Att undantag böra kunna göras, torde därför vara naturligt. Om t. ex. för Stockholm och andra större städer berättigadt behof af högre maximalhastighet för biler föreligger, finnes ju möjlighet att, för dessa städer, få detta kraf tillfredsställdt. Men icke böra dylika undantagsfall vara normerande för landets öfriga städer, än mindre för köpingar och andra tätt bebyggda samhällen.

Beträffande normalhastigheten på landsbygden har jag endast i fråga om färd vid mörker en från sakkunnigemajoriteten afvikande mening.

Jag har nämligen inom kommittén häfdat den uppfattningen, att hastigheten vid sådan färd ej bör öfverstiga 15 kilometer i timmen. Skälet härtill är helt naturligt den ytterligare fara för vägfarande — särskildt för åkande — som uppstår efter mörkrets inbrott. Det erkännes ju allmänt — detta framhålles äfven i kungl. automobilklubbens underdåniga skrifvelse den 5 april 1909 —, att »en af de största farorna vid automobiltrafik å landsväg ligger däri, att vid mörker eller dimma en förare af automobil ej blir varse ett framför körande eller å vägen stående åkdom i så god tid, att sammanstötning kan undvikas.» Af stor vikt är, att vid dagsljus en körande redan på långt afstånd ger tecken åt chauffören att stanna, på det att denne i rätt tid må medhinna vidtagna sina dispositioner. Ett sådant tecken från kusken kan chauffören om dagen uppfatta och rätta sig efter, men under mörker är det ju så godt som omöjligt för automobilföraren att uppfatta ett af en körande gifvet tecken att iakttaga försiktighet.

Det torde därför knappast låta sig förena med nödig omtanke för öfriga vägfarandes säkerhet och tillgodoseendet af deras befogade anspråk att nu med ens fördubbla farten om natten genom att öka hastigheten från 10 till 20 kilometer. Möjligen skulle ju kunna invändas, att hvarje åkdon vid färd under mörker borde använda lykta, men häremot tillåter jag mig erinra, att en begäran, att genom lagstiftning åläggga alla vägfarande en dylik skyldighet, är en så vidtomfattande nyhet, att en framställning därom helt säkert skulle mötas af oöfvervinnerligt motstånd. Jag vet väl, att gent emot allt detta kommer att anföras, att de sakkunnige ingalunda förbisett den fara, hvarom jag nu erinrat. Det är nämligen i § 15 mom. 2 föreskrifvet, att under färd skall, då mörker eller dimma råder, å automobil finnas minst *en* lykta å framsidan. Det skall villigt erkännas, att en sådan lykta kan göra ett stort gagn; men det fordras därvid, att belysningen är så kraftig, att körbanan kan öfverskådas tillräckligt långt. De sakkunniges flertal hafva föreslagit sådan ljusstyrka, att vägen kan upplysas minst 50 meter framför automobilen. Jag håller före, att en sådan belysning är otillräcklig; och skall jag tillåta mig anföras skälet härför.

Det torde icke kunna bestridas, att man saknar fullt effektiva medel att utöfva kontroll öfver en bils hastighet. Det enda säkra medel vore själfregistrerande hastighetsmätare, under förutsättning att densamma i allo fungerade på ett fullt tillfredsställande sätt; men innan dylik anordning föreskrifves, som ju skulle innefatta juridiskt bindande bevis mot en chaufför, måste absolut visshet vara vunnen, att urverket funktionerar fullt korrekt. Några sådana hastighetsmätare af fullt tillförlitlig konstruktion lära, enligt uppgift från sakkunnigt håll, icke finnas. Emellertid synes det mig vara af stor vikt, att en dylik apparat, så snart den blifvit uppfunnen, kommer till användning, när detta enligt min uppfattning skulle ugöra det enklaste och enda effektiva sätt att få ordnade förhållanden till stånd beträffande den otill-



låtna hastiga farten. Så länge återigen automobilerna sakna dylik kontrollerande apparat, torde hvarje bestämmelse om hastighet vara mer eller mindre illusorisk. Enligt danska lagen § 4 sista stycket, bemyndigas justitieministern bestämma att såväl motorvagnar som motorcyklar skola vara försedda med apparater för att kontrollera körhastigheten. Att vid sådant förhållande hastighetsbestämmelsen ofta öfverskrides och äfven hädanefter kommer att öfverskridas, får man nog tyvärr vara beredd på, allrahelst på landet, där man ju saknar tillräcklig polisuppsikt öfver automobilistens framfart.

Man torde sålunda i praktiken böra räkna med, att äfven nattetid hastigheten drifves upp öfver den tillåtna — vi kunna antaga till 30 å 40 kilometer i timmen. Bromsen verkar därvid — efter hvad företagna undersökningar gifva vid handen — på resp. 14 och 20 meter, d. v. s. så lång vägsträcka tillryggalägges, innan bilen hinner stanna, sedan bromsningen ägt rum. Äfvenså kan ju tänkas, att en ansträngd chaufför, åtminstone under mörker, saknar förmåga att genast inom synkretsen för automobilens lykta iakttaga ett mötande föremål. För sådant iakttagande fordras, att han hela tiden oafbrutet sitter så att säga på spänn och icke under en enda sekund har uppmärksamheten riktad åt annat håll, ty för hvarje sekund tillryggalägger bilen en sträcka af resp. 8 och 11 meter. Antager man exempelvis, att varseblifvandets ögonblick inträffar först efter 5 sekunder, rusar bilen under tiden fram resp. 40 och 55 meter. Då därtill kommer, hvad nyss nämndes, att bromsen ej verkar omedelbart, utan bilen tillryggalägger med den hastighet, som i exemplet antages, resp. 14 och 20 meter innan den kan stanna, så blir följden, att vid 30 kilometers fart tillryggalägger bilen 54 meter och vid 40 kilometers fart 75 meter från det ögonblick föraren bort iakttaga det mötande föremålet och till dess bilen stannar, d. v. s. i båda fallen stannar bilen först sedan det föremål, som skulle undvikas, passerats. Under sådana förhållanden är det naturligtvis icke tillräckligt att lyktan endast förmår upplysa vägen 50 meter framåt. Jag anser mig följaktligen icke kunna tillstyrka en ökning af farten till 15 kilometer på landsbygden under mörker, med mindre lyktans belysningsförmåga ökas, så att körbanan kan öfverskådas minst 100 meter.

