

**Nr 51.**

*Kungl. Maj:ts nådiga proposition till riksdagen med förslag till ny förordning om automobiltrafik; given Stockholms slott den 31 december 1915.*

Under åberopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över civilärenden för denna dag vill Kungl. Maj:t härmed inhämta riksdagens yttrande över härvid fogade förslag till ny förordning om automobiltrafik; viljande Kungl. Maj:t, efter mottagande av riksdagens svar, företaga den slutliga prövningen av samma förslag och förordna om författnings utfärdande i ämnet.

De till ärendet hörande handlingar skola tillhandahållas riksdagens vederbörande utskott; och Kungl. Maj:t förbliver riksdagen med all kungl. nåd och ynnest städse välbevågen.

**GUSTAF.**

*Oscar von Sydow.*

---

## Förslag

till

### förordning om automobiltrafik.

Med upphävande av nådiga förordningen om automobiltrafik den 21 september 1906 förordnas härmed som följer:

#### Om automobils beskaflenhet.

##### § 1.

*Mom. 1.* Automobil skall vara försedd med

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

b) två lätt åtkomliga, av varandra oberoende bromsar, av vilka åtminstone den ena verkar direkt på hjulen eller med dem fast förbunden skiva; skolande dessa bromsar var 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; varjämte ett av dessa bromssystem eller särskild anordning skall äga förmåga att hindra automobilen att utan förarens vilja gå baklänges;

c) signalhorn med dov ton;

d) anordning, varigenom motorn ögonblickligen kan stoppas eller kopplas från drivhjulen;

e) inrättning, som hindrar automobilen att komma i gång av sig själv;

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

g) om explosionsmotor användes, anordning för dämpande av ljudet från avloppsgaserna (ljuddämpare).

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

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

*Mom. 3.* 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 därav uppkommer. Rör och behållare skola vara på bästa möjliga sätt skyddade för yttre åverkan.

*Mom. 4.* Hjulringarna få ej vara kullriga, så framt de ej äro av mjukt och elastiskt ämne, de få ej heller hava tvärlistor, framskjutande bulthuvuden eller andra ojämnheter; dock må å hjulringar av mjukt och elastiskt ämne till skydd mot slirning anbringas så kallade glidskydd.

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

Hjulringar, som icke äro av mjukt och elastiskt ämne, skola hava en bredd av minst 8 centimeter, som, då beräknade belastningen på hjulet överstiger 400 kilogram, ökas med en halv centimeter för varje överskjutande fullt eller påbörjat femtiotal kilogram av hjulets belastning; dock att större bredd än 25 centimeter ej i något fall erfordras.

Därest föreskrifter i fråga jämväl om bredden å hjulringar av mjukt och elastiskt ämne skulle finnas erforderliga, komma särskilda bestämmelser därom att av Konungen meddelas.

### **Om besiktningsmän.**

#### **§ 2.**

För verkställande av besiktning och annan förrättning, som i denna förordning avses, skola Konungens befallningshavande, var för sitt län, förordna erforderligt antal besiktningsmän. Dylikt förordnande kan, när skäl därtill förekommer, återkallas.

Besiktningsman skall vara fullt förtrogen med automobils konstruktion, skötsel och manövrering ävensom äga fullständig kännedom om gällande författningsföreskrifter rörande automobiltrafik.

Konungens befallningshavande låte en gång vid varje års början i allmänna tidningarna samt i den stads tidning, där Konungens befallningshavande har sitt säte, eller, om flera tidningar där utgivnas, i den eller dem av dessa, där kallelse till allmän rådstuga kungöres, införa uppgift å de personer, som äro i länet antagna till besiktningsmän. För Stock-

holm kungöres uppgift, varom här är fråga, i den tidning, vari överståthållarämbetets kungörelser vanligen intagas.

Avgår under året besiktningsman från befattningen, eller varder ny sådan antagen eller meddelat förordnande återkallat, skall det tillkännagivas på enahanda sätt.

### § 3.

*Mom. 1.* Den, som i syfte att få automobil registrerad vill hos besiktningsman anmäla densamma till besiktning, skall därvid uppgiva den avsedda användningen av bilen (personvagn, lastvagn o. s. v.), dess tillverkare, typ (märke eller fabrikat) och fabriksnummer, automobilens egen vikt, drivkraftens art, motorns cylindertal och cylinderdimensioner samt antalet av fabrikanten uppgivna hästkrafter hos motorn ävensom, i fråga om personvagn, det antal personer, som bilen är avsedd att kunna föra, samt, beträffande lastvagn, lastningsförmågan och högsta hjultryck å såväl fram- som bakaxeln.

Avser besiktning automobil, som är registrerad, erfordras allenast uppgift å automobilens registreringsnummer och igenkänningsmärke samt uppgift å ägarens namn, yrke och hemvist eller däremot svarande uppgift.

*Mom. 2.* Vid besiktning skall undersökas, huruvida bilen till sin beskaffenhet överensstämmer med de i § 1 meddelade bestämmelser samt jämväl i övrigt är lämplig för sitt ändamål.

Över vad vid besiktningen iakttagits skall besiktningsman utfärda besiktningssinstrument, som, då bilen ännu ej är registrerad, tillika skall innehålla beskrivning över bilen.

Besiktningssinstrumentet skall senast inom fyra dagar efter besiktningen vara i två exemplar tillgängligt för anmälaren.

*Mom. 3.* Har registrerad automobil vid besiktning icke befunnits i föreskrivet och lämpligt skick, skall besiktningsmannen därom göra anmälan hos Konungens befallningshavande i det län, där bilen är registrerad.

*Mom. 4.* Företages besiktning av automobil på grund av myndighets förordnande, skall besiktningssinstrumentet ofördröjligen insändas till nämnda myndighet.

Kan i sådant fall besiktning icke äga rum på grund därav, att bilen undanhålles besiktningsmannen, skall denne anmäla förhållandet hos den myndighet, som meddelat förordnandet.

### § 4.

Infinner sig någon hos besiktningsman med begäran att få undergå sådan prövning, som erfordras för att vinna tillstånd att föra automobil, skall besiktningsmannen, där automobil finnes att tillgå, verkställa prövningen.

Befinnes sökanden vara fullt förtrogen med automobils konstruktion, skötsel och manövrering ävensom äga nödig kännedom om gällande författningsföreskrifter rörande automobiltrafik, skall besiktningsmannen ofördröjligen meddela sökanden bevis om den undergångna prövningen.

### Om registrering av automobil och om igenkänningsmärke.

#### § 5.

*Mom. 1.* Automobil må ej i andra fall än de, som angivas i mom. 2 av denna §, tagas i bruk, innan den, på sätt i § 6 stadgas, blivit registrerad och igenkänningsmärke tilldelats densamma.

*Mom. 2.* Skall automobil, som undergått besiktning enligt § 3 och därvid befunnits i föreskrivet och lämpligt skick, föras till ort inom det län, där den skall registreras, eller skall ännu icke registrerad automobil, före eller efter besiktning, provköras, skall baktill å automobilen föras en jämväl på avstånd väl synlig skylt upptagande ordet »provvagn» samt ägarens namn och hemvist. Beträffande skyltens utseende och därå befintliga bokstävers storlek skall gälla vad i § 8 mom. 2 stadgas.

Provkörning må icke äga rum utan tillstånd för landet av Konungens befallningshavande, för Stockholm av överståthållarämbetet, för annan stad, där poliskammare finnes, av denna samt för övriga städer av magistrat eller, där sådan ej finnes, av stadsstyrelse. Vederbörande myndighet bestämmer därvid det område, där sådan körning må äga rum, ävensom tid och villkor för körningen.

Vid färd, varom här är fråga, skola, ehuru automobilen icke är registrerad, iakttagas de i denna förordning meddelade bestämmelser om körning med automobil.

#### § 6.

*Mom. 1.* Hos Konungens befallningshavande skall föras automobilregister för inskrivning av de uppgifter rörande automobiler, om vilka i denna förordning förmåles eller vilkas intagande i registret eljest varder föreskrivet.

Automobil skall vara registrerad hos Konungens befallningshavande i det län, där ägaren är mantalsskriven. Skall automobilen företrädesvis användas utom det län, inom vilket ägaren är mantalsskriven, eller äro ägarna flera och mantalsskrivna inom olika län, eller har ägaren sitt hemvist utom riket, eller tillhör automobilen ägare, som icke mantalsskrives, skall automobilen registreras hos Konungens befallningshavande i det län, där den företrädesvis skall brukas.

*Mom. 2.* Anmälan till registret skall göras skriftligen och vara åtföljd av stadgade avgifter för registreringen och dess kungörande.

*Mom. 3.* Ansökan om registrering av automobil, som icke förut registrerats, göres av ägaren eller, om bilen tillhör staten eller kommun, av den myndighet eller person, som äger befogenhet att anställa förare å bilen, och skall innehålla uppgift å ägarens namn, yrke och hemvist eller däremot svarande uppgift. Vid ansökningen skall i två exemplar fogas vederbörligt besiktningssinstrument.

*Mom. 4.* Har den anmälade icke iakttagit de föreskrifter, som finnas för varje fall meddelade, eller utvisar besiktningssinstrument, att automobil icke uppfyller de i § 1 meddelade bestämmelser eller eljest icke är lämplig för sitt ändamål, skall registrering vägras.

*Mom. 5.* Vägras registrering, skall Konungens befallningshavande ofördröjligen hålla sökanden tillhanda eller, om han uppgivit postadress, till honom med allmänna posten översända skriftlig underrättelse om beslutet med skälen därför.

*Mom. 6.* Beviljas registrering av automobil, skall Konungens befallningshavande i registret införa:

a) dag för registreringen jämte nummer i registret;

b) den avsedda användningen av bilen (personvagn, lastvagn o. s. v.), typ (märke eller fabrikat), egen vikt, drivkraftens art samt antalet hästkrafter hos motorn ävensom, i fråga om personvagn, det antal personer, som bilen är avsedd att kunna föra, samt, beträffande lastvagn, lastningsförmågan och högsta hjultryck å såväl fram- som bakaxeln;

c) ägarens namn, yrke och hemvist eller däremot svarande uppgift; samt

d) det bilen tilldelade igenkänningsmärke.

Bevis om registreringen och uppgift om igenkänningsmärket skola tecknas å ena exemplaret av besiktningssinstrumentet, vilket därefter tillhandahålles sökanden eller till honom översändes på sätt i mom. 5 här ovan föreskrives.

*Mom. 7.* Anmäles ändring i förhållande, varom inskrivning i registret skett, eller varder sådan ändring eljest för Konungens befallningshavande veterlig, skall den ändring anmärkas i registret. Meddelas jämlikt § 10 förbud för automobils användande eller upphäves sådant förbud, skall anteckning jämväl därom ske i registret.

Göres anmälan därom, att automobil vid förnyad besiktning befunnits i föreskrivet och lämpligt skick, skall detta likaledes antecknas i registret.

*Mom. 8.* Vad i automobilregistret antecknats skall genom Konungens befallningshavandes försorg för rikets polismyndigheter kungöras i den omfattning och på det sätt, som Konungen bestämmer.

*Mom. 9.* Närmare föreskrifter om automobilregistrets förande ävensom om avgifter för registreringen och dess kungörande meddelas av Konungen.

### § 7.

*Mom. 1.* Övergår registrerad automobil till ny ägare, skall, där icke, på sätt nedan stadgas, ny registrering av bilen bör ske inom annat län, den nye ägaren inom 14 dagar, sedan förvärvet skedde, därom göra anmälan för registrering hos Konungens befallningshavande i det län, där bilen är registrerad; dock att, om äganderätten övergår genom arv eller testamente, tiden för anmälan räknas, där boskifte erfordras, från det detta hölls, men, i annat fall, vid arv, från det bouppteckningen efter arvlåtaren avslutades, och vid testamente, från det testamentet blev bestående.

Har den nye ägaren icke sitt hemvist här i riket och har bilen förvärvats genom köp, byte eller gåva, åligger den anmälnings-skyldighet, som ovan sägs, förre ägaren.

*Mom. 2.* Har automobil förstörts eller kommer den av annan anledning icke vidare att användas här i riket, skall ägaren inom 14 dagar, från det bilen, ägaren veterligen, upphörde att brukas, därom göra anmälan för registrering hos Konungens befallningshavande i det län, där bilen är registrerad.

*Mom. 3.* Sker i andra fall än ovan i mom. 1 och 2 sagts ändring i förhållande, varom registrering skett, skall anmälan därom, så fort ske kan, göras hos Konungens befallningshavande i det län, där bilen är registrerad.

*Mom. 4.* Inträffar sådan förändring beträffande äganderätten till automobil eller dess användningsområde eller eljest, att densamma enligt § 6 mom. 1 bör registreras i annat län, än där registrering förut skett, skall ansökan om ny registrering göras hos Konungens befallningshavande i det län, där registreringen bör ske, inom en månad, från det förändringen inträdde; dock att denna tid i de fall, som omförmälas i mom. 1 här ovan, skall räknas på sätt där är föreskrivet. Denna ansökan skall göras av ägaren eller i fall, som angives i § 6 mom. 3, av den, som äger befogenhet att anställa förare å bilen, och innehålla uppgift om den förra registreringen och det bilen därvid tilldelade igenkänningsmärke; i övrigt skall i fråga om sådan registrering i tillämpliga delar gälla vad i § 6 och denna § är stadgat om registrering av automobil, som icke förut registrerats.

*Mom. 5.* Har hos Konungens befallningshavande registrerats automobil, som förut är i annat län registrerad, har Konungens befallningshavande att om registreringen göra anmälan hos Konungens befallningshavande i det län, där den föregående registreringen skett.

## § 8.

*Mom. 1.* Inom respektive län tilldelas vid registreringen varje automobil sitt särskilda ordningsnummer, vilket, jämte en länet betecknande bokstav, 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>	»	Älvsborgs	»
<i>R</i>	»	Skaraborgs	»
<i>S</i>	»	Värmlands	»
<i>T</i>	»	Örebro	»
<i>U</i>	»	Västmanlands	»
<i>W</i>	»	Kopparbergs	»
<i>X</i>	»	Gävleborgs	»
<i>Y</i>	»	Västernorrlands	»
<i>Z</i>	»	Jämtlands	»
<i>AC</i>	»	Västerbottens	»
<i>BD</i>	»	Norrbottnens	»

*Mom. 2.* Igenkänningsmärke skall på ett i ögonen fallande sätt anbringas såväl framtill som baktill å automobilen. Beträffande märkets utseende gäller, att det skall anbringas på vit botten med tydliga, svarta, minst 10 centimeter höga bokstäver och siffror med överallt minst 15 millimeters stapelbredd samt minst 15 millimeters avstånd mellan bokstav och siffra och minst 10 millimeter såväl mellan varje siffrans och bokstavs jämnlöpande delar som mellan siffrorna inbördes; och skall sådan anordning vidtagas, att såväl den, som befinner sig framom, som den, vilken befinner sig bakom automobilen, kan utan svårighet läsa dess igenkänningsmärke.



*Mom. 3.* I vederbörlig ordning förvärvat igenkänningsmärke gäller för trafik i hela riket.

### **Om efterbesiktning av automobil och om förbud mot automobils användande.**

#### § 9.

Under tredje kalenderåret från det, då besiktning av automobil senast ägt rum, skall ägaren hos besiktningsman uppvisa automobil till förnyad besiktning för utrönande, huruvida automobil fortfarande är i föreskrivet och lämpligt skick. Inom en månad, efter det besiktningen ägt rum, har ägaren att hos Konungens befallningshavande i det län, där automobil är registrerad, anmäla den verkställda efterbesiktningen och därvid föga besiktningsmannens bevis därom.

#### § 10.

*Mom. 1.* Föreligger anledning antaga, att automobil till sin beskaffenhet icke längre uppfyller bestämmelserna i § 1 eller att automobil icke längre är för sitt ändamål lämplig, äger Konungens befallningshavande låta genom besiktningsman verkställa förnyad besiktning av automobil samt, om besiktningen därtill föranleder, meddela förbud för automobilens användande.

Dylikt förbud må ock meddelas, om automobil i sådant fall, som nu nämnts, undanhålles besiktningsmannen, så ock då anmälan om efterbesiktning icke inom föreskriven tid inkommit eller icke kunnat registreras.

*Mom. 2.* Förbud, varom i mom. 1 sägs, gäller för hela landet, intill dess någon Konungens befallningshavande, efter det besiktningsman intygat, att automobil är i vederbörligt skick, förklarat hinder för dess användande icke längre föreligga.

*Mom. 3.* Har Konungens befallningshavande meddelat förbud eller förklarande, varom ovan sägs, beträffande automobil, som icke är där i länet registrerad, skall Konungens befallningshavande om den vidtagna åtgärden omedelbart göra anmälan hos Konungens befallningshavande i det län, där automobil är registrerad.

### **Om förare av automobil.**

#### § 11.

Automobil må allenast föras av den, som därtill innehar gällande tillstånd (körkort).

Dock må den, som utbildar sig till förare, äga företaga övningskörning på den plats och under de närmare villkor, som bestämmas för Stockholm av överståthållarämbetet, för annan stad, där poliskammare finnes, av denna och för övriga städer av magistrat eller, där sådan ej finnes, av stadsstyrelse samt för landet av Konungens befallningshavande.

## § 12.

*Mom. 1.* Den, som vill erhålla körkort, har att, med angivande av fullständigt namn, ålder, yrke och hemvist, till Konungens befallningshavande i det län, där han är mantalsskriven, insända dels prästbetyg, utvisande att sökanden fyllt 18 år, dels ock bevis av besiktningsman, att sökanden är fullt förtrogen med automobils konstruktion, skötsel och manövrering samt äger nödig kännedom om gällande författningsföreskrifter rörande automobiltrafik.

Har sökanden vederbörligen fullgjort vad ovan föreskrivits och föreligga ej skäl, på grund varav han måste anses olämplig att föra automobil, skall körkort för honom utfärdas.

Körkort, vartill formulär fastställs av Konungen, gäller för färd i hela landet.

*Mom. 2.* Över utfärdade körkort skall Konungens befallningshavande föra anteckning i särskild liggare eller kortregister; och skall därvid för varje körkort antecknas nummer å körkortet och dag för dess utlämnande samt innehavarens namn, ålder, yrke och hemvist.

*Mom. 3.* Befinnes förare, vilken ådömts straff för förseelse mot denna förordning eller mot 11 kap. 15 § strafflagen, i vad sistnämnda lagrum avser automobiltrafik, hava vid förseelsens begående förfarit med grov vårdslöshet eller visat likgiltighet för andra människors liv eller egendom, eller föreligga eljest sådana förhållanden, att förare måste anses olämplig att vidare föra automobil, må Konungens befallningshavande, som utfärdat körkortet, återkalla detsamma antingen för viss tid, minst två månader och högst två år, eller ock för alltid.

Beslut, varigenom Konungens befallningshavande återkallat körkort, skall antecknas i den liggare eller det kortregister, varom i mom. 2 förmäles, och genom Konungens befallningshavandes försorg för rikets polismyndigheter kungöras på sätt Konungen förordnar. Det åligger jämväl Konungens befallningshavande i övriga län att i särskild avdelning av liggaren eller kortregistret göra anteckning om dylika beslut, som för polismyndigheterna kungjorts. På enahanda sätt förfares med avseende å beslut, varigenom, efter anförda besvär, återkallelse av körkort upphävts eller ändrats.

**Om körning med automobil.****§ 13.**

*Mom. 1.* Körning med automobil vare, där ej nedan annorlunda sägs, tillåten å allmän väg, vars bredd uppgår till minst 3,6 meter, samt å gata och torgplats; ägande emellertid Konungens befallningshavande att, efter vederbörande vägstyrelsens hörande, medgiva automobiltrafik, där sådan utan olägenhet kan äga rum, jämväl å allmän väg av mindre bredd än ovan sägs.

*Mom. 2.* För landet må Konungens befallningshavande, där körning med automobil å viss allmän väg, varå sådan trafik enligt mom. 1 skulle vara tillåten, kan till följd av vägens för dylik trafik 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 av viss beskaffenhet.

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

*Mom. 3.* Därest för automobiltrafik upplåten väg av en eller annan orsak tillfälligt avstänges för trafik, bör Konungens befallningshavande, där så lämpligen kan ske, bereda möjlighet för automobiltrafikanter att framkomma å annan väg, även om denna eljest är för sådan trafik förbjuden.

*Mom. 4.* Konungens befallningshavande äger, när sådant erfordras för beredande av utfartsväg eller andra särskilda omständigheter föreligga, meddela viss person tillstånd att med iakttagande av de försiktighetsmått, som må föreskrivas, för viss resa eller under viss tid med automobil befara viss allmän väg, varå automobiltrafik eljest icke må äga rum.

Inom område, där militära övningar skola företagas, må under tiden för övningarna automobil, som därvid brukas, framföras jämväl å allmän väg, som eljest icke är upplåten för automobiltrafik, därest anmälan härom i god tid förut skett hos vederbörande Konungens befallningshavande.

*Mom. 5.* Automobil med större hjultryck vid full last än 2,500 kilogram må ej framföras å allmän väg utan särskilt tillstånd av Konungens befallningshavande i det län, där vägen är belägen.

*Mom. 6.* I fråga om enskilda vägar och andra enskilda områden ankommer det på ägaren eller hans rättsinnehavare att avgöra, huruvida körning med automobil därstädes må äga rum, dock att i fråga om automobiltrafik å enskild väg, som allmäneligen befares och som blivit av ägaren eller hans rättsinnehavare upplåten till automobiltrafik, Konungens befallningshavande äger enahanda befogenhet och skyldighet som beträffande allmän väg.

## § 14.

*Mom. 1.* Personautomobil eller lastautomobil, vars lastningsförmåga icke överstiger 1,000 kilogram, må ej framföras med större hastighet än att på en timme tillryggaläggas:

*i stad, köping eller annat tätt bebyggt samhälle*

vid dagsljus högst 20 kilometer,

vid mörker högst 15 kilometer,

vid dimma högst 10 kilometer;

*annorstädes*

vid dagsljus högst 30 kilometer, vilken hastighet må höjas till 40 kilometer, då föraren kan överskåda minst 250 meter av den närmaste vägsträcka ävensom erforderliga delar av de vägar, som ansluta sig till nämnda vägsträcka, samt annan trafikant än gående icke där skönjes och ej heller eljest någon omständighet föreligger, som skulle kunna betinga lägre hastighet,

vid mörker högst 15 kilometer,

vid dimma högst 10 kilometer.

*Mom. 2.* Lastautomobil, vars lastningsförmåga överstiger 1,000 kilogram, må ej framföras med större hastighet än att på en timme tillryggaläggas:

*i stad, köping eller annat tätt bebyggt samhälle*

vid dagsljus högst 15 kilometer,

vid mörker högst 10 kilometer,

vid dimma högst 6 kilometer;

*annorstädes*

vid dagsljus högst 20 kilometer,

vid mörker högst 15 kilometer,

vid dimma högst 10 kilometer.

*Mom. 3.* Föreligger anledning att för landet inskränka ovan angiven största hastighet, äger Konungens befallningshavande meddela bestämmelse härom.

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

I enahanda ordning må, därest för någon stad större hastighet för de i mom. 1 avsedda automobiler vid dagsljus eller mörker skulle finnas lämplig, bestämmelse om sådan ökad hastighet meddelas, dock må större hastighet i timmen än 30 kilometer vid dagsljus och 20 kilometer vid mörker icke medgivas.

*Mom. 4.* Vad i denna § är stadgat avser icke automobil, som beagnas såsom ambulansvagn eller vid eldfara för brandväsendets räkning eller vid militär övning, varom anmälan enligt § 13 mom. 4 skett.

### § 15.

Konungens befallningshavande åligger att, var för sitt län, utfärda kungörelse med uppgift — för landet samt område, som är att hänföra till stad, men icke är i stadsplan intaget — å de allmänna vägar, som få helt eller delvis befaras med automobil, ävensom angående förbud, som må vara i särskilt fall meddelat mot vägs befarande med varje eller visst slag av automobil, samt om stadgad inskränkning beträffande vissa vägar av eljest medgiven hastighet för automobils framförande.

Likaledes åligger det Konungens befallningshavande, var för sitt län, att i början av varje år i utfärdad kungörelse på överskådligt sätt sammanfatta alla sådana inom länet gällande stadganden, som i första stycket omförmälas.

Hos Konungens befallningshavande skola ock å en för allmänheten tillgänglig karta, minst i skalan 1 : 200,000, därest sådan karta är utgiven, vara utmärkta de för automobiltrafik tillåtna vägarna inom länet.

### § 16.

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

*Mom. 2.* Under färd skall å automobil föras vederbörligt igenkänningsmärke, så beskaffat och anbragt som i denna förordning är stadgat, vilket märke icke får under färden vara dolt, varjämte å lämplig, lätt tillgänglig plats skylt med uppgift om ägarens namn och hemvist skall finnas anbragt. Då mörker eller dimma råder, skall under färden föras framtill minst en lykta med vitt sken, tillräckligt starkt att upplysa vägen minst 50 meter framför automobilen, och baktill lykta med vitt sken, som fullständigt belyser det å automobilen anbragta bakre igenkänningsmärket. Denna senare lykta skall även visa rött ljus bakåt. Å lastautomobil skall härjämte vara anbragt skylt med uppgift om automobilens egen vikt och lastningsförmåga samt högsta hjultryck å såväl fram- som bakaxeln.

*Mom. 3.* Vid körning med automobil åligger det föraren att iakttaga all den omsorg och varsamhet, som till förekommande av olyckshändelse av omständigheterna betingas, ävensom att i övrigt uppträda hänsynsfullt mot andra trafikanter och vid trafikleden boende.

