

Nr 179.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen med förslag till förordning om ändrad lydelse i vissa delar av förordningen den 30 juni 1916 om automobiltrafik; given Stockholms slott den 27 februari 1920.

Med överlämnande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över civilärenden för denna dag vill Kungl. Maj:t härmed inhämta riksdagens yttrande över härvid fogade förslag till förordning om ändrad lydelse i vissa delar av förordningen den 30 juni 1916 om automobiltrafik; och vill 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.

GUSTAF.

F. Holmquist.

Förslag
till
förordning

**om ändrad lydelse i vissa delar av förordningen den 30 juni 1916
om automobiltrafik.**

Häri genom förordnas, att § 1 mom. 1, § 2, § 3 mom. 1, § 4, § 5 mom. 2, § 6 mom. 6, §§ 11—13, § 16 mom. 2 och 4, §§ 21 och 22, § 28 mom. 1, §§ 30, 31, 33—35, 41 och 42, § 43 mom. 1 ävensom rubriken närmast före § 41 i förordningen den 30 juni 1916 om automobiltrafik skola erhålla följande ändrade lydelse:

§ 1.

Mom. 1. Automobil, varmed i denna förordning, där ej annorlunda särskilt stadgas, avses jämväl motorcykel, vars vikt överstiger 50 kilogram, skall vara försedd med

- a) — — — — —
- b) två lätt åtkomliga, av varandra oberoende och fullt tillförlitliga system för bromsning, av vilka åtminstone det ena skall äga förmåga att på ett effektivt sätt fasthålla automobilen;
- c) signalapparat av lämplig beskaffenhet;
- d) — — — — —
- e) — — — — —
- f) — — — — —
- g) om explosionsmotor användes, effektiv anordning för dämpande av ljudet från avloppsgaserna (ljuddämpare).

§ 2.

Mom. 1. 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 meddelas varje gång för en tid av tre år. Avgår besiktnings-

man före utgången av den för honom bestämda tjänstgöringstid, utses ny besiktningsman för den återstående tiden. Ändå att tid, för vilken besiktningsman blivit utsedd, ej gått till ända, må, när skäl därtill förekommer, för honom meddelat förordnande återkallas.

Besiktningsman — — — — — automobiltrafik.

Konungens — — — — — intagas.

Avgår — — — — — sätt.

Instruktion för besiktningsmännen utfärdas av Konungen.

Mom. 2. Inseende över samtliga besiktningsmännen i riket utövas av en av Konungen tillsatt inspektör, vilken har att fullgöra de åligganden, som närmare bestämmas i en för honom av Konungen utfärdad instruktion.

Konungens befallningshavande har att, innan förordnande för besiktningsman meddelas, inhämta yttrande i ärendet av inspektören samt, då besiktningsman förordnats eller entledigats, därom lämna inspektören underrättelse.

§ 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 automobilen (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 automobilen är avsedd att kunna föra, samt, beträffande lastvagn, lastningsförmågan och, om denna överstiger 1,000 kilogram, högsta hjultryck å såväl fram- som bakaxeln.

Avser — — — — — svarande uppgift.

§ 4.

Mom. 1. Infinner sig någon hos besiktningsman med begäran att få undergå sådan prövning, som erfordras för att vinna tillstånd att föra automobil (motorcykel, som i § 1 mom. 1 sägs), skall besiktningsmannen, där för prövningen lämpligt fordon finnes att tillgå, verkställa prövningen.

Befinnes sökanden vara fullt förtrogen med konstruktionen, skötseln och manövreringen av automobil (motorcykel, som i § 1 mom. 1 avses) ävensom äga nödig kännedom om gällande författningsföreskrifter rörande automobiltrafik, skall besiktningsmannen ofördröjligen meddela sökanden bevis om den undergångna prövningen.

Mom. 2. Finner besiktningsman, att anstalt eller lärare, som yrkesmässigt meddelar undervisning för utbildning av automobilförare, icke bedriver denna verksamhet på sådant sätt, som för en tillfredsställande utbildning erfordras, åligger det besiktningsmannen att därom göra anmälan till den i § 2 mom. 2 omförmälde inspektören, vilken äger att meddela anstalten eller läraren nödiga anvisningar i nämnda hänseende.

§ 5.

Mom. 2. Skall — — — — — stadgas.

Provkörning med automobil må icke före besiktning äga rum utan tillstånd för Stockholm av överståthållarämbetet, för annan stad, där poliskammare finnes, av denna, för övriga städer av magistrat eller, där sådan ej finnes, av stadsstyrelse samt för landet av landsfiskalen i orten. Vederbörande myndighet bestämmer därvid de villkor, under vilka körningen må äga rum.

Vid — — — — — automobil.

§ 6.

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

a) — — — — —

b) den avsedda användningen av automobilen (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 automobilen är avsedd att kunna föra, samt, beträffande lastvagn, lastningsförmågan och, om denna överstiger 1,000 kilogram, högsta hjultryck å såväl fram- som bakaxeln.

c) — — — — —

d) — — — — —

Bevis — — — — — besiktningsinstrumentet.

§ 11.

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

Dock må den, som utbildar sig till förare, äga företaga övningskörning under de 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 landsfiskalen i orten.

§ 12.

Mom. 1. Den, som vill erhålla körkort, har att till Konungens befallningshavande i det län, där han är mantalsskriven, eller, om han icke är i riket mantalsskriven, till Konungens befallningshavande i det län, där han för tillfället vistas, insända ansökan därom med angivande av fullständigt namn, yrke och hemvist samt därvid föga

a) bevis om sökandens födelseår och födelsedag,

b) intyg av läkare, att sökanden icke lider av sådan nedsättning i syn- eller hörsselförmåga eller sådant lyte, som gör honom olämplig som förare, och

c) bevis av besiktningsman, att sökanden är fullt förtrogen med konstruktionen, skötseln och manövreringen av automobil (motorcykel, som i § 1 mom. 1 sägs) samt äger nödig kännedom om gällande författningsföreskrifter rörande automobiltrafik.

Har sökanden vederbörligen fullgjort vad ovan föreskrivits, och har han fyllt 18 år samt gjort sig känd för nykterhet och ordentlighet, har Konungens befallningshavande att för honom utfärda körkort, vilket skall innefatta tillstånd antingen att föra automobil eller endast att föra motorcykel, som i § 1 mom. 1 sägs. Körkort av förstnämnda slag medför rätt att föra motorcykel, som nyss nämnts.

Körkort, vartill formulär fastställes av Konungen, gäller för färd i hela riket.

Mom. 2. Över utfärdade körkort skall Konungens befallningshavande föra anteckning i liggare eller kortregister; och skall därvid för varje körkort antecknas nummer å körkortet och dag för dess utlämnande samt innehavarens namn, födelseår, födelsedag, yrke och hemvist, så ock angivas, huruvida körkortet avser automobil i allmänhet eller allenast motorcykel, som i § 1 mom. 1 sägs.

Mom. 3. Befinnes förare hava vid färd med automobil gjort sig skyldig till grov vårdslöshet eller visat likgiltighet för andra människors liv eller egendom, eller föreligga eljest sådana förhållanden, att förare måste anses olämplig att 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 — — — — — ändrats.

Mom. 4. Har förare ådömts straff för förseelse mot denna förordning eller mot 11 kap. 15 § strafflagen, i vad sistnämnda lagrum avser automobiltrafik, åligger det åklagaren att ofördröjligen insända utslaget i målet till den länsstyrelse, som utfärdat körkort för föraren.

§ 13.

Mom. 1. — — — — —

Mom. 2. — — — — —

Mom. 3. — — — — —

Mom. 4. — — — — —

Mom. 5. — — — — —

Mom. 6. — — — — —

Mom. 7. — — — — —

Mom. 8. Vad i denna § är föreskrivet gäller ej beträffande motorcykel, varom i § 1 mom. 1 förmäles, vilken 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 ovan i denna § om annan automobil stadgats. Sådant förbud, som i mom. 2 sägs, kan meddelas i fråga om varje motorcykel, varom i § 1 mom. 1 förmäles.

§ 16.

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 skall vara anbragt skylt med uppgift om dels ägarens namn och hemvist samt dels tiden för senast verkställda besiktning av bilen. Å lastautomobil skall därjämte vara anbragt skylt med uppgift om automobilens egen vikt och lastningsförmåga samt, om denna överstiger 1,000 kilogram, högsta hjultryck å såväl fram- som bakaxeln.

Då mörker eller dimma råder, skola under färden framtill föras två lyktor i samma höjd, en å vardera sidan, med vitt sken, tillräckligt starkt att upplysa vägen minst 50 meter framför bilen. Är motorcykel, som i § 1 mom. 1 sägs, ej försedd med sidvagn, må dock den främre belysningen utgöras av endast en lykta av nämnda beskaffenhet. Medföres sidvagn, skall jämväl å denna finnas framtill en lykta med vitt sken. Baktill å bilen skall föras lykta med vitt sken, som fullständigt belyser det å bilen anbragta bakre igenkänningsmärket. Denna senare lykta skall även visa rött ljus bakåt.

Användes lykta med bländande sken, skall detta vara inriktat så lågt över marken eller så avskärmat, att det icke medför olägenhet för mötande.

Mom. 4. Förare åligger:

att — — — — — varningssignal;
att under färd i stad, köping eller annat tätt bebyggt samhälle icke använda signalapparat av sådant särskilt slag, som allmänligen användes å brand-, ambulans- eller polisvagnar, och nattetid endast signalapparat med dov ton;

att — — — — — överskådas;
att — — — — — körbanan;
att — — — — — ögonblickligen;
att — — — — — vägar;
att — — — — — smutsstänk;
att — — — — — uppstår;
samt att — — — — — avlopp.

§ 21.

Mom. 1. Vid yrkesmässig automobiltrafik, som icke endast avser forsling av gods, skall skjutslegan utgå efter taxa, som fastställs för stad i den ordning § 23 i ordningsstadgan för rikets städer angiver och för landet av Konungens befallningshavande.

Det åligger vederbörande myndighet att tillse, att sådan taxa finnes fastställd för varje innehavare av tillstånd att utöva trafik av ifrågavarande slag; och bör jämväl beträffande yrkesmässig automobiltrafik, som endast avser forsling av gods, tillses, att dylik taxa kommer till stånd, där sådant med hänsyn till de förhållanden, varunder trafiken bedrives, kan anses vara av behovet påkallat.

Mom. 2. Förare av automobil, som begagnas vid yrkesmässig automobiltrafik, för vilken taxa blivit jämlikt mom. 1 fastställd, skall under färd medhava taxan för att på begäran av trafikant uppvisas.

§ 22.

Ej må — — — — — äger rum.

Till sådan automobilförare må ej antagas annan än den, som innehar gällande körkort, uppnått 21 års ålder, med läkarbetyg styrkt sig äga normal syn- och hörsel förmåga samt i övrigt är lämplig såsom dylik förare.

Myndighet — — — — — sistnämnda myndighet.

Bevis — — — — — polisman.

§ 28.

Mom. 1. Förare, som brukar automobil,

a) — — — — —

b) — — — — —

c) — — — — —

böte från och med tjugufem till och med femhundra kronor.

§ 30.

Brytes mot föreskrifterna i § 9 eller § 16 mom. 2, 4 eller 6, eller framföres automobil å väg, gata eller plats, där automobilen icke må framföras, straffes den felande med böter från och med tio till och med femhundra kronor.

Har — — — — — dömas.

§ 31.

Framföres automobil med större hastighet än som i varje fall är medgiven, eller överträdes föreskrift i § 16 mom. 1, 3 eller 5, straffes föraren med böter från och med tjugufem till och med ettusen kronor.

Har — — — — — dömas.

§ 33.

Med böter från och med tio till och med tvåhundra kronor straffes den, som åsidosätter föreskrift i § 16 mom. 7 eller § 24 mom. 7.

Lag — — — — — 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 tjugufem till och med femhundra kronor.

Mom. 2. Var, som i anmälan till automobilregistret mot bättre vetande meddelar oriktig uppgift, straffes med böter från och med femtio till och med ettusen 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 tjugufem till och med femhundra kronor.

Är — — — — — tillämpas.

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

Skedde — — — — sagts.

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

Mom. 4. Fordras vid yrkesmässig automobiltrafik högre betalning än fastställd taxa medgiver, eller underlåter förare att iakttaga vad i § 21 mom. 2 är föreskrivet, böte den felande från och med tio till och med tvåhundra kronor.

Om motorcykel, vars vikt ej överstiger 50 kilogram.

§ 41.

I avseende å motorcykel, vars vikt ej överstiger 50 kilogram, skola, vare sig den är försedd med fast eller löstagbar motor, allenast bestämmelserna i § 42 äga tillämpning.

§ 42.

Mom. 1. Å motorcykel, som i § 41 avses, skola följande i denna förordning givna bestämmelser tillämpas, nämligen:

1) § 1 med undantag av mom. 1 punkterna b), f) och g); dock att vidkommande punkt d) anordning för motorns fränkopplande från drivhjulen ej erfordras;

2) § 13 mom. 8;

3) § 14 samt

4) i tillämpliga delar § 16 mom. 1, 3, 4, 5 och 6, § 28 med undantag av mom. 1 punkterna a) och b) samt §§ 30—33, 36—38, 40 och 44.