Detta om den normala hastigheten.

De sakkunniges flertal hafva därjämte föreslagit, att hastigheten på landet må vid dagsljus höjas till 40 kilometer i timmen, då körbanan kan i hela dess sträckning öfverskådas 500 meter framåt och icke någon åkande eller ridande befinner sig på denna del af vägen, eller eljest någon omständighet föreligger, som skulle kunna betinga lägre hastighet.

Jag har icke kunnat biträda detta förslag. Visserligen är tanken i och för sig tilltalande, då ju gifvetvis under denna förutsättning icke kan påstås, att någon större risk skulle föreligga, om en automobil framföres med 40 kilometers hastighet.

Men ostridigt torde vara, att våra vägar, i allmänhet åtminstone, icke äro af den beskaffenhet, att de medgifva fri utsikt, utan tvärtom äro de ofta krokiga och backiga och därför svåröfverskådliga.

För öfrigt torde 30 kilometers hastighet i öppen terräng för närvarande tillfyllest motsvara krafvet på användbarheten af ifrågavarande fortskaffningsmedel, där det icke uteslutande brukas såsom sport.

Sverige kommer också med en bestämmelse af nämnda hastighet *högre* än flera andra länder och blir *likställdt* med Danmark, Belgien, Frankrike, Schweiz och Portugal, där maximigränsen i öppen terräng är begränsad till 30 kilometer.

Att nu gå längre torde icke, med hänsyn till våra vägars jämförelsevis underlägsna beskaffenhet och innan människor och djur hunnit mera vänja sig vid automobiler låta sig göra utan minskad trygghet för öfriga trafikanter. Härmed har jag dock ingalunda velat hafva sagt, att icke framdeles med en förändrad allmän åskådning om automobiltrafiken skäl kunna föreligga att åt automobilerna medgifva större frihet beträffande hastigheten.

Allt hvad jag rörande 12 § framhållit, kan måhända synas vara af underordnad betydelse i jämförelse med den stora fördel, som automobilen odisputabelt äger såsom fordon; men för landtmännen äro dock de nu framhållna olägenheterna af den allra största räckvidd.

Jag har af denna anledning inom kommittén sökt häfda landtbefolkningens rätt, men, då jag i detta afseende icke lyckats göra min uppfattning gällande, har jag reservationsvis velat hemställa att § 12 erhöles följande ändrade lydelse:

Automobil får icke framföras med större hastighet än som motsvarar,

1:o) i stad, köping och annat tätt bebyggt samhälle 15 kilometer under dagsljus och 10 kilometer vid mörker eller dimma, samt

2:o) annorstädes 30 kilometer under dagsljus och 15 kilometer vid mörker samt 10 kilometer vid dimma.

#### § 14.

Då det har framhållits, att svårighet ofta nog föreligger, jämväl för den laglydige automobilisten, att ställa sig till efterrättelse bestämmelserna angående tillåtna eller förbjudna vägar, hafva de sakkunnige i denna paragraf föreslagit, att å lämpligt ställe vid vägen uppsättas anslagstaflor i olika färger för att utmärka, hvad som vid automobiltrafik är att iakttaga.

Jag har visserligen gått med på detta förslag, men jag anser mig dock böra fästa uppmärksamheten på hvart en sådan bestämmelse skulle leda, i den händelse ett ytterligare hastighetsmaximum, eller 40 kilometer å vissa vägsträckor, medgäfves.

Konsekvensen häraf skulle — för fullständigt ordnande af förhållandena — med nödvändighet kräfvä, att med varningstaflor, eller andra tecken, som angifva tillåtna hastigheten, utmärka äfven *hvarje vägsträcka*.

Det Andra Kammarens utskott, som vid 1909 års riksdag behandlade frågan, framhöll också såsom önskvärdt, att en uttrycklig föreskrift meddelades därom, att ej mindre de vägar, där automobiltrafik vore fullständigt förbjuden, än äfven de vägar eller *vägsträckor*, där hastighetsgränsen vore en annan än den normala utmärktes genom anslagstaflor eller andra tecken.

Först i förening med bestämmelser om att själfregistrerande hastighetsmätare skall finnas å hvarje automobil, torde dock den praktiska nyttan af dylika anslagstaflor blifva fullt effektiv. Utan hastighetsmätare åter torde alternativa bestämmelser om 30 och 40 kilometers hastighet, på en och samma väg, i långt flera fall bidraga till olydnad mot lagen, än om endast enhetlig bestämmelse föreligger angående hastigheten, när föraren inför ifrågavarande hastighetsmaxima i vissa fall måste växla hastighet hvarje minut.

Sedan tillkommer kostnadsfrågan.

Att dylika anordningar ej skulle kunna vidtagas utan afsevärdt stora kostnader i anläggning och underhåll är uppenbart, då det såsom här är i regel gäller, att placera ifrågavarande taflor på ytterst ringa afstånd från hvarandra.