*Mom. 4.* Förare åligger:

*att*, när så erfordras för att väcka vägförarens eller gåendes uppmärksamhet, i tid giva varningssignal,

*att* under färd i stad, köping eller annat tätt bebyggt samhälle icke använda s. k. sirén och nattetid endast signalhorn med dov ton;

*att* vid möte och när körbanan ej kan fritt överskådas hålla till vänster samt att hålla till höger, när annan trafikant förbiköres, dock att förbikörning får verkställas allenast när körbanan i tillräcklig utsträckning kan fritt överskådas;

*att* ingenstädes köra med större hastighet än att automobilen under alla omständigheter kan stannas, innan kortare sträcka tillryggalagts än en tredjedel av den framförvarande överskådliga och fria delen av körbanan;

*att*, när körbanan ej kan överskådas å gata minst 10 meter eller å väg minst 20 meter framåt, eller där väg möter sålunda, att båda körbanorna ej samtidigt kunna överskådas å varje punkt på 20 meters avstånd från vägföringen, eller vid passerande av hållplats för spårvagn, där person stiger av eller på, eller vid vändning från en gata till en annan, eller då körbanan är så hal, att automobilen lätteligen slirar, ej köra hastigare än att automobilen kan stannas ögonblickligen;

*att* vid bedömning av den överskådliga fria väglängden framför automobilen även eljest taga hänsyn till angränsande gator och vägar;

*att*, då vid smutsigt väglag gående passerar, begränsa hastigheten, så att den gående ej utsättes för onödigt smutsstänk;

*att* så behandla motorn, att rök, ånga eller illaluktande gas icke utsläppes i sådan mängd, att olägenhet därav uppstår;

*samt att*, då explosionsmotor användes, icke giva gaserna fritt avlopp.

*Mom. 5.* Vidare åligger förare:

*att* vintertid, då vägarna äro besvärade av is eller snö, vid möte med åkande å sådan plats, att förbikörande i följd av vägens beskaffenhet icke kan äga rum, föra automobilen tillbaka till härför lämplig plats;

*att*, då automobil möter eller upphinner ridande eller körande eller person, som leder djur, och den, som har hand om djuret, i tid på otvetydigt sätt ger föraren varningstecken eller denne själv blir uppmärksam på, att djuret visar rädsla, dels stanna automobilen för att lämna den ridande eller åkande tillfälle att stiga av, dels ock, om så begäres, avstänga motorn och vara behjälplig att föra djuret förbi automobilen samt i övrigt möjliggöra all rimlig åtgärd till förekommande av olycksfall;

*att* även eljest, då kreatur finnes i omedelbar närhet av automobilen, iakttaga den varsamhet, som till förekommande av olycksfall kan anses erforderlig;

att vid sammanstötning eller annan olyckshändelse icke avlägsna sig från platsen, innan namn och hemvist uppgivits och andra nödiga upplysningar lämnats samt de åtgärder i övrigt vidtagits, vartill händelsen skäligen må föranleda;

samt att, innan föraren lämnar bilen, stanna motorn och vidtaga sådan åtgärd, att bilen ej kan komma i gång av sig själv.

*Mom. 6.* På anmodan eller tecken av polisman skall förare genast stanna och beredvilligt lämna de upplysningar angående bilen, som polismannen äskar, ävensom tillåta denne att avläsa bilens namnskylt och hastighetsmätare, där sådan finnes anbragt å bilen.

*Mom. 7.* Förare skall under färd medhava det för honom utfärdade körkortet för att på tillsägelse av polisman uppvisas.

### Särskilda föreskrifter om yrkesmässig automobiltrafik.

#### § 17.

Tillhandahålles allmänheten automobil mot ersättning (yrkesmässig automobiltrafik), gäller, utöver eller i stället för bestämmelserna om annan automobiltrafik, vad i §§ 18—22 här nedan stadgas.

#### § 18.

*Mom. 1.* För rättighet att utöva yrkesmässig automobiltrafik erfordras särskilt trafiktillstånd av offentlig myndighet.

*Mom. 2.* Sådant tillstånd meddelas i fråga om automobiltrafik mellan särskilda orter av Konungens befallningshavande i det eller de län, där trafiken skall äga rum, och, då fråga är om uthyrande av automobil allenast för färd inom viss stad med närmaste omnejd, för Stockholm av överståthållarämbetet, för annan stad, där poliskammare finnes, av denna samt för övriga städer av magistrat eller, där sådan ej finnes, av stadsstyrelse.

Trafiktillstånd, som avser rättighet att i andra fall, än ovan är sagt, åt allmänheten uthyra automobil, meddelas av Konungens befallningshavande i det län, där sökanden är mantalsskriven.

*Mom. 3.* När helst anledning därtill förekommer, kan trafiktillstånd återkallas av myndighet, som meddelat tillståndet.

#### § 19.

*Mom. 1.* För prövning av ansökning om tillstånd till utövande av yrkesmässig automobiltrafik må, om anledning därtill förekommer,

på sökandens bekostnad anställas undersökning, huruvida de för trafiken avsedda gator, vägar och broar äro så beskaffade, att yrkesmässig trafik utan fara eller särskild olägenhet kan där äga rum, ävensom beträffande övriga förhållanden, som må finnas inverka på frågan om lämpligheten av sådan trafik.

*Mom. 2.* Är fråga om upprättande av yrkesmässig trafik mellan särskilda orter, skall Konungens befallningshavande i ärendet höra vederbörande vägstyrelse.

## § 20.

*Mom. 1.* I yrkesmässig automobiltrafik må allenast användas automobil, som är registrerad inom något av de län, där trafiken skall äga rum, och som blivit för nämnda trafik godkänd av den eller de myndigheter, som jämlikt § 18 hava att meddela trafiktillstånd.

Föreligger anledning därtill, må myndighet, hos vilken trafiktillstånd sökts eller som meddelat sådant tillstånd, förordna, att besiktningsman skall företaga särskild undersökning för utrönande av den uppgivna automobilens lämplighet för den trafik, som är ifrågasatt eller vartill automobilen användes.

*Mom. 2.* Automobil, som användes i yrkesmässig trafik, skall minst en gång varje kalenderår undergå förnyad besiktning av besiktningsman, varom innehavaren av trafiktillståndet har att inom årets utgång insända bevis dels till den eller de myndigheter, som meddelat tillståndet, dels ock till Konungens befallningshavande i det län, där automobilen är registrerad. Även eljest äger myndighet, som meddelat trafiktillstånd, att, när helst anledning därtill förefinnes, låta genom besiktningsman undersöka automobil, som godkänts för yrkesmässig trafik.

*Mom. 3.* Myndighet, som enligt § 18 har att meddela trafiktillstånd, äger bestämma det högsta antal personer eller den största last, som vid varje tillfälle må befordras med automobilen, ävensom meddela de övriga föreskrifter, som ur trafiksäkerhetens synpunkt eller eljest må anses erforderliga.

*Mom. 4.* Godkännande av automobil för yrkesmässig trafik kan, när helst anledning därtill föreligger, återkallas av myndighet, som meddelat godkännandet.

## § 21.

Trafiktillstånd medför skyldighet för tillståndshavaren att ställa sig till efterrättelse den taxa för befordran av personer eller gods, som kan bliva fastställd, för stad i den ordning § 23 i ordningsstadgan för rikets städer angiver samt för landet av Konungens befallningshavande.



## § 22.

Ej må någon tjänstgöra såsom automobilförare i yrkesmässig trafik utan att hava därtill erhållit särskilt tillstånd av den myndighet, som meddelat trafiktillståndet, eller, därest sådant tillstånd lämnats av flera myndigheter, av Konungens befallningshavande i det län, där trafiken huvudsakligen äger rum.

Till sådan automobilförare må ej antagas annan än den, som innehar gällande körkort och uppnått 21 års ålder, gjort sig känd för nykterhet och ordentlighet samt med läkarbetyg styrkt sig äga normal syn- och hörsselförmåga och icke lida av lyte, som gör honom olämplig såsom förare.

Myndighet, som meddelat förartillstånd, varom i denna § förmäles, må, när helst anledning därtill förekommer, återkalla tillståndet. Sker återkallelse av tillstånd för någon, som innehar av annan myndighet utfärdat körkort, skall meddelande om återkallelsen med upplysning om skälen därför lämnas sistnämnda myndighet.

Bevis om tillstånd, som i denna § avses, skall under trafik medföras och på tillsägelse uppvisas för polisman.

## § 23.

Vad i §§ 18—22 är stadgat avser icke yrkesmässig automobiltrafik, som bedrivs för statens räkning.

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

## § 24.

*Mom. 1.* Innehar någon, som icke har hemvist här i riket, bevis av svensk konsul eller polismyndighet i det land, där han har hemvist, eller av konsul, som företräder detta land här i riket, att automobil, som av 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 av automobilen ej av nöden, utan skall allenast nämnda bevis företes hos polismyndigheten å den första ort i riket, varest automobilen är avsedd att begagnas. Om beviset är behörigt, tecknar polismyndigheten därå meddelande av tillstånd att i riket bruka automobilen samt tilldelar automobilen igenkänningsmärke.

*Mom. 2.* Företes icke bevis, som i nästföregående mom. sägs, skall automobilen underkastas besiktning på sätt i § 3 föreskrives. Därest automobilen enligt intyg av besiktningsman befinnes uppfylla de i § 1 meddelade bestämmelser och jämväl i övrigt vara lämplig för sitt ändamål, skall polismyndigheten tilldela densamma igenkänningsmärke, varjämte å intyget skall tecknas bevis om meddelande av tillstånd att i riket bruka automobilen.

*Mom. 3.* Polismyndigheten skall i särskild längd låta införa namnet såväl å den person, vilken uppgives vara ägare av automobilen, som, därest ägaren icke till riket medföljer, å den person, som förfogar över automobilen, ävensom dessas yrke och hemvist eller däremot svarande uppgift, dagen för meddelandet av tillståndet att här i riket bruka automobilen samt det igenkänningsmärke, som tilldelats automobilen.

*Mom. 4.* Igenkänningsmärke, varom i denna § förmäles, skall bestå av, utom särskilt ordningsnummer, 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 gäller vad ovan i § 8 mom. 2 är stadgat; dock skola dels å märket förekommande bokstäver och siffror anbringas med röd färg, dels vad i nämnda § är föreskrivet om bokstävers höjd och stapelbredd samt avståndet mellan varje bokstavs jämnlöpande delar tillämpas allenast å ordningsnumret samt begynnelsebokstaven till det å märket anbragta namnet.

Konungens befallningshavande skall övervaka, att märken, varom i denna § sägs, ävensom exemplar av denna förordning, översatt till främmande språk, finnas tillgängliga hos polismyndighet, varest sådana kunna antagas bliva erforderliga.

*Mom. 5.* Tillstånd att föra sådan automobil, som här ovan sägs, skall av polismyndighet meddelas person, som med bevis av myndighet, som i mom. 1 omförmäles, styrkt, att han i det främmande landet äger rätt att föra automobil. Föreliggande särskilda omständigheter, på grund varav personen måste anses olämplig att föra automobil, skall dock tillstånd vägras. Till förare, som icke redan innehar exemplar av denna förordning, skall sådant av polismyndigheten överlämnas.

Det åligger polismyndigheten att över sålunda meddelade tillstånd föra anteckningar, upptagande förarens namn, yrke och hemvist.

*Mom. 6.* Om enligt denna § meddelade tillstånd att bruka eller föra automobil skall polismyndigheten ofördröjligen insända uppgift till chefen för civildepartementet.

*Mom. 7.* Bevis om tillstånd, varom i denna § förmåles, skall under trafik medföras och på tillsägelse uppvisas för polisman.

### § 25.

Tillstånd, varom i § 24 förmåles, att här i riket bruka eller föra automobil, gäller för en tid av två månader; dock kan giltighetstiden av Konungens befallningshavande utsträckas med ytterligare en månad.

När skälig anledning därtill föreligger, kan tillstånd, varom här är fråga, återkallas av en var Konungens befallningshavande, i vars län automobilen brukats.

### § 26.

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

### § 27.

Med avseende å trafik med automobil, vars ägare är undersåte i sådan främmande stat, som anslutit sig till internationell konvention rörande automobiltrafik, skall, i stället för vad här ovan i §§ 24—26 är föreskrivet, gälla vad Konungen i sådant avseende särskilt stadgat.

## Föreskrifter i avseende å förordningens efterlevnad.

### § 28.

*Mom. 1.* Förare, som brukar automobil,

a) vilken ej registrerats och erhållit igenkänningsmärke, där sådant bort ske, eller

b) mot vars användande förbud, enligt § 10, föraren veterligen, meddelats, eller

c) som icke överensstämmer med de i § 1 meddelade bestämmelser, där ej brukandet allenast avsåg framförande av automobil, som skadats under färd, till närmast belägna plats för skadans avhjälpande, samt uppenbar fara ej var därmed förenad,

böte från och med 10 till och med 500 kronor.

*Mom 2.* Har förseelse, som i mom. 1 sägs, skett med ägarens vetskap, vare jämväl han förfallen till böter, som i mom. 1 stadgats.

Brukades automobilen av någon, som enligt 6 eller 7 § i lagen, angående ansvarighet för skada i följd av automobiltrafik är till utgivande av ersättning för skada förpliktad, skall, i ägarens ställe, sådan brukare vara förfallen till ansvar, varom ovan sägs.

### § 29.

Förer någon automobil utan att vara därtill berättigad, straffes med böter från och med 50 till och med 1,000 kronor.

Till enahanda ansvar gör sig en var förfallen, vilken såsom förare anställer och brukar den, som icke äger rätt att föra automobil.

### § 30.

Framföres automobil å väg, gata eller plats, varest automobilen icke må framföras,

eller köres automobil med större hastighet än som i varje fall är medgiven,

eller överträdes föreskrift i § 16 mom. 1, 2, 3 eller 4, straffes föraren med böter från och med 10 till och med 500 kronor.

Har förseelse mot § 16 mom. 2 skett i syfte att förhindra automobilens igenkännande eller föreligga eljest synnerligen försvårande omständigheter, må böterna höjas intill 1,000 kronor eller till fängelse i högst tre månader dömas.

### § 31.

Förare, som bryter mot föreskrift i § 16 mom. 5, straffes med böter från och med 25 till och med 1,000 kronor.

Har förare därvid ådagalagt grov vårdslöshet eller uppenbar likgiltighet för andra människors liv eller egendom eller äro omständigheterna eljest synnerligen försvårande, må till fängelse i högst tre månader dömas.

### § 32.

Ej må straff enligt § 30 eller 31 tillämpas, där förseelsen enligt allmänna strafflagen bör beläggas med strängare straff.

## § 33.

Med böter från och med 10 till och med 200 kronor straffes den, som åsidosätter föreskrift i § 9, § 16 mom. 6 eller 7 eller § 24 mom. 7.

Lag samma vare om den, som brukar automobil, varom i § 24 förmåles, utan att tillstånd till automobilens användande här i riket erhållits eller å tid, då sådant tillstånd icke längre är gällande. Konungens befallningshavande äger i fall, varom nyss nämnts, förordna, att automobilen skall tillsvidare omhändertagas av polismyndighet.

## § 34.

*Mom. 1.* Underlåter någon, som enligt § 6 eller 7 har att göra anmälan till automobilregister, sådan anmälan inom den härför i varje fall stadgade tid, böte den anmälningspliktige från och med 10 till och med 200 kronor.

*Mom. 2.* Var, som i anmälan till automobilregistret mot bättre vetande meddelar oriktig uppgift, straffes med böter från och med 25 till och med 500 kronor, där ej förseelsen enligt allmänna strafflagen bör beläggas med strängare straff.

## § 35.

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

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

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

Skedde brukandet med vetskap av trafikillståndets innehavare, vare jämväl denne förfallen till ansvar, som nyss sagts.

*Mom. 3.* Underlåter innehavare av tillstånd till yrkesmässig automobiltrafik att iakttaga i § 20 mom. 2 meddelad föreskrift, böte från och med 10 till och med 200 kronor.

## § 36.

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 av oskift dödsbo eller konkursbo eller av bolag, förening eller annat samfund eller av stiftelse eller annan sådan inrättning, å den eller dem, som äga företräda boet, samfundet eller inrättningen. I fråga om automobil, som tillhör staten eller kommunen, skola nämnda ansvarsbestämmelser gälla förarens närmaste förman. Har denne till förekommande av förseelse mot förordningen gjort vad på honom ankommit och äger i följd av överordnads åtgärd eller vållande förseelse likväl rum, varde den överordnade drabbad av ansvar, som här avses.

Enahanda grunder skola tillämpas jämväl i fråga om ansvar, som enligt § 35 skall ådömas innehavare av tillstånd till utövande av yrkesmässig automobiltrafik.

## § 37.

Fortsätter någon under tid, då han är ställd under tilltal för förseelse enligt denna förordning, samma förseelse, skall han, när han varder därtill lagligen förvunnen, för varje gång åtal emot honom ägt rum och han därav undfått del fällas till det straff, som för sådan förseelse är stadgat; dock att fängelsestraff ej må överstiga tre månader.

## § 38.

Förseelse mot denna förordning skall, där ej allenast enskild målsägandes rätt blivit därav förnärnad, åtalas av allmän åklagare, ändå att angivelse därom ej skett.

Åtal för sådan förseelse anhängiggöres vid polisdomstol, där särskild sådan är inrättad, men eljest hos poliskammare och, där sådan ej finnes, vid allmän domstol i den ort, där förseelsen skett.

## § 39.

Finner polismyndighet anledning förekomma till återkallelse av körkort eller tillstånd, varom i denna förordning förmäles, skall polismyndigheten därom göra framställning hos den myndighet, som har att meddela sådan återkallelse.

## § 40.

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

**Om motorcykel.**

## § 41.

För motorcykel, vars vikt överstiger 150 kilogram, gäller vad om annan automobil är stadgat. Å motorcykel av mindre vikt äro allenast föreskrifterna i § 42 tillämpliga.

## § 42.

Motorcykel må framföras å varje allmän väg, gata eller torgplats ävensom å enskilt område, då ägaren eller hans rättsinnehavare därtill lämnat tillstånd, dock att för motorcykel med tillkopplad så kallad bivagn (för-, sido- eller släpvagn) skall, då bredden av hela fordonet, styrstängens oräknad, överstiger 1,40 meter, gälla vad i § 13 stadgas. Sådant förbud, varom i mom. 2 av nämnda § sägs, kan i fråga om varje motorcykel meddelas.

I övrigt skola följande i denna förordning givna bestämmelser tillämpas, nämligen:

- 1) § 1 med undantag av mom. 1 punkterna b), c), f) och g); dock att vidkommande punkt d) anordning för motorns fränkopplande från drivhjulen ej erfordras;
- 2) §§ 5, 6 och 7 i tillämpliga delar;
- 3) § 14 samt
- 4) i tillämpliga delar § 16 mom. 1, 3, 4, 5 och 6 samt §§ 28, 30—34, 36—38, 40 och 44.

För motorcykel gäller dessutom, att den skall vara försedd med signalhorn med gäll ton samt minst en, snabbt och säkert verkande broms.

Vid registrering av motorcykel skall Konungens befallningshavande tilldela motorcykel igenkänningsmärke. Beträffande sådant igenkänningsmärke skall gälla, att dess bokstäver och siffror skola vara minst 8 centimeter höga med överallt 7 millimeters stapelbredd samt hava minst 9 millimeters avstånd mellan bokstav och siffra och minst 7 millimeter såväl mellan varje siffras och bokstavs jämnlöpande delar som mellan

siffrorna inbördes; skolande i övrigt i avseende å sådant märke bestämmelserna i § 8 i tillämpliga delar lända till efterrättelse.

Vid ansökning om registrering av motorcykel skola uppgivas motorcykelns typ och av fabrikanten uppgivna antalet hästkrafter hos motorn. I registret skall, i stället för de i § 6 mom. 6 b) angivna uppgifter, allenast införas motorcykelns typ och antalet hästkrafter hos motorn.

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

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

### Övriga föreskrifter.

#### § 43.

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

för besiktning av automobil.....	15 kronor;
för provning enligt § 4 .....	10 » .

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

Evad besiktning kommit till stånd eller till följd av automobilägarens förvällande ej kunnat verkställas, äger besiktningsmannen, om han är boende på mer än 2 kilometers avstånd från förrättningsstället, åtnjuta resekostnads- och traktamentsersättning enligt fjärde klassen i gällande resereglemente.

I ersättningen ingår gottgörelse för utfärdande av besiktningsinstrument eller annat intyg ävensom för deras översändande i föreskrivna fall till vederbörande myndighet.

*Mom. 2.* Ersättning för besiktning gäldas av automobilens ägare; dock att, där besiktning, som av myndighet jämlikt § 10 anbefallts, icke föranleder någon inskränkning i rätten att begagna automobilen, kostnaden härför skall av allmänna medel gäldas. Kan ersättning för besiktning, som av myndighet anbefallts, icke av ägaren utbekommas, gäldas den av staten.



*Mom. 3.* Ersättning för provning enligt § 4 gäldas av den, som påkallat provningen.

#### § 44.

Emot beslut, som på grund av denna förordning meddelas av Konungens befallningshavande eller annan myndighet, varom i § 5 förmåles, må besvär anföras inom tid, som för överklagande av förvaltande myndigheters och ämbetsverks beslut är bestämd; dock gäller beslutet utan hinder av besvär till efterrättelse, intill dess annorlunda kan bliva vederbörligen förordnat.

#### § 45.

Denna förordning äger icke tillämpning å staten tillhöriga, för speciella militära ändamål konstruerade automobiler.

---

Denna förordning skall träda i kraft den 1 januari 1917 och äger tillämpning jämväl å automobil eller motorcykel, som då är i bruk.

Förare, som på grund av äldre författning äger föra automobil, är därtill fortfarande berättigad intill den 1 maj 1917. För vinnande av körkort, varom i denna förordning stadgas, har förare att före den 1 mars 1917 anmäla sig hos Konungens befallningshavande i det län, där han är mantalsskriven, varvid, förutom uppgift om fullständigt namn, ålder, yrke och hemvist, allenast behöver företes det bevis om undergången provning inför besiktningsman, på grund varav föraren förut varit berättigad att föra automobil. Förare, som enligt nu gällande författning erhållit tillstånd att tjänstgöra såsom automobilförare i yrkesmässig automobiltrafik, må fortfarande i denna egenskap tjänstgöra, så länge detta tillstånd gäller eller intill dess den tid tilländalupit, inom vilken myndighet, som enligt § 22 av denna förordning har att meddela tillstånd för förare att tjänstgöra i sådan automobiltrafik, förelagt honom att förvärva tillstånd härtill i enlighet med nyssnämnda §.

*Utdrag av protokollet över civilärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 31 december 1915.*

Närvarande:

Hans excellens herr statsministern HAMMARSKJÖLD,  
 Hans excellens herr ministern för utrikes ärendena WALLENBERG,  
 Statsråden HASSELROT,  
           VON SYDOW,  
           friherre BECK-FRIIS,  
           STENBERG,  
           LINNÉR,  
           MÖRCKE,  
           VENNERSTEN,  
           WESTMAN,  
           BROSTRÖM.

-----

Efter gemensam beredning med cheferna för justitie- och jordbruksdepartementen anförde departementschefen, statsrådet von Sydow:

Propositio-  
 nen nr 156  
 den 20  
 april 1915  
 om vissa  
 ändringar i  
 automobil-  
 förord-  
 ningen.

Till statsrådsprotokollet den 20 april 1915 hade jag tillfälle omförmäla, att det varit min avsikt att föreslå Kungl. Maj:t att förelägga 1915 års riksdag förslag till ny automobillagstiftning, men att detta emellertid med hänsyn till den då redan långt framskridna tiden icke blivit möjligt. Jag inskränkte mig därför vid nämnda tillfälle att allenast underställa Kungl. Maj:t förslag till sådana ändringar av förordningen om automobiltrafik den 21 september 1906, som erfordrades för vinnande av ett ordnat registreringssystem för automobiler.

Ett sådant registreringssystem hade nämligen betydelse, bland annat, för genomförande av det förslag till ny lag angående anskaffande av hästar och fordon för krigsmaktens ställande på krigsfot (hästutskrivningslag), som enligt chefens för lantförvarsdepartementet mening borde föreläggas 1915 års riksdag och som sedermera, efter proposition till riksdagen, av denna med vissa ändringar antogs.

I anledning härav avläts den 20 april 1915 proposition till riksdagen, vari begärdes dess yttrande över ett propositionen bifogat förslag till förordning om ändring i vissa delar av förordningen om automobiltrafik. Riksdagen avgav också i skrivelse den 21 maj 1915 sådant yttrande, varefter Kungl. Maj:t den 11 juni 1915 utfärdade förordning om ändrad lydelse av rubriken till II Art. ävensom 3, 4, 5, 6 och 7 §§, 17 § 1 mom., 18 §, 23 § 2 mom., 26 och 35 §§, 36 § 1 och 3 mom. samt 37 och 38 §§ i förordningen den 21 september 1906 om automobiltrafik.

*Förordningen  
den 11 juni  
1915.*

Ytterligare tillåter jag mig erinra, att Kungl. Maj:t den 12 november 1915 utfärdat kungörelse om automobilregisters förande m. m., vilken kungörelse jämväl innehåller bestämmelser om avgifter för registrering och dess kungörande.

*Kungörelsen  
den 12  
november  
1915.*

Frågan om revision av gällande författningsföreskrifter om automobiltrafik har, såsom jag hade tillfälle anmäla vid avlåtandet av omförmälda proposition den 20 april 1915, väckts av riksdagen genom skrivelse till Kungl. Maj:t den 25 maj 1909. I denna skrivelse anhöll riksdagen, att Kungl. Maj:t täcktes låta utreda, huruvida erfarenheten ådagalagt behovet av ändrade bestämmelser om automobiltrafik, och, därest så funnes vara förhållandet, vidtagna åtgärder samt, där så erfordrades, för riksdagen framlägga förslag i ärendet.