Mom. 2. För motorcykel, varom här är fråga, gäller dessutom, att den skall vara försedd med minst en snabbt och säkert verkande broms.

Mom. 3. Vid mörker eller dimma skola dels framtill å motorcykeln föras tänd lykta med vitt, starkt lysande sken, dels ock, därest jämlikt för särskild ort meddelad bestämmelse igenkänningsmärke skall vara å cykeln anbragt, sådana anordningar vidtagas, att minst ett sådant märke fullständigt belyses.

Mom. 4. Brukar förare motorcykel, varom i denna § är fråga, utan att därvid iakttages vad i mom. 2 är stadgat, straffes, där ej brukandet allenast avsåg framförande av motorcykel, som skadats under färd, till närmast belägna plats för skadans avhjälpande, samt uppenbar fara ej var därmed förenad, med böter från och med tio till och med tvåhundra kronor.

Till enahanda ansvar gör förare sig förfallen, som bryter mot föreskrift i mom. 3.

Mom. 4. Å motorcykel, varom i denna § är fråga, tillämpas i övrigt de föreskrifter, som rörande velociped äro eller varda för olika orter meddelade och icke strida mot här givna, för dylik motorcykel gällande stadganden.

§ 43.

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

för första besiktning eller efterbesiktning av motorcykel, som	
i § 1 mom. 1 sägs,	15 kronor
för första besiktning eller efterbesiktning av annan automobil	25 »
» prövning enligt § 4	20 »

Uppvisas på en gång två eller flera, en och samma ägare tillhöriga motorcyklar, varom i § 1 mom. 1 förmåles, eller två eller flera, en och samma ägare tillhöriga automobiler av annat slag till första besiktning eller efterbesiktning, skall ersättning utgå med nedanstående belopp, nämligen:

för två motorcyklar, som i § 1 mom. 1 sägs,	12,50 kronor för varje
» » automobiler av annat slag	20 » » »
» mer än två motorcyklar, som i § 1 mom. 1 sägs, 10	» » »
» » » » automobiler av annat slag	15 » » »

Då besiktning eller prövning, som här avses, kommit till stånd, utgår ersättning, vid besiktning vare sig automobilen befunnits i föreskrivet oeh lämpligt skick eller ej, och vid prövning oavsett om sökanden kunnat godkännas såsom förare eller icke.

Evad — — — resereglemente.

I ersättningen — — — myndighet.

Denna förordning skall träda i kraft den 1 januari 1921 utom § 2 mom. 2, som länder till efterrättelse från och med den 1 oktober 1920.

De förordnanden för besiktningsmän, som före den 1 januari 1921 meddelats, skola icke gälla längre än till nämnda dag.

Motorcykel, vars vikt överstiger 150 kilogram och som på grund av förut gällande bestämmelser blivit införd i automobilregistret, skall före den 1 januari 1921 anmälas till ny registrering samt förses med nytt igenkänningsmärke. Registrering, som nu är sagd, är avgiftsfri.

Förare, som innan denna förordning träder i kraft, erhållit körkort, är, såvida icke detta återkallas, fortfarande berättigad att intill den 1 januari 1922 föra automobil. För vinnande av tillstånd härtill efter nämnda dag har förare, som nu nämnts, att före den 1 september 1921 i den i § 12 stadgade ordning göra ansökan om körkort, skolande vid sådan ansökan fogade läkarintyg samt bevis av besiktningsman vara utfärdade efter den 1 januari 1921. Vid ansökan, som här avses, behöver bevis om födelseår och födelsedag ej företes.

Utan hinder av de i §§ 11 och 12 meddelade bestämmelser må motorcykel, vars vikt överstiger 50 men ej 150 kilogram och som blivit före den 1 januari 1921 registrerad, begagnas till den 1 juli 1921, dock endast av person, som fyllt 18 år. Den, som efter sistnämnda dag önskar begagna dylik motorcykel, har att före den 1 maj 1921 i den i § 12 stadgade ordning göra ansökan om körkort, skolande vid sådan ansökan fogade läkarintyg samt bevis av besiktningsman vara utfärdade efter den 1 januari 1921.

Utdrag av protokollet över civilärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 27 februari 1920.

Närvarande:

Hans excellens herr statsministern EDÉN,
Hans excellens herr ministern för utrikes ärendena HELLNER,
Statsråden PETRÉN,
NILSON,
LÖFGREN,
friherre PALMSTIERNA,
UNDÉN,
THORSSON,
HOLMQUIST,
OLSSON.

Chefen för civildepartementet, statsrådet Holmquist anförde:

Genom remiss den 29 december 1919 har Kungl. Maj:t infortrat yttranden från länsstyrelserna samt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen över ett av särskilda inom civildepartementet tillkallade sakkunniga den 4 december 1919 avgivet betänkande med förslag till ändrad lydelse av vissa delar av förordningen den 30 juni 1916 om automobiltrafik m. m. Dessa yttranden, i vissa fall åtföljda av utlåtanden från underordnade myndigheter, hava numera inkommit. Därjämte har yttrande över de sakkunnigas förslag avgivits av Stockholms automobilförarefackförening. Jag anhåller nu att få ånyo anmäla detta ärende.

Genom beslut den 12 september 1919 bemyndigade Kungl. Maj:t chefen för civildepartementet att tillkalla högst fem sakkunniga för verkställande av utredning och avgivande av förslag till de ändringar och tillägg i gällande förordning om automobiltrafik, vartill de av bemälda departementschef, enligt anförande till statsrådsprotokollet samma dag, uttalade anvisningar gäve anledning eller som i sammanhang därmed eljest kunde av honom underställas sakkunnigas prövning.

Vid ärendets föredragning i statsrådet anförde departementschefen bland annat följande:

»I en till Kungl. Maj:t ingiven skrift har Svenska motorcykelklubben under framhållande att gällande förordning om automobiltrafik, vilken jämväl innefattade stadganden för trafik med motorcykel, vore i vissa hänseenden bristfällig och särskilt inrymde alltför knapphändiga och beträffande trafiksäkerheten otillfredsställande bestämmelser ifråga om motorcyklar, gjort framställning om åvägbringande av utredning i syfte att i möjligaste mån betrygga den trafikerande allmänhetens säkerhet gentemot omdömeslöst eller vårdslöst framförande av motorcyklar, utan att dessas användande för berättigade ändamål onödigtvis försvårades.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, som den 9 juli 1919 häröver avgivit infortrat utlåtande, har däri förklarat sig livligt instämma i syftet med berörda förslag.

Jämväl direktören Amos Kruse och civilingenjören R. R:son Schlyter framhålla i en av dem till statsrådet och chefen för civildepartementet ingiven skrift behovet av i vissa hänseenden skärpta och i allt fall efter rådande förhållanden bättre lämpade bestämmelser för framförande av såväl motorcyklar som automobiler och påkalla i sådant syfte en allsidig utredning genom en särskild kommitté.

Vidare har länsstyrelsen i Södermanlands län i en till Kungl. Maj:t ingiven skrivelse av den 20 maj 1919 förmält, att ovisshet uppkommit, huruvida såsom motorcyklar borde registreras vanliga velocipeder, å vilka anbragts en lätt löstagbar s. k. colibrimotor, samt framhållit behovet av allmänt gällande bestämmelser härom.

I anledning av sistberörda framställning har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i infortrat utlåtande av den 14 juli 1919, med vitsordande av behovet utav tydligare och fullständigare stadganden i omförmälda hänseende, föreslagit frågans hänskjutande till de sakkunniga, som med anledning av Svenska motorcykelklubbens ovanberörda framställning kunde få sig anförtrott att verkställa utredning i fråga om erforderliga ändringar i förordningen om automobiltrafik särskilt med hänsyn till motorcyklar.

Ytterligare hava Anders Rosborg med flera besiktningsmän för automobiler i Stockholm uti en till Kungl. Maj:t ingiven skrift gjort framställning om sådan ändring i gällande förordning om automobiltrafik, att däri stadgad ersättning för besiktning av automobiler måtte utgå med vissa förhöjda belopp; och har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen den 3 september 1919 till följd av remiss inkommit med utlåtande över denna framställning.

Slutligen har Stockholms Gamla bilskola i till mig avlåten skrivelse uttalat vissa önskemål angående utbildning av chaufförer.

Ehuru gällande förordning om automobiltrafik utfärdats så nyligen som den 30 juni 1916, torde den dock i flera avseenden påkalla revision, något varom de nyss anmälda inkomna framställningarna också i sin mån bära vittne. Jag anser dock icke påkallat, att en allmän revision av automobilförordningen nu företages. Dels kan en sådan icke avslutas i så god tid, att frågan om ändrade författningsbestämmelser i förevarande ämne kan föreläggas 1920 års riksdag — och enligt min mening är det högeligen önskvärt, att vissa ändringar i denna förordning redan under nämnda år komma till stånd — dels kräves i allt fall inom en nära framtid en granskning av automobilförordningen i sammanhang med den nya väglagstiftningen m. m., vartill förslag sedan någon tid föreligger. Till en sådan framtida revision av förordningen synes jämväl böra anstå med frågan om ej en del nya med automobiler jämförliga fortskaffningsmedel äro av den betydelse, att deras användning lagligen bör regleras. Jag anser därför, att för närvarande allenast en granskning och överarbetning i vissa nedan angivna delar av automobilförordningen bör äga rum.

Den utredning, jag nu förordar, bör sålunda först omfatta en komplettering av bestämmelserna beträffande trafik med motorecyklar i huvudsakligt syfte att bringa dessa i den närmare överensstämmelse med stadgandena om automobiltrafik i övrigt, som trafiksäkerheten kan anses fordra. Givetvis bör vid behandling av denna fråga också uppmärksammas länsstyrelsens i Södermanlands län ovan omförmälda skrivelse angående velocipeder med löstagbar s. k. colibrimotor. Vidare bör utredningen omfatta *dels* bestämmelserna om rätten att föra automobil, i vilket hänseende uppmärksamheten särskilt skall ägnas åt sättet för utbildning och prövning av automobilförare, *dels ock* de i automobilförordningen innehållna straffbestämmelser, vilkas skärpande i större eller mindre omfattning bör övervägas. Vid olika tillfällen hava klagomål avgivits över, att vid yrkesmässig automobiltrafik taxa icke funnits fastställd och att den resande allmänheten därför ofta oskäligt uppskörtas. Så vitt jag känner, har också § 21 i automobilförordningen angående fastställande av taxor kommit i alltför ringa tillämpning. Den utredning, som nu ifrågasättes, synes mig därför också böra omfatta sistnämnda § i automobilförordningen, varvid torde böra övervägas, huruvida icke taxor för yrkesmässig automobiltrafik böra obligatoriskt fastställas för — med hänsyn till rådande penningläge — kortare tid åt gängen. Dylika obligatoriska taxor kunna också bliva nödiga, därest i det förslag till nytt resereglemente, som är under utarbetande, automobil skulle införas som ett särskilt fortskaffningsmedel. Slutligen torde utredningen böra avse den av besiktningsmännen i Stockholm väckta frågan om förhöjd taxa för besiktningsmannaförrättningar enligt automobilförordningen. »

De jämlikt omförmälda bemyndigande tillkallade sakkunniga, polismästaren G. R. Hårleman, ordförande, löjtnanten N. F. O. Brambeck, ingenjören E. A. Bratt, länsassessorn E. T. Lidman, tillika sekreterare, och chauffören K. A. J. Hagelin, hava till fullgörande av sitt uppdrag utarbetat av motiv åtföljda förslag till

- 1) förordning om ändrad lydelse av vissa §§ i förordningen om automobiltrafik den 30 juni 1916;
- 2) kungörelse om ändrad lydelse av § 1 i kungörelsen med bestämmelser angående tillämpningen av den internationella konventionen rörande automobiltrafik den 20 oktober 1916;
- 3) instruktion för den enligt förordningen om automobiltrafik den 30 juni 1916 förordnade inspektör; och
- 4) instruktion för de enligt förordningen om automobiltrafik den 30 juni 1916 förordnade besiktningsmän.

I enlighet med sitt uppdrag hava de sakkunniga ej företagit en allmän revision av automobilförordningen, utan deras förslag avser allenast avhjälpande av de med nämnda förordnings bestämmelser förbundna mest trängande olägenheterna. På sätt vid detta ärendes föredragning i statsrådet den 12 september 1919 av dåvarande chefen för civildepartementet framhölls, är det av stor vikt, att vissa ändringar i förordningen redan under innevarande år komma till stånd. För möjliggörande härav har jag i det förslag, som nu kommer att av mig framläggas, icke ansett mig böra i väsentlig mån gå utöver de för de sakkunnigas arbete utstakade riktlinjerna. Jag vill emellertid framhålla, att enligt min mening en granskning av förordningens bestämmelser även ur andra än de här beaktade synpunkterna inom en ej avlägsen framtid bör äga rum.

Departementets-
chefen.