1906 års riksdag föreslog också, hufvudsakligen af ekonomiska skäl, att bestämmelserna om uppsättande af vägtaflor skulle bortfalla.

### § 15, mom. 2.

Såsom ofvan framhållits, har jag gjort som villkor för medgifvande af 15 kilometers hastighet vid färd under mörker å landsväg, att automobil är försedd med lykta, hvars sken är tillräckligt starkt att upplysa vägen minst 100 meter framför automobilen — således en belysningsförmåga, som är dubbelt så stark som de sak-kunniges flertal ansett vara tillräcklig.

Af skäl, som jag redan förut anfört, får jag därför hemställa,

att — därest automobil medgifves rätt, att under mörker framföras å landsväg med 15 kilometers hastighet i timmen — i nu förevarande paragrafs 2 moment orden »femtio meter» utbytas mot »etthundra meter».

En, enligt mitt förmenande, hithörande fråga, hvilken dock icke vunnit beaktande inom kommittén, är den olägenhet, som ostridigt rätt ofta uppstår för andra trafikanter, då automobil föres å uppblötta gator eller vägar.

Jag syftar på den föga afundsvärda ställning, hvori en person befinner sig, då han, utan möjlighet att skynda undan, öfverstänkes med kaskader af den smuts och lervälling, genom hvilka en automobil rusar fram.

Mig synes det alldeles själfklart, att en chaufför icke bör hafva rätt att framkalla större obehag för öfriga trafikanter än nödigt är. Skall han passera t. ex. en vattenpuss, då folk är i närheten, bör han därför sakta farten och, där utrymme det medgifver, hålla åt sidan. På våra tränga vägar och gator blir i alla fall ett möte mellan en automobil och en fotvandrare under nu nämnda ogynnsamma väglagsförhållanden ingalunda utan otrefnad för den gående; och man borde icke få göra situationen än olidigare.

Måhända kommer här den invändningen att göras, att, om behof af bestämmelser till hindrande af dylik smutskastning skulle anses föreligga, sådana bestämmelser lämpligen böra åstadkommas genom polisförordningar, tillkomna för städerna i den ordning, som ordningsstadgan för rikets städer föreskrifver, och på landsbygden genom föreskrifter, utfärdade af Konungens Befallningshafvande.

Jag vill visserligen icke bestrida, att denna sak i städerna utan allt för stor svårighet bör kunna ordnas på ett för trafikanterna något så när betryggande sätt, men däremot vågar jag betvifla möjligheten att på ett tillfredsställande sätt få denna angelägenhet ordnad ute på landsbygden genom Konungens Befallningshafvande.

Vid sådant förhållande, och då nämnda olägenhet synes mig vara särdeles allmän, har jag ansett lämpligast, att bestämmelser härutinnan infördes i själfva förordningen, på grund hvaraf jag får hemställa,

att på lämplig plats i förordningen bestämmelse måtte intagas, i syfte att förhindra automobils framförande på uppblötta gator eller vägar på sådant sätt, att däraf för öfriga trafikanter framkallas mer än nödigt obehag.

Med afseende slutligen på de sakkunniges *förslag till lag om ansvarighet för skada i följd af automobiltrafik* har jag inom kommittén sökt häfda en från majoriteten i fråga om själfva skadeståndsskyldigheten afvikande mening; och jag skall här tilllåta mig angifva min ståndpunkt, som fått ett så klart uttryck i andra kammarens andra tillfälliga utskotts utlåtande n:r 30 (sid. 12) vid 1909 års riksdag.

»Beträffande skadeståndsskyldigheten torde», säger utskottet, »med skäl kunna sättas i fråga att utsträcka densamma till den gräns, som uppställts af danska lagen (och hvar till den i flera 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.» Enligt min mening måste

skadeståndsbegreppet grunda sig på billighetens fordran, och anser jag att i sådana fall som förevarande, då det gäller att i trafik på allmän väg föra ett ytterst farligt fordon, ingen anmärkning kan framställas mot den uppfattningen, att staten, just af billig hänsyn till andra trafikerande, medgifver automobils förande å allmän väg endast under den förutsättningen, att sådant sker på ägarens risk och fara och att ingen annan — därest icke någon direkt försummelse kan läggas honom till last — drabbas af någon som helst förlust eller skada. Har man denna uppfattning, så är det ju naturligt, att automobilens ägare eller förare skall vara skadeståndspliktig icke blott om skadan uppstått på grund af verkligt vållande från förarens sida, utan äfven då den framkallats uteslutande däraf, att *automobilen befann sig på stället*. Det kan ju tänkas, att automobilisten gjort allt för att undvika skadegörande, och att äfven den andre trafikanten gjort allt, hvad han kunnat, i samma afseende, men att likafullt en olycka inträffar enbart af det skäl, att den vägfarandes häst blir skrämmd vid åsynen af automobilen, trots att denna står stilla. Det synes mig under sådana förhållanden hårdt, att den vägfarande, som sedan gammalt varit van att lugnt och tryggt få färdas på vägen, skall utsättas för risken att ej få ersättning för den skada, som drabbas honom och som skulle uteblifvit, om automobilen icke funnits på stället. Det är med sådana exempel för ögonen, som jag tror det enda rätta vore att förutnämnda danska lags skadeståndsbestämmelser komme till användning hos oss. I majoritetens förslag till skadeståndslag § 2, 2:dra stycket heter det: »Inträffade skadan därigenom, att häst blifvit skrämmd af automobil, som befann sig å gata, väg eller plats, hvarest automobiltrafik icke så allmänneligen äger rum, att uppträdande af automobil därå skäligen kunnat befaras, vare automobilens ägare pliktig ersätta skadan, äfven om det framgår att automobilens förare vid tillfället iakttagit nödig försiktighet och att olycksfallet vållats af hästens beskaffenhet.» Den princip, som sålunda framhållits, har af majoriteten redan delvis följts, och föreligger enligt min mening ingen anledning att icke utsträcka den till alla de fall, då automobil föres i allmän trafik.