**Riksdagens  
skrivelse  
den 25 maj  
1909.**

Till stöd för denna anhållan har åberopats, att riksdagen ansåge ostridigt, att det mångenstädes, synnerligen på landsbygden, rådde en ovilja emot automobilerna, vartill dessas ägare och förare ingalunda alltid torde vara utan skuld. Den sålunda befintliga konflikten mellan å ena sidan befolkningens berättigade intresse av verksamt skydd till liv och gods samt å andra sidan det obestriddiga samhällsintresset av en fri utveckling utav ifrågavarande kommunikationsmedel, vilket 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 effektiva genom

allvarsamma straff- och skadeståndsbestämmelser. Strängheten i sistnämnda bestämmelser borde lämna den i huvudsak oberörd, som på förståndigt och försiktigt sätt använde kommunikationsmedlet, och endast drabba den oförsiktige eller oskicklige. Vad som vid lagstiftning i ifrågavarande ämne i första rummet borde tagas i ögonsikte vore att söka förhindra, att automobilister genom oförsiktighet, vårdslöshet, övermod, 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 övervägande, huruvida höjning av bötesminima och utsträckande av skadeståndsskyldigheten borde äga rum.

Tillkallande  
av  
sakkunniga.

Vid anmälan av förenämnda skrivelse till statsrådsprotokollet den 11 juni 1909 erhöll dåvarande statsrådet och chefen för civildepartementet nådigt bemyndigande att tillkalla sakkunniga för att inom departementet biträda vid verkställande av revision av förordningen om automobiltrafik den 21 september 1906 samt omarbetande av lagen angående ansvarighet för skada i följd av automobiltrafik den 8 juni samma år jämte i strafflagen förekommande bestämmelser i ämnet.

Betänkande  
av  
sakkunniga.

Sedan till sakkunniga utsetts ledamoten av riksdagens första kammare borgmästaren K. von Geijer, dåvarande ledamoten av andra kammaren disponenten C. Gustafsson i Mjölby och direktören E. Salmson, varjämte till biträde vid vissa författningsförslags utarbetande kallats revisionssekreteraren E. Gadde, avgåvo dessa den 5 februari 1912 betänkande, innehållande förslag *dels* till ny lag angående ansvarighet för skada i följd av automobiltrafik och angående ändrad lydelse av 11 kap. 15 § strafflagen, *dels ock* till ny förordning om automobiltrafik.

Över dessa förslag hava infortrade utlåtanden avgivits av vederbörande länsstyrelser, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen samt kungl. automobilklubben, varjämte en del andra yttranden inkommit.

Skadeståndslagen.

Sedermera har, efter ärendets vidare beredning, Kungl. Maj:t, på föredragning av statsrådet och chefen för justitiedepartementet, den 9 september 1915 beslutit, att upprättade förslag till lag angående ansvarighet för skada i följd av automobiltrafik och till lag angående ändrad lydelse av 11 kap. 15 § strafflagen skulle, för det ändamål 87 § regeeringsformen omförmäler, överlämnas till lagrådet för utlåtande.

Efter det sådant utlåtande numera inkommit, har Kungl. Maj:t förut denna dag beslutit avlåta nådig proposition till riksdagen med

förslag till lag angående ansvarighet för skada i följd av automobiltrafik och till lag angående ändrad lydelse av 11 kap. 15 § strafflagen.

Då jag nu anhåller att få underställa Kungl. Maj:t ett inom civildepartementet upprättat förslag till helt ny förordning om automobiltrafik, tillåter jag mig först omförmåla, att de stadganden angående registrering av automobiler, som tillkommit genom nådiga förordningen den 11 juni 1915 och för vilka uttömmande motivering lämnats i mitt yttrande till propositionen nr 156 vid 1915 års riksdag, upptagits väsentligen oförändrade. Allenast några mindre förtydliganden och jämkningar hava befunnits nödiga i följd av ändrade bestämmelser i övrigt i den nya förordningen i förhållande till den nu gällande, varjämte den i någon mån ändrade uppställningen av den nya förordningen påkallat vissa ändringar av formell art.

*Registreringsstadgandena.*

Med avseende å de allmänna grunderna för nu gällande förordning om automobiltrafik må erinras, att man vid förberedelserna till denna förordning utgick ifrån, att hinder och svårigheter icke borde läggas för utveckling av automobiltrafiken och att denna utveckling bäst främjades genom att söka skapa förtroende för det nya befordringsmedlet och uppmuntra den praktiska användningen av automobilerna såsom ett viktigt led i landets kommunikationsväsen. Liksom det ej kunde påfordras att för automobiltrafik få begagna de allmänna lantkommunikationslederna utan hänsyn till vägtrafiken i övrigt, borde ej heller sistnämnda trafik få hindra eller försvåra användningen av ett så gagnande befordringsmedel som automobilen. Genom allmänna författningsbestämmelser rörande automobiltrafik gällde det att avväga de nämnda, till synes i viss mån stridiga intressena. Bestämmelserna finge icke vara sådana, att de onödigt betungade automobiltrafiken, men de måste giva erforderliga garantier för, att endast automobiler med tillfredsställande och lämplig konstruktion komme till användning, och att annan väg- och gatutrafik icke äventyrades eller hotades genom överdådig eller ovarsam framfart från automobilisternas sida.

*Grunderna för nu gällande förordning.*

Förordningen om automobiltrafik den 21 september 1906 torde i stort sett hava lyckligt beaktat de nämnda synpunkterna och sökt lämpligt avväga de olika intressen, som här föreligga. Men förordningen innefattade de första allmänna föreskrifterna i vårt land i detta ämne och hade

*Behovet av förordningens revision.*

därigenom karaktären av försökslagstiftning. I den mån erfarenheten givit vid handen, att bestämmelserna i ena eller andra riktningen blivit mindre lämpliga, måste, även efter ganska kort tid från författningens tillkomst, en revision av densamma övervägas. Det har också i andra länder visat sig, att utfärdade allmänna bestämmelser om automobiltrafik litet emellan måst ändras och utvidgas.

Automobilens betydelse såsom befordringsmedel i ett land som vårt med dess stora utsträckning och i allmänhet glesa befolkning har under de senaste åren trängt igenom, i den mån automobilen alltmer övergått från att vara ett lyxföremål, förbehållet allenast de förmögna, till ett oundgängligt och allmännyttigt samfärdsmedel av icke ringa inverkan på hela landets affärliv<sup>\*)</sup>. Om även här och var i landet ännu råder en viss ovilja mot automobilerna, huvudsakligen föranledd av det ovarsamma eller gent emot annan vägtrafik mindre hänsynfulla sätt, varpå automobilerna understundom framförts, har dock den misstro och rädsla, varmed det nya fordonet i början möttes av andra vägtrafikanter, avsevärt förminskats. Å andra sidan medför det förhållande, att automobiltrafikens utbredning under senare år ansenligt vidgats och alltjämt är i tillväxt, en ökning av de tillfällen, då svårigheter och olycksfall kunna vållas andra vägtrafikanter i följd av automobiltrafiken. Man bör visserligen kunna räkna med, att, i den mån automobiltrafik blir allt vanligare, en viss anpassningsförmåga kommer till stånd mellan denna trafik och annan vägtrafik, och att särskilt den skygghet, som hästar visa, innan de vant sig vid automobilerna, alltmer skall försvinna. Men dessa förhållanden kunna ingalunda föranleda till, att icke ökade garantier sökas för att automobilerna må framföras på ett sakkunnigt och försiktigt samt för annan vägtrafik ofarligt sätt, något som i vårt land, där de allmänna vägarna ofta äro smala, krokiga och backiga, är särskilt påkallat.

Ändrade författningsbestämmelser i nu berört syfte synas således påkallade; men samtidigt härmed bör också övervägas, huruvida och på vad sätt automobiltrafiken må kunna beredas lättnader, ägnade att möjliggöra en ökad och i viss mån underlättad användning av detta gagnande befordringsmedel.

Ökade  
garantier  
för kompetens hos  
automobilförare.

För att automobiltrafik skall vara i görligaste grad ofarlig såväl för dem, som begagna sig av detta kommunikationsmedel, som för andra vägtrafikanter, är det av grundläggande betydelse, att de personer, som föra automobil, äro fullt vuxna sin befattning. Många, ja

\*) Angående antalet inom riket anmälda automobiler (ävensom motorcyklar) hänvisas till den vid protokollet fogade bilagan 1.

sannolikt de flesta olyckshändelser i följd av automobiltrafik hava berott på förarens vårdslöshet eller oskicklighet. En samvetsgrann och erfaren förare har däremot ofta visat sig kunna avvärja en överhängande fara.

Det förslag till lag angående ansvarighet för skada i följd av automobiltrafik, som Kungl. Maj:t nyss beslutat förelägga riksdagen till antagande, är utan tvivel ägnat att medföra ökade garantier för ett skickligt och hänsynsfullt framförande av automobilerna; den skärpta skadeståndsplikt, som ålägges automobilägare och automobilförare, bör leda till ökad omsorg från ägarens sida vid anställande av förare och till stegrad uppmärksamhet och försiktighet hos förare vid körning med automobil.

Det kan dock icke vara tillrådligt att stanna vid de ändrade skadeståndsbestämmelserna allena; det gäller också att vinna sådana författningsföreskrifter om förares kompetens och lämplighet, att allenast fullt erfarna personer kunna antagas komma att tjänstgöra såsom automobilförare.

Enligt nu gällande förordning, 12 §, är *rätten för en person att föra automobil* allenast beroende av, att han fyllt 18 år och med bevis, utfärdad av besiktningsman, styrkt sig vara fullt förtrogen med automobils konstruktion, skötsel och manövrering. För att tjänstgöra såsom förare i yrkesmässig automobiltrafik erfordras att härtill hava förvärvat tillstånd av offentlig myndighet. Sådant tillstånd, vilket ej må lämnas den, som icke uppnått 21 års ålder, kan återkallas, när helst anledning därtill förekommer.

*Nuvarande bestämmelser rörande rätten att föra automobil.*

En förvärvat rätt att föra automobil i annan trafik än den yrkesmässiga gäller således nu för all framtid, oberoende av om föraren, efter avläggande av godkänt prov inför besiktningsman, visat sig lämplig såsom automobilförare eller icke, och oavsett om han begär hur många och svåra förseelser som helst mot gällande bestämmelser om automobiltrafik. Garantien ligger allenast i de straff- och skadeståndspåföljder, varmed överträdande av dessa bestämmelser är belagt.

Förutnämnda sakkunniga hava funnit de sålunda gällande bestämmelserna innebära alltför ringa säkerhet för, att allenast fullt kvalificerade och lämpliga personer användas såsom automobilförare. De ledande principerna vid en revision av ifrågavarande stadganden borde därför vara att på förhand söka vinna garantier för, att icke olämpliga personer tillåtas föra automobil, och att, sedan en person undfått en sådan rätt, hålla hand över, att han upprätthåller sina kvalifikationer.

*Sakkunniga.*

En person, som verkligen skall i allo fylla måttet såsom automobilförare, bör, erinra sakkunniga, utöver nödig yrkesskicklighet eller insikt om automobils konstruktion, skötsel och manövrering, äga vissa särskilda förutsättningar. Så bör hans nervsystem vara i gott skick, han bör vara fri från vissa organiska fel, såsom närsynthet, dövhet o. s. v., vilka kunna hindra honom att nöjaktigt föra automobilen, hans omdömesförmåga måste vara ganska utvecklad och han måste vara nykter och av sådan stadga i karaktären, att hänsynslöshet och övergrepp ej äro att befara från hans sida. Sakkunniga hava emellertid ansett praktiska svårigheter föreligga för meddelande av allmänna författningsbestämmelser i syfte att den person, som önskar vinna rättighet att föra automobil, skall på förhand visa sig innehava alla de nämnda kvalifikationerna och detta framför allt med hänsyn till svårigheten att anskaffa intyg av värde härom. Förhållandena i detta avseende, anföra sakkunniga, reglera sig också delvis av sig själva. Den fara, som föreligger genom användande av oskickliga förare, drabbar icke blott utomstående utan även dem, som färdas med automobilen, och således också föraren själv. Automobilen representerar ett högt ekonomiskt värde. Det måste därför ligga i automobilägarens eget självförstådda intresse att ej utsätta vare sig sin person eller sin egendom, automobilen, för fara och förlust genom att icke med största omsorg välja den person, åt vilken han anförtror förandet av automobilen.

Vad sålunda anförts gäller, erinra sakkunniga, visserligen icke i samma grad den yrkesmässiga trafiken. Men skäliga garantier i förevarande hänseende finnas enligt deras mening redan med nuvarande stadganden. Den administrativa myndighet, som det åligger att hålla hand över sådan trafik och som har att meddela särskilt tillstånd att tjänstgöra såsom förare i sådan trafik, äger tydligtvis att härutinnan uppställa sådana kompetenskrav på förare, som för varje fall befinnas lämpliga. Ett redan lämnat tillstånd, varom här är fråga, kan också när som helst återtagas.

Sakkunniga hava således funnit sig icke böra i nu gällande bestämmelser ifrågasätta några mer genomgripande förändringar, i syfte att på förhand vinna ökad säkerhet för, att en förare innehar alla för sitt yrke nödiga kvalifikationer. Dock anse de sakkunniga rätten att föra automobil böra i varje fall bindas vid tillstånd av offentlig myndighet, varvid denna myndighet också bör tillerkännas en diskretionär makt att kunna vägra begärt tillstånd, om uppenbara skäl för diskvalifikation föreligga, såsom att sökanden gjort sig känd för ett supigt levnadssätt eller ådömts bestraffning för handling, som ådagalagt synnerlig råhet i sinnet eller dylikt.



Av större betydelse är emellertid, anse sakkunniga, att det allmännas rätt att vaka över, att förare, som en gång styrkt sin skicklighet, upprätthåller sina kvalifikationer, varder tillgodosedd i betydligt vidsträcktare mån än som nu är förhållandet. Lika litet som anmärkning kunde riktas mot den uppfattning, att samhället äger full rätt att förbjuda en person att utöva yrket ifråga, vilket alltid är mer eller mindre farligt såväl för honom själv som för andra, förrän han visat sig innehava tillräcklig skicklighet, lika litet kunde invändning göras mot, att samhället under vissa omständigheter återtager ett meddelat tillstånd till yrkesutövandet.

Att det just är på nu förevarande område, som skärpta bestämmelser framför allt krävas, har också uppmärksamrats inom riksdagen. I riksdagens förberörda skrivelse hävdas, jämte önskvärdheten av strängare skadestands- och straffbestämmelser för oförsiktigt och oskickligt framförande av automobil, tillika vikten av ökad kontroll över automobilförare genom införande av bestämmelser i syfte att sådana förare, som vid upprepade tillfällen gjort sig förfallen till överträdelse av gällande föreskrifter om automobiltrafik, må kunna förklaras förlustig rättigheten att föra automobil för viss tid eller för alltid.

Med antagande av nu berörda grunder för *skärpta bestämmelser angående rätten att föra automobil* hava sakkunniga, på sätt förut antytts, föreslagit, att rätten att föra automobil icke, såsom nu, bör bero av allenast ett bevis från besiktningsman om ådagalagd insikt i automobils konstruktion, skötsel och manövrering, utan grundas på ett *tillstånd, lämnat av offentlig myndighet*. Detta system har allmänt vunnit tillämpning i den utländska lagstiftningen, såsom i Danmark, England, Frankrike, Italien, Norge, Portugal, Ryssland, Spanien, Tyska riket och Österrike.

Den tillståndsbeviljande myndigheten skulle vara Kungl. Maj:ts befälningshavande, var för sitt län. Beträffande villkoren för utfående av dylik licens har av de sakkunniga föreslagits, att, om sökanden med intyg av besiktningsman ådagalagt sig äga nödig insikt i automobils konstruktion, skötsel och manövrering, Kungl. Maj:ts befälningshavande skall för honom utfärda tillståndsbevis (körkort), därest icke uppenbara skäl föreligga, på grund varav sökanden kan anses olämplig att föra automobil.

Över utfärdade körkort skulle hos varje Kungl. Maj:ts befälningshavande föras register, upptagande sökandens namn, yrke och hemvist.

Den körlicens, som sålunda skulle krävas, borde icke, såsom förhållandet vore med det bevis av besiktningsman, vilket nu grundade rätten

Körlicens  
(körkort) och  
dess åter-  
tagande.  
Sakkunniga.

Utfärdande  
av körlicens  
genom  
Konungens  
befälningshavande.

Indragning av  
körlicens.

att föra automobil, gälla för all framtid, utan kunna under vissa förhållanden återtagas, antingen för viss tid eller för alltid. Syftet härmed vore, anföras sakkunnige, dels att kunna betaga en person, som vid sin verksamhet visat sig farlig för andras säkerhet, möjligheten att utöva denna verksamhet och dels att som straff verka hämmande på illojalt uppträdande. Ett återtagande av körlicens borde dock allenast ifrågasättas vid återfall, då förare således vid upprepade tillfällen låtit komma sig till last svårare förseelser mot automobilförordningens bestämmelser.

Frågan om vilken myndighet, som indragningsrätten bör tillkomma och om förutsättningarna för dess tillämpning kunde, anföras sakkunniga, bedömas från mer än en synpunkt. Den utländska lagstiftningen hade i allmänhet lagt indragningsrätten i administrativ myndighets hand; endast i Danmark och England betraktades indragningen som en påföljd, vilken blott kan ådömas av domstol.

Redan enligt nu gällande bestämmelser förefinnes, påpeka de sakkunniga, hos oss en administrativ indragningsrätt beträffande tillstånd att tjänstgöra såsom förare i yrkesmässig automobiltrafik; och sakkunniga finna icke anledning att föreslå ändringar i dessa stadganden. Förhållandena härvidlag äro mångskiftande, och skäl saknas enligt deras mening att binda indragningsmakten vid alltför noggranna bestämmelser i fråga om förseelsernas art eller att ens för dess tillämpning kräva, att en förseelse skall föreligga.

Annorlunda ställer sig däremot förhållandena vid annan trafik. De nödiga garantierna för att frågan om återkallande av körlicens blir allsidigt bedömd vinnes säkrast, anföras sakkunniga, genom att förlägga avgörandet till domstol.

Domstol  
bör avgöra om  
indragande  
av körlicens.

»Nekas kan icke» fortsätta sakkunniga, »att fara för missbruk kan ligga i en mycket stor diskretionär makt, även om rätt till överklagande bibehålles för den, som drabbas av densamma. Ett generellt förbud har också en helt annan karaktär än ett ingripande vid yrkesmässig trafik. Detta sista är en yttring av den disciplinära maktbefogenhet, som måste tillkomma vederbörande, som har att hålla hand över 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 parter fordrar, att förbudet icke får tillämpas utom i vissa fall och först sedan skälen för dess tillämpning blivit objektivt styrkta. Bedömandet bör därför lämnas åt domstol, där båda parterna kunna utan hinder och inskränkning fritt föra sin talan.

Vidkommande åter bestämmandet av de fall, då indragningsrätten borde tillämpas, kunna också olika vägar tänkas, så att man — såsom i England —

helt lämnar detta åt domstolens prövning eller ock, antingen helt eller delvis, binder straffpåföljden vid vissa i förordningen angivna förseelser. Sistnämnda förfaringssätt har föreslagits såsom lämpat att förekomma skiftande domslut och nära analogt med andra lagar och författningar, där en viss straffpåföljd är stadgad. Emellertid, även 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 skrivelse riktar sig företrädesvis mot den oförsiktige och oskicklige föraren, och tydligt är, att de nya bestämmelserna skulle äsyfta just denne. Emellertid, båda begreppen äro obestämda och tånjbara. Förordningen synes böra kräva något mera eller ett moment, som konstaterade ett visst mått av illojalitet.

Uppsåt eller medvetet åsidosättande av skyldig aktsamhet, uppenbar vårdslöshet bör sålunda främst drabbas av straffet. Dock kan med fog ifrågasättas, om icke jämväl bör fordras, att skada skett. Svårt torde nämligen — ofta nog åtminstone — vara att bestämt säga, att sagda konstitutiva omständigheter föreligga, förr än skada sker. Men även om tänkbart vore, att förseelsen fristående skulle kunna konstateras, kan tänkas, att i detta som i så många andra fall såväl i allmänna strafflagen som i andra straffbestämmelser effekten tillerkändes avgörandet 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 behovet av strängare bestämmelser, sådana lätt kunde åstadkommas.

Emellertid torde ett dylikt begränsande ej överensstämma med de allmänna synpunkter, som framhållas i riksdagens skrivelse och de uttalanden i ämnet, som av riksdagen avgivits; särskilt gäller detta om kravet, 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 varje förseelse mot förordningen, vare sig ensam eller i förening med andra, ens vid ett upprepande böra kunna medföra straffet. Förseelserna mot förordningen kunna vara av så skiftande art, från rena bagateller till grova 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 angivna förseelser. Självfallet föres då tanken på att tillämpa straffet företrädesvis på sådana förseelser, som skulle kunna betecknas såsom överdådig framfart. Den oförsiktighet och vårdslöshet, det övermod och bristande tillmötesgående från automobilförarens sida, varom riksdagsskrivelsen talar, är väl till begreppet, om ej helt, så dock ganska nära överensstämmande med begreppet överdådig framfart.»

Sakkunniga beröra härefter, under vilka särskilda förhållanden en indragning av körlicens bör äga rum, och uttala sig därvid för, att nämnda påföljd ej bör åläggas fristående utan endast i sammanhang med ådömande av straff för förseelse mot förordningen. Förlust av rätten att föra automobil skulle kunna ådömas antingen för alltid eller för viss tid, i sistnämnda fall ej under två månader och ej över två år.

Register för  
automobil-  
förare för-  
seelser.

Med hänsyn till nu omförmälda förslag och då ett återtagande av tillståndet att föra automobil borde ifrågakomma allenast vid itererad förseelse, kräves, anse sakkunniga, att av domstol avkunnade utslag rörande förseelser mot automobilförordningen varda antecknade i ett register, från vilket uppgifter om ådömda straff för dylika förseelser kunna erhållas.

Sakkunniga hava härvid funnit sig sakna skäl att förorda ett för hela riket gemensamt register, vilket vore att giva saken större dimensioner än den betingar, utan föreslagit, att det förut omförmälda förarregistret skulle tjäna detta ändamål. Härav följde emellertid, att en person icke kunde tillåtas att vara registrerad på mer än ett ställe. I motsatt fall skulle begångna förseelser lätt kunna undgå upptäckt och avsikten med straffregistret helt förfelas.

Till förekommande av dylik dubbelregistrering kunde antingen stipuleras förbud för person, som fått sig tilldelat körkort, att hos annan Kungl. Maj:ts befallningshavande söka utfå dylikt, eller ock den bestämmelse givas, att myndigheten icke finge lämna tillståndsbevis åt person, som redan förut förvärvat dylikt. Det sistnämnda förfaringssättet förordas av de sakkunniga. Det förefaller nämligen, anföra sakkunniga, föga tilltalande att stadga straff för ett försök att förvärva ett bevis om en medborgerlig rättighet, och en kompletterande straffbestämmelse måste givetvis erfordras för att göra ett dylikt stadgande effektivt. Någon anledning antaga, att det skulle för Kungl. Maj:ts befallningshavande vara förenat med avsevärt besvär att förvissa sig om att på nämnda grund hinder icke möter för licensens utfärdande, torde icke förekomma. Utfärdande av körkort borde nämligen kungöras för rikets polismyndigheter, och med hjälp av dessa kungörelser kunde vederbörlig kontroll utövas. Även om härav skulle betingas, att hos varje Kungl. Maj:ts befallningshavande en liggare behöver upprättas, vari i bokstavsordning införas namn på förare, som undfått körkort, borde härav icke större besvär vara att emotse.

Angivna  
yttranden.

I angivna yttranden hava länsstyrelserna allmänt uttalat sin avslutning till förslaget om införande av körlicens (körkort). Med avseende härå hava emellertid vissa särskilda önskemål uttalats, såsom att läkarbetyg, utvisande att sökanden har normal syn och hörsel och är fri från lyte, borde fordras, att sökanden skulle med intyg från polismyndighet i hemorten styrka sin vandel o. s. v.

Några särskilda erinringar mot det sätt, varpå sakkunniga sökt lösa frågan om återkallande av körlicens, hava icke i de angivna yttrandena förekommit.

Däremot hava ett stort antal Kungl. Maj:ts befallningshavande uttalat sig mot förslaget om lokala förarregister, vilka tillika skulle vara straffregister. Det absoluta vitsord, som ett straffregister måste äga, gjorde, förmenar man allmänt, ett centralregister oundgängligt. De lokala registren bleve aldrig fullständigt tillförlitliga, och besväret för domstolar och åklagare vid införskaffande av uppgifter från sådana register skulle bliva ganska betungande. Enär enligt de sakkunnigas förslag person, som erhållit körlicens av någon Kungl. Maj:ts befallningshavande, icke skulle få av annan Kungl. Maj:ts befallningshavande tilldelas sådan, måste varje Kungl. Maj:ts befallningshavande skaffa sig kännedom om och hålla förteckning över samtliga utfärdade körkort i hela landet. Detta medförde uppenbart åtskilligt besvär, som bleve onödigt, om ett centralregister anordnades. Då sakkunniga under ansvarsbestämmelserna i den nya förordningen upptagit bötesstraff och i vissa fall till och med fängelse för den, som anställde såsom förare person, vilken, honom veterligen, icke ägde rätt att föra automobil — varvid förhållande, om vilket upplysning kunde inhämtas ur förarregister, skulle anses såsom för en var veterligt — vore än mera uppenbart, att ett centralregister måste anordnas. En enskild person, som ville anställa en förare och därvid förvissa sig om, att dennes körlicens vore gällande, måste, därest sakkunnigas förslag om lokala förarregister godkändes, i själva verket vända sig till samtliga Kungl. Maj:ts befallningshavande med förfrågan, huru det förhölle sig med vederbörandes körlicens. Besväret härmed bleve betydande, och ett förbiseende vore lätt att göra.

