

Nr 180.

Godkänd av första kammaren den 30 maj 1916.

Godkänd av andra kammaren den 30 maj 1916.

Riksdagens skrivelse till Konungen, i anledning av dels Kungl. Maj:ts proposition med förslag till ny förordning om automobiltrafik dels ock i ämnet väckta motioner.

(Lagutskottets utlåtande nr 27 och memorial nr 38).

Till Konungen.

Genom en den 31 december 1915 dagtecknad proposition, nr 51, har Eders Kungl. Maj:t begärt riksdagens yttrande över propositionen bilagt förslag till förordning om automobiltrafik.

Efter fullbordad granskning av det föreliggande författningsförslaget har riksdagen funnit skäl till följande erinringar.

§ 6 mom. 6.

I § 6 mom. 6 bestämmes, att, där sökt registrering av automobil beviljas, ena exemplaret av besiktningsinstrumentet, försett med bevis om registreringen och uppgift om igenkänningsmärket, skall av Kungl. Maj:ts befallningshavande hållas sökanden tillhanda eller till honom översändas på sätt i mom. 5 av samma § föreskrives. Kungl. Maj:ts befallningshavande skall, heter det i sistnämnda moment, där registrering vägrats hålla sökanden tillhanda eller, om han uppgivit postadress, till honom med allmänna posten översända skriftlig underrättelse om beslutet. Då emellertid nämnda bevis å ena exemplaret av besiktningsinstrumentet

Bihang till riksdagens protokoll 1916. 14 saml. 67 häft. (Nr 180—182.)

skall stämpelbeläggas, lärer detta bevis, till skillnad från den i mom. 5 omförmälda underrättelse, icke kunna i tjänsteförsändelse tillställas sökanden. Har emellertid sökanden framställt begäran om bevisets översändande mot vanligt postförskott, torde en dylikt begäran allmänt komma att tillmötesgå.

§ 10 mom. 2 och § 12 mom. 1.

Förslaget använder ordet »landet» i två olika bemärkelser. I allmänhet avses härmed landsbygden i motsats mot städerna men i § 10 mom. 2 och § 12 mom. 1 nyttjas samma ord i betydelsen »riket». En omredigering synes därför här böra företagas.

§ 13 mom. 4.

I avslutning till § 13 mom. 4, däri Kungl. Maj:ts befallningshavande tillerkännes befogenhet att, när så erfordras för beredande av utfartsväg eller andra särskilda omständigheter föreligga, meddela viss person tillstånd att för viss resa eller under viss tid med automobil befara viss allmän väg, därå automobiltrafik eljest icke må äga rum, har, såsom i den kungl. propositionen omnämnes, ifrågasatts behovet av särskild bestämmelse om rätt för läkare, veterinärer och sjuka att, då så erfordras, med automobil befara varje väg. Ehuru, på sätt föredragande departementschefen anmärkt, sådan automobiltrafik å eljest förbjuden väg icke lär vara av beskaffenhet att föranleda ansvarspåföljd, torde likväl av praktiska hänsyn lämpligen böra i förordningen uttryckligen uttalas, att läkare och veterinärer vid sjukbesök ävensom sjuka vid deras forslande till läkare eller sjukvårdsanstalt äga med automobil befara även sådan allmän väg, därå automobiltrafik eljest ej är medgiven, och torde ett dylikt uttalande böra givas sådan avfattning, att detsamma kommer att avse även andra, med de nämnda jämförliga fall, av nödläge.

§ 14 mom. 3.

Enligt § 14 mom. 3 sista stycket 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 i den ordning, som i ordningsstadgan för rikets städer föreskrives; dock att ej i något fall må medgivas större hastighet i timmen än 30 kilometer vid dagsljus och 20 kilometer vid mörker. Det synes

kunna ifrågasättas, huruvida den sålunda givna föreskriften om viss maximihastighet kan anses vara av behovet påkallad. Det gäller här uteslutande trafik inom vederbörande stadssamhälle, och det torde utan fara kunna anförtros åt de lokala myndigheterna att utan dylik inskränkning bestämma över körhastigheten. Under alla omständigheter synes den för den mörka delen av dygnet föreskrivna hastighetsgränsen, 20 kilometer i timmen, vara alltför snävt tillmätt. Nattetid, då gatutrafiken är jämförelsevis obetydlig, torde snarare, särskilt i de större städerna, där gatorna hållas väl upplysta, utan risk kunna medgivas till och med större körhastighet än om dagen. Riksdagen håller alltså före, att sista delen av detta stycke: »dock må — — — icke medgivas» bör kunna ur förordningen utgå.