I sitt förut åberopade betänkande vid 1909 års riksdag, påpekar utskottet vidare önskvärdheten af »att beviskyldigheten ändras därhän, att, där skada uppstått genom sammanstötning eller därigenom att vägfarandes hästar skyggat, det kommer an på den för automobilen ansvarige att bevisa, det sådant förhållande föreligger som befriar honom från skadeståndsskyldighet» och att allt hvad göras kan *bör* göras för att få skadeståndsbestämmelserna så effektiva som möjligt. »Öfver hufvud», säger utskottet, »synes fullt effektiva skadeståndsbestämmelser vara det riktigaste och praktiskt lämpligaste medlet, riktigare än både straffbestämmelserna och inskränkningarne i hastighet m. m. — för att hindra öfvergrepp från automobilisternas sida och därigenom äfven minska befolkningens motvilja mot kommunikationsmedlet.» Det torde väl knappast kunna bestridas, att utskottet har funnit den rätta lösningen på en nog så svårlöst fråga och får jag därför hemställa att § 2 i skadeståndslagen måtte erhålla ungefär följande lydelse:

Mom. 1. Varder i följd af automobiltrafik skada tillskyndad person eller egendom, som ej med automobil befordrades, vare automobilens ägare pliktig ersätta skadan så vida icke den, som lidit skadan, själf uppsåtligen eller genom grof vårdslöshet förorsakat densamma, eller af omständigheterna framgår, att skadan icke beror på att bilen befann sig på platsen. Föraren vare ock pliktig ersätta sådan skada som ofvan sägs, där ej af omständigheterna framgår, att föraren icke varit vållande till olycksfallet.

Mom. 2. Det åligger den för bilen ansvarige att bevisa, det sådant förhållande föreligger, som befriar honom från skadeståndsskyldighet.

---

## **BILAGOR.**





*Bilaga 1.*

Till Kommittén för revidering af automobilförordningen.

Stockholm.

Undertecknade, af Öfverståthållareämbetet i Stockholm förordnade automobilinspektörer, vilja härmed till kommittén framhålla önskvärdheten af att f. n. taxor för inspektion af automobiler och kompetenspröfning af förare underkastas en revidering.

Beträffande den ersättning af 15 kr., som utgår vid en besiktning af en (1) automobil, torde denna få anses fullt tillräcklig med tanke på att våra dagars automobiler i allmänhet nått den grad af fulländning, att de i hvarje afseende utan extra åtgärder öfverensstämma med föreskrifterna i Kungl. Maj:ts förordning angående automobiltrafik, och om besiktningen ger anledning till några anmärkningar, inskränka sig dessa i stort sedt till smärre justeringar, som lätt afhjälpas till nästa besiktningstillfälle.

Men om sålunda taxan vid besiktning af en (1) automobil kan anses skälig och tillräcklig, kan detta icke sägas vara fallet, då mer än en automobil besiktigas samtidigt, i hvilket fall ersättning utgår med 10 kr. pr automobil.

Om gifvetvis besiktningsmannens arbete reduceras därigenom, att han endast behöfver infinna sig på platsen en (1) gång i stället för samma antal gånger som antalet automobiler, hvilka samtidigt skola besiktigas, synes dock, särskildt då besiktningen afser 2:ne vagnar, nedgången från 30 kr. till 20 kr. eller till 10 kr. styck ej vara motiverad af en motsvarande lindring i arbetet, hvarför vi föreslå, att besiktning afser flera vagnar samtidigt, taxan måtte utgå med:

för 2 automobiler sammanlagdt . . . . . Kr 25:—  
 » mer än 2 automobiler . . . . . » 10:— pr st.

Beträffande den s. k. efterbesiktningen tillåta vi oss äfven framhålla, att det nuvarande arfvodet af 10 kr. ej kan utgöra en skälig ersättning för det arbete, som härvid

erfordras, ty om genom denna efterbesiktning afses att vinna en betryggande garanti mot att mindervärdigt material får tillåtas i den allmänna trafiken, blir undersökningen ytterst omfattande och tidsödande, hvarjämte den i de flesta fall ej torde inskränka sig till en (1) besiktning, utan i verkligheten innebär, att hvarje fordon, som vid efterbesiktning gifvit rum för anmärkningar, får på nytt uppvisas, på det besiktningssmannen må kunna öfvertyga sig om att dessa anmärkningar blifvit iakttagna.

Enligt vår åsikt bör därför taxan för dylik förnyad besiktning ej sättas lägre än kr. 15:—. Härtill kommer, att föreskriften, att bil i allmän trafik (droskbil) skall minst hvar 3:dje år underkastas förnyad besiktning, ej för den trafikerande allmänheten innebär tillräcklig trygghet, i det att dessa bilar vanligen långt dessförinnan blifvit så förslitna beträffande såväl bromsar som särskildt styrinrättning, att det fordras synnerlig vana och förtrogenhet vid bilen för att kunna utan stor risk föra densamma i stark trafik. En i detta afseende tillfredsställande reparation af bilen blir ofta rätt dyrbar, och ägaren och föraren (hvilket ofta är samma person) drager sig af lätt förklarliga skäl härför, så länge han tror sig kunna köra bilen, hvarför den nödvändiga reparationen ofta allt för länge uppskjutes, då från myndigheternas sida intet tvång föreligger. Olyckstillbud af denna anledning ha ej saknats. Enligt Kungl. förordningen står visserligen föraren i ansvar, men detta ansvar börjar vanligen först när en olycka inträffat. Fördenskull anse vi, att denna mellantid af 3 år, tills förnyad besiktning måste äga rum, är alldeles för lång och bör enligt vår mening utgöra högst 1 år.