På grund härav har allmänt förordats, att ett centralt förar- och straffregister måtte anordnas. Flertalet Kungl. Maj:ts befallningshavande hava ansett, att förandet av detta centralregister borde anförtros åt överståthållarämbetet.

Det torde kunna vitsordas, att automobilerna numera i allmänhet framföras på ett sätt, som vittnar gott om automobilförarens skicklighet och hänsynsfullhet. Men fortsarande förekomma utan tvivel fall, där ett motsatt förhållande kan konstateras. I varje händelse måste ökade garantier för att allenast fullt erfarna och kompetenta personer brukas såsom automobilförare vara i alla parters intresse. Jag biträder således sakkunnigas förslag om att, även då det gäller icke yrkesmässig trafik, göra rätten att föra automobil beroende av myndighets tillstånd (meddelande av körlicens, körkort).

Att för vinnande av sådant tillstånd bör företes bevis av besiktningssman angående vederbörandes kännedom om automobils konstruktion, skötsel och manövrering, är uppenbart. För att ett sådant

*Departements-  
chefen.  
Förare-  
licens  
(körkort).*

§ 11.

bevis emellertid skall äga tillräckligt värde erfordras givetvis, att varje besiktningsman äger tillräcklig kompetens att bedöma, huruvida den person, som påkallar besiktningsmans undersökning av sin kompetens som förare, verkligen innehar de nödiga kvalifikationerna.

Besiktningss-  
mannas-  
kompetens.

I nu gällande förordning äro inga andra kompetensvillkor uppställda för dylika besiktningsmän, än att de skola vara »i motorers konstruktion och skötsel kunniga män». Det har säkerligen emellanåt icke varit så alldeles lätt för Kungl. Maj:ts befallningshavande att finna personer, som varit lämpliga för och villiga att åtaga sig sådant uppdrag. På sätt nyssberörda kompetensvillkor avfattats, torde en teoretisk erfarenhet i fråga om konstruktion och skötsel av motorer någon gång hava satts framför det lika viktiga kravet, att besiktningsman äger praktisk erfarenhet om automobilers skötsel och manövrering. Anmärkningar mot lämpligheten hos de personer, för vilka förordnande såsom besiktningsman meddelats, hava icke heller alldeles saknats, om än uppdragen i allmänhet innehafts av kompetenta personer och skötts tillfredsställande.

Hela antalet besiktningsmän i landet är för närvarande ett hundratal, varierande mellan en och åtta inom varje län. Uppenbart är det av mindre vikt att tillgodose de olika trakterna av ett län med besiktningsmän, än att förvissa sig om, att de, som förordnas, äro fullt kompetenta för uppdraget.

I samma mån emellertid, som automobilerna vinna terräng, ökas också möjligheterna för Kungl. Maj:ts befallningshavande i de olika länen att finna lämpliga besiktningsmän. Den svaghet, som i viss mån vidlåder det nuvarande systemet med av Kungl. Maj:ts befallningshavande förordnade besiktningsmän, vilkas kompetens icke behöver på visst sätt styrkas, kan därför antagas bliva allt mindre framträdande för varje år. Det har därför synts mig icke föreligga anledning att söka genom uppställande av nya kvalifikationer på besiktningsmän vinna ökade garantier för deras kompetens. En fordran på något slags särskild kurs för besiktningsmän — en anordning som väl i sådant fall närmast kunde ifrågasättas — bleve säkerligen icke så lätt att praktiskt genomföra utan en viss apparat och kostnad.

§ 2.

Jag har därför stannat vid att allenast upptaga ett förtydligande av nuvarande föreskrifter med avseende å besiktningsmans kompetens. Sålunda har i det nu framlagda författningsförslaget *dels*, i anslutning till vad som påpekats av, bland andra, kungl. automobilklubben, föreslagits, att besiktningsman skall vara »fullt förtrogen med automobils konstruktion, skötsel och manövrering», *dels ock* föreskrivits, att besiktningsman skall äga »fullständig kännedom om gällande författningsföreskrifter rörande automobiltrafik». Den sistnämnda kvalifikationen har ansetts böra upptagas med hänsyn till den prövning i gällande författningsbe-

stämmelser, som besiktningsman, på sätt nedan närmare beröres, skall anställa, innan han kan utfärda bevis om den prövades kompetens såsom automobilförare.

Vidare har, i anslutning till vad sakkunniga föreslagit, införts en bestämmelse därom, att Kungl. Maj:ts befallningshavande äger återkalla ett för besiktningsman meddelat förordnande, när skäl därtill förekommer. En dylik rätt för Kungl. Maj:ts befallningshavande lärer väl redan nu finnas, men genom att ge uttryck åt densamma i förordningen erhåller Kungl. Maj:ts befallningshavande en direkt anvisning att hava sin uppmärksamhet fäst på besiktningsmannens verksamhet och, om anledning till anmärkning förekommer, göra undersökning och vidtaga de åtgärder, som därav betingas.

Den prövning, som besiktningsman skall underkasta person, vilken utbildat sig till förare, bör, på sätt nyss antytts, ej blott omfatta sökandens förtrogenhet med automobils konstruktion, skötsel och manövrering utan även avse att utrona, huruvida sökanden äger nödig kännedom om gällande författningsföreskrifter rörande automobiltrafik. Ett stadgande härom har syntts så mycket mer påkallat, som i det föreliggande författningsförslaget upptagits ingående bestämmelser beträffande vad som skall iakttagas vid körning med automobil. Förares ansvars- och skadeståndsplikt har också utvidgats i de förslag till nya författningsbestämmelser om automobiltrafik, som nu föreligga.

Lika med de sakkunniga finner jag, att detaljerade bestämmelser om de personliga kvalifikationer i övrigt, som en automobilförare bör besitta, näppeligen kunna ifrågasättas; dock att i lagtexten bör, såsom de sakkunniga också föreslagit, angivas, att en prövning skall ske av sökandens lämplighet att föra automobil. Detta vad angår förare i enskild trafik.

Annorlunda ställer det sig med den yrkesmässiga trafiken, där det framför allt är av vikt såväl för dem, som färdas med automobil — och dessas antal är här mångdubbelt större än vid enskild automobiltrafik — som för andra vägtrafikanter, att endast fullt lämpliga förare användas. Här torde vissa personliga kvalifikationer på förare böra upptagas i författningen.

Det synes nämligen vara mindre tillfredsställande att, såsom sakkunniga ifrågasatt, allenast lita till, att myndigheterna, innan de meddela tillstånd för förare att tjänstgöra i yrkesmässig trafik, skola noggrannt pröva sådan förares lämplighet. Olika grundsatser skulle härvid kunna göra sig gällande och ojämnheter i tillämpningen uppkomma. En ledning för de tillståndsbeviljande myndigheterna torde därför böra lämnas genom författningsbestämmelser. Dessa synas böra innehålla, att förare i yrkesmässig trafik, jämte det han uppnått den i nuvarande förordning föreskrivna åldern av 21 år samt innehar gällande körkort, skall hava gjort sig känd för

Förares  
författnings-  
kännedom.

§ 4.

§ 12.

Kvalifikatio-  
ner på förare  
i yrkesmässig  
trafik.

nykterhet och ordentlighet samt med läkarintyg styrkt, att han äger normal syn- och hörsselförmåga och icke lider av lyte, som gör honom olämplig såsom förare.

§ 22.

I § 22 av det nu framlagda förslaget äro bestämmelser av nu angivet innehåll upptagna. De innefatta krav, som alltid måste uppfyllas, men avse icke att vara uttömmande. Skulle för särskilda fall ytterligare kvalifikationer i trafiksäkerhetens intresse prövas vara av nöden, bör det vara den tillståndsmeddelande myndigheten obetaget att fordra bevis om sådana kvalifikationer hos en sökande.

Förverkande  
av körlicens.

Att en meddelad körlicens bör kunna återkallas, synes jämväl mig uppenbart. Det kan icke anses betryggande eller lämpligt, att en person, som en gång förvärvat rätten att föra automobil, bibehålles vid denna rätt, huru mycket han än visat sin olämplighet härutinnan genom att under föränd av automobil låta komma sig till last grov vårdslöshet eller ligkiltighet för människors liv, hälsa eller egendom.

De sakkunnigas förslag, att det skall tillkomma domstol att under vissa förutsättningar förklara körlicens förverkad för viss tid eller för alltid samt att nämnda påföljd icke bör i regel ifrågasättas annat än vid itererad förseelse, skulle, såsom också sakkunniga föreslagit, påkalla dels ett stadgande, att Kungl. Maj:ts befallningshavande icke må tilldela körkort åt person, som redan fått sådant för sig utfärdat av annan Kungl. Maj:ts befallningshavande, dels ock särskilda anordningar i syfte att för vederbörande underlätta kännedomen om av domstol avkunnade utslag rörande vissa förseelser mot automobilförordningen.

Förar-  
register.  
Straffregister.

Det för sistnämnda ändamål av de sakkunniga framlagda förslaget om särskilda av Kungl. Maj:ts befallningshavande, var för sitt län, förda förarregister, vilka tillika skulle tjäna såsom straffregister, har, på sätt nyss erinrats, mötts av starka betänkligheter från flertalet av de myndigheter, vilka yttrat sig över sakkunnigas förslag. För min del måste jag också finna de uttalade betänkligheterna grundade. Det kan ur säkerhetssynpunkt icke anses tillfredsställande, att förarregister, som handhavas av varje Kungl. Maj:ts befallningshavande, tillika skola vara straffregister. Allenast ett centralt register kan vara betryggande såsom straffregister. Förlägges emellertid meddelande av körlicens till en central myndighet, uppkomma avsevärd omgång och besvär för dem, som önska skaffa sig dylik licens. Omförmålas må i detta sammanhang, att antalet förare, som hittills erhållit kompetensbevis, uppgår till mellan 9- och 10,000. Med antagande av de sakkunnigas utgångspunkter i förevarande hänseende, synes det således vara nödigt att upprätta såväl lokala förarregister i orterna som ett centralt register. Kungl. Maj:ts befallningshavande skulle då äga att meddela körlicens var för sitt län och över dessa licenser föra särskilda regi-



ster. Centralregistret, till vilket alla meddelade körlicenser borde anmälas av vederbörande länsstyrelse, skulle förläggas till någon myndighet i huvudstaden (t. ex. överståthållarämbetet eller väg- och vattenbyggnadsstyrelsen), och detta register skulle tillika tjäna som straffregister. Däri borde således för detta ändamål antecknas de förseelser mot automobilförordningen, som hade betydelse för frågan om återkallande av körlicens.

Emellertid hyser jag betänkligheter mot att överhuvud tillskapa ett särskilt straffregister för förseelser mot automobilförordningen, ett straffregister, som skulle vara för en var tillgängligt.

Det ovan antydda förslaget med såväl register i orterna som ett särskilt centralregister synes för övrigt vara en större apparat än förhållandena betinga. Det kräver dessutom för sitt genomförande särskilda kostnader och kommer att förorsaka ett avsevärt ökat besvär för åtskilliga myndigheter. Framför allt skulle detta bliva fallet hos Kungl. Maj:ts befallningshavande, som vid meddelande av förartillstånd åt en person, som därom gör framställning, nödgades undersöka, huruvida dylikt tillstånd blivit förut meddelat sökanden eller icke, och för sådant ändamål måste inhämta besked från samtliga övriga Kungl. Maj:ts befallningshavande i riket.

I följd härav synes den nämnda anordningen ej heller böra ifrågasättas i annat fall, än om annan lämplig utväg icke står till buds.

En sådan torde emellertid förefinnas. I händelse nämligen beslut om återkallande eller förverkande av körkort förlägges till administrativ myndighet, Kungl. Maj:ts befallningshavande, undviker man väsentligen de svårigheter, som uppkomma med de sakkunnigas förslag, utvecklat på sätt jag ovan ansett nödigt.

Sakkunniga hava, såsom framgår av deras förut omnämnda yttrande i denna fråga, ansett, att ett förbud att tjänstgöra såsom automobilförare kommer att betraktas såsom ett borgerligt straff och ett ganska nedsättande sådant, samt att härmed ett allvarligt intrång göres i en persons borgerliga ställning. Det är närmast i följd av denna uppfattning, som sakkunniga ansett, att prövningen huruvida en person bör bibehållas såsom automobilförare bör förbehållas domstol, som allena kunde föranstalta om den allsidiga utredning, vilken vore av nöden i fall av förevarande art.

Det är obestriddigt, att ett återkallande av körlicens kan drabba den, som därav träffas, ganska hårt, och att därför också ett sådant beslut bör komma till stånd endast efter noggrann prövning. Men enligt min uppfattning bör en sådan prövning med tillräcklig trygghet kunna anförtros åt en myndighet sådan som Kungl. Maj:ts befallningshavande. Det lär vara svårt att med fog påstå, att ett förverkande av körlicens, när den därav drabbade är anställd i enskild trafik, innebär ett

Återkallande  
av körlicens  
genom  
Konungens  
befallnings-  
havande.

större och menligare ingrepp i personens förvärvsmöjligheter, än när en förare i yrkesmässig trafik berövas det för honom utfärdade tillståndet att tjänstgöra i sådan trafik. Har han visat försummelse och opålitlighet i den yrkesmässiga trafiken, läser han ej hava så alldeles lätt att vinna anställning i privat trafik. Återkallandet av ett förartillstånd i yrkesmässig trafik är icke nu omgärdat med särskilda garantier mot misstag, obillighet eller övergrepp; och erfarenheten har icke givit vid handen, att sådana behöva tillskapas för framtiden. Klart är emellertid, att ett beslut om fräntagande av körlicens i allt fall är en ganska allvarsam sak och därför bör komma till stånd först efter ingående prövning och endast vid svåra förseelser eller då en persons olämplighet som förare eljest finnes ådagalagd.

Enligt olika författningar kunna för närvarande åtskilliga av administrativ myndighet meddelade tillstånd till utövande av näring eller yrke återkallas av sådan myndighet. Särskilda garantier mot missbruk av sådana återkallelser hava därvid icke uppställts, utan prövar myndigheten tämligen fritt, huruvida skäl till återkallande av tillståndet föreligger eller ej. Någon anledning att med avseende å tillstånd att föra automobil i enskild trafik förfara på annat sätt torde knappast föreligga. De fall, då ett återkallande av förartillstånd, varom här är fråga, må äga rum, måste emellertid noggrannt angivas i författningen samt besvär rätt till regeringsrätten finnas över dylika beslut.

Med nu antydda anordning blir också hela frågan om förartillstånd i hög grad förenklad. Och det i praktiken ganska besvärliga åliggandet för Kungl. Maj:ts befallningshavande att vid fråga om utfärdande av körkort för en person tillse, att dylikt ej förut blivit av annan Kungl. Maj:ts befallningshavande honom meddelat, blir överflödigt, om man meddelar en i och för sig ganska lämplig föreskrift, att sökande, som vill erhålla körkort, skall vända sig till Kungl. Maj:ts befallningshavande i det län, där han är mantalsskriven.

Mot sakkunnigas förslag att förverkandet av körlicens bör kunna antingen avse viss angiven tid eller gälla för alltid synes erinran ej vara att framställa. Med en sådan anordning vinnes en lämplig gradation efter förseelsens art, och genom temporärt återkallande kan en varning givas, som kanske medför större aktsamhet från den försumliges sida för framtiden.

Ett visst beaktande förtjänar invändningen mot sakkunnigas förslag, att återkallande av körlicens bör kunna ske även vid en första förseelse av synnerligen grov beskaffenhet. Fall kunna dessutom tänkas, då en förare i följd av iråkad sinnes- eller kroppssjukdom eller genom

ett supigt och oordentligt levnadssätt måste anses olämplig såsom automobilförare, så att den honom en gång meddelade körlicensen rimligen icke vidare bör vara gällande utan bör fräntagas honom, oavsett om han begått någon förseelse, som föranlett åtal.

I anslutning till vad sålunda anförts har § 12 i det nu framlagda författningsförslaget avfattats.

§ 12.

Med avseende å däri upptagna bestämmelser må ytterligare anmärkas följande. Det synes vara lämpligt och lända till ökad reda och ordning, om utfärdade körkort antecknas i en särskild av Kungl. Maj:ts befallningshavande förordning liggare eller om för ändamålet upprättas ett kortregister. Med det sätt, varpå jag ansett frågan om förartillstånd böra anordnas, kan däremot ett kungörande av utfärdade körkort — i »Meddelanden angående automobiltrafik» — ej vara till mera avsevärt gagn. Allenast beslut om återkallande av körlicens synes behöva kungöras för rikets polismyndigheter. Uppenbart är, att nytt körkort icke kan utfärdas under den tid, som beslut om återkallande av körkort gäller. Till ökad kontroll över förarna bör leda, om Konungens befallningshavande ålägges att i särskild avdelning av liggaren eller kortregistret anteckna återkallelser, som avse inom andra län meddelade körkort.

Då det torde vara önskvärt, att körkorten bliva enhetliga till form och innehåll, har föreslagits, att formulär till sådana skall fastställas av Kungl. Maj:t; och lärer jag, vid fråga om utfärdande av den nya automobilförordningen, få återkomma härtill. Däremot har jag icke upptagit sakkunnigas förslag att meddelat tillståndsbevis (körkort) skall innehålla fotografi av den, för vilken det är utfärdat. En dylik anordning, vanlig i utlandet, synes föga praktisk och för sin tillförlitlighet kräva ombyte av fotografi, när vederbörandes utseende undergått förändring.

Slutligen må anmärkas, att körkort torde vara att hänföra under rubriken i stämpelförordningen »tillståndsbevis för utövande av näring eller yrke» och således bör sättas stämpel av 5 kronor.

Beträffande vilka vägar böra upplåtas för automobiltrafik samt huru dessa vägar böra utmärkas, hava sakkunniga i sin speciella motivering till § 11 i det av dem framlagda författningsförslaget utförligt yttrat sig.

**Vägar, som må befaras medautomobil m. m.**

I förstnämnda avseende hava sakkunniga icke förordnat någon principiell förändring i nuvarande föreskrifter. De erinra härvid, att kungl. automobilklubben i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställt om sådan förändring i gällande bestämmelser, att alla allmänna vägar, oavsett deras

*Sakkunniga ang. upplåtande av vägar för automobiltrafik*

bredd, bliva upplåtna för automobiltrafik, dock med rätt för vederbörande att utfärda förbud för befarande av eljest tillåten väg, därest vägen av någon anledning skulle befinnas otjänlig för dylik trafik, vare sig i allmänhet eller med automobil av viss typ.

Den nämnda skrivelsen från automobilklubben har varit utställd till yttrande av samtliga Kungl. Maj:ts befallningshavande. Av dessa hava 16 avstyrkt förslaget, under framhållande huvudsakligast av vägarnas ringa bredd och otjänliga beskaffenhet i övrigt samt den ökade fara, som en dylik eftergift skulle medföra; 5 hava förklarat sig ej hava något att erinra mot och 4 hava tillstyrkt automobilklubbens hemställan. En av dessa sistnämnda har dock framhållit att, även om den principiella ståndpunkt, som skrivelsen angiver och som kommit till uttryck i den kungl. proposition, som år 1906 vid gällande automobilförordnings tillkomst avläts till riksdagen, vore den riktiga, anledning likväl sagnades till antagande, att riksdagen, som hävdade den mening, varefter förordningen sedermera blev avfattad, skulle vara benägen nu frågå densamma.

Sakkunniga hava delat sistnämnda uppfattning, så mycket mera som riksdagens mening, åtminstone vad stora delar av vårt land beträffar, också syntes hava fog för sig, vilket framginge av Kungl. Maj:ts befallningshavandes ovan omförmälda yttranden. Det kunde näppeligen heller sägas, att, efter det riksdagen år 1906 gjorde sitt uttalande i ämnet, några omständigheter inträffat, vilka skulle kunna förmå riksdagen att ändra mening.

Dock föreslå sakkunniga några smärre förändringar för att tillmötesgå vissa framställda önskemål, som befunnits berättigade. Dessa avse huvudsakligast att tillerkänna Kungl. Maj:ts befallningshavande uttrycklig befo-genhet att på ansökan lämna viss person rätt att befara eljest icke tillåten väg ävensom att, vid lagning eller annan tillfällig avstängning av för automobiltrafik upplåten väg, bereda den genomgående automobiltrafiken möjlighet att framkomma, även om härför tillfälligtvis måste upplåtas eljest för automobiltrafik förbjuden väg.

*Sakkunniga  
ang. utmär-  
kande av för-  
bjudna vägar  
(vägtavlor).*

Vidkommande frågan på vad sätt de olika vägarnas egenskap att vara tillåtna eller förbjudna automobilvägar borde bringas till automobiltrafikanternas kännedom hava sakkunniga upptagit det förslag om anbringande i nämnda syfte av särskilda vägtavlor, som innehölls i 1906 års kungl. proposition.

Enligt nu gällande förordning (11 §) åligger det Kungl. Maj:ts befallningshavande, var för sitt län, att utfärda kungörelse med uppgift — för landet samt område, som är att hänföra till stad, men icke är i stadsplan intaget — å de allmänna vägar, som få helt eller delvis befaras med automobil, ävensom angående förbud, som må vara i särskilt fall

meddelat för vägs befarande med varje eller visst slag av automobil, samt om stadgad inskränkning beträffande vissa vägar av eljest medgiven hastighet för automobils framförande. Likaledes åligger det Kungl. Maj:ts befallningshavande att i början av varje år i utfärdad kungörelse på ett överskådligt sätt sammanfatta alla sådana under det nästföregående året samt förut inom länet tillkännagivna stadganden, så vitt de fortfarande äro gällande.

Förslaget i 1906 års kungl. proposition var givetvis grundat på svårigheten jämväl för den laglydige automobilisten att ställa sig till efterrättelse bestämmelserna angående för automobiltrafik tillåtna eller förbjudna vägar. Dessa svårigheter skulle väsentligen bortfalla, om vid själva vägarna anslag uppsättas med upplysning, huruvida vägen vore förbjuden för automobiltrafik. Med nu gällande bestämmelser och Kungl. Maj:ts befallningshavandes i enlighet därmed utfärdade kungörelser blir det, anförda sakkunniga, i vissa fall nästan omöjligt att, även med kungörelserna i hand, med ledning av dessa och kartor taga reda på vilka vägar äro tillåtna och vilka äro förbjudna. Vissa delar av vårt land äro dessutom ännu icke utförligt kartlagda, medan i andra fall generalstabens i handeln tillgängliga kartblad äro i viss mån antikverade. Att i varje fall fråga sig fram erbjuder givetvis stora svårigheter, särskilt i glest befolkade trakter eller vid körning nattetid.

Ytterligare hava sakkunniga erinrat om, att i det utlåtande från ett andra kammarens utskott 1909, på grund varav riksdagsskrivelsen den 25 maj 1909 närmast tillkom, framhålles önskvärdheten av en uttrycklig föreskrift om, att ej mindre de vägar, där automobiltrafik är fullständigt förbjuden, än även de vägar eller vägsträckor, där hastighetsgränsen är en annan än den normala, utmärkas genom anslagstavla eller andra tecken. En ganska allmänt utbredd mening om lämpligheten av anslagstavlors föreligger, erinra sakkunniga vidare, också hos länsstyrelserna, enligt vad från dem infordrade yttranden giva vid handen.

Sakkunniga hava därför ansett, att vägtavlor borde påbjudas. Tavlorna syntes böra hålla minst 35 centimeter i höjd och bredd och vara av tre slag: röd anslagstavla, som utmärkte förbud för all slags automobiltrafik, gul anslagstavla, som angäve, att automobil får å vägen framföras endast med viss minskad hastighet, och grön tavla, som betecknade, att vägen må befaras allenast med automobil av viss beskaffenhet. De stadgade inskränkningarna skulle angivas genom å tavlorna uppsatta anslag. Tavlorna borde uppbäras av en minst 1 $\frac{1}{2}$  meter lång stång. Kostnaden för anslagstavlornas uppsättande och underhåll skulle gäldas av allmänna medel. Angående denna kostnad hava sakkunniga verkställt

en ingående utredning och därvid kommit till det resultat, att för hela landet skulle erfordras 6,226 dylika tavlor samt att dessa, tillverkade av trä, skulle betinga en utgift av i runt tal 44,000 kronor.

*Avgivna  
yttranden  
ang. vilka  
vägar må  
befaras med  
automobil.*

I de över sakkunnigas betänkande avgivna yttrandena hava länsstyrelserna, i fråga om vilka vägar böra upplåtas för automobiltrafik, väsentligen intagit samma ståndpunkt, som, på sätt ovan anförts, kommit till uttryck i de yttranden, vilka avgivits över automobilklubbens förutnämnda framställning.