De sakkunniga hava för att kunna bilda sig en uppfattning rörande omfattningen av under senaste tid inträffade automobil- och motorcykelolyckor, i den mån de äga samband med överträdelse av bestämmelserna i automobilförordningen, från länsstyrelserna införskaffat vissa uppgifter. Av dessa har ett sammandrag gjorts, beträffande vilket jag tillåter mig att hänvisa till betänkandet. Här må endast exempelvis nämnas, att under tiden 1 januari—30 september 1919 i Stockholms stad beivrats 657 fall av överträdelse mot automobilförordningen vid trafik med autobiler, därav 9 fall, då person dödats, 276 fall, där eljest skada å person eller egendom uppkommit, och 372 fall, där ingen skada följt; att i Stockholms stad motsvarande siffror i fråga om trafik med motorcyklar voro 189, 0, 39 och 150; att motsvarande siffror för Göteborgs och Bohus län voro i fråga om autobiler 97, 0, 49 och 48 samt i fråga om motorcyklar 34, 0, 5 och 29; samt att motsvarande siffror för Malmöhus län voro i fråga om autobiler 250, 3, 20 och 227 samt beträffande motorcyklar 111, 0, 9 och 102. I övriga län voro de beivrade förseelserna mindre talrika.

Överträdelse
av gällande
automobil-
förordning.

De sakkunniga framhålla i likhet med vissa länsstyrelser, att även om denna statistik på grund av svårigheten i många fall att effektivt övervaka förordningens efterlevnad torde giva en mycket ofullständig bild av det antal överträdelser mot förordningen, som i verkligheten förekommit, av densamma dock framgår, att den alltjämt fortgående ökade användningen av automobiler och motorcyklar såsom fortskaffningsmedel kräver den största uppmärksamhet från statsmakternas sida i och för tryggheten av den allmänna trafiksäkerheten på gator och vägar.

I sammanhang härmed påpekas, att enligt uppgifter till »Meddelanden angående automobiltrafik» under tiden januari—oktober 1919 i hela riket inregistrerats ungefär 2,800 automobiler och ungefär 3,000 motorcyklar.

Jag övergår nu till en redogörelse för huvudgrunderna i de sakkunnigas förslag samt därav föranledda yttranden. I sammanhang därmed skall jag angiva min ståndpunkt till de frågor, som av de sakkunniga behandlats.

**Förslagets
huvud-
grunder.**

*Trafiken med
motorcyklar.*

I nu gällande automobilförordning stadgas, att för motorcykel, vars vikt överstiger 150 kilogram, skall gälla vad om annan automobil är stadgat, medan för motorcykel med mindre vikt allenast vissa särskilt angivna föreskrifter skola tillämpas. Bestämmelserna om besiktning och efterbesiktning gälla sålunda ej för dylik motorcykel; ej heller finnes stadgad någon skyldighet för förare av sådan att underkasta sig någon som helst undervisning eller prövning — rätten att köra står sålunda en var, huru okunnig och olämplig han än må vara, öppen. Någon straffbestämmelse för uraktlåtenhet att efterkomma de i förordningen meddelade föreskrifter rörande belysningen nattetid å dylika fordon finnes ej meddelad.

Viktgränsen 150 kilogram har, såsom av motiveringen till den nu gällande lagstiftningen framgår, satts i avsikt att med automobiler likställa motorvagnar och andra sådana fordon med ungefär samma dimensioner som en automobil — ökning av dimensionerna ansågs nämligen i viss direkt proportion motsvaras av ökad vikt; alla motorcyklar i egentlig mening skulle däremot ej dit hänföras, då dessas vikt i allmänhet ej förmenades komma att överstiga 75 kilogram.

I yttranden, som inkommit till de sakkunniga från länsstyrelser och dem underordnade polismyndigheter, framhålles allmänt, att trafiken med motorcyklar, som särskilt på senare tider i hög grad tilltagit, för närvarande sker på ett sätt, som med rätta giver rum för de allvarli-

gaste anmärkningar från befolkningens sida. Motorcyklisternas framfart skildras på de flesta håll såsom synnerligen vårdslös och övermodig och anses i allmänhet innebära större fara för andra trafikanter än automobilisternas. Myndigheterna tillstyrka därför så gott som enhälligt, att i huvudsak samma bestämmelser böra tillämpas för motorcyklar och deras förare, som nu gälla för automobiler och automobilförare.

De sakkunniga framhålla, att sedan tillkomsten av 1916 års automobilförordning motorcyklar med tillkopplad så kallad bivagn blivit allt mer och mer vanliga. Härigenom hade, fortsätta de sakkunniga, för polismyndigheterna, som skola övervaka förordningens efterlevnad, blivit synnerligen svårt att fullgöra sina skyldigheter, då det nämligen torde vara omöjligt att i en hast avgöra, om vikten på ett sådant fordon över eller understiger 150 kilogram. Enligt vad de sakkunniga hade sig bekant, rådde på många håll tvekan, huruvida bivagnens vikt skulle inräknas i den angivna viktsatsen; och i varje fall vore det för registreringsmyndigheten svårt, för att icke säga omöjligt att, så länge besiktning av motorcyklar icke gjorts obligatorisk, kunna vid registrering av en motorcykel kontrollera dennas vikt, i vilket avseende sökandens uppgifter måste tagas för goda. Intet hindrade heller att, såsom ofta inträffat, sedan en motorcykel tilldelats igenkänningsmärke, en bivagn sedermera tillkopplades, ehuru sammanlagda vikten härigenom komme att överstiga 150 kilogram och fordonet sålunda då borde betraktas såsom automobil.

De sakkunniga.

Det syntes därför de sakkunniga uppenbart, att de nuvarande bestämmelserna om motorcyklar med nödvändighet tarvade ändring. De sakkunniga hade för sin del stannat vid att föreslå, att motorcyklar överhuvudtaget bleve likställda med andra automobiler, där ej särskilt undantag gjordes. Det funnes nämligen, enligt de sakkunnigas förmenande, ur allmän trafiksäkerhetssynpunkt ingen som helst anledning att skapa lindrigare bestämmelser för en motorcykel, som vägde över, än för en, som vägde under 150 kilogram. Erfarenheten torde tillräckligt hava ådagalagt — varom de sakkunniga tillhandakomna yttrandena bure vittne — att såväl en sakkunnig undersökning av motorcykelns beskaffenhet som en grundlig prövning av dess förares kompetens vore av behovet påkallad. Genom den av de sakkunniga föreslagna anordningen skulle man även vinna en önskvärd överskådlighet och reda i avfattningen av hithörande bestämmelser, vilka i sitt nuvarande skick ofta visat sig föranleda olika tolkningar och missförstånd.

Endast nedåt hade de sakkunniga föreslagit en viss viktgräns, nämligen

Bihang till riksdagens protokoll 1920. 1 saml. 147 häft. (Nr 179—180.) 576 20 3

ligen 50 kilogram, detta av den anledningen att de sakkunniga icke ansett, att vanliga velocipeder, som försåges med så kallad hjälpmotor eller löstagbar motor — colibrimotor o. d. — borde inrangeras bland egentliga motorcyklar. Frånsett att det givetvis torde möta stora praktiska svårigheter att tillämpa automobilförordningens föreskrifter å dylika motorfordon, kunde desamma ej förväntas i någon avsevärd grad komma till användning, varför de sakkunniga ansett en lagstiftning beträffande dem icke vara av omständigheterna påkallad. Från intet håll hade heller, såvitt de sakkunniga hade sig bekant, något yrkande härom blivit framställt; de länsstyrelser, som berört denna fråga, hade i stället ställt sig på samma ståndpunkt härvidlag som de sakkunniga.

Stadgandena i automobilförordningen skulle således, enligt de sakkunnigas förslag, i allt väsentligt, med de undantag, som framginge av de sakkunnigas speciella motivering, komma att gälla även för alla motorcyklar i egentlig mening, vare sig de vore försedda med bivagn eller ej. Det vore de sakkunnigas förvissning, att, därest förslaget härutinnan vunne bifall, mycket skulle vinnas till befordrande av den allmänna trafiksäkerheten, såväl i stad som på landet, utan att emellertid trafiken med motorcyklar kunde sägas hava på något sätt *onödigt* försvårats. De sakkunniga ville i detta sammanhang anmärka, att i Danmark, där antalet i bruk varande motorcyklar proportionsvis vore synnerligen stort, trafiken med dessa fordon i huvudsak vore omgärdad med samma lagbestämmelser som trafiken med automobiler, vilka bestämmelser för övrigt vore av mera invecklad och för den enskilde betungande natur än de här föreslagna.

Departement-
chefen.

Mot de sakkunnigas förslag att i huvudsak likställa motorcyklar med andra automobiler hava i de över de sakkunnigas betänkande afgivna yttrandena några invändningar icke framkommit; tvärt om har i ett flertal av dessa yttranden betonats lämpligheten och angelägenheten av ett dylikt förslags genomförande. Även jag anser, att de sakkunniga hava anfört särdeles vägande skäl för sitt förslag på denna punkt, och finner mig alltså böra förorda detsamma.

I några av yttrandena har ifrågasatts lämpligheten av den av de sakkunniga föreslagna begränsningen av automobilförordningens tillämplighet å motorcyklar, nämligen att förordningen ej skulle avse sådana cyklar, vilkas vikt ej överstege 50 kilogram, och det har därvid framhållits olägenheten av att på detta sätt vanliga velocipeder, försedda med s. k. hjälpmotorer eller löstagbara motorer, ställdes helt utanför författningens bestämmelser. En dylik anordning skulle, ansåg man,

medföra en väsentlig ökning av antalet av dessa fordon, vilka för den allmänna trafiken medförde nästan lika stor fara som de egentliga motorcyklarna.

Gentemot de sålunda framförda erinringarna må framhållas, att, såsom även framgår av de sakkunnigas uttalanden, det skulle vara förenat med avsevärda praktiska svårigheter att tillämpa alla automobilförordningens stadganden på cyklar, vilkas motorer icke äro på mera varaktigt sätt förenade med själva fordonen utan kunna lätt löstagas från desamma. Bestämmelserna om registrering och besiktning av automobiler samt om körkort skulle sålunda svårligen kunna utan vidare lända till efter rättelse i avseende å sådana cyklar. Härtill kommer, att åtminstone hittills dessa fortskaffningsmedel knappast torde hava kommit i allmänare bruk. Jag anser därför mindre lämpligt att för närvarande likställa dessa lättare motorcyklar med automobiler. Däremot finner jag det knappast vara välbetänkt att lämna dessa cyklar helt utanför förevarande lagstiftning, utan synes mig den anordningen böra väljas, att beträffande motorcyklar med en vikt av 50 kilogram eller därunder meddelas särskilda, mindre vittgående bestämmelser till skydd för trafiksäkerheten. Dessa bestämmelser torde kunna i huvudsak ansluta sig till nu gällande föreskrifter rörande motorcykel, dock att registrering av sådan lättare motorcykel, som nyss nämnts, ej skulle vara erforderlig.

Skulle emellertid de uttalade förmodandena om dessa motorcyklars ökade användning besannas och de nu av mig förordade bestämmelserna befinnas icke vara tillfyllest, måste de i det föregående antydda praktiska svårigheterna såvitt möjligt övervinnas, så att förordningens bestämmelser, även i de enligt mitt förslag undantagna delar, i en eller annan form göras tillämpliga jämväl å lättare motorcyklar.

De sakkunniga hava vidare jämlikt sitt uppdrag till behandling upptagit frågan om rätten att föra automobil, därvid uppmärksamheten särskilt ägnats åt sättet för utbildning och prövning av automobilförare. I denna del hava de sakkunniga anfört följande:

Rätten att föra automobil.

De sakkunniga.

»Det synes de sakkunniga ställt utom allt tvivel, att, om denna fråga kan lösas på ett ändamålsenligt och fullt effektivt sätt, med andra ord, om man kan utfinna tillräckligt starka garantier för att endast verkligt kvalificerade personer tillerkännas rätt att föra automobil, utan att dock apparaten för deras utbildning och prövning bliver alltför tungrodd, härigenom mycket skulle vara vunnet för en på samma gång sund och för allmänheten betryggande utveckling av automobilväsendet.

Från de flesta länsstyrelser, som yttrat sig i detta ämne, hava framställts krav på skärpta fordringar för rätten att erhålla kompetensbevis för körkort,

medan å andra sidan framhållits, att den nuvarande avfattningen av hithörande bestämmelse, nämligen att sökanden skall befinnas vara fullt förtrogen med automobils konstruktion, skötsel och manövrering ävensom äga nödig kännedom om gällande författningsföreskrifter rörande automobiltrafik skulle vara tillräckligt betryggande, därest i varje fall verkligen konstaterades, att de föreskrivna färdigheterna och kunskaperna ordentligt inhämtats.

De sakkunniga ansluta sig för sin del till denna uppfattning och anse således, att man bör inrikta sin strävan på att åstadkomma en grundligare utbildning av förarna samt en mera noggrann och efter enhetliga grunder verkställd prövning av dem.