För kompetenspröfning af automobilförare betalas f. n. enligt taxan kr. 5:—. Erfarenheten har dock visat, att för att på ett tillfredsställande sätt kunna göra sig reda för den blifvande förarens kunskaper ej blott i bilens nödtorftiga manövrering, utan äfven beträffande maskineriets arbetssätt och rationella skötsel, åtgår i vanliga fall långt mera tid än som skäligen motsvaras af denna taxa. Då därtill kommer, att ofta nog för att ej säga vanligen, vid första pröfningen kunskaperna befinnas vara så knapphändiga, beroende vanligen af för kort lärotid, och underhaltig undervisning, att förnyad pröfning måste påyrkas, kan nämnda summa, kr. 5:—, ej anses såsom skäligen ersättning.

Enligt förordningen äger visserligen inspektören rätt att uppbära kr. 5:— för hvarje förrättning, således äfven om ej pröfningen blir godkännande, men en tillämpning häraf skulle gifvetvis kunna tolkas såsom om inspektören till egen fördel påyrkade förnyad pröfning, hvarför ock denna rätt ej gärna kan brukas.

Vi anse för den skull, att taxan för kompetenspröfning af automobilförare, för att verka därhän, att denna pröfning må verkställas med nödigt ansvar, må höjas till minst kr. 10:— för hvarje dylik förrättning.

Stockholm den 20 oktober 1911.

*Erland Bratt.*

*O. E. Lundholm.*

*Anders Rosborg.*

*Bilaga 2.**Till Styrelsen för Kungl. Tekniska Högskolan.*

Med anledning af Styrelsens anmodan till lärarekollegiet att afgifva yttrande öfver Herr Statsrådets och Chefen för Kungl. Civildepartementet remiss den 22 november 1910, har lärarekollegiet uppdragit åt undertecknade att afgifva utlåtande, och få vi till fullgörande af detta uppdrag äran anföra följande.

En någorlunda exakt jämförande beräkning kan svårligen göras å den erforderliga bredden af en solid gummiring och en järnring med samma radie och belastning, hvilka skola göra lika stark åverkan å en väg, öfver hvilken de rulla fram med samma hastighet, och detta af det skäl, att vägytans beskaffenhet, som kan variera högst betydligt hvad hårdhet och ojämnhet beträffar, inverkar på beräkningen. I bifogade fig. 1 visar emellertid den heldragna linjen, huru gummiringen förhåller sig på måttligt hård väg, och den streckade cirkeln huru järnringen verkar under liknande förhållanden. Man ser däraf, att järnringen tränger djupare ned i marken midt under nafvet, där yttrycket således är stort, under det att gummiringen plattar ut sig både i längd- och tvärriktning, fig. 1 och 3, så att yttrycket blir mera konstant och jämförelsevis litet, hvilket gör att ringen intränger mindre djupt i marken. Den sektion, som en gummiring med halfrund sektion (enl. den streckade linjen i fig. 3) erhåller, där den är hårdast tryckt mot marken (markerad af den heldragna linjen i fig. 3), gör att spåret efter densamma blir svagt rundadt, utan de skarpa nedsättningar vid sidorna, som uppstå efter järnringen (fig. 4) och som äro långt mera ruinerande för vägen.

För att erhålla några synpunkter i och för utredning af denna fråga, hafva prof blifvit utförda med två hjul försedda med gummiringar af 8 resp. 12 centimeters ursprunglig bredd, och resultatet af profven framgå af nedanstående tabell I.

Tabell I.

Hjulringens			Beröringsyta med marken	Belastning	Medelyttryck
diameter.	bredd				
	obelastad cm.	belastad cm.	cm. <sup>2</sup>	kg.	kg. cm. <sup>2</sup>
68	8	8,8	50	400	8,0
79	12	12,9	90	800	8,9

De ringar som provades hade varit i bruk en längre tid, så att de voro något slitna och tämligen hårda. Till underlag användes en grof planka.

Af tabellen framgår, att ringens utsvällning på bredden genom belastningen liksom yttrycket tilltager om också långsamt med belastningen. Vidare är det tydligt, att en belastad järnrings beröringsyta med en plank eller hård väg måste vara betydligt mindre än en eftergifvande gummiring och således yttrycket eller trycket per kvadratcentimeter mellan järnringen och vägytan betydligt större än värdena 8, resp. 8,9 kg., hvilka enligt tabellen gälla för gummiringar. Dessutom hafva de hoptryckta gummiringarna en bredd af 8,8 resp. 12,9 cm., d. v. s. en sådan ring har nära 1 cm. större maximibredd vid belastningsstället än en järnring för samma belastning enligt nu gällande förordning. Det synes därför rimligt, att en gummiring af 8 cm. bredd, obelastad, får likställas åtminstone med en 9 cm. bred järnring, eller i allmänhet, att en enkel gummiring får tagas 1 cm. smalare än en järnring afsedd för samma belastning eller hvilket är detsamma att en enkel gummiring får belastas med 100 kg. mera än en lika bred järnring. Innebörden af denna reduktion framgår af följande tabell II.

Tabell II.