I detta sammanhang anser sig riksdagen böra uttala önskvärdheten av att, om och i den mån tillförlitliga hastighetsmätare kunna finnas i handeln tillgängliga, föreskrift lämnas därom, att automobil skall vara försedd med dylik mätare.

§ 15.

Enligt det till grund för nu gällande förordning om automobiltrafik liggande förslag, som medgav automobiltrafik å varje allmän väg, där ej för viss väg Kungl. Maj:ts befallningshavande meddelat förbud mot automobiltrafik, skulle, då dylikt förbud meddelats, detta tillkännagivas medelst uppsättande å lämpligt ställe vid vägen av anslagstavlor i olika färg efter förbudets omfattning. Efter förslagens granskning i riksdagen blevo emellertid, på riksdagens hemställan, andra bestämmelser meddelade angående allmän vägs öppnande för automobiltrafik, bestämmelser genom vilka allmänna vägar i avsevärd omfattning undantogs från dylik trafik. I sammanhang härmed och av kostnadshänsyn fick bestämmelsen om vägtavlor bortfalla samt ersattes med föreskrift om kungörelser till ledning för automobiltrafiken.

Det andra kammarens utskott, som behandlade den motion, vilken föranledde riksdagens skrivelse den 25 maj 1909 med begäran om revision av gällande författningsföreskrifter om automobiltrafik, framhöll såsom önskvärt, att ej mindre de vägar, där automobiltrafik vore fullständigt förbjuden, än även de vägar eller vägsträckor, där hastigheten vore en annan än den normala, utmärktes genom anslagstavlor eller andra tecken. De sakkunniga, som inom civildepartementet biträtt vid utarbetandet av nu föreliggande förslag, hava förordnat uppsättande vid de olika vägarna av särskilda anslagstavlor av viss när-

mare angiven beskaffenhet, vilka tavlor genom sin olika färg skulle angiva, att automobiltrafik å vägen överhuvud ej vore tillåten eller att automobil finge å vägen framföras allenast med viss minskad hastighet eller att vägen endast finge befaras med automobil av viss beskaffenhet. De föreskrivna inskränkningarna i automobiltrafiken skulle även angivas genom å tavlorna uppsatta anslag, och avsågs, att kostnaden för tavlornas uppsättande och underhåll skulle utgå av allmänna medel. Kungl. Maj:t har emellertid ej följt de sakkunnigas förslag i denna del. Anordningen vore näppeligen praktisk och skulle orsaka det allmänna icke ringa kostnad; nödig kännedom om de förhållanden, som genom anslagstavlorna skulle bringas till allmänhetens kännedom, syntes kunna beredas allmänheten genom praktisk och enhetlig anordning av Kungl. Maj:ts befallningshavandes kungörelser i ämnet och genom de tillåtna automobilvägarnas utmärkande på en för allmänheten hos Kungl. Maj:ts befallningshavande tillgänglig karta.

Riksdagen vill ingalunda underskatta värdet av de bestämmelser, som i nu angivet syfte av Kungl. Maj:t föreslagits. Det synes dock riksdagen, särskilt med hänsyn till den föreslagna skärpningen av ansvarsbestämmelserna, angeläget, att åtminstone i sådana fall, där allmän väg helt undantagits från automobiltrafik, detta så effektivt som möjligt bringas till automobiltrafikanternas kännedom. Om kravet på vägtavlor inskränkes till sådana fall, då automobiltrafik å vägen är helt förbjuden, och det härom erforderliga tillkännagivandet i lämplig form uppsättes å de vägvisare, som enligt 29 § i lagen angående väghållningsbesvärets utgörande på landet skola finnas vid vägshål, torde anordningen ur kostnadssynpunkt knappast kunna verka avskräckande; och synes det kunna ifrågasättas, huruvida icke dylikt tillkännagivande lämpligen kan liksom vägvisaren i övrigt bekostas av vederbörande vägkassa.

Vad angår vägsträcka, för vilken viss inskränkning i automobiltrafiken såsom angående hastighet eller viss beskaffenhet av automobiln gäller, skulle det däremot ankomma på vederbörande trafikant att själv skaffa sig nödig upplysning.

§ 16 mom. 5.

Enligt § 16 mom. 5 första punkten åligger det automobilförare 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 bilen tillbaka till härför lämplig plats.