Bland annat har i dessa yttranden framhållits, att särskilda svårigheter för ett ändamålsenligt ordnande av frågan om vilka vägar borde vara tillgängliga för automobiltrafik föreläge i den omständigheten, att ofta samma väg ej överallt hade samma bredd.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har i sitt utlåtande anmärkt, att betydande vägsträckor, som byggts med bredden 3,6 meter under åtnjutande av statsanslag, vore ojämförligt mycket bättre och mer lämpade för automobiltrafik än flertalet andra något bredare vägar, som icke utförts under statskontroll. I följd härav vore det lämpligast föreskriva, att vägar, vilkas bredd uppgår till minst 3,6 meter, i regel skola vara tillgängliga för automobiltrafik.

Samma ståndpunkt intar kungl. automobilklubben i sitt över sakkunnigas förslag nu avgivna yttrande. Det vore orimligt att påstå, anför automobilklubben, att samtliga bygdevägar, vilkas bredd ej överstiger 3,6 meter, a priori äro olämpliga för automobiltrafik. Ett antagande av sakkunnigas förslag komme att menligt inverka på den fria utvecklingen av automobilerna såsom ett allmännyttigt och för vårt land synnerligen betydelsefullt kommunikationsmedel. Om automobiltrafik blir såsom regel tillåten å allmänna vägar, vilkas bredd är lika med eller större än 3,6 meter, kommer i allmänhetens intresse just den del av vägnätet i landet, som hittills utan tvingande nödvändighet varit avstängd för automobiltrafik, att öppnas härför. Dessa trakter bli därmed också närmare förbundna med de andra landsdelarna.

Sakkunnigas förslag om vissa särskilda undantag och lindringar från den allmänna regeln rörande automobilvägar har i allmänhet vunnit anslutning. Framför allt har från flera Kungl. Maj:ts befallningshavandes sida framhållits, att fullt tydliga bestämmelser om personliga tillstånd till befarande av för allmänheten förbjuden automobilväg äro erforderliga. Vidare har uttalats, att en person, som ej kan färdas till och från hemvistet utan att använda sig av väg, som ej är upplåten för allmän automobiltrafik, bör erhålla tillstånd att begagna sådan väg, där ej synnerliga skäl tala däremot. Ytterligare har föreslagits, att läkare, veterinärer och sjuka skola vid behov äga med automobil befara varje väg.

Flera Kungl. Maj:ts befallningshavande hava vidare framhållit, att vederbörande vägstyrelser och länsmän böra höras, innan medgivande lämnas till automobiltrafik å vägar, som i allmänhet äro därifrån undantagna, eller förbud utfärdas för automobiltrafik å vägar, vilka enligt den allmänna regeln äro tillätta automobilvägar. Andra Kungl. Maj:ts befallningshavande hava anslutit sig till en vid sakkunnigas betänkande fogad, av herr Gustafsson i Mjölby avgiven reservation, däri, bland annat, uttalas den mening, att tillstånd till körning med automobil å allmän väg av mindre bredd än 3,6 meter icke får meddelas utan att vederbörande vägstämma därförinnan hörts i ärendet.

Från militära myndigheter har framhållits, att automobil, som användes vid militärövningar, bör få befara *alla* allmänna vägar. Kan detta ej medgivas, bör i allt fall sådan trafik å eljest otillåten väg få äga rum efter allenast anmälan till vederbörande Kungl. Maj:ts befallningshavande; tiden medgäve nämligen i allmänhet icke att härför utverka Kungl. Maj:ts befallningshavandes tillstånd.

*Förslaget om vägtavlor* har av det vida övervägande antalet Kungl. Maj:ts befallningshavande förordats såsom en lämplig och gagnande åtgärd. Å andra sidan hava dock några Kungl. Maj:ts befallningshavande häremot framställt erinringar, under uttalande att anordningen ingalunda kunde anses nödig eller praktisk och att de av sakkunniga beräknade kostnaderna för vägtavlorna sannolikt vore upptagna för lågt, helst som med hänsyn till olika inskränkande bestämmelser för samma väg flera tavlor av olika färg emellanåt behöfde uppsättas å samma plats och tavlor dessutom erfordrades vid vägkorsningar. Vidare har framhållits, att underhållet av tavlorna skulle bli dyrbart, särskilt om de tillverkas av trä, och att man måste räkna med åverkan å dessa; att grön färg å tavla är olämplig, då sådan tavla ej blir tillräckligt skönjbar mot en bakgrund av skog; att bestämmelser i sakkunnigas förslag icke upptagits om, vilken som skall uppsätta tavlorna, eller om deras synande vid vägsyn; att de å tavlorna uppspikade anslagen lätt kunna rivas bort och i allt fall snart bliva oläsliga genom väderlekens inverkan o. s. v.

*Avgivna ytt-  
randen ang.  
vägtavlor.*

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen förordar systemet med vägtavlor, men anser kostnaden härför böra bestridas av vederbörande vägkassor.

Vidare har jag att i detta sammanhang anmäla, att *Svenska väg-föreningen* med skrivelse av den 23 januari 1915 till mig överlämnat en av föreningen verkställd utredning »om hjulringsbredden å hästfordon och automobiler med hänsyn dels till vägbanans motståndskraft, dels till vägtransporternas ekonomi».

*Svenska väg-  
föreningens  
framställning.*

I denna utredning erinras först om, att den 29 september 1911 särskilda sakkunniga tillkallats för att verkställa utredning angående de åtgärder, som kunde finnas nödiga för åvägabringande av en jämnare fördelning av väghållningsbesväret, samt utarbeta de förslag till förändringar i gällande väglag m. m., var till ifrågavarande utredning kunde föränleda, ävensom i sammanhang därmed underkasta berörda lagstiftning revision jämväl i andra avseenden.

Dessa sakkunniga ärna, enligt vad som kommit till vägföreningens kännedom, i sitt förslag till ny väglag uppdelade de allmänna vägarna i tre klasser:

I. Vägar, på vilka, utom vanlig åkdonstrafik, även tyngre automobiltrafik skulle få förekomma;

II. Vägar, på vilka åkdons- och lättare automobiltrafik skulle få framföras; samt

III. Vägar, på vilka endast vanlig åkdonstrafik skulle få förekomma.

Föreningen vänder sig särskilt mot sakkunnigas förslag till bestämmelser om hjulbredden för automobiler samt hemställer, huruvida icke detta förslag kunde modifieras i följande riktning:

1) De erforderliga författningsbestämmelserna anknytas generellt till II klass vägar, som närmast kunna jämföras med nuvarande vägar av minst 3,6 meters bredd eller sådana, på vilka automobiltrafik över huvud taget är praktiskt möjlig. Bestämmelserna böra alltså fastslå, att högst 1,800 kg. hjultryck får förekomma å automobiler, som utan särskilt tillstånd eller viss inskränkning få trafikera alla de för automobiltrafik upplåtta vägarna. Den erforderliga *hjulringsbredden* bestämmes enligt en skrivelsen bifogad tabell A.

2) Automobiler med större hjultryck vid full last än 1,800 kg., dock ej överstigande 3,200 kg., få framföras å vissa starkare byggda vägar och under vissa förutsättningar med hänsyn till respektive vägars och broars beskaffenhet — allt enligt Kungl. Maj:ts befallningshavandes bestämmande i varje fall. Härvid böra för hjulringsbredden gälla de mått, som angivas uti en vid framställningen fogad tabell B.

3) Större hjultryck än 3,200 kg. får ej förekomma å allmänna vägar.

4) Automobiler med hjultryck av 1,800 kg. och därunder, vilka avses att framföras *endast* å starkare byggda vägar, kunna enligt samma bestämmelser, som under 2 härovan medgivas, hava den hjulringsbredd, som tabellen B angiver.

5) Hastigheten, varmed automobilerna framföras, får med hänsyn till vägbanans motståndsförmåga och den med tyngre fordon förenade trafikrisken *högst* uppgå till nedanstående:



vid högst 1,200 kg. hjultryck .....	22 km.tim.
» » 1,800 » » .....	20 » »
» » 2,500 » » .....	18 » »
» över » » » .....	16 » »

6) För att möjliggöra kontroll bör å lastautomobil finnas anbringad en under *ansvar för dess riktighet* avgiven uppgift om automobilens *egen vikt och lastförmåga* samt *maximihjultryck* å såväl *fram- som bakaxeln*.

7) Användandet av fyr- eller tvåhjulig släpvagn bör tillåtas å vissa *starkare byggda vägar*, varvid för släpvagn bör i övrigt gälla de här ovan under 2) angivna förbehållen. Dessutom bör föreskrivas, att släpvagns hjulaxlar böra avpassas till sådan längd, att hjulen ej gå i samma spår som bilen. Helst böra å fyrhjuliga släpvagnar, liksom också å själva automobilerna, de båda hjulparen sines emellan ej gå i samma spår.

Det meddelas vidare, såsom stöd för valet av 1,800 kg. hjultryck som maximum för den »fria» cirkulationen å alla för automobiltrafik upplåtna vägar, att, i anslutning till docent Nils Wohllins utredning: »Det svenska jordbrukets inrikes avsättningsförhållanden» med bilagor, större lastautomobiler än med 1,800 kg. hjultryck (2-tons lastbiler) ej torde erfordras för *lantbruksändamål*.

Slutligen anföres, att sannolikhet finnes, att för de för *premiering* med statsmedel föreslagna lastautomobilerna ett största hjultryck av 1,800 kg. torde komma att bestämmas.

Vidkommande till en början frågan om vilka *vägar böra vara tillgängliga för automobiltrafik*, upptager såsom nämnt de sakkunnigas förslag oförändrad huvudregeln i nu gällande författning, d. v. s. att körning med automobil i allmänhet är tillåten å allmän väg, vars bredd *överstiger* 3,6 meter. Denna bestämmelse synes mig dock kunna utan olägenhet i någon mån vidgas.

I själva verket torde den ståndpunkt vara den riktigaste, som intogs i det sakkunnigbetänkande av 1903, som låg till grund för 1906 års kungl. proposition, eller att i regel alla allmänna vägar böra vara tillgängliga för automobiltrafik, men att undantag från denna regel må av Kungl. Maj:ts befallningshavande meddelas i de fall, att körbanans ringa bredd eller annat förhållande gör automobiltrafik å sådan väg särskilt farlig eller oläglig. Emellertid läser med hänsyn till den ställning, riksdagen intagit till denna fråga, 1906 års förslag ej böra för närvarande återupptagas. Däremot anser jag det förslag, som, i sak samstämmigt, tillstyrkts av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och automobilklubben, eller att automobiltrafik i regel skall vara tillåten å väg

av *minst* 3,6 meters bredd, kunna genomföras utan någon risk för trafik-säkerheten. De skäl, som, på sätt förut återgivits, anförts för meddelande av bestämmelser av denna innebörd, synas mig fullgoda. Den möjlighet till automobiltrafikens utveckling, som genom sådana föreskrifter skulle beredas, bör så mycket hellre kunna påräkna anslutning, som genom antagande av det nu framlagda författningsförslaget ej blott automobilägares och förares ansvars- och skadeståndsplikt blir skärpt, utan även väsentligt ökade garantier vinnas för att automobilförarna skola besitta nödig skicklighet. Vida mera ingående regler för automobilkörning äro också, på sätt jag längre fram får tillfälle beröra, upptagna i det nu föreliggande förslaget; och det är uppenbart, att dessas efterlevnad jämväl skall medföra större hänsynstagande till och ökad säkerhet för annan vägtrafik. Då lagstiftningen sålunda torde skapa väsentligt större säkerhet mot de missbruk, vartill automobilismen hittills understundom gjort sig skyldig, synes det ej vara nödigt eller lämpligt att utestänga stora trakter av vårt land, som äga ett vägnät om 3,6 meters bredd, från det tillfälle till förbättrade kommunikationer, automobiltrafiken alltmer visat sig kunna medföra.

Mot de särskilda medgivanden till automobiltrafik vid avstängning av väg och för viss person eller viss resa, som upptagits av de sakkunniga, har jag ingen erinran. Dessa bestämmelser hava, i enlighet med avgivna yttranden eller vad eljest ansetts påkallat, erhållit en något vidare avfattning i det nu framlagda förslaget (§ 13 mom. 3 och 4) än i sakkunnigas förslag. I sammanhang härmed hava också i § 13 mom. 4 införts bestämmelser om viss rätt att vid militära övningar för automobiltrafik begagna eljest för sådan trafik ej upplåtna vägar. Däremot synes det, såsom även de sakkunniga funnit, vara obehöfligt att intaga något allmänt medgivande för läkare och veterinärer att vid sjukbesök begagna sig av för allmänheten ej upplåten automobilväg. Ett av Kungl. Maj:t år 1910 meddelat utslag, varigenom läkare, som i trängande sjukbesök färdats i automobil å väg, där sådan trafik ej var tillåten, frikänts från ansvar, torde visa, att det nämnda medgivandet knappast kan vara erforderligt.

Den nyssberörda framställningen från svenska vägföreningen förtjänar uppmärksamhet såsom syftande till att vinna garantier för att den tyngre automobiltrafiken icke skadar vägbanan. Den utgår emellertid från vissa förutsättningar med avseende å de allmänna vägarnas indelning i klasser, som ej nu föreligga. En dylik indelning kan icke ifrågasättas annat än vid en fullständig revision av väglagen, en fråga, vars slutliga lösning ej kan förväntas inom den allra närmaste tiden. I sammanhang med en dylik revision torde tilläventyrs också författnings-

bestämmelserna om automobiltrafik behöva överses. Emellertid synas vissa åtgärder i det syfte vägföreningens framställning avser redan nu böra vidtagas.

Sälunda torde böra föreskrivas, att allmän väg icke må befaras av vissa tyngre automobiler, utan att Kungl. Maj:ts befallningshavande härtill lämnat medgivande. Ett sådant tillstånd bör givetvis avse vissa angivna vägar och icke meddelas utan att vid företagen undersökning utrönts eller eljest är känt, att de för trafik med ifrågasvarande tunga automobiler avsedda vägar med därå befintliga broar äro lämpliga för sådan trafik. Då här huvudsakligen blott är fråga om lastautomobiler, lärer ett dylikt tillstånd icke ifrågasättas i annat än ett fåtal fall. Det hjultryck, som med avseende å dessa tyngre automobiler bör bestämmas, har, med hänsyn till nu i marknaden varande automobiler och då generalstaben ansett vägföreningens förslag mindre lämpligt, satts till 2,500 kg. Med nu antydda stadgande har något behov ej ansetts föreligga av ett generellt förbud för vissa tyngre lastautomobilers framförande å allmän väg. I varje händelse torde den av vägföreningen härutinnan föreslagna gränsen icke vara tillfredsställande.

*Förslaget om vägtaflor* för utmärkande av vägar, som icke äro upplåtna för automobiltrafik eller å vilka vissa inskränkningar i sådan trafik blivit bestämda, synes mig däremot icke böra återupptagas. Anordningen är näppeligen praktisk och skulle orsaka det allmänna icke ringa kostnader särskilt vid första uppsättandet, enär det kan ifrågasättas, om det icke bleve nödvändigt, till minskande av underhållskostnaderna, att använda tavlor av järn. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förslag om att ålägga vägdistrikten kostnaden för tavlorna torde icke böra vinna avseende; vägunderhållet är ändå alltför tyngande i flertalet distrikt.

Har man hittills kunnat, utan alltför stora olägenheter, avvara dylika vägtaflor, så torde behovet för framtiden vara än mindre med det alltför ökade antal vägar, som upplåtas för automobiltrafik. Om det av mig förordade förslaget rörande vilka vägar böra vara tillåtna för automobiltrafik godkännes, blir också behovet av anslagstavlor säkerligen ganska litet framträdande.

Med en praktisk och enhetlig anordning av Kungl. Maj:ts befallningshavandes kungörelser i ämnet, i vilket syfte jag har för avsikt att föreslå särskilda åtgärder, och med de tillåtna automobilvägarnas utmärkande på en för allmänheten hos Kungl. Maj:ts befallningshavande tillgänglig karta, varom föreskrift upptagits i det nu framlagda förslaget, synas automobilisterna kunna erhålla nödig kännedom om automobilvägarna i länen. Det är väl också att förvänta, att automobilklubbar eller andra intresserade,

framgent såsom hittills, skola vidtaga åtgärder till spridande av vederbörliga upplysningar i detta avseende.

I anslutning till vad sålunda anförts hava §§ 13 och 15 i förslaget avfattats, varvid beträffande förut omnämnda länskarta över automobilvägarna föreskrivits, att denna skall vara upprättad minst i skalan 1:200,000, där sådan karta är utgiven (§ 15 sista stycket).

**Kör-  
hastighet.**

Sakkunniga hava vidare upptagit till behandling frågan om *den hastighet, varmed automobil må framföras*. Detta spørsmål är av en ej ringa betydelse icke blott för automobiltrafikens utveckling och gagn, utan också för annan vägtrafikens säkerställande. Automobilens främsta företråde framför andra fordon, avsedda att framföras å vägar och gator, ligger i dess större snabbhet och den tidsvinst, som kan göras genom användande av automobil. Denna fördel står emellertid i ett givet och direkt förhållande till den ökade faran vid bruket av detta kommunikationsmedel såväl för den, som begagnar detsamma, som för andra vägfärande. Insikten härom är givetvis grunden för lagstiftning om körhastighet för automobiler.

En begränsning av hastigheten har från början varit införd i alla länders lagstiftning om automobiltrafik, men överallt har också den uppfattningen gjort sig gällande, att samma regler ej böra gälla för alla situationer, utan att i vissa fall bestämmelserna måste vara strängare än i andra. Den tätt bebyggda orten, den svåröverskådliga platsen, mörker eller dimma betinga andra bestämmelser om körhastigheten än den fria och lätt överskådliga, den »öppna» terrängen vid klart dagsljus.

**1903 års  
kommitterade.**

Kommitterades av 1903 förslag upptog beträffande körhastigheten för automobil följande maximisiffror för timme: 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.

**Nu gällande  
bestämmelser.**

Kungl. Maj:ts proposition till 1906 års riksdag anslöt sig till kommitterades förslag, men på framställning av lagutskottet beslöt riksdagen att hemställa om sådan jämkning, att hastigheten sattes: i stad, köping och annat tätt bebyggt samhälle till 15 km. under dagsljus och 10 km. vid mörker eller dimma samt annorstädes till 25 km. under dagsljus och 10 km. vid mörker eller dimma. Gällande författning avfattades i överensstämmelse med riksdagens hemställan.

Större insikt om automobilens förtjänster, ej minst dess stora manöverduglighet, och klarare uppfattning av att det gäller att lagstifta för de svårare och farligare situationerna, men ej för sådana, då

andra trafikanters intresse ej är i fara, hava föranlett, att man utomlands alltmer övergått till att höja den medgivna hastigheten eller rent av borttaga varje maximigräns för körhastigheten.

Det andra kammarens utskott år 1909, vars utlåtande låg till grund för riksdagens förberörda skrivelse i ämnet, lämnade följande över-skådliga och belysande, av de sakkunniga jämväl återgivna framställning av då gällande bestämmelser i olika länder rörande tillåten körhastighet för automobiler:

»Beträffande den i öppen terräng tillåtna hastigheten stadgas i två europeiska länder, *Tyskland* och *Holland* (ävensom i 6 bland de 36 utav *Nordamerikas Före-nta Stater*, som hava särskild automobilagstiftning), 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, även 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). Av *Nordamerikas Före-nta Stater* hava flertalet ett maximum av 32 kilometer eller mera; tio hava 25 kilometer; tre hava en lägre siffra (Alabama har cirka 13 kilometer). I alla länder, även i dem, som icke hava 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. Även 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* överhuvud endast ett lägre maximum, 12 kilometer, likaså *Belgien* och *Portugal* 10 kilometer. I *Holland* kan dylikt maximum för visst område fastställas av regeringen efter beslut av ordsmyndighet. I *Ryssland*, som ej äger någon för hela riket gällande automobilförordning, förekomma i särskilda städer särskilda bestämmelser (Petersburg t. ex. har 12 kilometer såsom hastighetsgräns). I *Nordamerikas Före-nta Stater* variera low speed limit. från 7 till 20 kilometer (tätbefolkade orter, korsvägar, skarpa kurvor etc.).

Utländsk  
lagstiftning.

För att fullständiga denna bild bör emellertid tilläggas, att den riktning, vari lagstiftningen rör sig, obetingat är ökning (eller rent av borttagande) av maximigränsen i öppen terräng (high speed limit.). I *Holland* utgjorde detta maximum, före nu gällande lag av 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) läser ett under utarbetning varande lagförslag komma att uppställa 45 kilometer; i *England* (nu 32) har en lagstift-

ningskommitté uttalat sig för rent borttagande av high speed limit., liksom i *Holland* och *Tyskland*. Däremot saknas icke exempel på, att en low speed limit. blivit sänkt (*Italien* 28 juli 1901 15 kilometer, nu 12 kilometer).»

*Sakkunniga.* Sakkunniga anföra i sin utredning av hastighetsspörsmålet, bland annat, följande:

Det lider vidare intet tvivel att över allt, där maximihastighet är stadgad för öppen terräng, påbudet i vissa fall överskrides och att för ett kallt bedömande av saken ett beivrande härav skulle anses onödigt. Ligger framför automobilisten en klar väg, överskådlig 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, även den annars laglydige, skulle falla för frestelsen att låta bilen utveckla sin förnämsta egenskap, hastigheten, även om lagstadgat maximum därigenom överskredes. För långt gående inskränkningar på området, när det, som sagts, gäller verkligt ofarliga situationer, torde för den skull vara icke allenast onödiga men även olämpliga såsom lockande till olydnad mot lagen.

Oavsett detta föreligger svårighet att konstatera automobilens hastighet. Visserligen finnas konstruerade hastighetsmätare, jämväl 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.

Av intresse torde härvidlag vara de praktiska prov, som av sakkunniga verkstälts för utrönande av kortaste tiderna för stannandet av en i gång varande automobil. Försöken verkställdes med en 20/30 hästkrafters automobil av typen »Lorraine—Dietrich Lemousine» med egen vikt av 2,080 kg. Fyra personer befundo sig i bilen; hastighetsmätare användes vid tillfället.

Provets resultat angivas av 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 av en sådan uppfattning som den angivna borde vara, att man toge steget fullt ut och förordade borttagandet av varje hastighetsbegränsning för öppen terräng och nöjde sig med stränga bestämmelser för den verkligt farliga situationen. Emellertid bjuder försiktigheten även här att icke genast gå för långt. Ostridigt äro våra vägar, i allmänhet åtminstone, icke av den beskaffenhet att de medgiva fri utsikt, utan tvärtom äro de ofta krokiga och backiga och därför svåröverskådliga. Vidare ha ännu icke landsbygdens hästar och körsvenner hunnit vänja sig vid det nya fordonet, som därför väcker oro och ängslan vid sitt uppträdande. Medvetandet av att även för den öppna terrängen viss maximigräns finnes bör för den skull vara ägnat att åstadkomma den känsla av ökad trygghet för andra trafikanter, varom förut talats och som torde vara ett av lagstiftningens närmaste mål.

Härtill kommer, att flera av Konungens befallningshavande i riket, som med anledning av en framställning från kungl. automobilklubben om medgivande av 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 tät 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 beräknat, dock med de inskränkningar polismyndigheterna prövade nödigt i särskilda fall.

Här är att märka, att Kungl. Maj:t genom nådigt brev den 23 juli 1908 förordnat, att inom Stockholms stad efter vederbörandes prövning i den ordning, som i ordningsstadgan för rikets städer föreskrevs, automobil må framföras med en hastighet av högst 25 kilometer i timmen.

Samtliga Konungens befallningshavande hördes över ansökningen. I de avgivna yttrandena hava skiftande meningar yppat sig. Konungens befallningshavande i Stockholms, Östergötlands, Gottlands, Göteborgs och Bohus, Älvsborgs, Skaraborgs, Västmanlands, Kopparbergs, Jämtlands och Västerbottens län hava avstyrkt bifall till ansökningen, därvid nästan enstämmigt såsom grund framhållits vägnas 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 befallningshavande i Blekinge län har framhållit, att behov av utsträckning av hastighetsgränsen ej visat sig inom länet. Konungens befallningshavande i Hallands län har avstyrkt bifall under framhållande, att av erfarenhet framginge, att förare av automobil vid färder utom städer och tät bebyggda orter ej kunnat förmås att ställa sig givna bestämmelser till efterrättelse och att tillsyn över efterlevnaden av dessa bestämmelser vore svår att åstadkomma. Konungens befallningshavande i Gävleborgs län och i Norrbottens län hava 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 befallningshavande i Uppsala, Södermanlands, Jönköpings, Kronobergs, Kalmar, Kristianstads, Malmöhus, Värmlands och Västernorrlands län hava ansett, att ansökningen borde bifallas, därvid dock samtliga, med undantag av Konungens befallningshavande i Kronobergs, Jönköpings och Kristianstads län, ansett, att, vad städer och tät 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 befallningshavande i Stockholms, Södermanlands, Hallands samt Göteborgs och Bohus län hava därjämte framhållit, att lämpligt vore, att möjlighet bereddes, 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 varje maximibestämmelse. Men å andra sidan kan sägas, att på området vissa lättnader böra beredas automobilisten. Skälen äro delvis framhållna i den allmänna synpunkt, som härovan hävdats. Men dessa skulle dock ej i och för sig kunna hava föranlett till ett sådant förslag, med mindre ej jämväl föreslagits stränga och, som antagas kan, fullt tillräckliga restriktioner för den farliga situationen även beträffande hastigheten, som i sådana fall bör sänkas så, att bilen ej rör sig med större hastighet, än att den *kan ögonblickligen stannas*. Det är mot bakgrunden av dessa bestämmelser, som förslaget om lättnader i denna del bör ses.