Ringbredd.	Tillåten belastning		Ökning af tillåten belastning %
	Enligt nu gällande förordning kg.	Med ofvanstående reduktion	
8	400	500	25
10	600	700	16,5
12	800	900	12,5
14	1.000	1.100	10
2,10	1.600	1.800	12,5
2,12	2.000	2.200	10

Som synes af tabellen är den procentuella ökningen störst för de smalaste ringarna och mindre för de bredare, ett förhållande som måste anses riktigt, då de smala ringarna ju användas å vagnar afsedda för mindre last och således jämförelsevis ofarliga för vägarna.

Då bredden å de i handeln förekommande gummiringarna varierar med en half centimeter, d. v. s. är 8, 8,5, 9 cm. etc, torde det vara lämpligare att den föreskrifna bredden, då den öfverskrider 8 cm., må ökas med en half centimeter för hvarje fullt eller påbörjadt femtiotal kilogram af hjulets belastning i st. f. med en cm. för hvarje fullt eller påbörjadt hundratal kg. såsom förordningens 1 § 4 mom. 3 st. föreskrifver.

För att visa huru den erforderliga ringbredden å våra vanligaste lastvagnstyper ställer sig beräknad enligt olika grunder är följande tabell III uppgjord.

*Tabell III.*

V a g n.	Vikt af vagn och last kg.	Enligt nu gällande förordning.				
		Ringbredden å hvarje hjul		Tillåten belastning å hvarje hjulpar		
		fram mm.	bak mm.	fram kg.	bak kg.	Summa kg.
För 1 tons last . . . . .	2,000	90	90	1,000	1,000	2,000
» 2 » » . . . . .	4,200	90	2.100	1,000	3,200	4,200
» 3 » » . . . . .	5,500	100	2.140	1,200	4,800	6,000

V a g n.	Vikt af vagn och last kg.	Med ofvan angifna reduktion.				
		Ringbredden å hvarje hjul		Tillåten belastning å hvarje hjulpar		
		fram.	bak.	fram.	bak.	Summa.
För 1 tons last . . . . .	2,000	85	85	1,100	1,100	2,200
» 2 » » . . . . .	4,200	85	2.100	1,100	3,600	4,700
» 3 » » . . . . .	5,500	90	2.120	1,200	4,400	5,600

V a g n.	Vikt af vagn och last  kg.	Enligt Polacks garanti.				
		Ringbredden å hvarje hjul		Tillåten belastning å hvarje hjulpar		
		fram.	bak.	fram.	bak.	Summa.
För 1 tons last . . . . .	2,000	85	85	1,200	1,200	2,400
» 2 » » . . . . .	4,200	85	2,100	1,200	3,600	4,800
» 3 » » . . . . .	5,500	90	2,120	1,400	5,000	6,400

Hvad luftringarna beträffar böra de vara fria från bestämmelserna i automobilförordningens 1 § 4 mom. 3 st., emedan en sådan ihålig rings jämförelsevis tunna vägg endast af den i ringen inneslutna komprimerade luften tryckes mot vägytan, och smyger sig intill denna.

Med denna utredning vilja vi dock ej hafva sagt, att vi anse några särskilda bestämmelser rörande bredden å massiva gummiringar behöfliga. Tvärtom anse vi i likhet med Sveriges och öfriga länders sakkunniga myndigheter, att, då materialet i gummiringen är både dyrt, långt mjukare än vägbanan och utsatt för stark slitning, som ökas ju större yttrycket är på ringen, tillräcklig säkerhet förefinnes för att en brukare af en vagn ej använder så smala ringar, att de skada vägen och därvid själfva hastigt förstöras.

Då emellertid kommitterade inför statsrådet och chefen för Kungl. Civildepartementet framhållit önskvärdheten af att »om en sakkunnig utredning skulle leda till den uppfattningen att en lindring i nu gällande bestämmelser borde medgifvas dylika ringar, en sådan lindring lämpligen kunde sättas i ett visst förhållande till hjulringarnas bredd, sålunda, att vidkommande de mjuka och elastiska ringarna en viss procentuell nedsättning skulle medgifvas», kan enligt vår mening, med stöd af föregående utredning, följande förändring i kungl. förordningen vidtagas, utan att vägarna komma att utsättas för på långt när så svår åverkan, som den, som kan uppstå vid användning af järnringar med bredd enl. nuvarande förordning.

I 1 § 4 mom. skulle i så fall tredje stycket kunna ersättas med följande punkter:

»Hjulringar skola hafva, om de äro af järn, en bredd af minst 8 centimeter, som, då beräknade belastningen på hjulet öfverstiger 400 kg., ökas med en half centimeter för hvarje fullt eller påbörjadt femtiotal kilogram af hjulets belastning.

Äro hjulringarna af mjukt och elastiskt ämne, får hvarje enkel ring utsättas för en belastning, som med 100 kilogram öfverstiger den, som enligt föregående stycke är tillåten för en järnring af samma bredd. Är ringen dubbel, får den utsättas för en belastning, som med 200 kg. öfverstiger den för en järnring af de enkla gummiringarnas sammanlagda bredd tillåtna belastningen.

Större bredd än 25 centimeter erfordras ej i något fall.»

Efter samma mom. 5 st. tillägges en sjätte punkt, så lydande: »Dessa bestämmelser äro ej tillämpliga å s. k. luftringar.»

Stockholm den 28 januari 1911.

*Anders Rosborg.*

*C. J. Magnell.*

*O. E. Lundholm.*

Fig. 1.