Iråga om utbildningen hava de sakkunniga med intresse tagit del av vad den danska lagstiftningen härutinnan stadgar. För att erhålla bevis om rätt att föra motorfordon har den sökande enligt denna att förete, utom annat, intyg från en auktoriserad lärare om erhållen undervisning och utbildning i skötsel av motorfordon, därvid han skall hava fört sådant fordon i minst 25 timmar, fördelade på minst 14 undervisningsdagar — för motorecyklister kräves dock ingen bestämd undervisningstid — samt om därvid förvärvat körskicklighet ävensom att efter en ingående prövning av särskilda, av justitieministern förordnade sakkunniga styrka sig hava förvärvat nödig kunskap om maskinen och dess behandling, allt i enlighet med av justitieministern närmare meddelade, synnerligen detaljerade bestämmelser.

Ehuru givetvis ett sådant system, strängt tillämpat, måste anses synnerligen effektivt, synes det dock de sakkunniga, som om det vore att driva saken för långt att här i landet införa obligatorisk undervisning av godkända lärare eller i statligt auktoriserade läroanstalter. Vad särskilt lantbefolkningen beträffar, vilken i allt större utsträckning börjat använda sig av automobiler och motorcyklar såsom fortskaffningsmedel, skulle det givetvis i vårt vidsträckta och glest befolkade land, enkannerligen i de norrländska länen, i många fall bliva alltför betungande och kostsamt att nödgas företaga långa resor och uppehålla sig en längre tid å annan ort för deltagande i sådan undervisning. Ett dylikt förfarande torde ej håller vara nödvändigt att införa, då man väl kan tänka sig, att en föraraspirant kan erhålla lika god utbildning på enskild väg. Härtill kommer, att det säkerligen skulle på många håll möta svårigheter att erhålla kompetenta lärare i tillräckligt antal och på lämpliga platser. Dessa måste vara andra personer än besiktningsmännen, som fortfarande skulle finnas, och redan nu har det, såsom av länsstyrelsernas yttranden framgår, ofta varit förenat med stora svårigheter att anskaffa tillräckligt många för dessa befattningar lämpliga personer.

De sakkunniga anse därför, att huvudvikten fortfarande bör läggas på själva prövningen, och att man således bör bygga vidare på den nuvarande organisationen, vilken emellertid bör på lämpligt sätt fullständigas, samtidigt som effektiv kontroll skapas över, att den fungerar på ett tillfredsställande sätt. Det lär nämligen icke kunna bestridas, att berättigade anmärkningar ofta kunna göras mot det sätt, varpå besiktningsmännen för närvarande sköta sitt maktpåliggande uppdrag i denna del.»

De sakkunniga hava i sådant avseende föreslagit tillsättande av en för hela riket gemensam inspektör med åliggande huvudsakligen ej mindre att hava inseende över besiktningsmännen än även att i övrigt med

uppmärksamhet följa utvecklingen av automobilväsendet och verka för dess sunda utveckling.

De närmare riktlinjerna för automobilinspektörens verksamhet hava de sakkunniga tänkt sig böra angivas i en för honom av Kungl. Maj:ts utfärdad instruktion, vartill de sakkunniga bifogat ett förslag.

Angående den föreslagna automobilinspektören anföra de sakkunniga:

»Huvudskälet, varför de sakkunniga föreslagit inrättande av denna nya befattning, är, att det visat sig förenat med stora svårigheter för länsstyrelserna att, i saknad av nödig teknisk sakkunskap, övervaka besiktningsmännens verksamhet, vartill de i övrigt sakna befogenhet i annan mån, än att de kunna återkalla ett givet förordnande. En sådan åtgärd lär dock av naturliga skäl ytterst sällan kunna tillgripas, något som även erfarenheten ådagalagt. Det synes vidare nödvändigt, att betryggande garanti vinnes för att prövningen av automobilförare sker efter ensartade grunder i hela landet och en sådan garanti kan, enligt de sakkunnigas förmenande, ej vinnas med mindre en gemensam statlig institution med kontrollerande myndighet inrättas. Till underlättande av denna kontroll anse de sakkunniga nödvändigt, att en bestämd instruktion för besiktningsmännen fastställes, vars efterlevnad inspektören skulle hava till åliggande att övervaka. Ett förslag till sådan instruktion har jämväl av de sakkunniga utarbetats. Slutligen skulle härigenom även ernås bättre likformighet i avseende å kompetensfordringarna för besiktningsmännen, enär inspektören skulle hava skyldighet att yttra sig vid tillsättningen av dessa befattningar.

Den föreslagna inspektören skulle, enligt de sakkunnigas övertygelse, sålunda bliva ett centralorgan för automobilväsendet i landet, som med sin speciella sakkunskap och efter hand samlade erfarenhet på området bör bliva till stor nytta. Ehuru inspektören skulle utöva en självständig verksamhet, synes han av praktiska skäl böra inordnas i något ämbetsverk; och hava de sakkunniga tänkt sig, att detta lämpligast kunde ske i väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.»

Denna myndighet har till de sakkunniga avgivit yttrande i ärendet, varav framgår, att inom styrelsen handläggas ett stort antal så kallade automobilärenden, utan att dock styrelsen hittills haft till sitt förfogande någon speciellt sakkunnig såsom biträde vid dessa ärendens handläggning. Behovet av en sådan skulle därför enligt styrelsens åsikt på det lämpligaste och ändamålsenligaste sättet bliva tillgodosett genom inrättande av den föreslagna inspektörsbefattningen. Styrelsen, som tillstyrkt, att en dylik inspektör tillsättes, har i huvudsak angivit riktlinjerna för dennes verksamhet och åligganden, vilka i allt väsentligt äro av samma innebörd som de, vilka finnas angivna i det av de sakkunniga utarbetade förslaget till instruktion.

Beträffande avlöningen till inspektören hava de sakkunniga tänkt sig, att denna lämpligast bör utgå i form av ett årligt arvode, som icke torde böra understiga 15,000 kronor, dyrtidstillägg däruti ej inberäknat, varjämte inspektören bör för de av tjänsten föranledda resor åtnjuta

traktaments- och reseersättning enligt tredje klassen i gällande rese-reglemente.

De sakkunniga hava ansett, att besiktningsmännens förordnanden endast skulle omfatta viss tid, förslagsvis tre år; deras sätt att sköta uppdraget skulle då tid efter annan komma under omprövning och, därest berättigade anmärkningar i sådant avseende förefunnes, kunde ombyte lättare äga rum. I samband härmed hava de sakkunniga i övergångsbestämmelserna föreslagit, att alla de vid den nya förordningens ikraftträdande gällande förordnanden skola anses upphöra, vadan en efter likartade grunder verkställd förnyelse av hela besiktningsmannainstitutionen då skulle äga rum.

Som ovan nämnts, hava de sakkunniga tänkt sig, att, därest själva prövningen av föraraspiranterna bleve tillräckligt omsorgsfull och ingående, skulle härav utan vidare följa, att den föregående utbildningen måste bliva grundligare, utan att man fördenskull med nödvändighet behövde införa lagstadgande om obligatoriskt genomgången kurs i chaufförskola eller dylik anstalt. Sådana skolor hade, enligt vad de sakkunniga inhämtat, hittills endast undantagsvis — huvudsakligast i de större städerna — inrättats, medan i övrigt utbildningen oftast torde äga rum å reparationsverkstäder o. d. under ledning av yrkeskunniga mekaniker och chaufförer.

Då det emellertid, säga de sakkunniga, lär vara att förvänta, att, med den hastigt växande utvecklingen av automobilväsendet, allt flera dylika utbildningsanstalter inrättas, vilket enligt de sakkunnigas förmenande fortfarande bör överlämnas åt det enskilda initiativet, har det syntts de sakkunniga lämpligt, att dessa ställas under en viss kontroll. De sakkunniga hava i sådant avseende föreslagit, att, därest en besiktningsman skulle under sin verksamhet finna, att en anstalt eller lärare, som yrkesmässigt meddelar dylik undervisning, icke bedriver denna verksamhet på ett tillfredsställande sätt, besiktningsmannen har att göra anmälan därom till inspektören, som äger meddela anstalten eller läraren nödiga anvisningar. De sakkunniga framhålla, att de icke förbisett, att ett dylikt lagstadgande icke kan anses innebära tillräcklig effektivitet, då icke samtidigt stadgas påföljd för uraktlåtenhet att efterkomma givna anvisningar, men påpeka å andra sidan, att det knappast kan förmodas, att vederbörande vägra att ställa sig sådana anvisningar till efterrättelse, då risken givetvis kan bliva den, att en sådan anstalts eller lärares elever icke bliva godkända.

Enligt nu gällande bestämmelser har en aspirant, som erhållit kompetensbevis från besiktningsmannen, endast att insända detta jämte

prästbevis till vederbörande länsstyrelse, som har att utfärda körkort för honom, därest ej skäl föreligga, »på grund varav han måste anses olämplig att föra automobil».

De sakkunniga anse sistnämnda stadgande endast vara ett stadgande på papperet, då väl i de allra flesta fall sökandena äro för länsstyrelsen okända och någon utredning om deras personliga kvalifikationer ej verkstälts. De sakkunniga hava därför i stället föreslagit införande av en bestämmelse därom, att sökanden skall hava gjort sig känd för nykterhet och ordentlighet, varvid de sakkunniga förutsätta, att, därest sökanden ej är av länsstyrelsen personligen känd eller intyg i omförmälda hänseenden finnas handlingarna bifogade, länsstyrelsen bör i ärendet inhämta vederbörande polismyndighets yttrande. De sakkunniga anse det nämligen vara av synnerlig vikt, att ej personer, som exempelvis äro notoriska fyllerister eller kända för ett oskickligt och vårdslöst uppförande, erhålla körkort.

För att emellertid en person i övrigt skall anses fylla måttet såsom förare av automobil, bör, enligt de sakkunnigas förmenande, vidare krävas, att han är fri från vissa organiska fel, såsom dövhet eller större grad av närsynthet samt ej håller lider av sådant lyte, som hindrar honom att nöjaktigt styra en automobil. De sakkunniga hava därför föreslagit, att vederbörlig läkarattest skall företes om att sökanden äger normal syn- och hörsel förmåga och icke lider av lyte, som gör honom olämplig som förare, en bestämmelse, vilken, som bekant, redan nu gäller för person, som åstundar rättighet att antagas såsom förare i yrkesmässig trafik. De sakkunniga kunna ej finna något skäl, varför man ur allmän trafiksäkerhetssynpunkt skulle kräva mindre kvalifikationer härvidlag för en förare av automobil i allmänhet än i yrkesmässig trafik. Det förtjänar ock anmärkas, att liknande bestämmelser, som nu föreslagits, gälla enligt den danska lagstiftningen.

Vad de sakkunniga yttrat i fråga om rätten att föra automobil i egentlig mening, har, enligt de sakkunnigas åsikt, sin fulla tillämpning jämväl beträffande rätten att föra motorcykel, varför enahanda bestämmelser härvidlag böra gälla. Det ligger emellertid enligt de sakkunnigas förmenande i sakens natur, att, medan en person, som är fullt förtrogen med automobils konstruktion, skötsel och manövrering, jämväl torde få anses skickad att föra motorcykel, förhållandet ej är motsatt. Körkort, innefattande tillstånd att föra automobil, bör sålunda även berättiga att föra motorcykel, medan en person, som har körkort för motorcykel och vill förvärva rätt att föra automobil, bör vara nödsakad att underkasta sig ny prövning och få nytt körkort.

Yttranden.

De sakkunnigas förslag, i vad det avser rätten att föra automobil, har i det övervägande antalet yttranden lämnats utan anmärkning eller uttryckligen tillstyrkts. Ett par myndigheter äro dock tveksamma, om förslaget gått nog långt i fråga om de fordringar, som böra uppställas på förare av automobil. Sålunda anser en länsstyrelse, att den rationellaste anordningen för vinnande av garanti i fråga om nöjaktig utbildning av förare vore, att särskilda chaufförskolor upprättades och auktoriserades av statsmyndighet. De härmed förbundna svårigheterna skulle icke vara oöverkomliga, om man nöjde sig med en sådan skola i varje län och om besiktningsman medgäves att upprätta och förestå en dylik anstalt. Skulle den nuvarande anordningen för prövning av förares kompetens anses böra bibehållas i avvidan på en närmare utredning om chaufförskolor, torde densamma kunna godkännas såsom ett provisorium under förutsättning, att den av de sakkunniga föreslagna inspektionsmyndigheten komme till stånd. Stockholms automobilförarefackförening anser, att staten helst borde upprätta skolor för *utbildning* av automobilförare, men att, om så ej kunde ske, *prövningen* av sådana förare borde överflyttas från de nuvarande besiktningsmännen till särskilda av staten upprättade »kompetensskolor», i vilka varje förare skulle inom en tidrymd av 14 dagar provas med körning under 25 timmar. Vidare uttala ett par länsstyrelser tveksamhet beträffande behövligheten av den föreslagna inspektörsbefattningen.

Några myndigheter anse den ifrågasatta bestämmelsen i § 12 om företeende av läkarintyg angående normal syn- och hörsel förmåga m. m. vara alltför sträng. I detta hänseende föreslår en länsstyrelse, att körkort, då det gäller annan än yrkesmässig trafik, må utfärdas även om i någon mån nedsatt syn- eller hörsel förmåga finnes hos sökanden, men läkaren förklarar denna nedsättning icke vara av den beskaffenhet att den bör hindra vederbörande att vara förare i enskild automobiltrafik.