Det är redan framhållet, att i utlandet tendensen går i denna riktning, men även i vårt land har denna åsikt vunnit beaktande, även från icke automobilisthåll. Så framhålles denna synpunkt i några av de Konungens befallningshavandes yttranden, som avgivits över automobilklubbens ovanberörda framställning. Konungens befallningshavande i Jönköpings län skriver i denna del, att enär fördelen med automobilens användande ligger i den stora tidsvinsten, vore allt för restriktiva bestämmelser i detta hänseende ej att förordas; om en olycka eller fara för sådan skulle uppstå till följd av värdslöshet eller överdådig framfart med automobil, borde däremot straffet sättas så högt, att det bleve verkligt kännbart. Konungens befallningshavande i Hallands län, som av ovan angivna skäl ansett den begärda utsträckningen ej böra medgivas, anför emellertid såsom sin mening, att det givetvis 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 framfördes med vida större hastighet än den gällande förordningen stadgade. Konungens befallningshavande i Västernorrlands län skriver i denna del, att principiellt sett torde någon inskränkning i hastigheten icke böra stadgas; på väg, som medgäve fri utsikt framåt över så stort avstånd, som med hänsyn till rådande väg- och belysningsförhållanden samt automobilens hastighet erfordras för att stanna automobilen, borde väl denna få framföras med dess största hastighet, särskilt i de delar av landet, där avstånden 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 av vägfärande.

Det av de sakkunniga framlagda förslaget i förevarande ämne innehåller, att i den öppna terrängen automobil skall vid dagsljus få framföras med 30 kilometers hastighet i timmen och i vissa fall med ända till 40, nämligen om vägbanan kan i hela sin utsträckning överskådas 500 meter framåt och ej någon åkande eller ridande finnes på denna del av vägen eller eljest någon omständighet föreligger, som skulle kunna betinga lägre hastighet. Vid mörker skulle hastigheten nedsättas till 20 och vid dimma till 10 kilometer. I städer, köpingar och tätt bebyggda orter skulle maximihastigheten utgöra, vid dagsljus 20 kilometer, vid mörker 15 kilometer samt vid dimma 10 kilometer.

En av de sakkunniga, herr Gustafsson i Mjölby, har i avgiven reservation, efter en ingående motivering, hemställt, att föreskrifterna om körhastighet måtte så avfattas, att den högsta tillåtna hastigheten bleve: i stad, köping och annat tätt bebyggt samhälle 15 km. under dagsljus och 10 km. vid mörker eller dimma samt annorstädes 30 km. under dagsljus, 15 km. vid mörker och 10 km. vid dimma, allt i timmen.

*Avgivna  
yttranden.*

De över sakkunnigas förslag avgivna yttrandena förete en ganska växlande uppfattning i nu förevarande spörsmål. Så har överståthållarämbetet — under erinran att, enligt kungl. brevet den 23 juli 1908, medgivande lämnats till att automobil får i Stockholm framföras med högst



25 km. hastighet i timmen, ehuru detta medgivande vid yttrandets avgivande på grund av särskilda omständigheter ej trätt i kraft — ansett någon ändring i de sålunda meddelade bestämmelserna icke vara för Stockholm påkallad. Flera Kungl. Maj:ts befallningshavande, såsom i Södermanlands, Gottlands, Blekinge samt Göteborgs och Bohus län, framhålla, att körhastigheten på landet under mörker aldrig bör få överstiga 15 km. i timmen. Förenämnda reservation av herr Gustafsson i Mjölby har förordats av Kungl. Maj:ts befallningshavande i Östergötlands, Kronobergs, Kristianstads, Älvsborgs och Västerbottens län (sistnämnda Kungl. Maj:ts befallningshavande föreslår dock en maximihastighet i öppen terräng under fullt dagsljus av 40 km.). De sakkunnigas förslag har antingen uttryckligt förordats eller lämnats utan erinran av Kungl. Maj:ts befallningshavande i Stockholms, Jönköpings, Kalmar, Värmlands, Kopparbergs, Göteborgs och Bohus, Västernorrlands och Norrbottens län (varvid Kungl. Maj:ts befallningshavande i Västernorrlands län finner siffran för den överskådliga terrängen kunna nedsättas från 500 till 100 meter). Kungl. Maj:s befallningshavande i Jämtlands ifrågasätter en föreskrift om obligatoriskt användande av hastighetsmätare.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen anser, att den av sakkunniga föreslagna bestämmelsen om en högsta körhastighet i vissa fall av 40 km. per timme visserligen är i sak befogad, men mindre lämpligt avfattad. En med 40 km. hastighet framförd automobil kan under vanliga förhållanden, enligt av sakkunniga lämnade upplysningar, bringas att stanna på en väglängd av cirka 20 meter. Måttet 500 meter kan därför utan olägenhet minskas till 250 meter. Men till vinnande av under alla omständigheter erforderlig säkerhet bör i stället, framhåller styrelsen, föreskrivas, att även eventuellt anslutande bivägar skola kunna i erforderlig mån överskådas. På grund härav föreslås också en viss omredigering av förslaget i förevarande del. I avseende å lastautomobiler, vilka på grund av sin större tyngd medföra ökade risker vid sammanstötning eller påkörning, har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen ansett bestämmelser om lägre hastighet böra fastställas än för personautomobiler, nämligen: i stad, köping eller annat tätt bebyggt samhälle respektive 15, 10 och 6 km. per timme samt annorstädes respektive 20, 15 och 10 km. per timme.

Automobilklubben har hävdats, att för stad en hastighet av 25 km. icke innebär någon risk för annan trafik och att hastighetsbestämmelserna i denna del således böra sättas till 25 km. vid dagsljus samt 20 km. vid mörker. Måttet på den väglängd, som skall kunna över-

skådas för att under vissa förutsättningar få framföra automobil med 40 km. hastighet i timmen, bör reduceras från 500 till 250 meter.

Den förut berörda skrivelsen från svenska vägföreningen har också för tyngre automobiler föreslagit vissa begränsningar av körhastigheten.

Slutligen må anmärkas, att Stockholms Droskågarförening i inkommen skrift påyrkat, att automobil måtte få i stad framföras med en maximihastighet av 30 km. Härvid har föreningen anfört följande:

Den hastighet, som i allmänhet kommer ifråga å våra gator i huvudstaden, är 30 kilometer. Varje i övrigt laglydig chaufför framför sin automobil med denna hastighet, naturligtvis mindre till åttlydnad av automobilförordningen, än till åttlydnad av allmänhetens fordringar och även automobilens säkra och naturliga gång. Alla trafikanter önska denna hastighet och hava behov av denna hastighet, ej ens ordningens upprätthållare och landets lagstiftare undantagna. Med en hastighet av endast 20 kilometer skulle de resande icke hinna ned till tågen, de teaterbesökande skulle komma för sent till teatern, gästerna till middagsgäster och fester, affärsmän till sammanträden och uppgörelser. Efter endast en kort tid skulle automobilen hava upphört såsom trafikmedel, ty spårvagnen är just det fordon, som fyller sådana anspråk, och är ju då ett långt billigare fortkomstsätt.

De medel, som myndigheterna använt för att söka hålla körhastigheten nere vid maximum, hava icke på minsta sätt fyllt sitt ändamål. Ehuru chaufförerna genom måttagningar och uppskrivningar fälls till böter, som kunna räknas i femsiffriga tal, har normalhastigheten i alla fall hållit sig omkring 30 kilometer, och sedan man i några år lagfört dem, som med endast några få kilometer överskredo den högsta tillåtna hastigheten, nödgades polismyndigheten medgiva, att härigenom skedde den största orätt. Alla chaufförer körde ungefär lika fort. Men endast de, som råkade in i de utlagda fällorna, nåddes av lagens arm. Det hände sålunda, att den ene på kort tid blev utstraffad, under det den andre, som körde med samma hastighet, gick fri, dag efter dag, år efter år.

Man började därför införa ett nytt system, man höjde den tillåtna hastigheten till 30 kilometer. Endast den chaufför, som överskred denna hastighet, blev lagförd. Alla andra lagbrytare gingo nu fria. Man nödgades nu stilla-tigande åse, huru *alla* framrusande automobiler överskredo lag och förordning, men endast de värsta förbrytarna anmälades till bestraffning.

Det nuvarande tillståndet kan sålunda karaktäriseras med följande ord: *Trettio kilometers hastighet kräves av allmänheten, trettio kilometers hastighet är den för motorn lämpligaste, trettio kilometer är den hastighet, som sedan åratals varit i bruk, och trettio kilometer är en hastighet, som av ordningsmyndigheten godkännes såsom laglig.* Måste det då icke vara lagstiftningens skyldighet att taga hänsyn till sådana förhållanden, som rent av framträda med en naturlags nödvändighet? Eller låter det sig verkligen förenas med en förnuftig lagstiftning, att man gör hundratals medborgare till nödtvungna förbrytare mot lag, om än icke mot ordning?

Efter vad vi kunna finna, har denna sak icke blivit av de sakkunniga berörd, och dock föreligger här en fråga av utomordentlig betydelse. Förmodligen har man resonerat som så, att därest den tillåtna hastigheten skulle bliva 30 kilometer, så skulle den faktiska hastigheten stiga med ytterligare 10 kilometer,

och man skulle sålunda befara en normalhastighet av omkring 40 kilometer, vilket vore mer än äventyrligt på många av våra smala gator. Ett sådant resonemang är emellertid oriktigt. Den hastighet, som nu kommer ifråga, är just den, som våra gator tillåta, och den är olika, allteftersom trafikleden är rymlig eller trång. Normalhastigheten för staden mellan broarna är helt säkert ej mer än omkring 10 à 15 kilometer, på Drottning- och Regeringsgatorna omkring 20 kilometer, men på Strandvägen, Djurgårdsslätten, Narvavägen, St Eriksgatan och Fleminggatan mellan 30 och 40 kilometer. En gradvis skeende höjning med 10 kilometer ligger sålunda knappast inom möjlighetens gräns. *En maximihastighet av 30 kilometer skulle endast legalisera den hastighet, som i själva verket föreligger.*

För min del måste jag finna framställningarna om ökad körhastighet för automobiler hava fog för sig. Nyttan av ifrågavarande fortskaffningsmedel minskas väsentligt genom för snäva hastighetsbestämmelser. Särskilt är det tydligt, såsom även av de sakkunniga framhålls, att på en rak och ej för smal väg och då annan trafikerande ej är i sikte, automobil kan utan fara för annan vägtrafik framföras med vida större hastighet än den, som enligt nu gällande bestämmelser är tillåten. Det lär också kunna konstateras, att de automobiler, som trafikera våra landsvägar, i regel framföras med ej obetydligt större hastighet än vad nuvarande automobilförordning medger. Att förhållandena så utvecklats och att detta lagstridiga förhållande så allmänt tolereras, torde vara beroende därpå, att den fara, som vid automobiltrafik hotar allmänheten, i själva verket är att söka icke allenast i den hastighet, varmed automobil framföres, utan också och måhända huvudsakligen i situationer, som kunna uppkomma alldeles oberoende av farten vid tillfället.

Departements-  
chefen.

Vid övervägande av de olika synpunkter, som härvid böra beaktas, har jag funnit, att, vidkommande persontrafiken i stad, köping och annat tätt bebyggt samhälle, de sakkunnigas förslag visserligen bör bibehållas såsom en allmän regel, men att det bör medgivas vederbörande städer själva att efter omständigheterna besluta, på sätt ordningsstadgan för rikets städer bestämmer, att hastigheten må kunna för personautomobil höjas utöver vad författningen i allmänhet medger. Med beaktande av förhållandena och särskilt vad Stockholms Droskägärförening andragit har jag ansett, att i sådan ordning må kunna bestämmas en maximihastighet för timme av 30 km. vid dagsljus och 20 km. under mörker.

§ 14.

Beträffande körhastigheten vid persontrafik å landsbygden i allmänhet, synes sakkunnigas förslag böra i huvudsak godtagas. Vål kan i fullt öppen och överskådlig terräng en större hastighet, än sakkunniga ifrågasatt, hava fog för sig. Men jag har trott försiktigheten bjuda, att man

vid en första lagändring i riktning mot ökad hastighet i huvudsak icke går längre än majoriteten bland de sakkunniga. Ett par jämkningar i sakkunnigas förslag torde dock vara önskvärda, den ena i skärpande, den andra väsentligen i mildrande syfte. På sätt flera Kungl. Maj:ts befallningshavande anmärkt och ett tidigare av automobilklubben avgivet förslag upptager, bör körhastigheten vid mörker icke sättas högre än till 15 km. i timmen. I anslutning till väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förslag torde vidare den sträcka av vägbanan, som måste kunna överskådas för att en hastighet av 40 km. i timmen skall vara tillåten, böra bestämmas till allenast 250 meter, men stadgandet härom så avfattas, att hänsyn också måste tagas till överskådligheten av förefintliga tillfartsvägar.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har i sitt yttrande framhållit, att en lägre körhastighet bör bestämmas för lastautomobiler, i vilket avseende styrelsen föreslagit, att lastvagn ej skulle i stad, köping eller annat tätbebyggt samhälle få framföras med större hastighet än som motsvarar 15 km. vid dagsljus, 10 km. vid mörker och 6 km. vid dimma samt att annorstädes hastigheten för lastvagn icke borde få överskrida 20, 15 och 10 km. i varje av nyssnämnda fall. Yrkande i samma syfte har, vidkommande tyngre lastautomobil, också framställts i en till mig inkommen skrift från Norrköpings fastighetsägarförening. Svenska vägföreningens framställning, i vad den berör körhastigheten, avser närmast att vinna garantier för att vägbanan ej skadas genom för stark fart hos de tyngre automobilerna.

Att tyngre lastautomobiler framföras med modererad hastighet är påkallat, emedan den större tyngden såväl ökar risken vid sammanstötning eller påkörning som ock medför ökad fara för vägbanans bestånd. Då behovet av hastig framfart icke heller är på långt när detsamma med avseende å tyngre lastautomobiler som rörande personautomobiler, synes en lägre hastighet för de tyngre lastautomobilerna böra fastställas. Ett godtagande av väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förslag skulle emellertid medföra, att en del i städerna alltmera vanliga paketautomobiler och lättare lastautomobiler (från varuhus, postbilar o. s. v.) skulle komma att framföras med en mot nu väsentligt reducerad hastighet, varmed gagnet av dessa automobiler också bleve betydligt mindre. En gräns synes därför böra fastställas mellan olika slag av lastautomobiler, så att bestämmelsen om den lägre hastigheten allenast må drabba de tunga lastautomobilerna.

Att bestämma hastigheten efter hjultrycket erbjuder för närvarande vissa svårigheter och skulle i varje fall påkalla ganska vidlyftiga författningsbestämmelser. Jag har därför ansett förevarande spörsmål böra

vinna den lösning, att de av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen föreslagna hastighetsbestämmelserna för lastautomobiler upptagas i författningen, men att de lättare lastautomobilerna, såsom paketvagnar och andra, vilkas lastningsförmåga ej överstiger 1,000 kg., betraktas med avseende å hastighetsreglerna såsom personautomobiler.

Ett allmänt undantag från bestämmelserna om körhastighet har gjorts dels, i enlighet med gällande författning, för automobil, som begagnas såsom ambulansvagn eller vid eldfara för brandväsendets räkning, dels ock för automobil, som brukas vid militära övningar, dock allenast i händelse anmälan enligt § 13 mom. 4 skett hos vederbörande länsstyrelse.

För de övriga ändringar i nu gällande bestämmelser, som föreslagits av de sakkunniga eller eljest synts påkallade, skall erforderlig redogörelse lämnas vid den behandling av de särskilda paragrafer i författningsförslaget, vartill jag nu övergår. Jag får därvid också tillfälle att i ett sammanhang beröra sakkunnigas förslag till skärpta och utvidgade straffbestämmelser.

**Automobils  
beskaffen-  
het.**

§ 1 mom. 1.

### § 1.

De i § 1 av det nu framlagda förslaget innehållna bestämmelser om automobils beskaffenhet överensstämma, vidkommande mom. 1—3, i det väsentliga med sakkunnigas förslag, som i detta avseende i det hela ansluter sig till nu gällande förordning.

Den ändring har skett i mom. 1 b), att föreskriften om att en av bromsarna skall direkt verka på drivhjulen ersatts med bestämmelse om att bromsen skall direkt verka på hjulen, denna ändring förorsakad av tillkomsten av trehjuliga automobiler (fänomobiler), där framhjulet är drivhjul, men bromsen verkar på bakhjulen. På alla andra i vårt land kända automobiler äro bakhjulen, på vilka bromsen verkar, drivhjul.

Vidare har i mom. 1 c) upptagits en bestämmelse om, att automobil skall vara försedd med signalhorn med dov ton. Förslaget har tillkommit för att bringa den svenska författningen i överensstämmelse med den överenskommelse angående internationell automobiltrafik, som den 11 oktober 1909 träffats mellan åtskilliga europeiska stater och som Sverige tillträtt den 9 december 1910 (Sv. förf. saml. nr 17 för 1911).

Sakkunnigas förslag om, att automobil, som är försedd med explosionsmotor, skall hava anordning för dämpande av det buller, som följer med sådan motors användande, har, upptaget i mom. 1 g), erhållit något ändrad formulering i enlighet med vad kungl. automobilklubben förordat.

*Hjulringar.*

I nu gällande förordning (§ 1 mom. 4) stadgas, att automobils hjulringar ej må hava tvärlister, framskjutande bulthuvuden eller andra ojämnheter.

Då emellertid tvärlister kunna tänkas av sådant slag, att de ej inverka menligt på vägbanan och å andra sidan under vissa förhållanden äro nödvändiga, såsom t. ex. å hjulen till lantbruksautomobiler (motorkultur), som arbeta ute på åkrarna, har automobilklubben ifrågasatt, att hjul med tvärlister skulle få användas efter vederbörligt tillstånd. Då dylikt tillstånd ej torde böra medgivas av annan än Kungl. Maj:t, samt en bestämmelse om sådan befogenhet för Kungl. Maj:t icke lärer erfordras i en författning av den art som den förevarande, har någon ändring i det av automobilklubben avsedda syfte icke upptagits i förslaget.

Vidkommande hjulringarnas beskaffenhet i övrigt innehåller nu gällande förordning vidare, att hjulringarna skola hava en bredd av minst 8 cm., som, då beräknade belastningen på hjulet överstiger 400 kg., ökas med en centimeter för varje fullt eller påbörjat hundratal kilogram av hjulets belastning, dock att större bredd än 25 cm. icke i något fall erfordras. Dessa bestämmelser äga dock ej tillämpning å automobil, som är försedd med hjulring av mjukt och elastiskt ämne och vars beräknade belastning ej överstiger 400 kg. å hjulet.

De sålunda meddelade föreskrifterna hava i tillämpningen medfört vissa svårigheter. I utlandet, där föreskrift om viss bredd å gummiringar allmänt saknas, bestämmas ringarnas bredd närmast av den av gummifabrikanterna för olika ringbredder fastställda högsta belastning, för vilken ringarna må utsättas för att garanti för deras hållbarhet skall lämnas av fabrikanterna.

*Sakkunniga.*

Sakkunniga hava haft sin uppmärksamhet inriktad på berörda förhållanden, särskilt i anledning av yttranden från väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och tekniska högskolan, föranledda av en framställning i ämnet av kungl. automobilklubben. Sakkunniga hava därvid ansett, vidkommande de s. k. solida hjulringarna av gummi, att väl vissa bestämmelser rörande hjulringarnas minimibredd fortfarande böra upptagas, men att en del lättnader i detta avseende kunna lämnas, särskilt för att åvägabrinda överensstämmelse mellan förordningens bestämmelser och de mått, varom gummihjulsfabrikationen enat sig.

De av sakkunniga föreslagna bestämmelserna innehålla, att hjulringarna, om de äro av järn, skola hava en bredd av minst 8 cm., som, då beräknade belastningen på hjulet överstiger 400 kg., ökas med en halv centimeter för varje fullt eller påbörjat 50-tal kilogram av hjulets belastning. Äro hjulringarna däremot av mjukt och elastiskt

ämne, skulle varje enkel ring få utsättas för en belastning, som med 100 kg. överstiger den, som, enligt vad nyss sagts, är tillåten för en järnring av samma bredd. Är ringen dubbel, finge den utsättas för en belastning, som med 200 kg. överstiger den för en järnring av de enkla gummiringarnas sammanlagda bredd tillåtna belastningen. Större bredd än 25 cm. skulle icke i något fall erfordras. De föreslagna stadgandena om hjulringars minsta bredd skulle dock ej äga tillämpning å automobil, som är försedd med hjulring av mjukt och elastiskt ämne och vars beräknade belastning ej överstiger 400 kg. å hjulet, eller å automobil, som är försedd med luftringar. Tillika föreslå sakkunniga ett förtydligande i fråga om hur bredden å elastisk hjulring skall mätas.

Svenska vägföreningens framställning i avseende å bestämmande av viss bredd å massiva gummihjulringar upptager detaljerade förslag till ringbredd för olika hjultryck och hänför sig till den klassifikation av vägarna, från vilken föreningen, på sätt förut anförts, utgått. De i sådant hänseende upprättade tabellerna torde få såsom bilaga 2 fogas till denna proposition.

Bestämmelser om viss hjulbredd å automobiler hava tillkommit väsentligen av omsorg för vägbanans bestånd. Uppenbart är emellertid, att faran härför är mycket mindre, om mjuka ringar användas, än när det är fråga om järnringar. Såväl väg- och vattenbyggnadsstyrelsen som tekniska högskolans lärarkollegium hava i sina avgivna yttranden uttalat, att några bestämmelser om bredden å hjulringar av mjukt och elastiskt ämne alls icke äro behövlige. Till stöd för denna uppfattning har huvudsakligen framhållits, att materialet i en sådan ring är dyrt och långt mjukare än vägbanan, att ringen är utsatt för stark slitning, som ökas ju större yttrycket på ringen är, samt att dessa förhållanden giva tillräcklig garanti för, att icke så smala ringar brukas å automobil, att därigenom vägbanan skadas och ringarna själva hastigt förstöras. Såsom i utlandet borde därför jämväl hos oss författningsbestämmelser om viss bredd å mjuka och elastiska ringar vara obehövlige.

I allmänhet äro gummiringar mindre motståndskraftiga mot tryck och slitning än materialet i en vägbanan. Det är därför också i automobilägarens eget välförstådda intresse att använda lämpliga gummiringar. I regel torde de dimensioner på sådana ringar, som ur ekonomisk synpunkt med hänsyn till ringens eget bestånd äro tillfredsställande, samtidigt också tillgodose kravet på verksamt skydd för vägbanan.

Departements-  
chefen.  
§ 1 mom. 4.

Det torde vara obestriddigt, att luftningar (pneumatiska gummiringar), vilka nästan undantagslöst ifrågakomma å personautomobiler, icke i nämnvärd mån skada vägbanan. För sådana ringar saknas därför anledning att uppställa särskilda fordringar i en allmän författning. Tyngre personautomobiler, som dag för dag trafikera en viss väg, kunna visserligen i någon mån åstadkomma skador å vägbanan, vilka det är önskvärt att undvika. Men då härvid huvudsakligast är fråga om yrkesmässig automobiltrafik, kan särskilt avseende i detta sammanhang ej behöva fästas vid nämnda förhållande. I likhet med vad nu gäller skall nämligen automobil, som användes i yrkesmässig trafik, godkännas av myndighet, på vilken det ankommer att meddela tillstånd till sådan trafik (jfr § 20 i författningsförslaget). Med detta stadgande torde tillräckliga garantier förefinnas för att automobiler, som äventyra vägbanans bestånd, icke komma till användning vid yrkesmässig trafik.

Vad angår de massiva gummihjulringarna, förekomma dessa huvudsakligen å lastautomobiler och de tyngsta personautomobilerna. Det förslag, som svenska vägföreningen härutinnan framlagt, är utan tvivel förtjänt av beaktande. Det synes emellertid icke påkallat att nu meddela detaljerade bestämmelser i detta ämne. Dels vilas vägföreningens förslag på en indelning av de svenska vägarna i vissa klasser, vilken ej kan komma till stånd annat än i samband med en ny väglag, dels lämpa sig de föreslagna bestämmelserna överhuvud taget icke för upptagande i en allmän författning. Vissa rent praktiska svårigheter mot normerande författningsbestämmelser i ämnet förefinnas också i och med användningen av två- och trekopplade ringar. Vidare må uppmärksammas, att det är ett viktigt intresse för automobilägarna själva, att de hjulringar, varom här är fråga, givas dimensioner, som äro de lämpligaste för automobilernas framkomlighet. Sådana hjulringar bliva också till den minsta skadan för vägbanan. I den mån som lastautomobilerna även på den rena landsbygden bliva vanligare, kan det emellertid befinnas nödigt, att vissa allmänna normer meddelas i förevarande hänseende. Men dessa komma att växla allteftersom lastautomobiler för olika behov konstrueras och komma i användning. Några andra bestämmelser i ämnet synas således icke böra meddelas än att å Kungl. Maj:t överlämnas att, efter omständigheterna, meddela de föreskrifter om bredden å hjulringar av mjukt och elastiskt ämne, som tilläventyrs kunna påkallas.

Beträffande bredden å hjulringar, som icke äro av mjukt eller elastiskt ämne, krävas däremot allmänna bestämmelser, och hava sådana i förslaget upptagits i enlighet med de sakkunnigas förslag. Sådana hjulringar äro emellertid mera sällan förekommande, och frågan om hjulbredden har således i detta fall ej någon större praktisk betydelse.



Efter nu angivna grunder hava föreskrifterna om hjulbredd i § 1 mom. 4 avfattats.