Vissa av de i ärendet hörda myndigheter hava förordat ett åläggande härutinnan gällande för varje årstid, ett förslag som jämväl upptagits i motion inom riksdagen. Å andra sidan har inom det riksdagens utskott, som haft ärendet till beredning, ifrågasatts, huruvida ens under de omständigheter, Kungl. Maj:ts föreslagit, skyldighet att backa automobilen alltid borde föreligga; då marken är snötäckt, torde det ofta vara förenat med vida mindre svårighet för den, som med släde möter automobil, att köra av vägen än för automobilen att backa till sådan plats, där släden kan passera. Då enligt riksdagens mening såväl den ena som den andra synpunkten torde vara i viss mån berättigad, har riksdagen ansett sig böra förorda sådan omredigering av förevarande punkt, att skyldighet att föra automobilen tillbaka till för förbikörande lämplig plats göres beroende därav, att icke för automobilen förefinnes avsevärt större svårighet att backa än för den körande att genom lämplig åtgärd komma förbi.

I andra punkten av samma moment torde den ändring böra vidtagas, att förare, vilken under förhållanden, som däri omförmälas, stannat automobilen, skall vara pliktig avstänga motorn ej allenast, såsom i förslaget upptages, om så begäres, utan jämväl då sådan åtgärd eljest visar sig behöfelig, ändå att särskild begäran ej blivit framställd.

§ 21.

I anslutning till stadgandet i förslagets 21 § har i motion inom riksdagen förordats införande i den blivande förordningen av en bestämmelse av innebörd, dels att tillstånd till bedrivande av yrkesmässig automobiltrafik alltid skulle medföra skyldighet för tillståndshavaren att med tillgänglig materiel skjutsa inom det län, tillståndet avsåge, och efter taxa, som Kungl. Maj:ts befallningshavande fastställt, dels ock att Kungl. Maj:ts befallningshavande, då tillstånd till yrkesmässig automobiltrafik inom länet första gången meddelades, skulle vara pliktig fastställa taxa för persontrafiken.

Riksdagen vill med anledning härav framhålla önskvärdheten av att jämväl beträffande landsbygden vederbörligen fastställda taxor för yrkesmässigt bedriven automobiltrafik komma till stånd, där sådant med hänsyn till de förhållanden, varunder trafiken bedrives, kan anses vara av behovet påkallat.

§ 43.

Enligt nu gällande bestämmelser är besiktningsman berättigad att för efterbesiktning av automobil uppbära ersättning med 10 kronor.

Av besiktningsmännen i Stockholm har emellertid, enligt vad propositionen giver vid handen, framhållits, att denna ersättning, i betraktande av den ytterst omfattande och tidsödande undersökning, som för efterbesiktningen krävdes, vore alltför ringa och att gottgörelsen för efterbesiktning ej skäligen borde utgå med lägre belopp än 15 kronor. I enlighet härmed har i förslaget 43 § stadgats, att besiktningsman för besiktning av automobil — således jämväl efterbesiktning — är berättigad till ersättning, om besiktningen avser allenast en automobil, med 15 kronor och där på en gång uppvisas två eller flera, en och samme ägare tillhöriga automobiler, med resp. 12 kronor 50 öre och 10 kronor för varje automobil.

Då förslaget i trafiksäkerhetens intresse väsentligen skärpt föreskrifterna om efterbesiktning av automobil — för närvarande finnes intet annat stadgande om efterbesiktning än att automobiler i yrkesmässig trafik vart tredje år skola undergå sådan besiktning, varemot enligt förslaget efterbesiktning skall äga rum vart tredje år för automobiler i enskild trafik och varje år för automobiler, som användas i yrkesmässig trafik — skulle dessa enligt riksdagens förmenande verka alltför betungande för automobilägaren, därest avgiften för efterbesiktning komme att utgå med av Kungl. Maj:t föreslaget belopp. Riksdagen vill därför ifrågasätta, huruvida avgiften för efterbesiktning bör utgå med högre belopp än 10 kronor för besiktning av en automobil, med lämplig jämkning, när flera automobiler besiktigas för samme ägares räkning.

Övergångsbestämmelserna.

I förordningens övergångsbestämmelser torde böra intagas en föreskrift därom, att beträffande allmänna vägar, å vilka för närvarande körning med automobil icke är tillåten, men vilka enligt § 13 mom. 1 i förordningen skulle bliva för sådan trafik upplåtna, det skall åligga Kungl. Maj:ts befallningshavande, efter vederbörande vägstyrelses hörande, att genom särskilt beslut skyndsamt avgöra, huruvida med hänsyn till vägens beskaffenhet hinder mot dess upplåtande för automobiltrafik må anses tills vidare föreligga.

Stockholm den 30 maj 1916.

Med undersåtlig vördnad.