Departements-
chefen.

Vid övervägande av vad i avseende å rätten att föra automobil förekommit finner jag de sakkunniga hava anfört övertygande skäl för att för närvarande icke gå längre än deras förslag innehåller. De svårigheter, som skulle vara förenade med upprättande av särskilda förarskolor med väl kvalificerade lärarkrafter, synas vara så pass avsevärda, att jag icke anser en dylik anordning böra utan en mera ingående utredning kunna ifrågasättas. Även ur förar aspiranternas synpunkt skulle en bestämelse om obligatoriskt genomgående av dylik anstalt måhända vara alltför betungande. Jag anser mig därför böra ansluta mig till de sakkunnigas förslag. Om prövningen av aspiranterna, såsom de sak-

kunniga åsyfta, blir mera omsorgsfull än för närvarande, är det att förvänta, att även den föregående utbildningen blir mera tillfredsställande.

För åstadkommande av en grundligare prövning och en bättre kontroll över besiktningsmännen samt för inseende över automobilväsendet i landet i dess helhet föreslå de sakkunniga, såsom förut nämnts, inrättande av en särskild inspektörsbefattning. Ehuru givetvis inrättande av nya befattningar bör såvitt möjligt undvikas, finner jag dock, att i detta fall så betydande fördelar skulle vara att vinna genom inspektörens verksamhet, att betänkligheterna mot förslaget i denna del böra förfalla. Frågan om anslag till avlöning åt denne tjänsteman torde jag senare denna dag få tillfälle anmäla för Kungl. Maj:t.

Körkort synes böra innefatta rätt att föra antingen automobil eller blott motorcykel, vars vikt överstiger 50 kilogram. Såsom de sakkunniga ansett, bör körkort av förstnämnda slag medföra rätt att föra även dylik motorcykel. Uttryckligt stadgande härom torde böra införas i förordningen.

En viss modifikation torde kunna göras i förslaget i avseende å bestämmelsen om företeende av intyg om syn- och hörsel förmåga, då fråga är om allenast enskild motortrafik, varemot vid yrkesmässig trafik den nuvarande bestämmelsen i detta hänseende synes böra oförändrad bibehållas.

Stadgandet i § 21 i gällande automobilförordning och frågan, huruvida icke taxor för yrkesmässig automobiltrafik böra obligatoriskt införas, hava jämväl i enlighet med de sakkunnigas uppdrag varit föremål för övertvägande från deras sida.

Enligt vad de sakkunniga inhämtat, hava sådana taxor för befordran i yrkesmässig automobiltrafik av personer eller gods, varom i § 21 automobilförordningen förmäles, hittills endast i ringa omfattning, huvudsakligast i de större städerna, blivit fastställda. Flera av länsstyrelserna meddela emellertid, att, sedan trafikillstånd för yrkesmässig automobiltrafik numera i stor omfattning börjat meddelas även på landsbygden samt tillgången och priset på automobilförnödenheter blivit mera normala, varigenom tillförlitlig grund för beräkning av taxorna kan vinnas, frågan om införande av sådana tagits under omprövning.

Enligt de sakkunnigas förmenande torde skäl numera föreligga för ett obligatoriskt införande av taxor åtminstone för den yrkesmässiga persontrafiken med automobiler, huvudsakligen för att förekomma, att, såsom nu ofta sker, allmänheten oskäligt uppskörtas. Däremot synes ännu icke föreligga tillräcklig erfarenhet för uppgörande av taxor för

Obligatoriska taxor för yrkesmässig automobiltrafik.

De sakkunniga.

yrkesmässig godstrafik med automobil, i fråga om vilken trafik de nuvarande bestämmelserna härutinnan torde kunna bibehållas.

En fördelaktig konsekvens av införande av obligatoriska person-taxor bleve även, att reseersättning enligt resereglementet skulle kunna utgå efter sådan taxa, därest automobilskjuts anlitas.

Att, såsom föreslagits, hänskjuta fastställande av dylika taxor till Kungl. Maj:t, liksom fallet är med skjutslegan, anse de sakkunniga dock vara onödigt och opraktiskt, då taxorna ofta behöva tid efter annan ändras, utan böra dessa ärenden, enligt de sakkunnigas mening, såsom hittills, lämpligen prövas och avgöras av länsstyrelserna efter i varje län, eller olika delar av varje län, sig företeende omständigheter. Härvidlag bör givetvis tagas hänsyn å ena sidan till den trafikerande allmänhetens berättigade intressen och å andra sidan därtill, att automobilägarna erhålla gottgörelse för sina kostnader och därtutöver skäligen vinst, så att den enskilda företagsamheten ifråga om åstadkommande av sådan trafik, som på många håll och särskilt i Norrland med dess svåra landsvägskommunikationer fyller ett verkligt behov, icke förkväves.

Ytteranden.

De sakkunnigas förslag om obligatoriska taxor för yrkesmässig persontrafik med automobiler har i allmänhet tillstyrkts av myndigheterna. En länsstyrelse avstyrker emellertid detsamma under åberopande av svårigheterna att rättvist fastställa dylika taxor och att övervaka deras tillämpning. Enligt denna länsstyrelses förmenande vore det å de orter, där konkurrens funnes, bättre att låta densamma reglera priserna. En annan länsstyrelse anser, att taxorna böra fastställas av Kungl. Maj:t eller, om så icke kunde ske, att närmare föreskrifter måtte meddelas dels om de olika grunder, efter vilka avgifterna i skilda fall skulle beräknas, och dels om viss procedur för taxors fastställande.

Departement-
chefen.

Vad i ärendet förekommit synes mig giva vid handen, att ett verkligt behov föreligger av en bestämmelse om obligatoriska taxor åtminstone för den yrkesmässiga persontrafiken. De mot en dylik bestämmelse yppade betänkligheterna synas mig avsevärt överdrivna. Ett ytterligare skäl för reformen i fråga ligger även däri, att enligt föreliggande nytt förslag till resereglemente reseersättning skall kunna utgå enligt för automobiltrafik fastställd taxa. Tillräckliga skäl för att nu införa bestämmelse om obligatoriska taxor för godstrafik finner jag däremot, i likhet med de sakkunniga, icke föreligga. Jag anser mig sålunda kunna förorda de sakkunnigas förslag på denna punkt. Det synes mig icke behövt eller lämpligt vare sig att uppdraga åt

Kungl. Maj:tt att fastställa dessa taxor eller att meddela generella regler för taxornas bestämmande, utan lärar taxornas fastställande böra överlämnas åt vederbörande lokala myndigheter, som därvid hava att taga hänsyn till de olika förhållandena å skilda orter. Nämnda myndigheter torde icke heller underlåta att, innan uppgjorda förslag till taxor fastställas, på lämpligt sätt lämna därav intresserade tillfälle att yttra sig över förslagen. Någon bestämmelse i förordningen om viss procedur för taxas fastställande anser jag sålunda icke vara av behovet påkallad.

Vid övervägande av frågan om skärpning i större eller mindre omfattning av straffbestämmelserna i gällande automobilförordning hava de sakkunniga för sin del funnit de nu gällande stadgandena härvidlag vara i huvudsak väl avvägda och ägnade att tillfredsställa den allmänna rättssäkerheten, blott de behörigen utnyttjas, vilket dock ej alltid sker. Här om anföra de sakkunniga:

Skärpning av straffbestämmelserna.

De sakkunniga.

»Till en del lärar detta förhållande nog bero därpå, att polismyndigheterna på sina håll ej med tillräcklig energi övervaka förordningens efterlevnad och att de av domstolarna utdömda bötesbelopp ofta äro alltför låga för att verka effektivt, men även hava sin grund i andra omständigheter. I sådant avseende klagas från polismyndigheternas sida allmänt över svårigheten att anskaffa bevisning vid förseelser mot förordningen, särskilt då fråga är om överskridande av den tillåtna hastigheten, och har för att råda bot härför från många håll uttalats önskvärdheten av införande av skyldighet att hava hastighetsmätare anbragt å fordonet. De sakkunniga hava även haft denna fråga under övervägande, men funnit sig icke för närvarande böra föreslå en bestämmelse i sådan riktning, innan en lämplig och för rimligt pris tillgänglig typ till sådan apparat, som givetvis hälst bör vara självregistrerande, blivit utexperimenterad. Frågans lösning synes därför lämpligen böra anstå till den allmänna revision av förordningen, som, enligt vad av departementschefens uttalande till statsrådsprotokollet framgår, inom kort kommer att företagas.

Genom det av de sakkunniga framlagda förslag till ändringar av den nu gällande automobilförordningen kommer emellertid åtskilligt att vinnas i avseende å möjligheten att övervaka förordningens tillämpning. Sålunda bliver varje förare å motorcykel underkastad samma ansvar som förare å automobil, de å motorcyklarnas igenkänningsmärken anbragta bokstäver och siffror skola hava samma storlek som å automobilerna, föreskrifterna om belysningen nattetid hava gjorts mera effektiva m. m., vilket allt torde vara ägnat att verka i sådan riktning.

Landets polismyndigheter hava emellertid gauska allmänt uttalat sig för en höjning av minimibeloppen i de stipulerade bötesatserna; och lärar penningvärdets fall kunna i och för sig anses väl motivera en sådan åtgärd, oavsett att jämväl andra omständigheter tala därför.»

I överensstämmelse med det sålunda anförda hava de sakkunniga i allmänhet föreslagit höjningar av straffsatsernas minimibelopp, i samband

varmed företagits ett par mindre omflyttningar ifråga om de i de särskilda paragraferna sammanförda förseelserna, för vilket närmare redogöres här nedan.

ttranden. De sakkunnigas förslag till höjning av minimibeloppen i de nu gällande bötesatserna och till vissa andra ändringar i straffbestämmelserna hava icke föranlett erinringar från de hörda myndigheterna. En länsstyrelse anser de sålunda skärpta straffsatserna vara ett minimum av det straffhot, som bör i förevarande fall uppställas. Däremot ställer sig Stockholms automobilförefackförening tveksam till lämpligheten av förslaget på denna punkt. Nämnda förening samt några myndigheter beröra vidare i sammanhang härmed spörsmålet om hastighetsmätares användande samt uttala sig för obligatoriskt begagnande av dylika mätare, åtminstone så snart lämpliga sådana stå att erhålla.

Departementschefen.

Beträffande denna sistnämnda fråga finner jag i likhet med de sakkunniga, att densamma ej nu kan lösas utan att den bör få anstå till den allmänna revisionen av automobilförordningen. Även förslaget ståndpunkt beträffande straffbestämmelserna anser jag mig böra biträda.

Höjning av taxan för besiktningarförrättningar.

Vad angår den av besiktningmännen i Stockholm väckta frågan om förhöjd taxa för besiktningmannaförrättningar, anse de sakkunniga, att penningvärdets fall gjort en sådan höjning fullt motiverad. De sakkunniga framhålla i detta hänseende vidare, att, därest de sakkunnigas förslag antages, såväl besiktningarna av automobiler och motorecyklar, som särskilt provningen enligt § 4 i förordningen komma att bliva betydligt mera ingående och noggranna och kräva större omsorg och tidsutdräkt, varför de sakkunniga funnit nyssnämnda besiktningmäns framställning hava fullt fog för sig, något varom även länsstyrelserna i allmänhet varit ense.

De sakkunniga hava därför uppgjort sitt förslag till taxa för besiktningmännen i huvudsaklig överensstämmelse med de i nämnda framställning framförda önskemål.

Departementschefen.

Mot de sakkunnigas uppfattning, att gällande taxa för besiktningmannaförrättningar kräver höjning, har i de avgivna yttrandena någon invändning icke framställts. Även i denna del är jag av samma mening som de sakkunniga. Jag återkommer härtill vid § 43.

Fråga om hastighetsbestämmelserna.

En av de sakkunniga, chauffören K. A. J. Hagelin, har påyrkat, att frågan om revision av de nu gällande bestämmelserna om den hastighet,

varmed automobil må framföras, borde till behandling upptagas och förslag härutinnan framläggas. Han har i detta hänseende anfört bl. a.:

Reservation.

»De nu gällande hastighetsbestämmelserna äro sådana, att yrkets utövare dagligen och stundligen tvingas till en sammanhängande kedja av överträdelser. Ingen förare kan undgå att överskrida den stadgade hastigheten. Automobilens konstruktion tvingar därtill och förutsättningen för dess existensberättigande likaledes.

Det betänkligaste i hela saken är, att föraren i regel saknar möjlighet att konstatera, med vilken hastighet han framför bilen, då de flesta bilar sakna hastighetsmätare.

Det är ju helt naturligt, att bland mängden av förare även finnas sådana, som genom sin framfart väcka harm och ovilja mot både sig själva och mot den legitima trafiken. En vilseförd opinion sätter likhetstecken mellan överdådig framfart och tillåten hastighet och ropar på skärpta bestämmelser. Smärre samhällen erhålla, med stöd av förordningen, rätt att fastställa hastighetsbestämmelser, som ingen av dess invånare som automobilpassagerare skulle finna sig i, om de ens tillnärmelsevis skulle tillämpas. Men föraren, han skall stå risken för både det ena och det andra, fast ansvaret många gånger borde läggas på annat håll.