### §§ 3 samt 5—8.

innehålla de föreskrifter angående införande av ett ordnat registrerings-system för automobiler, som tillkommit genom förut berörda förordning den 11 juni 1915; och hänvisas med avseende härå till vad jag tidigare anfört. Till § 3 mom. 1 samt § 6 mom. 6 b) hava gjorts förklarande tillägg i syfte att angiva att med »typ» avses »märke eller fabrikat». Jag erinrar, att enligt exemplifieringen i registerblanketterna till nådiga kungörelsen den 12 november 1915 om automobilregisters förande m. m. bör, där så ske kan, till ytterligare beskrivning av motorn i registret angivas motorns cylindertal och cylinderdimensioner.

§ 5 mom. 2 har ansetts böra undergå ett par jämkningar. Dels har sålunda, i anledning av framkommen anhållan, provkörning med icke registrerad automobil medgivits, oberoende av om bilen därförut undergått besiktning enligt § 3 eller icke — en ståndpunkt, som också intages av sakkunniga. Dels har meddelande av tillstånd till sådan provkörning ansetts böra kunna för stad lämnas av lokal polismyndighet.

I sammanhang härmed torde böra anmärkas att, på sätt jämväl framgår av författningsförslaget, för färd med besiktigad, ehuru icke ännu registrerad automobil till ort i det län, där den skall registreras, särskilt tillstånd icke kräves. Sådan färd är nämligen ej att betrakta såsom »provkörning», ehuru man — för att icke behöva föreslå användande av ytterligare ett slag av skyltar — för sådan färd föreslagit, att samma skylt skall å bilen föras som vid provkörning.

### § 9.

Sakkunniga hava (§ 7) föreslagit, att i den nya förordningen bestämmelser måtte upptagas om periodisk besiktning (efterbesiktning) av alla automobiler. Sådan besiktning är för närvarande stadgad allenast för automobiler i yrkesmässig trafik och återkommer för dem vart tredje år. Efterbesiktning skulle enligt förslaget äga rum vart tredje år för automobiler i enskild trafik och varje år för automobiler, som användas i yrkesmässig trafik. Sakkunniga anföra härom huvudsakligen följande:

Visserligen ligger det i den enskilde automobilägarens självförstådda intresse att hålla sin automobil i fullgott skick, då varje underlåtenhet härutinnan, oavsett den personliga faran för honom själv, medför för honom minskad möjlighet att draga nytta av det dyra instrumentet och lätt kan vålla honom stor

**Registre-  
ring av  
automobiler.**

**Efterbesikt-  
ning av  
automobil.  
Sakkunniga.**

ekonomisk förlust, då ett fortsatt begagnande kan förstöra automobilen. Emellertid synes det, att det allmänna äger full rätt att fordra garanti för att varje automobil, som användes i trafik, vare sig yrkesmässig eller annan, underhålls. Ett haveri å en automobil kan och måste i vissa fall vara en mycket farlig sak, ej allenast för dem, som färdas i automobilen.

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

Någon anledning att fordra, att denna nödvändigtvis skall verkställas av besiktningsman i det län, där automobilen 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 avseende, bör kunna förordas.

*Avgivna  
yttranden.*

I de avgivna yttrandena hava olika meningar uttalats, i det att dels de sakkunnigas förslag förordats oförändrat, dels påyrkats årlig besiktning av alla automobiler, dels ock ifrågasatts, att, såsom nu, allenast de i yrkesmässig trafik brukade automobilerna skola undergå periodisk efterbesiktning.

I sin förutberörda skrivelse har Stockholms Droskägärförening motsatt sig den ifrågasatta årsbesiktningen av automobiler i yrkesmässig trafik, under anförande huvudsakligen, att droskautomobilerna redan nu vore så väl skötta och underhållna, att allmänhetens intresse av säkerhet redan med nuvarande bestämmelser tillräckligt tillgodosetts. De faror, som automobilen skapat för allmänheten, vore undantagslöst beroende på vårdslöshet vid deras framförande. Besiktningen, oberoende om den skedde vart tredje år eller årligen, kunde blott giva trygghet för ögonblicket. En maskindel kunde fungera ena dagen, men vara ur funktion några timmar därefter — låt vara att det vore ytterst sällsynt. Droskägäarna stode i ständig rapport med reparationsverkstäderna och det torde knappast hava förekommit, att en automobil lämnat en sådan verkstad i annat än felfritt skick. Vore således den föreslagna årliga besiktningen utan betydelse för allmänheten, innebure den däremot en extra beskattning av droskautomobilerna till förmån för besiktningsmännen. Denna beskattning vore så mycket avsevärdare för drosktrafiken, som denna nu levde under synnerligen prekära förhållanden med hänsyn särskilt till prisförhöjningen å bensin, gummi o. s. v. Droskägäarna kunde ej öka sina inkomster i förhållande till de ökade utgifterna, då de ej vore herrar över taxan. Föreningen hemställer i följd härav, att treårsbesiktningen fortfarande måtte gälla för de i yrkesmässig trafik brukade automobilerna.

*Departements-  
chefen.  
§ 9.*

Den nyhet, som sakkunnigas förslag upptager, hänför sig dels till den privata automobilrörelsen, därvid treårsbesiktning nu skulle införas, efter det att hittills ingen dylik efterbesiktning alls funnits föreskriven, dels ock till den yrkesmässiga automobiltrafiken, där årsbesiktning föreslagits i stället för hittills gällande treårsbesiktning.

Det förstnämnda förslaget synes vara nyttigt och lämpligt. Tvekan kan däremot hysas, huruvida vid den yrkesmässiga trafiken behov visat sig att utsträcka den nuvarande treårsbesiktningen till årlig besiktning. Det förefaller dock, som om den sålunda föreslagna utsträckta besiktningsskyldigheten skulle leda till ökad trygghet för allmänheten vid det allt vanligare begagnandet av automobil som samfärdsmedel. De synpunkter, Stockholms droskägärförening lagt på förevarande spörsmål, torde vara alltför ensidiga. Besiktning genom en erfaren besiktningssman kan ofta giva anvisningar eller varningar, som kunna bli till gagn, även ekonomiskt, för automobilägaren; ett mindre fel kan genom att i tid upptäckas och avhjälpas förekomma en dyrbar reparation längre fram. Kostnaderna för besiktningen äro ju ock obetydliga. För övrigt kunna, om automobiltaxan visar sig för låg i följd av de alltmer ökade driftutgifterna, åtgärder för dess höjande tilläventyrs vara berättigade; men detta är en sak för sig, som ej bör inverka på bedömandet av frågan om införande av en kontroll, som i regel måste anses gagna alla parter. Jag har i följd härav funnit övervägande skäl tala för sakkunnigas förslag i dess helhet.

Föreskrifterna i förevarande ämne för den yrkesmässiga trafiken hava fått kvarstå bland de särskilda bestämmelserna för sådan trafik (§ 20 mom. 2 i nu framlagt förslag).

### § 10.

I förslaget till ny automobilförordning, § 8, hava de sakkunniga upptagit nu gällande bestämmelser angående meddelande av förbud mot användande av automobil, som finnes icke uppfylla bestämmelserna i § 1 om automobils beskaffenhet eller eljest icke vara med hänsyn till den allmänna trafiken lämplig.

Under hänvisning till föreskrifterna i § 6 om registrering av sådana förbud och av återkallelser härav, må här allenast uppmärksammas, att föreskriften därom, att förbud, varom här är fråga, också kan meddelas, därest anmälan om vederbörlig efterbesiktning icke inkommit och kunnat registreras, gjorts tillämplig även å automobiler, som ej användas i yrkesmässig trafik.

**Förbud för  
automobils  
användande.**

*Departements-  
chefen.*  
§ 10.

### § 16.

Nämnda § innehåller vida mer detaljerade regler för körning med automobil än de, som nu gälla.

Sakkunnigas förslag har i allmänhet följts. Dock hava en del kompletteringar och formella ändringar vidtagits, de förra i allmänhet anslu-

**Föreskrif-  
ter om  
körning  
med auto-  
mobil.**  
§ 16.

tande sig till vad i avgivna yttranden föreslagits av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

I sakkunnigas förslag med avseende å beskaffenheten av de lyktor, som vid mörker skola föras å automobil, har, på grund av ett utav kungl. automobilklubben, i anslutning till bestämmelserna i utländska automobilförfattningar, väckt förslag, vidtagits den ändring, att den baktill anbragta lyktan å automobilen skall bakåt visa även rött ljus. Syftet med en sådan föreskrift är att markera automobilen för den efterföljande trafiken å vägen eller gatan.

De egentliga körreglerna hava fördelats på två olika moment, mom. 4 och mom. 5, närmast för att vinna en lämplig befunnen uppdelning av straffbestämmelserna. Grupperingen har skett på det sätt, att de i allmänhet mindre betydelsefulla stadgandena upptagits i mom. 4 och de viktigare eller sådana, vilkas efterföljande hava det största intresset för annan vägtrafik, i mom. 5.

Vidkommande de särskilda föreskrifterna i mom. 4 torde böra omförälas följande. Enligt sakkunnigas förslag skulle det vara förare förbjudet att vid möte eller vid förbikörande eller vid färd genom stad eller tätbebyggd ort använda s. k. fritt avlopp. Kungl. automobilklubben har ansett, att ett förbud för användande av »fritt avlopp» bör meddelas för alla förhållanden. Då inga verkliga fördelar kunde ernås genom att tillgripa »fritt avlopp», men dess användande städse uppväcker allmänhetens missnöje, tala, anför klubben, alla skäl för dess avskaffande. Härigenom skulle också en orsak till berättigade anmärkningar mot automobilismen undanröjas. Jag har ansett mig böra i sak biträda detta automobilklubbens förslag.

På förslag av sakkunniga och kungl. automobilklubben hava stadganden upptagits därom, att under färd i stad eller å annan tätbebyggd ort s. k. sirén icke får användas och att nattetid allenast må brukas signalhorn med dov ton.

Bland de av sakkunniga föreslagna körreglerna förekommer ett stadgande om, att automobil vid vissa mera farliga passager eller trafiksituationer icke får framföras hastigare än att automobilen kan stannas »ögonblickligen». Sakkunniga hava framhållit, att den ökning av hastigheten i allmänhet för automobiler, som de förordat, just kunnat ske, emedan samtidigt för verkligt kritiska situationer föreslagits så ringa hastighet som möjligt och i vissa fall så låg, att automobilen kan stannas »ögonblickligen». Uttrycket »ögonblickligen» är visserligen svävande och vid sträng bokstavstolkning kanske omöjligt att efterkomma; men det torde knappast kunna ersättas med lämpligare uttryck, utan att

ganska vidlyftiga föreskrifter upptagas. Jag anser därför, att förevarande bestämmelse kan bibehållas och att man får lita till en förnuftig lagtillämpning. Det förekommer för övrigt i nu gällande automobilförordning. Sakkunnigas förevarande förslag har således influtit i förslaget, varvid av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen framhållna önskemål jämväl beaktats.

Bestämmelsen om att vid smutsigt väglag, då gående personer passeras, farten å bilen bör så begränsas, att den gående ej utsättes för onödigt smutsstänk, ansluter sig till ett förslag från väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. En bestämmelse i enahanda syfte har också påyrkats i den förut omfördälda skriften från Norrköpings fastighetsägareförening.

Ett ofta hört klagomål är, att automobil understundom utsläpper rök eller illaluktande gas i sådan mängd, att olägenhet för allmänheten därav uppstår. Poliskammaren i Göteborg har särskilt vänt sig mot denna ovana och påpekat, att med nu gällande bestämmelser beivran härav ej kan ske. Då förare lär kunna i viss grad förebygga dylikt utsläppande genom ett noggrant handhavande av motorn, har ett stadgande till förekommande av ovarsamhet i förevarande hänseende upptagits.

De i mom. 5 innehållna körreglerna äro i sak väsentligt grundade på de sakkunnigas förslag. Några tillägg hava skett efter hemställan av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Någon vidlyftigare motivering av dessa bestämmelser, utöver vad ovan anförts, torde icke erfordras. Allenast följande må bemärkas. Frågan om skyldighet för automobil att, när förbikörning icke kan äga rum, backa bilen tillbaka till lämplig plats för sådan förbikörning, är omtvistad. Sakkunniga hava i sitt förslag upptagit sådan skyldighet allenast vintertid; några av de hörda myndigheterna hava förordat ett åläggande härutinnan gällande vid varje årstid. Häremot har invänts, att bestämmelser i detta ämne, om sådana överhuvud ägde någon större praktisk betydelse, icke finge avfattas så, att de gäve utrymme för trakasserier, och att en backning av bilen ibland vore omöjlig, t. ex. om åkdon befunde sig tätt bakom. Enligt min mening kan det ifrågasättas, huruvida några bestämmelser i nu förevarande syfte äro till mera avsevärt gagn. Då emellertid sådana föreslagits av de sakkunniga, har det syntts mindre lämpligt att utesluta dem; alltid giva de någon ledning för automobilförarens handlingssätt. I sakkunnigas förslag har allenast sådan jämkning skett, att det skall vara vägens beskaffenhet, som skall hindra förbikörningen, och att backning ej skall behöva ske vid möte med ridande, i vilket sistnämnda fall, praktiskt taget, en situation, som kan motivera

en backningsskyldighet för automobilföraren, näppeligen kan tänkas uppstå.

Det anmärkes slutligen, att över allt i förslaget »krono- och polisbetjänt» utbyttts mot »polisman». Denna senare beteckning avser att omfatta lokal polismyndighet av alla grader (kronofogde, länsman, polisbefäl och poliskonstapel i stad, särskild polisman på landet o. s. v.).

### §§ 17—23.

Särskilda  
föreskrifter  
om yrkes-  
mässig  
automobil-  
trafik.  
§ 20.

Frånsett de ändringar beträffande kompetens att föra automobil i yrkesmässig trafik, vilka förut berörts (sid. 39), hava i nu förevarande avdelning allenast få ändringar i de sakkunnigas förslag ifrågasatts.

Då det syns mindre lämpligt att bibehålla vissa regler för att få automobil godkänd för yrkesmässig trafik (§ 19 mom. 1 i sakkunnigas förslag — § 20 mom. 1 i det nu föreliggande), har viss ändring av förslaget i denna del vidtagits. Myndighet, som äger meddela sådant godkännande, kommer givetvis att av det besiktningssinstrument, som vid registreringen företetts, inhämta erforderliga upplysningar, där ej, enligt andra stycket, anledning förekommer att förordna om ny besiktning. Vidare har, i överensstämmelse med gällande författning, införts en uttrycklig föreskrift om att automobil, för att överhuvud kunna få användas i yrkesmässig trafik, skall vara vederbörligen registrerad inom något av de län, där trafiken skall äga rum.

Ytterligare har, i anledning av framkomna yrkanden, den ändring skett i sakkunnigas förslag, att det ankommer på myndighet, som enligt § 18 har att giva tillstånd till yrkesmässig automobiltrafik (och således ej i varje fall Kungl. Maj:ts befallningshavande), att meddela erforderliga bestämmelser om det högsta antal personer eller den största last, som må befordras med automobilen, m. m. (§ 20 mom. 3).

Slutligen har i § 22 upptagits en bestämmelse av innehåll, att om återkallelse av tillstånd att tjänstgöra såsom automobilförare i yrkesmässig trafik sker av annan myndighet än den, vilken utfärdat körkort för den person, som återkallelsen gäller, meddelande om återkallelsen jämte angivande av skälen därför skall lämnas sistnämnda myndighet. Syftet med denna bestämmelse är att i dylikt fall bereda den myndighet, som utfärdat körkortet, tillfälle att utan omgång pröva, hurvida återkallelse jämväl av körkortet kan anses av omständigheterna påkallad.

Övriga vidtagna ändringar i sakkunnigas förslag äro antingen av formell art eller hava föranletts av det redan införda registrerings-systemet.

## §§ 24—27.

Dessa §§ innehålla särskilda föreskrifter angående automobil, som för tillfälligt brukande införts från utlandet. Bestämmelserna torde numera, sedan Sverige biträtt förut omnämnda överenskommelse angående internationell automobiltrafik, mera sällan komma till användning.

Sakkunnigas förslag överensstämmer med nu gällande stadganden i ämnet allenast med den ändring, att, i analogi med vad som skulle gälla för inhemsk förare, sådan främmande förare, varom här kan vara fråga, måste förskaffa sig tillstånd av polismyndighet till förande av automobil här i landet. Sådant tillstånd skulle dock, därest föraren visar, att han i det främmande landet äger rätt att föra automobil, icke kunna förvägras honom, så framt icke särskilda omständigheter föreligga. Ändringen har, anförda sakkunniga, ifrågasatts av det skäl, att det kan tänkas, att en utländsk förare vid ett föregående besök i vårt land visat oskicklighet och vårdslöshet vid förande av automobil. Någon anledning att tillåta en dylik person att vidare föra automobil i vårt land syntes icke föreligga. Är förhållandet känt — och oantagligt är icke, att så kan vara förhållandet, enär dylika hänsynslösa främlingar på goda grunder ej kunna antagas bli så många — borde förartillstånd förvägras honom.

**Särskilda föreskrifter om automobil, som för tillfälligt brukande i riket från utlandet införts, m. m. Sakkunniga.**

Sakkunnigas förslag har upptagits med en mindre ändring i avfattningen av detsamma.

*Departementschefen.*

Med hänsyn till de mera detaljerade körregler, som influer i det nya förslaget och som i vissa delar skilja sig från de utomlands vanliga, har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen hemställt, att en bestämmelse måtte meddelas därom, att utländsk automobilförare, som ej redan visar sig innehava i Sverige gällande automobilförordning, skall av polismyndighet i gränsort tilldelas sådan. Översättning till franska, tyska och engelska språken av vår automobilförordning borde i följd härav ske och exemplar därav tillhandahållas gränsorternas polismyndigheter. Det sålunda framkomna förslaget, som syntes värt beaktande, har upptagits (§ 24 mom. 4 och 5).

På det någon kontroll må kunna äga rum över möjliga missbruk av i förevarande §§ upptagen rätt för utlänning att här i riket använda automobil, som ej är här registrerad, har föreslagits (§ 24 mom. 6), att polismyndighet, varom här är fråga, skall om meddelade tillstånd att bruka eller föra automobil ofördröjligen göra anmälan hos chefen för civildepartementet.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens hemställan att vad enligt nu förevarande §§ skall åligga polismyndighet i stället måtte överflyttas på tullmyndighet, såsom i allmänhet stationerad närmare gränsen, har jag ansett icke böra vinna avseende. Det torde allenast vara å ett par gränsorter, som tullmyndighet påträffas närmare gränsen än polismyndighet, och avståndsskillnaden i dessa fall är knappast av den betydelse, att det påkallar en ändring i antytt syfte, även om ändringen i och för sig vore att anbefalla.

### §§ 28—40.

**Före-  
skrifter i  
avseende å  
förord-  
ningens  
efterlevnad.**

Det förslag, som de sakkunniga framlagt i förevarande delar, innehåller *dels* en allmän skärpning av nu gällande straffbestämmelser, *dels* ock stadganden angående återkallande av körlicens och vad därmed sammanhänger.

**Överdådig  
framfart.**

I avseende å straffbestämmelserna hava sakkunniga framhållit, att hela automobilförordningens syfte måste vara att söka reglera automobiltrafiken på sådant sätt, att annan därav icke kan skadas, eller med andra ord att söka förekomma överdådig framfart med automobil.

**Sakkunniga.**

Vid sådant förhållande, fortsätta sakkunniga, synes väl den generella bestämmelsen om förbud mot dylik framfart böra hava sin plats just i förordningen och alla övriga 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 angivna, farligare situationer har att iakttaga och för underlåtenhet varav straff äro bestämda. En förseelse mot dessa regler måste givetvis betecknas såsom överdådig framfart, men de angivna 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. Systematisk kan en dylik anordning ej sägas vara. Långt större reda och översiktlighet skulle åstadkommas, om alla hithörande bestämmelser sammanfördes på en plats.

Hittills torde visserligen någon direkt olägenhet av angivna ordning icke hava visat sig, men med skäl kan befaras, att så bleve förhållandet, om just överdådig framfart skulle drabbas av den nya straffpåföljden (indragning av körlicens). Tvekan bör då ej få finnas om vilka förseelser, som böra betecknas som överdådig 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 av den praxis, som, enligt vad upplyst blivit, utvecklat sig hos vissa domstolar att bedöma ett ensamt överskridande av stadgad maximihastighet såsom överdådig framfart.



Oavsett 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, till 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 hava 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.

Med avseende å nu berörda spörsmål må bemärkas, att dess betydelse blir väsentligen mindre, sedan bestämmelser om förverkande av körlicens genom domstols beslut och uppläggande av ett särskilt straffregister för vissa förseelser mot automobilförordningen befunnits icke böra upptagas i författningsförslaget.

*Departements-  
chefen.*

Statsrådet och chefen för justitiedepartementet har också, i sitt förut åberopade yttrande till statsrådsprotokollet den 9 september 1915, funnit den ändring sakkunniga föreslagit i 11 kap. 15 § strafflagen vara otillfredsställande och att straff för överdådig framfart med automobil fortfarande bör, i avvaktan på en fullständigare revision av strafflagen, upptagas i nämnda lagrum.

I följd av nu berörda förhållanden har vid avfattandet av straffbestämmelserna i automobilförordningen någon särskild bestämmelse i det av de sakkunniga angivna syfte icke upptagits.

För att giva större effektivitet åt stadgandena i automobilförordningen hava de sakkunniga föreslagit, att så gott som över hela linjen straffmaximum måtte höjas till 500 kronor; i ett fall (§ 33) har maximum satts till 1,000 kronor. I tre fall har i straffskalan inryckts fängelsestraff, nämligen för förare, som, i avsikt att förhindra automobilens igenkännande, skylt igenkänningsmärke eller använt falskt sådant, vidare för förare, som berövats rätten att föra automobil, men under inhabilitets-tiden ändå förer sådan, samt för den, som anställer förare, vilken, honom veterligt, är berövad rätten att föra automobil.

*Straffskalan.  
Sakkunniga.*

En mera principiell ändring innebär sakkunnigas förslag om utsträckt ansvarighet för ägare vid förseelser mot förordningen. Nu gällande författning låter visserligen ägaren i vissa fall drabbas av sådant ansvar, men bestämmelserna därom hänföra sig huvudsakligen till automobilens beskaffenhet och sättet för anställande av förare. Straffansvaret för själva körningen vilar å föraren ensam.

*Utsträckt  
straff för  
automobil-  
ägare.*

*Sakkunniga.*

Sakkunniga hava nu föreslagit, att i vissa fall ägare skall kunna ådömas straff för sådana av förare begångna förseelser, för vilka denne senare enligt nu gällande förordning ensam bär ansvaret.

Ägaren intager, erinra sakkunniga, i många fall husbondeställning gent emot föraren, och kan han härigenom självfallet utöva ett bestämt inflytande på förarens allmänna hållning och uppfattning av hans skyldigheter gent emot andra vägförande. Är ägaren likgiltig eller slarvig i dessa delar, blir lätt hans chaufförsdetsamma. Svårt torde det till och med stundom bliva för chauffören att, även om han så ville, med en dylik husbonde alltid strängt uppfylla givna bestämmelser.

Det allmänna måste emellertid hava rätt att fordra, att en automobilägare, på vars vilja och till vars nytta automobilen föres ut i trafik, skall medverka till, att farorna och olägenheterna härav minskas.

Härmed är ingalunda sagt, att icke i många fall automobilägare äro fullt lojala och söka efter förmåga stävja eventuella övergrepp från förarens sida. Undantag givas dock för visso. För vissa automobilägare torde huvudsaken vara »att det går bra undan», likgiltigt om därvid givna föreskrifter åsidosättas.

Hos andra, som visserligen ej på angivet sätt mer eller mindre uppsåtligt låta författningsbestämmelserna kränkas, kan medvetandet om, att hela ansvaret vilar 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 gives.

En sådan utsträckning i ansvarigheten skulle emellertid icke kompensera förarens. På honom bör dock i första hand ansvaret vila, och alls icke lämpligt är att tillåta denne att kunna så att säga krypa bakom ägaren. Ofta torde väl skulden vara bådas, och skulle verkligen i enstaka fall denna vila 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 avsetts med de nya bestämmelserna.

*Departements-  
chefen.*

Förutom de ändringar av de sakkunnigas förslag, som påkallats i följd av den ändring i 11 kap. 15 § strafflagen, varom förut förmäls, ävensom det av mig framlagda förslaget med avseende å återkallande av körlicens, hava åtskilliga förändringar vidtagits i straffbestämmelserna i syfte, bland annat, att vinna ett sammandragande och sammanförande av vissa straffpåföljder.

§ 28.

§ 28 avser straff för förseelser, som hänföra sig till själva automobilen och dess beskaffenhet. Här har straff för förare införts, varjämte straff jämväl för ägaren stadgats, därest förseelsen skett med hans vetenskap, ävensom straffansvar, i stället för ägare, ålagts sådan brukare, som är skadeståndspliktig enligt lag om ansvarighet för skada i följd

av automobiltrafik (jfr det nya förslaget till lag om ansvarighet för skada i följd av automobiltrafik § 6: om automobilen brukas utan lov och § 7: om automobilen innehaves med viss nyttjanderätt).

I § 29, som upptager straff för den, som, utan att vara därtill berättigad, för automobil, ävensom för den, som anställer och brukar som förare person, vilken icke äger rätt att föra automobil, har fängelsestraff i straffskalan icke ansetts påkallat; bötespåföljden med minimum 50 kronor och maximum 1,000 kronor har synts innebära tillräckligt straffhot.

§ 29.