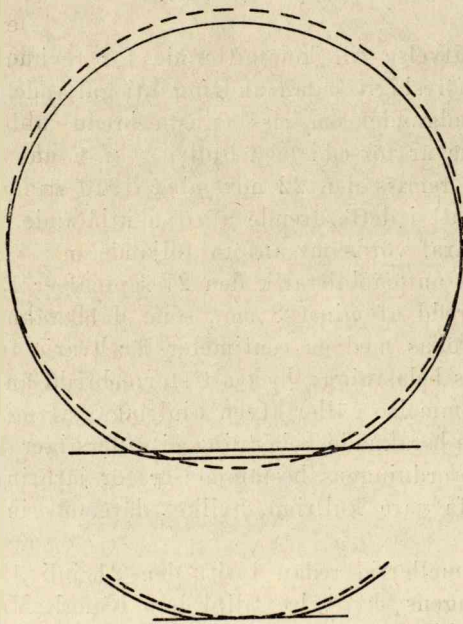


Fig. 2.

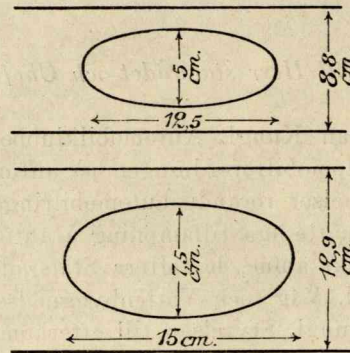


Fig. 3.

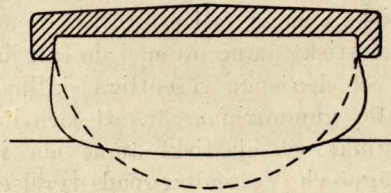
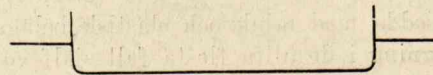


Fig. 4.



*Till Herr statsrådet och Chefen för Kungl. Civildepartementet.*

Sedan Kungl. Automobilklubben uti skrifvelse till kommitterade för revidering af automobilförordningen på anförda skäl föreslagit sådan ändring uti gällande bestämmelser rörande automobilringar, att stadgandet om viss minsta bredd å dessa icke måtte äga tillämpning å automobil, som är försedd med hjulring af mjukt och elastiskt ämne, har Herr Statsrådet genom remiss den 22 november 1910 anmodat Kungl. Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen att i detta ärende afgifva utlåtande, och får Kungl. Styrelsen till efterkommande häraf vördsamt anförda följande.

Enligt nu gällande Kungl. förordning om automobiltrafik den 21 september 1906 skola hjulringarna å automobil hafva en bredd af minst 8 cm., som, då beräknade belastningen på hjulet öfverstiger 400 kg., ökas med en centimeter för hvarje fullt eller påbörjadt hundratal kilogram af hjulets belastning; dock att större bredd än 25 cm. icke i något fall erfordras. Denna bestämmelse gäller äfven hjulringar af mjukt och elastiskt ämne, utom i de fall då hjulets beräknade belastning ej öfverstiger 400 kg., och den enda väsentliga skillnaden i förordningens bestämmelser för järnringar och för gummiringar är, att järnringar ej få vara kullriga, hvilket däremot ringar af mjukt och elastiskt ämne må vara.

Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen har emellertid redan i sitt den 21 juli 1906 afgifna underdåniga utlåtande öfver Riksdagens skrifvelse till Eders Kungl. Maj:t angående förslag till förordning om automobiltrafik framhållit, hurusom det syntes Styrelsen, som skulle någon föreskrift om viss bredd å hjulringar, då dessa vore försedda med mjuk och elastisk beläggning, alls icke vara behöflig, enär dylik beläggning i de allra flesta fall själf vore emot tryck och slitning mindre motståndskraftig än materialet i en vägbana, och att det därför torde ligga i automobilägarens välförstådda intresse att åt elastiska hjulringar gifva så stor bredd, att vägbana och hjulring ej skadades.

I utlandet, där i allmänhet föreskrift om viss bredd å gummiringar icke förekommer, bestämmes ringarnas bredd af den af gummiringsfabrikanterna för olika



ringbredder fastställda högsta belastning, för hvilken ringarna må utsättas, för att garanti för ringarnas hållbarhet skall af fabrikanterna lämnas.

Uti underdånigt utlåtande den 29 januari 1907 i fråga om undantag från gällande bestämmelser rörande bredd å elastiska hjulringar på automobiler har Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen äfven framhållit, hurusom nådiga förordningens om automobiltrafik fordringar i afseende å ringarnas bredd vore strängare än de af gummileverantörerna uppställda.

Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen är för sin del fortfarande af den åsikt, att föreskrift om viss bredd å hjulring, försedd med mjuk och elastisk beläggning (gummiring), alls icke torde vara behöflig. Skulle Kungl. Maj:t ändock finna, att sådana hjulringar allt fortfarande icke böra helt och hållet undantagas från bestämmelse om viss emot belastningen svarande minsta bredd, torde en lindring i nu gällande bestämmelser likväl böra göras för dylika ringar, då det torde vara ställt utom allt tvifvel, att en mjuk och elastisk ring mindre åverkar vägbanan än en lika bred järnring.

Enligt vid Tekniska Högskolan utfördt prof med tvenne massiva, begagnade gummiringar, den ena 8 cm. och den andra 12 cm. bred, ökades ringarnas bredd genom hoptryckning vid den belastning, som nådiga automobilförordningen nu tillåter, med 8 respektive 9 mm., motsvarande i procent af den ursprungliga ringbredden 10 respektive 7.5 %, och uppgick trycket i ringens beröringsyta med marken till 8 respektive 8,9 kilogram per kvem.