En ändring i dessa avvita förhållanden är helt enkelt en gärd av rättvisa. Det är ej fråga om höjning av hastigheten, blott legaliserande av den faktiskt tillämpade. En hastighet av 30 à 35 km. i timmen är den vanligast förekommande, det är den lämpligaste för bilen och den är tillräcklig för den legitima trafiken samt slutligen, med de inskränkningar, som omförmälas i § 16 mom. 4, ofarlig.

Den i nämnda mom. punkt 5 befintliga bestämmelsen, att bilen skall kunna stannas ögonblickligen, är för övrigt alldeles orimlig, då den faktiskt är omöjlig att efterleva, men berövar åtalad förare varje möjlighet till frikännande. Den danska lagen använder i motsvarande punkt uttrycket 'så gott som ögonblickligen', och medger i fråga om hastighetsbestämmelserna i genomsnitt 10 km. högre hastighet än den svenska förordningen, oaktat de svenska bilförarna i allmänhet vitsordas för sin körskicklighet.»

Med stöd av det anförda har denne ledamot föreslagit, att den i mom 1 och 2 av § 14 medgivna hastigheten höjes med i varje fall 10 km. i timmen, att, då framställning göres om inskränkning av hastigheten för viss plats eller ort, länsstyrelsen skall äga att därom inhämta yttrande från automobilinspektören samt att, där sådan lägre hastighet fastställts, lätt synligt anslag därom skall finnas anbragt.

Ehuru de övriga sakkunniga ansett, att de sakkunniga, i saknad av nödigt uppdrag eller bemyndigande härvidlag från departementschefens sida, ej varit befogade att till behandling upptaga frågan om den hastighet, varmed automobil må framföras, hava de dock framhållit, att jämväl enligt deras förmenande en ändring av ifrågakvarande bestäm-

De sakkunniga.

melser syntes av behovet påkallad. Det lede nämligen intet tvivel, att stadgandena om maximihastigheten, sådana de för närvarande vore avfattade, icke i verkligheten åtlöddes, något som i en del fall knappast vore att förvåna sig över. Att exempelvis stipulera en maximihastighet av 15 kilometer i timmen för en automobil, som nattetid framfördes å en öde landsväg, kunde betecknas såsom fullständigt otidsenligt. Det torde för den skull vara lämpligt, att denna fråga underkastades en ingående prövning i sammanhang med den bebådade allmänna revisionen av automobilförordningen.

Yttranden. Av åtskilliga myndigheter, bland dem fyra länsstyrelser, har uttalats önskvärdheten av att redan nu en revision av automobilförordningens hastighetsbestämmelser vidtages. I vissa av dessa yttranden har hemställts om bifall till den av en utav de sakkunniga framförda, i det föregående omförmälda reservationen. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har instämt i det av majoriteten bland de sakkunniga gjorda uttalande på denna punkt. En länsstyrelse har framhållit, att gällande hastighetsbestämmelser väl svårligen kunde alltid exakt efterlevas, men att en revision av dessa bestämmelser icke lämpligen kunde ske utan att frågan, vilka vägar, som finge befaras med automobil, samtidigt upptoges till ytterligare granskning, en fråga, som emellertid kunde behandlas först sedan den föreslagna nya väglagstiftningen blivit föremål för slutlig behandling. Slutligen har Stockholms automobilförarefackförening, under uttalande av sin anslutning till tanken om borttagande av alla hastighetsbestämmelser, förklarat sig för närvarande vilja föreslå en höjning av hastigheten för de i mom. 1 av § 14 i automobilförordningen omförmälda automobiler i stad etc. vid dagsljus till högst 35 km. och vid mörker till högst 25 km. samt på landet vid dagsljus till högst 40 resp. 45 km. och vid mörker till högst 25 km. Vidare föreslår föreningen bl. a., att lokal myndighet icke måtte tillerkännas rätt att besluta inskränkning av den eljest medgivna hastigheten.

Departements-
chefen.

Såsom jag redan i det föregående antytt, kan det icke nu ifrågakomma att verkställa en allmän revision av automobilförordningen. Det av de sakkunniga på en helt kort tid verkställda utredningsarbetet har icke åsyftat något sådant och kan därför icke läggas till grund för en mera genomgripande omarbetning av förordningen i sådana delar, som icke gjorts till föremål för särskild utredning. Någon sådan har, i enlighet med det uppdrag, som de sakkunniga erhållit, icke företagits med avseende å hastighetsbestämmelserna. Frågan om ändring av dessa be-

stämmelser sammanhänger med åtskilliga andra spörsmål, bland annat, på sätt i ett av de ovan refererade yttrandena framhållits, med den föreslagna nya vägslagstiftningen, och är utan tvivel av beskaffenhet att, om icke trafiksäkerheten skall äventyras, böra göras till föremål för noggrant överbäggande. Ehuru åtskilliga skäl även enligt min mening göra det antagligt, att dessa bestämmelser böra inom en snar framtid underkastas revision, är jag icke beredd att på den utredning, som nu varit möjlig att vinna, framlägga förslag i sådan riktning.

De sakkunniga fästa slutligen uppmärksamheten på en annan fråga, vilken, ehuru icke direkt berörande det dem givna uppdraget, under utredningens gång diskuterats och jämväl av en del länsstyrelser berörts, nämligen om en allmän trafikstadga.

Fråga om en allmän trafikstadga.
De sakkunniga.

Härom anföra de sakkunniga:

»Medan i automobilförordningen givas noggranna och ingående bestämmelser och förhållningsorder med avseende å sättet för en automobils framförande, saknas, som bekant, motsvarande föreskrifter för andra fordon. Sålunda finnas inga allmänna författningsbestämmelser rörande förfaringsättet vid möte mellan skjutsar eller vid förbikörning, ingen som helst ålder finnes stadgad för rättighet att föra fordon å allmän väg m. m. Alldeles särskilt starkt har både från myndigheternas och allmänhetens sida framhållits kravet på införande av lagstadgande om viss belysning jämväl å häståkdon vid mörker eller dimma, enär erfarenheten ådagalagt, att många olyckor vållats av, att en automobilförare ej varit i tillfälle att observera ett mötande häståkdon, förrän åkdonet kommit alldeles inpå automobilen. Dessa missförhållanden äro givetvis av beskaffenhet att böra snarast möjligt avhjälpas.

Den betydande stegring i trafikintensiteten å våra allmänna trafikleder, som såväl automobilismens tillkomst som utvecklingen i allmänhet av handel, industri och näringar medfört, har för övrigt, enligt de sakkunnigas förmenande, nödvändiggjort, att frågan om införande av allmän trafikstadga för såväl stad som landsbygd bör inom den närmaste framtiden göras till föremål för en allsidig utredning och prövning.»

I likhet med vissa i ärendet hörda myndigheter finner jag den av de sakkunniga berörda frågan om en allmän trafikstadga vara förtjänt av beaktande. Antagligt är, att genom en dylik åtskilliga fördelar i avseende å trafiksäkerheten skulle vara att vinna. Jag är emellertid icke beredd att nu fatta slutlig ståndpunkt i avseende å detta spörsmål.

Departementschefen.

Jag övergår nu till en redogörelse för de särskilda bestämmelserna i det föreliggande förslaget till ändringar i automobilförordningen.

De särskilda bestämmelserna i lagförslaget.

Då det syntes de sakkunniga lämpligt, att det redan i början av förordningen uttryckligen fastslås, att förordningens bestämmelser numera

§ 1.
De sakkunniga.

skulle bliva tillämpliga jämväl å motorcyklar, därest ej annorlunda i varje fall stadgades, hava de sakkunniga föreslagit ett stadgande av dylik innebörd i mom. 1 av § 1. Någon särskild definition å ordet motorcykel hava de sakkunniga icke funnit behöfelig, då detta numera kan anses såsom ett gängse och i allmänna språkbruket vedertaget begrepp.

De sakkunniga hava ej velat frångå den nuvarande terminologin enligt vilken ordet automobil dels betecknar varje för färd på marken avsett fordon, som för framdrivande är försett med kraftmaskin (motor) och icke löper på skenor — denna definition återfinnes som bekant i lagen om ansvarighet för skada i följd av automobiltrafik — oavsett sålunda om det är försett med två eller flere hjul, och dels avser automobil i egentlig, mera inskränkt bemärkelse, ehuru det givetvis varit riktigare att införa ett nytt generellt begrepp, t. ex. motorfordon, såsom omfattande både automobiler och motorcyklar. Då emellertid i så fall ej blott hela automobilförordningen utan även ovan omfördälda lag och andra författningar måst omarbetas, hava de sakkunniga ansett lämpligast att icke ingå på denna fråga.

Mom. 1 punkt b) har av de sakkunniga omarbetats för att avpassa bestämmelserna om bromsinrättningarna jämväl för elektriska automobiler och motorcyklar. Den nuvarande avfattningen har för övrigt synts olämplig och onödigt tung.

Enligt nu gällande bestämmelser skola signalhornen å automobiler hava dov ton och å motorcykel gäll ton, detta av den anledningen att de olika slagen av motorfordon lätteligen skulle kunna särskiljas på signalerna. De praktiska fördelarna av denna anordning torde dock, säga de sakkunniga, hava varit skäligen små. Den gälla tonen å motorcyklarnas signalhorn torde däremot ofta vara synnerligen obehaglig och verka onödigt störande; och anse de sakkunniga fördens skull, att åtminstone en obligatorisk föreskrift härom ej bör finnas. Signalanordningen behöver dessutom ej nödvändigtvis äga form av ett signalhorn. Det synes de sakkunniga tillfyllest, om i förordningen härvidlag endast stadgas, att å automobil skall finnas signalapparat av lämplig beskaffenhet, med sålunda besiktningsmannen öppen lämnad rätt att vid besiktningen närmare pröva signalsystemet; och har mom. 1 punkt c) i de sakkunnigas förslag avfattats i överensstämmelse härmed.

I punkt g) av mom. 1 har det av de sakkunniga ansetts lämpligt att tillägga ordet »effektiv» ifråga om anordningen för dämpandet av ljudet från avloppsgaserna, särskilt med tanke på motorcyklarna, där ljudet av explosionerna ofta förorsakar oväsen och verkar skrämmande på djur.

De av de sakkunniga föreslagna ändringarna i § 1 hava ej föranlett andra erinringar från myndigheternas sida än i fråga om vissa detaljer. Tveksamhet har sålunda bl. a. yppats om lämpligheten av en så allmänt avfattad bestämmelse beträffande signalapparatens beskaffenhet. Med hänsyn till besiktningsmännens provningsrätt och den möjlighet, som enligt förslaget tillkommer automobilinspektören att giva riktlinjer i detta hänseende, finner jag dock förslaget kunna godtagas på denna punkt. I några enstaka yttranden framkomna förslag om vissa nya bestämmelser rörande automobils utrustning finner jag ej anledning att i förevarande sammanhang upptaga.

Den i förslaget begagnade terminologin, enligt vilken under »automobil» inbegripes jämväl motorcykel, vars vikt överstiger 50 kilogram, anser jag på de av de sakkunniga anförda skäl böra godtagas.

I övrigt anser jag icke skäl föreligga att avvika från de sakkunnigas förslag.

Mom. 1 av § 2 i de sakkunnigas förslag motsvarar den nuvarande § 2. Rörande den föreslagna ändringen i fråga om tiden för besiktningsmännens förordnande hänvisa de sakkunniga till sitt uttalande härom i sammanhang med frågan om rätt att föra automobil.

§§ 2—4.
De sakkunniga.

Såsom ett nytt moment av § 2 tillkommer nu stadgandet angående den av de sakkunniga föreslagne inspektören, vars huvudsakliga åligganden angivas i detta moment. Såsom av det föregående framgår, hava de sakkunniga avsett, att inspektören alltid skall höras, då besiktningsman skall tillsättas; och bör länsstyrelsen hålla inspektören underrättad om, vilka personer, som inom länet innehava förordnanden såsom besiktningsmän, på det att det register över besiktningsmännen i riket, som det åligger inspektören att föra, alltid skall vara i komplett skick.

Då uppgift angående högsta hjultryck å en lastautomobil endast är av betydelse beträffande tyngre fordon, vilkas hjultryck kan sägas hava menlig inverkan på vägbanan, hava de sakkunniga till undvikande av onödigt vittgående bestämmelser föreslagit, att uppgift angående hjultrycket skall påfordras endast beträffande lastautomobil, vars lastningsförmåga överstiger 1,000 kilogram; och har till mom. 1 av denna § 3 fogats ett tillägg av sådan innebörd.

Innehållet i mom. 1 av § 4 är detsamma som i nuvarande § 4.

Mom. 2 av § 4 innehåller de av de sakkunniga föreslagna nya bestämmelserna om viss tillsyn över anstalter eller lärare, som yrkesmässigt utbilda automobilförare, för vilka redogjorts i det föregående.

Departements-
chefen.