§ 30 innehåller de i allmänhet mindre svåra förseelserna mot vissa förkörning med automobil gällande bestämmelser i förordningen, medan § 31 upptager de mera graverande förseelserna, med avseende å vilka bötesansvaret skärpts. I båda fallen hava för särskilda, synnerligen försvårande fall fängelsestraff ansetts böra inrymmas i författningen. Slutligen innehåller § 32 ett stadgande med hänsyn närmast till 11 kap. 15 § strafflagen.

§§ 30, 31  
och 32.

I § 33 upptages straff för ringare förseelser,

§ 33.

och § 35 behandlar förseelser mot de särskilda föreskrifter, som gälla för den yrkesmässiga automobiltrafiken.

§ 35.

De i nu gällande förordning § 26 mom. 3 och 4 upptagna straffbestämmelser för underlåten registrering och för meddelande mot bättre vetande av oriktiga uppgifter till automobilregistret hava upptagits såsom en särskild § (§ 34).

§ 34.

På grund av svårigheten att på tillfredsställande sätt ordna frågan om ansvar jämväl för ägare vid förseelser mot de för körning med automobil gällande regler och med hänsyn även till den skärpta skadeståndsplikt, som enligt särskild lag drabbar automobilägare, har jag icke funnit skäl att upptaga de sakkunnigas förslag till utsträckt ansvar för ägare.

I fråga om automobil, som tillhör staten eller kommun, har det dock synts påkallat att söka på skäligt sätt ordna ansvaret mellan förare och hans förman. I detta hänseende har någon ändring i nu gällande stadganden icke ifrågasatts (§ 36).

§ 36.

Med det sätt att anordna återkallanden av förartillstånd, som det nu framlagda förslaget innehåller, blir sakkunnigas förslag i § 36 givetvis obehövt. Såsom följd härav har det ej heller ansetts erforderligt att, utöver vad nu gäller, göra allmän domstol till forum för behandling av åtal för vissa förseelser (§ 45 i sakkunnigas förslag). Flertalet av de mål, varom här är fråga, äro närmast polismål, och det förhållande, att för

§ 38.

vissa fall, där synnerligen försvårande omständigheter föreligga, fängelse införts i strafflatituden, påkallar ej i och för sig en ändring i det syfte sakkunniga ifrågasatt.

§ 39.

Under övervägande har varit, huruvida domstol borde åläggas att insända utslag, varigenom automobilförare dömts till straff för vissa svårare förseelser mot automobilförordningen eller mot 11 kap. 15 § strafflagen. till Kungl. Maj:ts befallningshavande, som utfärdat körkort för den dömde, Syftet med en sådan anordning skulle vara att lättare sätta Kungl Maj:ts befallningshavande i tillfälle att taga i övervägande frågan, huruvida i följd av utslaget körlicensen bör återkallas eller icke. Ett stadgande i nyssnämnda avseende har dock ansetts obehövt. I stället har en allmän föreskrift meddelats därom, att om polismyndighet finner anledning förekomma till återkallelse av körkort eller tillstånd, polismyndigheten har att därom göra framställning hos den myndighet, som har att avgöra frågan om återkallelsen. Härigenom får sistnämnda myndighet icke blott sin uppmärksamhet i tillräcklig grad fäst på dylika fall, utan blir också i tillfälle att från ett åtal vid domstol, genom infordrande av utslag och protokoll, vinna erforderligt material för bedömning av frågan, om körlicensen fortfarande bör hava giltighet eller icke.

#### §§ 41 och 42.

Om motorcykel.

Förevarande §§ innehålla de särskilda bestämmelser, som ansetts erforderliga för motorcyklar.

Antalet i bruk varande motorcyklar har under de senaste åren ansenligt växt; och uppgick den 1 november 1915 hela antalet anmälda motorcyklar till 4,673.

Sakkunniga hava med avseende å sitt förslag till författningsbestämmelser om motorcyklar till en början anfört följande:

Fänomobiler.

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 av sin relativt stora tyngd i förhållande till motorns effektivitet, svåra att driva fram å backiga och sämre vägar. Fabrikationen minskades därför snart och kan sägas nu hava helt upphört. På senare tider hava emellertid nya typer av motorvagnar kommit i marknaden. Dessa framdrivas på tre hjul, ett främre och två bakre, med drivkraften verkande direkt på framhjulet, som är något mindre än å vanliga automobiler, särskilt är deras vikt betydligt lägre.

Hos myndigheterna hava uppstått tvivel, om och i vad mån bestämmelserna om automobil äro tillämpliga på dessa nya fordon. Gällande förordning innehåller ej definition på de olika slagen motorfordon, varom här är fråga: automobil

och motoreykel. Vid tiden för förordningens utfärdande torde detta ej heller varit nödvändigt; de antydda mellantyperna hava först efteråt uppträtt. 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 av motsvarande nytta, då fabrikationen på området ej står stilla och av nyheter ändrade bestämmelser gång på gång kanske skulle erfordras. Skälet, varför andra och lindrigare bestämmelser gälla för motoreykel, är givetvis, 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 av 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 av de lindrigare bestämmelserna, och en ökning av de yttre dimensionerna måste i viss direkt proportion motsvaras av ökad vikt, har det befunnits lämpligt att föreslå, att det karaktäristiska hos motoreykeln i motsats mot automobilen skall vara dess lägre vikt, och har viktgränsen satts till 150 kilogram. De nu i bruk varande motoreyklarnas vikt torde i allmänhet ej överstiga 75 kilogram, men för att lämna utvecklingen något spelrum har den angivna siffran föreslagits. Någon risk att med en så pass låg siffra som 150 kilogram skulle uppstå en motoreykeltyp, som rätteligen borde behandlas som automobil, torde säkerligen ej behöva befaras.

Sakkunnigas förslag i förevarande avseende har icke föranlett erinran från något håll.

Den föreslagna viktgränsen synes vara lämplig jämväl med hänsyn till andra konstruktioner av automobiler, som äga större eller mindre frändskap med motoreyklar. För att klarare än som skett i nuvarande förordning angiva, att motoreyklar ingå i begreppet automobil enligt förordningens terminologi, har viss ändring skett av § 41.

Enligt nu gällande bestämmelser får motoreykel framföras å varje allmän väg, gata eller torgplats ävensom å enskilt område, då ägaren eller hans rättsinnehavare därtill lämnat tillstånd. De sakkunniga erinra nu, att på senare tider en ny uppfinning på området börjat exploateras, nämligen så kallade bivagnar, d. v. s. en anordning, varigenom antingen vid sidan av, framför eller bakom själva motoreykeln tillkopplats en mindre vagn med plats för en person eller lämpad för varutransport. Bredden på en motoreykel med en dylik anordning blir givetvis i vissa fall ej obetydlig. Att alla allmänna vägar stå öppna för motoreykeln, har sin grund i, bland annat, cykelns ringa bredd. Med antydda anordningar kommer denna bredd att ökas avsevärt, och någon anledning att beträffande ett så beskaffat fordon medgiva större lättnad än för automobil torde ej föreligga.

Sakkunniga föreslå i följd härav, att med avseende å vilka vägar må befaras med motoreykel med tillkopplad bivagn samma regler skola gälla som för automobil.

Vägar för  
motoreykel.

Motorcykel  
med bivagn.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen anför i sitt avgivna yttrande i denna del, att, då motorcykeln även med bivagn upptager en ringa bredd och med lätthet för hand kan föras ned på dikesslänt eller annan invid vägbanan varande mark, den av de sakkunniga föreslagna bestämmelsen vore alltför sträng. Största bredden å den enda svenska motorcykel med bivagn, som finnes i marknaden, är endast 1,03 meter utan och 1,35 meter med styrstång. Styrelsen föreslår därför, att för motorcykel med bivagn föreskrifterna för automobil beträffande befarande av allmänna vägar allenast skola tillämpas i det fall, att hela ekipaget, styrstången oräknad, är större än 1,20 meter.

Då emellertid sådana motorcyklar med bivagn, som hava en bredd av 1,40 meter — frånsett styrstången — numera lära föras i handeln och jämväl för andra motorcykeltyper en något större bredd än den av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen föreslagna kan vara önskvärd, har jag, med upptagande av styrelsens förslag i övrigt, ändrat breddsiffran till 1,40 meter.

#### §§ 43, 44 och 45.

#### Övriga föreskrifter.

##### § 43.

Den taxa, som nu gäller för besiktningsman enligt § 36 i 1906 års förordning med däri år 1915 vidtagna ändringar, upptager en ersättning för besiktning av automobil av 15 kronor, då automobilen icke förut registrerats, och av 10 kronor, då sådan registrering ägt rum. Uppvisas på en gång två eller flera, en och samma person tillhöriga automobiler till besiktning, är besiktningsman i intet fall berättigad till högre ersättning än 10 kronor för varje automobil.

För besiktningsmans prövning av förarens kompetens är taxan för närvarande 5 kronor.

#### Besiktningsmän och sakkunniga om taxa för besiktningsmän.

Sakkunniga anmäla, att enligt till dem inkommen framställning från besiktningsmännen i Stockholm nuvarande taxa synes vara för låg. Nämnda besiktningsmän finna visserligen ett arvode av 15 kronor för en första besiktning av en automobil vara tillräckligt, men att däremot maximum, när två eller flera, samma ägare tillhöriga automobiler samtidigt anmälas för en första besiktning, eller 10 kronor för varje automobil, är för lågt. I stället bör ersättningen i nu berörda fall bestämmas till sammanlagt 25 kronor för 2 automobiler och först för 3 eller flera, samma ägare tillhöriga nedgå till 10 kronor för var och en av automobiler.

Taxan för efterbesiktning, 10 kronor, anse nämnda besiktningsmän ingalunda motsvara arbetet med sådan förrättning. Med en dylik besikt-

ning avses att vinna en betryggande garanti mot, att mindervärdigt material icke tillåtes i den allmänna trafiken. Denna besiktning krävde en ytterst omfattande och tidsödande undersökning. I de flesta fall inskränkte det sig ej heller till *en* besiktning, i det att ett fordon, som vid efterbesiktning givit rum för anmärkningar, måste på nytt uppvisas, på det att besiktningsmannen må kunna övertyga sig om, att anmärkningarna föranlett rättelse. Arvodet för efterbesiktning borde därför ej sättas lägre än till 15 kronor.

Jämväl arvodet för kompetensprövning av automobilförare är, enligt nämnda besiktningsmäns mening, alldeles för lågt och bör höjas till 10 kronor. Erfarenheten har nämligen visat, att besiktningsman, för att på ett tillfredsställande sätt kunna göra sig reda för den blivande förarens kunskaper ej blott i automobilens nödortfuga manövrering, utan även beträffande maskineriets arbetssätt och rationella skötsel, behöver i vanliga fall använda en ganska rundlig tid. Ofta måste också förnyad prövning påfordras, innan kompetensbevis kan utfärdas. Arvodet för prövning av förarkompetens borde därför höjas till 10 kronor.

Sakkunniga hava anslutit sig till besiktningsmännens förslag.

För min del finner jag goda skäl hava anförts för de ifrågasatta höjningarna av arvodet till besiktningsmän. Den för första besiktning medgivna rabatten, då flera, samma person tillhöriga automobiler besiktigas, torde dock böra tillämpas även vid efterbesiktning. Vidkommande prövningen av förarkompetens, har i § 4 i nu framlagt förslag ifrågasatts, att sådan prövning ävenledes skall avse att utröna, att föraren äger nödig kännedom om gällande författningsbestämmelser rörande automobiltrafik, i vad dessa avse förare. Den nämnda utsträckta prövningen torde i och för sig motivera en höjning av arvodet för prövning av förarkompetens.

*Departements-  
chefen.*

§ 50 i sakkunnigas förslag har kunnat helt utgå, då de bestämmelser, som där sammanförts, i vad de fortfarande synas påkallade, uppåtgit under andra §§ i det nu framlagda förslaget.

De övergångsbestämmelser, som innehållas i sakkunnigas förslag, hava måst kompletteras beträffande giltigheten, efter den nya författningens trädande i kraft, av därförut förvärvad förarkompetens.

*Övergångs-  
bestämmelser.*

För min del har jag ansett, att största möjliga hänsyn härvid bör tagas till nuvarande förare och att redan förvärvad kompetens i allmänhet bör gälla för utfående av körkort. Ett eftergivande, vidkom-

mande nuvarande förare, av fordran å anskaffande av körkort har däremot icke synts påkallat och skulle föranleda till mindre reda i hela systemet. Det är uppenbart, att sådana äldre förare måste förskaffa sig kännedom om de nya reglerna för körning med automobil.

För att lämna tillräcklig tid till fullgörande av de krav, som i den nya författningen uppställas för erhållande av körkort, har föreslagits, att hittills giltiga förarbevis fortfarande skola gälla till den 1 maj 1917, men att ansökning om vinnande av förartillstånd skall insändas före den 1 mars 1917. Inom förstnämnda tid kunna under alla omständigheter vederbörande länsstyrelser medhinna att för nuvarande förare utfärda körkort, så att den 1 maj 1917 den nya ordningen må vara i fullt gällande kraft.

---

Under återopande av allt vad sålunda anförts, hemställer jag, att Kungl. Maj:t måtte genom nådig proposition inhämta riksdagens yttrande över det av mig nu framlagda förslaget till förordning om automobiltrafik, med förklarande att Kungl. Maj:t vill, efter emottagande av riksdagens svar, företaga den slutliga prövningen av samma förslag och förordna om författnings utfärdande i ämnet.

Vad föredragande departementschefen i detta ärende hemställt, däruti statsrådets övriga ledamöter instämde, behagade Hans Maj:t Konungen bifalla; och skulle nådig proposition till riksdagen avlätas av den lydelse, bilaga vid detta protokoll utvisar.

Ur protokollet:

*Niklas A. Lindhult.*

---



## Bilaga 1.

L ä n	Anmälda automobiler										Anmälda motoreyklar									
	1907	1908	1909	1910	1911	1912	1913	1914	1915 till 1/11	Summa för länct.	1907	1908	1909	1910	1911	1912	1913	1914	1915 till 1/11	Summa för länct.
Stockholms stad ...	399	73	179	316	273	425	562	578	206	<b>3 011</b>	36	19	25	23	33	51	92	169	202	<b>650</b>
Stockholms län	—	3	—	—	1	1	4	1	3	<b>13</b>	2	3	3	5	6	8	7	11	9	<b>54</b>
Uppsala »	11	6	2	6	—	4	7	7	3	<b>46</b>	24	14	16	13	19	28	44	44	40	<b>242</b>
Södermanlands »	45	11	12	11	21	27	18	17	8	<b>170</b>	32	16	16	26	19	29	39	58	37	<b>272</b>
Östergötlands »	41	6	2	10	46	6	26	32	17	<b>186</b>	42	14	13	15	20	32	61	100	90	<b>387</b>
Jönköpings »	3	2	—	1	—	2	3	2	5	<b>18</b>	13	12	7	9	13	22	19	44	23	<b>162</b>
Kronobergs »	2	—	—	2	—	1	—	1	—	<b>6</b>	7	5	1	3	7	8	3	12	14	<b>60</b>
Kalmar »	5	3	1	—	1	3	3	2	4	<b>22</b>	3	2	12	8	6	8	17	28	25	<b>109</b>
Gottlands »	2	1	—	—	—	4	2	3	4	<b>16</b>	—	—	6	12	8	6	7	—	9	<b>48</b>
Blekinge »	5	—	1	2	1	2	—	1	2	<b>14</b>	3	4	2	4	—	1	3	4	13	<b>34</b>
Kristianstads »	1	—	3	1	—	7	13	6	4	<b>35</b>	34	10	6	12	4	21	17	20	14	<b>138</b>
Malmöhus »	61	36	13	20	53	64	107	153	66	<b>573</b>	88	39	44	35	42	62	66	95	77	<b>548</b>
Hallands »	13	4	2	2	5	7	2	6	4	<b>45</b>	10	2	2	3	4	4	7	12	12	<b>56</b>
Göteb. o. Bohus »	—	61	25	54	43	53	84	70	77	<b>467</b>	4	3	2	4	4	4	23	42	41	<b>127</b>
Älvsborgs »	7	1	1	2	4	6	11	5	2	<b>39</b>	6	5	8	7	11	17	40	26	34	<b>154</b>
Skaraborgs »	8	12	12	3	6	6	4	6	6	<b>63</b>	2	2	7	7	13	18	38	57	34	<b>178</b>
Värmlands »	4	—	1	1	—	11	6	6	6	<b>35</b>	5	5	12	3	10	18	26	41	22	<b>142</b>
Örebro »	16	6	9	12	9	10	33	36	10	<b>141</b>	—	—	—	2	11	26	33	66	61	<b>199</b>
Västmanlands »	8	3	1	6	6	5	13	3	3	<b>48</b>	12	6	12	24	15	17	28	38	29	<b>181</b>
Kopparbergs »	6	4	3	7	9	12	16	90	20	<b>167</b>	26	14	21	12	14	52	78	93	65	<b>375</b>
Gävleborgs »	7	3	6	9	14	30	30	15	19	<b>133</b>	—	1	14	22	31	18	33	28	32	<b>179</b>
Västernorrlands »	8	—	2	4	13	33	38	32	14	<b>144</b>	5	3	4	5	4	19	23	38	19	<b>120</b>
Jämtlands »	5	1	—	—	3	5	3	9	6	<b>32</b>	3	2	8	7	10	7	18	6	8	<b>69</b>
Västerbottens »	4	—	1	3	4	4	6	5	5	<b>32</b>	4	1	—	5	8	22	26	34	14	<b>114</b>
Norrbottnens »	1	—	3	—	1	3	2	5	5	<b>20</b>	1	—	—	1	6	16	11	23	17	<b>75</b>
Summa	662	236	279	472	513	731	993	1 091	499	<b>5 476</b>	362	182	241	267	318	514	759	1 089	941	<b>4 673</b>

## Bilaga 2.

## Tabell A.

Erforderlig bredd å massiva gummihjulringar för automobiler, som få trafikera alla för automobiltrafik upplåtna vägar.

Hjultryck i kg.	Max. hastighet km/tim.	Yttre hjuldiametern uti cm.						Anmärkingar.
		750—845	850—955	950— —1,045	1,050— —1,145	1,150— —1,245	1,250— —1,345	
		Minsta hjulringsbredd uti cm.						
								nuvarande autoförordning
400 .....	22	7.0	6.5	6.0	—	—	—	8 cm.
500 .....	»	8.5	8.0	7.5	7.0	—	—	9 »
600 .....	»	10.0	9.5	9.0	8.5	8.0	—	10 »
700 .....	»	12.0	11.0	10.5	10.0	9.5	8.5	11 »
800 .....	»	2 × 6.5	2 × 6.0	2 × 5.5	2 × 5.0	11.0	10.0	12 »
900 .....	»	2 × 7.5	2 × 7.0	2 × 6.5	2 × 6.0	2 × 5.5	2 × 5.0	13 »
1,000 .....	»	2 × 8.5	2 × 8.0	2 × 7.5	2 × 7.0	2 × 6.5	2 × 6.0	14 »
1,100 .....	»	2 × 9.0	2 × 8.5	2 × 8.0	2 × 7.5	2 × 7.0	2 × 6.5	15 »
1,200 .....	»	2 × 10.0	2 × 9.5	2 × 9.0	2 × 8.5	2 × 8.0	2 × 7.5	16 »
1,300 .....	20	2 × 10.5	2 × 10.0	2 × 9.5	2 × 9.0	2 × 8.5	2 × 8.0	17 »
1,400 .....	»	2 × 11.5	2 × 11.0	2 × 10.5	2 × 9.5	2 × 9.0	2 × 8.5	18 »
1,500 .....	»	2 × 12.0	2 × 11.5	2 × 11.0	2 × 10.5	2 × 10.0	2 × 9.0	19 »
1,600 .....	»	2 × 13.5 3 × 8.5	2 × 12.5 3 × 8.0	2 × 12.0	2 × 21.5	2 × 11.0	2 × 10.0	20 »
1,700 .....	»	2 × 14.0 3 × 9.0	2 × 13.5 3 × 8.5	2 × 12.5 3 × 8.0	2 × 12.0	2 × 11.0	1 × 10.5	21 »
1,800 .....	»	2 × 15.0 3 × 9.5	2 × 14.0 3 × 9.0	2 × 13.5 3 × 8.5	2 × 12.5 3 × 8.0	2 × 12.0	2 × 11.5	22 »

Mindre hjuldiameter än 75 cm. (gummiringens ytterkant) får ej förekomma.

## Tabell B.

Erforderlig bredd å massiva gummihjulringar för automobiler,  
som få trafikera endast starkare byggda vägar.

Hjultryck i kg.	Max. hastig- het km/tim.	Yttre hjuldiametern uti cm.						Anmärk- ningar.
		750—845	850—945	950— —1,045.	1,050— —1,145.	1,150— —1,245.	1,250— —1,345.	
		Minsta hjulringsbredd i cm.						
								enl. nuv. auto- fördning
500 .....	22	7.0	6.5	6.0	—	—	—	9 cm.
600 .....	"	8.5	8.0	7.5	7.0	—	—	10 "
700 .....	"	9.5	9.0	8.5	8.0	7.5	—	11 "
800 .....	"	11.0	10.5	10.0	9.5	9.0	8.5	12 "
900 .....	"	12.5	12.0	11.5	10.5	10.0	9.5	13 "
		2× 6.0	2× 5.5					
1,000 .....	"	14.0	13.5	12.5	12.0	11.5	10.5	14 "
		2× 6.5	2× 6.5	2× 6.0	2× 5.5	2× 5.5	2× 5.0	
1,100 .....	"	15.5	15.0	14.0	13.5	12.5	12.0	15 "
		2× 7.5	2× 7.0	2× 6.5	2× 6.5	2× 6.0	2× 5.5	
1,200 .....	"	2× 8.0	2× 7.5	2× 7.0	2× 6.5	2× 6.0	2× 5.5	16 "
1,300 .....	20	2× 8.5	2× 8.0	2× 7.5	2× 7.0	2× 6.5	2× 6.0	17 "
1,400 .....	"	2× 9.0	2× 8.5	2× 8.0	2× 7.5	2× 7.0	2× 6.5	18 "
1,500 .....	"	2× 9.5	2× 9.0	2× 8.5	2× 8.0	2× 7.5	2× 7.0	19 "
1,600 .....	"	2× 10.5	2× 9.5	2× 9.0	2× 8.5	2× 8.0	2× 7.5	20 "
1,700 .....	"	2× 11.0	2× 10.5	2× 10.0	2× 9.0	2× 8.5	2× 8.0	21 "
1,800 .....	"	2× 12.0	2× 11.0	2× 10.5	2× 10.0	2× 9.5	2× 9.0	22 "
1,900 .....	18	2× 12.0	2× 11.5	2× 10.5	2× 10.0	2× 9.5	2× 9.0	23 "
2,000 .....	"	2× 13.0	2× 12.0	2× 11.5	2× 10.5	2× 10.0	2× 9.5	24 "
		3× 8.5						
2,100 .....	"	2× 13.5	2× 12.5	2× 12.0	2× 11.0	2× 10.5	2× 10.0	25 "
		3× 8.5	3× 8.0					
2,200 .....	"	2× 14.0	2× 13.5	2× 12.5	2× 12.0	2× 11.0	2× 10.5	" "
		3× 9.0	3× 8.5	3× 8.0				
2,300 .....	"	2× 15.0	2× 14.0	2× 13.0	2× 12.5	2× 12.0	2× 11.0	" "
		3× 9.5	3× 9.0	3× 8.5	3× 8.0			

Hjultryck i kg.	Max. hastighet km/tim.	Yttre hjuldiametern uti cm.						Anmärkningar.
		750—845	850—945	950— —1,045.	1,050— —1,145.	1,150— —1,245.	1,250— —1,345.	
Minsta hjulringsbredd i cm.								
								enl. nuv. auto-förordning
2,400 .....	18	{ 2×15.5 3×10.0	{ 2×14.5 3×9.5	{ 2×14.0 3×9.0	{ 2×13.0 3×8.5	{ 2×12.5 3×8.0	{ 2×11.5	25 cm.
2,500 .....	"	{ 2×16.0 3×10.0	{ 2×15.5 3×10.0	{ 2×14.5 3×9.5	{ 2×13.5 3×8.5	{ 2×13.0 3×8.5	{ 2×12.0	" "
2,600 .....	16	{ 2×16.0 3×10.5	{ 2×15.5 3×10.0	{ 2×14.0 3×9.5	{ 2×13.5 3×8.5	{ 2×13.0 3×8.5	{ 2×12.5 3×8.0	" "
2,700 .....	"	{ 3×11.0	{ 2×16.0 3×10.5	{ 2×15.0 3×10.0	{ 2×14.5 3×9.5	{ 2×13.5 3×8.5	{ 2×13.0 3×8.5	" "
2,800 .....	"	{ 3×11.0	{ 3×11.0	{ 2×16.0 3×10.5	{ 2×15.0 3×9.5	{ 2×14.0 3×9.0	{ 2×13.5 3×8.5	" "
2,900 .....	"	—	{ 3×11.0	{ 3×11.0	{ 2×15.0 3×10.0	{ 2×14.5 3×9.5	{ 2×14.0 3×9.0	" "
3,000 .....	"	—	—	{ 3×11.0	{ 2×16.0 3×10.5	{ 2×15.0 3×9.5	{ 2×14.5 3×9.5	" "
3,100 .....	"	—	—	—	{ 3×11.0	{ 2×16.0 3×10.5	{ 2×15.0 3×9.5	" "
3,200 .....	"	—	—	—	{ 3×11.0	{ 2×15.0 3×10.5	{ 2×15.5 3×10.0	" "

Mindre hjuldiameter än 75 cm. (gummiringens ytterkant) får ej förekomma.

Större hjultryck än 3,200 kg. kan i allmänhet ej tillåtas på grund av broarnas för låga bärighet.