Af detta prof har sålunda framgått att ringens absoluta breddökning liksom äfven trycket mot vägbanan tilltog något vid den bredare ringen. ett förhållande som äfven väl öfverensstämmer med sannolikheten, i betraktande därpå att enligt gällande förordningen tillåtna belastningen per cm. af ringens bredd stiger med ringbredden. Räknadt i procent af den obelastade ringens bredd är däremot breddökningen vid tillåten belastning sannolikt och såsom profvet äfven utvisat störst för de smalare ringarna och mindre för de bredare.

Af Tekniska Högskolans lärarekollegium har med stöd af nämnda prof föreslagits, att, med lindring af nu gällande bestämmelser, en ring af mjukt och elastiskt ämne skulle få belastas med 100 kg. mera än en lika bred järnring.

Den ökning i tillåten belastning, som enligt detta förslag skulle medgifvas för ringar af mjukt och elastiskt ämne, skulle räknadt i procent af den nu tillåtna, blifva större för de smalare ringarna och mindre för de bredare, i det att exempelvis ökningen för en 8 cm. bred ring skulle blifva 25 % men för en 14 cm. bred ring däremot endast 10 %. Detta förhållande synes emellertid Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen vara fullkomligt i sin ordning, enär, såsom redan blifvit omnämndt, den enligt nu gällande förordning tillåtna belastningen, räknad per cm. af ringens bredd, är mindre vid de smalare ringarna än vid de bredare, och ändringsförslaget sålunda skulle åstadkomma viss rättelse härutinnan. Enligt nu gällande bestäm-

melser må en 8 cm. bred ring belastas med 400 kg., motsvarande 50 kg. för cm. af ringens bredd, och en 14 cm. bred ring med 1,000 kg., eller omkring 71,5 kg. för centimeter ringbredd. Enligt det nu nämnda ändringsförslaget skulle den tillåtna belastningen å samma ringar blifva respektive 500 och 1,100 kg. eller motsvarande 62,5 och 78,6 kg. för centimeter af ringens bredd, hvilka senare båda värden såsom synes icke skilja sig från hvarandra så mycket som de förra. Äfven med hänsyn därtill, att ringbreddens procentuella ökning vid belastning är större vid de smalare ringarna än vid de bredare, synes det vara lämpligt att låta ökningen i tillåten belastning blifva jämförelsevis större vid de smalare ringarna än vid de bredare.

Enär sålunda genom den af Tekniska Högskolans lärarekollegium ifrågasatta förändringen af nu gällande automobilförordning skulle för ringar af mjukt och elastiskt ämne medgifvas viss, med billighet öfverensstämmande lindring, och ändringsbestämmelserna därjämte äro af beskaffenhet att i någon mån utjämna den skillnad i tryck mot vägbanan vid högsta tillåtna belastning, som enligt nu gällande förordning förefinnes vid olika ringbredder, får Väg- och Vattenbyggnadsstyrelse för sin del alternativt förorda bifall till nämnda ändring.

Vid den af Tekniska Högskolan verkställda utredningen samt nu i saken afgifna yttranden har med ringens bredd förståtts själfva den elastiska ringens bredd, då hjulet är upplyft från marken. Genom Eders Kungl. Maj:ts nådiga beslut den 23 oktober 1908 i besvärsmål beträffande meddelande af igenkänningsmärke för en lastautomobil har emellertid föreslagits, att med elastisk hjulrings bredd bör förstås icke endast själfva den elastiska ringens bredd utan hela hjulringens bredd mätt emellan ytterkanterna af den omslutande järnringen. Då det emellertid icke lär kunna vara meningen, att denna järnring verkligen skall komma i beröring med vägbanan, torde det sålunda, såsom Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen redan haft tillfälle att framhålla i underdånigt utlåtande den 9 juli 1908 i ofvannämnda besvärssak, för bedömande af den bärande, elastiska hjulringens bredd tydligtvis vara likgiltigt, huruvida den fasta hjullöten, eller den del af hjulkonstruktionen, som utgör stöd för hjulringen, är bredare än själfva den elastiska ringen. Skulle de smala och skarpa järnflänsarna å ömse sidor om den elastiska ringen verkligen komma i beröring med vägbanan, blefve detta helt visst synnerligen ruinerande för denna. Därest vidare vid bedömande af elastisk rings bredd järnringens sidoflänsar äfven medräknas, i saknad af bestämmelse huru stor del dessa få utgöra af ringens hela bredd, den bärande, elastiska ringen sålunda kunna få göras huru smal som helst, en uppfattning som emellertid icke torde komma att delas af automobilringleverantörerna.

I händelse Kungl. Maj:t skulle finna sig icke kunna biträda Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsens åsikt, att föreskrift om viss bredd för ringar af mjukt och elastiskt ämne icke torde vara erforderliga, och sålunda endast finna skäl medgifva

här förordade lindring i bestämmelserna för sådana ringar, får Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen därför hemställa, om uttryckligt stadgande, att med bredden å elastisk hjulring menas själfva den elastiska ringens bredd, då hjulet är upplyft från marken.

Slutligen får Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen i fråga om luftningar förorda, att desamma under alla förhållanden helt undantagas från bestämmelserna om viss emot belastningen svarande minsta bredd, enär dessa synnerligen elastiska ringar ännu mindre än de solida gummiringarna kunna åstadkomma någon menlig inverkan på vägbanan vid den bredd å desamma, som hänsynen till ringarnas eget bestånd med nödvändighet kräfver.

Remissakten återställes härjämte.

Stockholm den 7 november 1911.

Underdånigst

*Fridolf Wijnblad.*

*O. Z. Ekdahl.*