I mom. 1 av § 2 har jag, i anslutning till en erinran från överståthållarämbetet, funnit den bestämmelsen böra införas, att, där besiktningsman avgår före den bestämda tjänstgöringstidens utgång, ny besiktningsman skall förordnas allenast för återstoden av nämnda tid. Det synes nämligen vara av en viss vikt, att i varje län besiktningsmännen i regel utses på en gång.

I det föregående har jag uttalat min anslutning till förslaget om en för hela riket gemensam automobilinspektör. Mot avfattningen av mom. 2 av § 2, däri bestämmelsen härom förekommer, har jag intet att erinra.

De sakkunnigas förslag till ändring av § 3, vilket lämnats utan erinran av myndigheterna, biträdades av mig.

I anslutning till vad jag i sammanhang med frågan om rätten att föra automobil uttalat bör mom. 1 av § 4 erhålla en avfattning, varav framgår, att provning skall kunna avse antingen automobil eller motorcykel, vars vikt överstiger 50 kilogram.

Det föreslagna mom. 2 av § 4, som föranlett endast en enstaka erinran från myndigheternas sida, finner jag kunna godtagas i oförändrat skick.

§§ 5 och 6.
De sakkunniga.

I mom. 2 av § 5 har på givna anledning ordet »kronofogden» i orten utbytt mot »landsfiskalen» i orten. Bestämmelserna om provkörning kunna i sitt nuvarande skick enligt de sakkunnigas mening icke anses fullt lämpliga. De sakkunniga hava dock ej velat föreslå några mera genomgripande förändringar i desamma utan hava åtnöjt sig med att föreslå en sådan allmän avfattning av stadgandet, att den myndighet, som beviljar tillstånd till provkörning med ännu ej besiktigad automobil, därvid skall hava att bestämma »de villkor, under vilka körningen må äga rum» i stället för, såsom formuleringen nu lyder, »det område, där sådan körning må äga rum, ävensom tid och villkor för körningen». Anledningen härtill är, att åt myndigheterna synas böra lämnas mera fria händer att ordna dessa angelägenheter efter förhållandena på platsen eller efter i varje fall sig företeende omständigheter.

Departements-
chefen.

De sakkunnigas förslag till ändring av förevarande paragraf, vilket icke föranlett erinringar från myndigheternas sida, synes kunna godtagas. Polismyndigheten i en större stad har ansett, att, till förebyggande av missbruk av bestämmelsen om provkörning, till § 5 borde göras ett tillägg av innehåll, att provkörning med besiktigad men icke registrerad automobil må äga rum endast under viss kortare tid från dagen för be-

siktningens avslutande. Ehuru bestämmelsen ifråga torde lämna rum för berättigade anmärkningar, har jag dock, då ett stadgande av antydd innebörd antagligen skulle vara förenat med vissa praktiska olägenheter, funnit frågan om ändrade föreskrifter på denna punkt böra anstå till en mera genomgripande revision av förordningens bestämmelser.

I § 6 mom. 6 b) synes böra göras samma ändring som av mig tillstyrkts beträffande § 3 mom. 1.

Beträffande § 9 hava de sakkunniga icke föreslagit någon ändring. En besiktningsman för automobiler har emellertid ifrågasatt, att lastautomobil, som användes i arbete av fabrik, verk, inrättning eller enskild, skall varje kalenderår undergå efterbesiktning. Stockholms automobilförefackförening har föreslagit, att varje automobil skall besiktigas årligen.

§ 9.
Departements-
chefen.

Då emellertid redan för närvarande enligt § 20 mom. 2 gäller, att automobil, som användes i yrkesmässig trafik, skall besiktigas en gång varje år, har jag icke ansett nödigt att utsträcka besiktningstvänet utöver vad för närvarande är stadgat.

De sakkunniga framhålla, att enligt propositionen till 1916 års riksdag §§ 11 och 12. med förslag till den nu gällande automobilförordningen rätten att bevilja De sak- tillstånd såväl till provkörning med automobil enligt § 5 som till övnings- kunniga. körning enligt § 11 för landsbygdens vidkommande anförtrotts åt länsstyrelserna, men att på riksdagens begäran den ändringen vidtogs i § 5, att ifrågavarande rättighet överflyttades på kronofogden i orten, medan motsvarande ändring, möjligen av förbiseende, ej skedde i § 11. Då förhållandena emellertid, enligt vad de sakkunniga framhålla, äro fullt analoga, föreslå de sakkunniga, att bestämmelserna ock bliva enahanda härvidlag.

Mom. 1 av § 12 har omarbetats i överensstämmelse med de av de sakkunniga föreslagna nya principerna för körkorts erhållande, för vilka redogjorts i det föregående.

En länsstyrelse har i yttrande till de sakkunniga fäst uppmärksamheten på, att för närvarande saknas bestämmelse om, hos vilken myndighet en person, som icke är i riket mantalsskriven, skall kunna erhålla körkort; och har med anledning härav av de sakkunniga föreslagits, att dylik person har att insända ansökan härom till länsstyrelsen i det län, där han för tillfället vistas. Med hänsyn till svårigheten för sådana personer att alltid vara i stånd att prestera ett prästbetyg rörande

sin ålder har ansetts tillfyllest att stadga, att i sådant hänseende skall företes bevis, exempelvis pass eller annan legitimationshandling.

I fråga om åldern för rätt att erhålla körkort har denna beträffande motorcykelförare av de sakkunniga skäligen ansetts kunna sättas något lägre, förslagsvis till sexton år, särskilt med tanke på landsbygdens ungdom, som i stor utsträckning börjat använda sig av motorcykeln såsom ett praktiskt och snabbt forskaffningsmedel och som i allmänhet vid denna ålder torde hava nått den utveckling och mognad, att förandet av motorcykel kan åt den anförtros. Ett korrektiv mot missbruk härvidlag ligger, framhålla de sakkunniga, för övrigt alltid i prövningen, då besiktningsmannen givetvis bör underlåta att meddela behörighetsintyg åt en aspirant, som ej ådagalägger nödig omdömesförmåga och karaktärsutveckling.

Beträffande den föreslagna minimiåldern, 16 år, för förare av motorcykel har en av de sakkunniga, chauffören K. A. J. Hagelin, varit av olika mening mot de sakkunnigas flertal. Då han ansett, att risken vid framförandet av en motorcykel ingalunda är mindre än då det gäller exempelvis en lättare automobil, har han föreslagit, att åldersgränsen för erhållande av körkort måtte bestämmas lika för motorcykelförare som för automobilförare eller till 18 år.

En given konsekvens av de föreslagna nya bestämmelserna om två slags körkort blir, säga de sakkunniga vidare, att de hos länsstyrelserna upprättade liggare eller kortregister hädanefter måste föras i två avdelningar, ett för automobilförare och ett för motorcykelförare, med var för sig löpande nummerserier. Stadgande härom har införts i mom. 2 av § 12.

I mom. 3 av § 12 hava de sakkunniga föreslagit en ändring, i det att orden »vilken ådömts straff för förseelse mot denna förordning eller mot 11 kap. 15 § strafflagen, i vad sistnämnda lagrum avser automobiltrafik» ansetts böra utgå. De sakkunniga, som tillkallats för att utarbeta förslaget till den nuvarande automobilförordningen, hade uttalat sig för att avgörandet av frågan om indragning av körkort borde förläggas till domstol samt att sådan påföljd endast kunde åläggas i sammanhang med ådömande av straff för förseelse mot förordningen. Föredragande departementschefen följde emellertid härvidlag icke de sakkunniga utan föreslog, att prövningsrätten ifråga om återkallelse av körlicens skulle tillkomma administrativ myndighet, lämpligast länsstyrelsen; och blev förordningen avfattad i enlighet med denna uppfattning. Det synes emellertid de sakkunniga, som om, i konsekvens härmed, stadgandet, att den administrativa myndigheten skulle vara nödsakad att, innan den

ägde besluta om indragning av körkort för en person, som exempelvis vid färd med automobil visat grov vårdslöshet, avvakta vederbörande domstols utslag, bort utgå och att sålunda nämnda myndighet även i sådana fall tillerkännes en självständig prövningsrätt. Det kan för övrigt enligt de sakkunnigas mening ej anses med god ordning överensstämmande, att en person, som på grund av vårdslös framfart eller dylikt befunnits uppenbart olämplig att föra automobil, får fortsätta härmed, intill dess domstolen meddelat utslag i det mot honom anhängiggjorda åtalet, vilket, särskilt på landsbygden med dess långsamma rättsskipning, kan draga långt ut på tiden. Enligt vad erfarenheten givit vid handen, har återkallelse av förartillstånd hittills ägt rum endast i ett fåtal fall; och det synes de sakkunniga klart, att man måste förutsätta, att länsstyrelserna även med vidgad befogenhet härutinnan komma att använda sig av sin rätt att indraga körkort med urskillning och efter ingående prövning.

Då återkallandet kan ske för viss tid, har i meningen »olämplig att vidare föra automobil» ordet »vidare» strukits.

Jämväl i avseende å mom. 3 av § 12 har chauffören Hagelin varit av olika mening mot övriga sakkunniga. I denna del har han anfört:

»Det har inträffat fall, då körkort indragits huvudsakligen på grund av förseelser emot § 14, d. v. s. överskridande av den tillåtna hastigheten.

Det torde vara tydligt, att en förare, som en följd av år fört automobil utan annan anmärkning än att han kört fort, uppnått en hög grad av skicklighet och omdömesförmåga. Det måste ur trafiksäkerhetssynpunkt anses förkastligt, att sådan meriterad förare utbytes mot en ny, varjämte ett fortsättande på denna väg kommer att skapa ett sådant osäkerhetstillstånd inom yrket, att de bäst kvalificerade söka sig en säkrare utkomst. Att faran härav ej bör underskattas visas av den ökade olycksfrekvensen i Stockholm, jämställd med det faktum, att ett anmärkningsvärt stort antal av de gamla droskchaufförerna icke efter trafikens återupptagande sökt sig åter till densamma. Med de skärpta kompetensfordringarna för erhållande av körkort anser jag bör följa större varsamhet i fråga om indragning av detsamma. För att i möjligaste mån få ifrågasatt indragning av körkort granskad från sakkunnigt håll, särskilt med hänsyn till trafiksäkerhetens betryggande, får jag föreslå, att mom. 3 erhåller följande tillägg:

Då återkallande av körkort ifrågasättes, skola de till grund härför liggande handlingarna remitteras till den i § 2 mom. 2 omförmälde inspektören, som har att inom 30 dagar däröver avgiva yttrande.

Det är Konungens befallningshavande obetaget, att under nämnda tid meddela förbud för innehavaren att använda körkortet.»

Ett stort antal av de hörda myndigheterna, bland andra nio länsstyrelser, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen samt en del polismyndigheter och besiktningsmän av automobiler, har rest bestämda invändningar

mot de sakkunnigas förslag att stadga en lägre minimiålder för rätt att föra motorcykel än för förande av annan automobil. Stockholms automobilförarefackförening är av samma uppfattning.

I det föregående hava vid behandling av frågan om rätten att föra automobil berörts ytterligare ett par av de av myndigheter gjorda erinringar, som avse § 12 mom. 1.

Mot § 12 mom. 3 har anmärkts dels av en myndighet, att körkort lämpligen bör återkallas av länsstyrelsen i det län, där kortinnehavaren gjort sig skyldig till vårdslöshet, och ej, såsom enligt gällande förordning och enligt förslaget är stadgat, av den länsstyrelse, som utfärdat körkortet, dels av en annan myndighet, att föreskrift bör meddelas därom, att körkort skall återkallas, därest förare andra gången ådömts straff enligt § 30 eller 31 i förordningen eller enligt 11 kap. 15 § strafflagen och ej särskilda förhållanden föranleda, att han ändock bör bibehållas vid körkortet. En myndighet hemställer om bifall till den vid detta mom. av en av de sakkunniga uttalade skiljaktiga meningen. Stockholms automobilförarefackförening anser de nuvarande bestämmelserna böra bibehållas med tillägg, dels att, om förare åtalats för sådan förseelse, som innebär grov vårdslöshet eller visar likgiltighet för andra människors liv eller egendom, länsstyrelsen må i avvaktan på domstols utslag meddela förbud för sådan förare att tills vidare föra automobil, dels av det innehåll, som i nyssnämnda reservation föreslagits. Ett par myndigheter förorda en bestämmelse av innehåll, att då innehavare av körkort ådömes ansvar enligt förordningen, domstolen skall hava att härom göra anmälan till den länsstyrelse, som utfärdat körkortet. En annan myndighet finner dylik underrättelse böra insändas av vederbörande åklagare.

Departements-
chefen.

Den föreslagna ändringen i § 11 synes kunna godkännas. Därutöver bör emellertid enligt min åsikt, i huvudsaklig överensstämmelse med vad ett par myndigheter hemställt, i denna paragraf vidtagas en mindre ändring, motsvarande den, som i det föregående av mig förordats beträffande § 5 mom. 2 andra stycket, och åsyftande att lämna myndigheterna något större frihet än för närvarande i avseende å bestämmande av villkor för övningskörning.

I likhet med ett betydande antal av de i ärendet hörda myndigheterna finner jag, att övervägande skäl tala för, att för rätt att föra motorcykel bör fordras samma ålder som för att föra automobil i egentlig mening. Motorcyklarna äro nämligen, om de handhavas av mindre omdömesgilla personer, en betydande fara för trafiksäkerheten. Men i olikhet

mot de sakkunnigas flertal är jag av den åsikten, att 16-åringar knappast i allmänhet kunna anses hava vunnit den mognad, att rätten att föra motorcykel med trygghet kan anförtros dem. I denna del biträder jag alltså den vid betänkandet fogade reservationen.

Att, såsom av en länsstyrelse ifrågasatts, föreskriva, att körkort, liksom även läkarintyg, besiktningsmans intyg och ansökan om körkort skall förses med förarens fotografi och namnteckning, finner jag icke vara erforderligt.

Angående innehållet av vid ansökan fogat läkarintyg har jag i det föregående yttrat mig i sammanhang med frågan om rätten att föra automobil.

I § 12 mom. 1 synes, i anslutning till vad jag i det föregående anført, böra införas uttryckligt stadgande, att körkort, som avser automobil, även medför rätt att föra motorcykel, vars vikt överstiger 50 kilogram.

Med hänsyn bl. a. till den ståndpunkt jag intagit till frågan om minimiåldern för erhållande av körkort för förande av motorcykel, vars vikt överstiger 50 kilogram, anser jag det obehövt att de hos länsstyrelserna förda förteckningar över körkort delas i två avdelningar, en för motorcyklar och en för andra automobiler. Däremot bör för varje körkort angivas, huruvida det avser automobil i allmänhet eller blott motorcykel.

Vad angår spørsmålet om indragning av körkort, finner jag mig kunna ansluta mig till de sakkunnigas uppfattning, enligt vilken länsstyrelse, som utfärdat körkort, må kunna, då fråga är om värdslöshet eller dylikt från förarens sida, indraga körkortet även utan att föraren ådömts ansvar. Redan enligt gällande förordning har länsstyrelsen i vissa fall en självständig prövningsrätt i fråga om indragning körkort, nämligen då i annat fall än det nyss nämnda sådana förhållanden föreligga, att förare måste anses olämplig att föra automobil, och det kan enligt min mening icke väcka betänklighet att jämväl eljest låta länsstyrelsen avgöra dylika frågor. I tveksamma fall torde länsstyrelsen därvid komma att inhämta yttrande från automobilinspektören, men åläggande i sådan riktning synes mig icke böra stadgas.

Det av de sakkunniga föreslagna stadgandet synes lämpligen böra kompletteras med en bestämmelse därom, att utslag i mål, däri förare dömts till ansvar enligt automobilförordningen eller 11 kap. 15 § strafflagen, i vad sistnämnda lagrum avser automobiltrafik, skall av åklagaren i målet ofördröjligen insändas till den länsstyrelse, som utfärdat körkort för föraren. Även om ådömt ansvar icke utgör villkor för körkorts indrag-

ning, synes det vara av vikt, att vederbörande länsstyrelse erhåller kännedom om utslag, varigenom förare fällts till straff.

I övrigt finner jag mig kunna i huvudsak biträda vad de sakkunniga i fråga om § 12 föreslagit.

§§ 13 och 16.

De sakkunniga.

Såsom ett nytt moment 8 i § 13 har av de sakkunniga införts nuvarande första stycket i § 42, innefattande bestämmelse om vilka vägar, som må med motorcykel befaras, vari någon ändring icke föreslagits.

I fråga om de i mom. 2 av § 16 förekommande bestämmelser hava de sakkunniga föreslagit vissa ändringar och tillägg.

Till en början hava de ansett lämpligt, att å den föreskrivna skylten jämväl skall finnas uppgift om tiden, då besiktning senast verkställdes å automobilen, detta dels för att underlätta polismyndigheternas kontroll härutinnan och dels för att tjäna automobilägarna själva till ledning och påminnelse att fullgöra de dem åliggande skyldigheter med avseende å besiktning och efterbesiktning av automobilen.

Beträffande lastautomobil har införts samma restriktion som i § 3.

Vad angår belysningen, framhålla de sakkunniga, att de flesta automobiler redan nu torde vara försedda med tvenne lyktor framtill, men att det i den allmänna trafiksäkerhetens intresse vore nödigt, att uttryckligt stadgande härom intoges i förordningen. Härom anföra de sakkunniga:

»Lyktorna böra sitta på samma höjd, en å vardera sidan, samt hava vitt sken, som är tillräckligt starkt att upplysa vägen på erforderligt avstånd framför automobilen — att fixera detta avstånd till minst 50 meter läser icke vara av behovet påkallat. För motorcykel har dock en lykta framtill av samma beskaffenhet, som den för automobil föreskrivna, ansetts tillräcklig. Är däremot motorcykeln försedd med sidvagn, torde det, för att vid mörker eller dimma på avstånd utmärka denna, vara lämpligt, att å sidvagnen en mindre lykta med vitt sken finnes anbragt. Då slutligen de numera brukliga starka stålkastarna visat sig lätt kunna förorsaka olyckshändelser, särskilt på landsbygden, enär mötande trafikanter bliva fullständigt bländade och förty ej kunna vidtaga erforderliga dispositioner för att undvika sammanstötning, hava de sakkunniga ansett lämpligt att här inrycka en bestämmelse om, att, därest lykta med bländande sken användes, detta skall vara inriktat så lågt över marken eller så avskärmat, att det icke medför olägenhet för mötande.»

Mom. 4 andra stycket av § 16, vilket innehåller bestämmelser om signaleringen vid färd i stad, köping eller annat tätt bebyggt samhälle, har i de sakkunnigas förslag jämväl omarbetats. Härom anföra de sakkunniga:

»Dels för att tillmötesgå allmänt uttalade önskemål om förhindrande av användningen av onödigt irriterande och skrämmande ljudsignaler och dels för att anpassa stadgandet även för motorcyklar föreslå de sakkunniga, att vid färd i dylikt samhälle icke får användas signalapparat med störande läte. Vidare stadgas jämväl förbud att använda signalapparat av sådant särskilt slag, som allmänligen begagnas å brand-, ambulans- eller polisvagnar. Sistnämnda tillägg har gjorts med anledning av en av svenska brandskyddsföreningen i detta ämne gjord framställning, som till de sakkunniga överlämnats. Brandskyddsföreningen framhåller däruti, hurusom olyckor och tillbud därtill ofta förekomme såväl vid brandkårsutryckning till eldsvåda som vid ambulansvagnars och polisriketers hastiga förflyttningar, vilket i hög grad måste tillskrivas den omständigheten, att något endast ifrågavarande fordon förbehållet, karaktäristiskt signalljud ej funnes lagstadgat. I den mängd av växlande ljud, som numera inge i gatubullret, komme på grund härav brandkårs-, ambulans- och polisriketsignalerna ej att väcka den särskilda lystring och uppmärksamhet, som vore önskvärd. Föreningen hemställde därför, att Kungl. Maj:t måtte föranstalta om föreskrifter i ändamål att tillförsäkra nämnda fordon ensamrätt ifråga om användande av vissa karaktäristiska ljudsignaler, såsom visselpipa å motoravgasrör, ringklockor och tvåtoniga signalhorn. De sakkunniga, som funnit denna framställning värd allt beaktande, hava fördenskull i detta sammanhang föreslagit en bestämmelse i sådan riktning, varvid emellertid icke ansetts lämpligt att i förordningen angiva vilka särskilda ljudsignaler, som härvidlag kunde komma i fråga att förbehållas de åsyftade fordonen, utan låta detta bliva beroende av gängse praxis.»

Mot § 13 mom. 8 i de sakkunnigas förslag har erinrats, att däri borde inflyta jämväl den i nuvarande § 42 förekommande hänvisningen till § 13 mom. 2, enär myndigheterna eljest icke skulle, såsom för närvarande gäller, äga meddela förbud mot trafik med motorcykel å viss, därför olämplig väg. En länsstyrelse anser bestämmelserna angående de vägar, på vilka automobil får framföras, böra gälla jämväl motorcyklar, enär sådana verka minst lika skrämmande på hästar som automobiler. Stockholms automobilförarefackförening anser förbud böra meddelas mot automobils framförande på väg, som på grund av tillfällig orsak blivit riskabel att befara. Föreningen förordar vidare en bestämmelse om anbringande av anslag å vägar, vilkas befarande med automobil är förbjudet.

Yttranden.

Beträffande § 16 mom. 2 har av ett par länsstyrelser och andra myndigheter anmärkts, att bestämmelsen om att de framtill anbragta lyktorna skola upplysa vägen »på erforderligt avstånd framför automobilen» vore alltför allmänt avfattad och mindre lämplig än nuvarande bestämmelse i denna del. I fråga om övriga föreslagna föreskrifter om lyktornas beskaffenhet hava jämväl enstaka detaljmärkningar framställts. Sålunda har bl. a. framförts förslag om förbud mot användande av lyktor med bländande sken.

I fråga om den föreslagna ändringen i § 16 mom. 4 hava några erinringar riktats mot förbudet mot användande av signalapparater med »störande» läte, en bestämmelse, som ansetts alltför svävaude.

Departement-
chefen.

Det föreslagna mom. 8 av § 13 synes mig böra i huvudsak vinna godkännande allenast med ett tillägg, innefattande hänvisning till mom. 2 i samma paragraf. Härigenom tillgodoses de framställda önskemålen om möjlighet för myndigheterna att förbjuda färd med motorcykel å härför olämpliga vägar.

Vad i § 16 mom. 2 föreslagits synes mig kunna godtagas med allenast den ändring, att nuvarande bestämmelse om att framtill anbragt lykta skall upplysa vägen minst 50 meter framför automobilen bibehållas.

I den föreslagna avfattningen av viss del av § 16 mom. 4 synes den ändring böra vidtagas, att förbud meddelas icke mot användande av »signalapparat med störande läte», såsom de sakkunniga förordat, utan, i likhet med vad för närvarande gäller, mot användande nattetid av annan signalapparat än med dov ton.

§§ 21 och 22.

De sakkunniga.

Beträffande den föreslagna nya avfattningen av § 21 ber jag att få hänvisa till vad här ovan anförts angående obligatoriska taxor för yrkesmässig automobiltrafik.

Med hänsyn till de av de sakkunniga föreslagna skärpta kvalifikationerna för erhållande över huvud taget av förartillstånd, böra, enligt vad de sakkunniga framhålla, för undfående av tillstånd att tjänstgöra såsom förare i yrkesmässig trafik numera ej andra villkor uppställas än att personen ifråga skall innehava gällande körkort, hava uppnått 21 års ålder samt därjämte, med tanke på att han skall betjäna allmänheten och att på grund härav större krav på hans omdömesförmåga och sinnesnärvaro böra ställas, att han skall vara för uppdraget lämplig.

Departement-
chefen.

Beträffande frågan om obligatoriskt införande av taxor vid yrkesmässig automobiltrafik har jag i det föregående uttalat mig. Mot avfattningen av den av de sakkunniga föreslagna § 21 har jag intet väsentligt att erinra. Till paragrafen synes emellertid böra fogas ett nytt moment av innehåll, att förare av automobil, som begagnas vid yrkesmässig automobiltrafik, för vilken taxa blivit fastställd, skall under färd medhava taxan för att på begäran av trafikant uppvisas.

Vid behandlingen av frågan om rätt att föra automobil har jag,

jämte det jag förordat viss modifikation av den föreslagna bestämmelsen om innehåll av läkarintyg beträffande syn- och hörsel förmåga vid ansökan om körkort, jämväl såsom en konsekvens härav tillstyrkt, att nuvarande bestämmelse i detta hänseende beträffande yrkesmässig trafik (§ 22) oförändrad bibehålles. I övrigt torde den föreslagna ändringen av § 22 kunna i huvudsak godtagas.

Av skäl, som angivas i de allmänna motiven, hava de sakkunniga §§ 28, 30, 31, på en del håll föreslagit en höjning av straffsatserna. 33—35.

I § 28 har bötesminimum föreslagits till 25 i stället för 10 kronor.

I § 30 har den nuvarande bötes satsen 10—500 kronor bibehållits, men hava dit ansetts böra hänföras förseelser mot föreskrifterna i § 9 och § 16 mom. 6, varom för närvarande stadgas i § 33, där bötesmaximum endast är 200 kronor. Å andra sidan hava till § 31, där straffet är böter från och med 25 till och med 1,000 kronor, samt vid synnerligen försvårade omständigheter fängelse, ansetts böra överföras förseelser mot bestämmelserna om maximihastigheten samt mot § 16 mom. 1 och 3, för vilka förseelser högre straff synes behöfligt.

I denna del har en av de sakkunniga, chauffören K. A. J. Hagelin, i avgiven reservation anfört följande:

»De straffbestämmelser, som innefattas i förordningen av den 30 juni 1916, anser jag i princip fullt tillräckliga, helst som maximigränsen sällan torde hava utnyttjats. För Stockholms vidkommande skulle de av de sakkunniga föreslagna höjningarna av minimigränsen egentligen sakna betydelse, då på de senare åren i regel de utdömda bötesbeloppen hållit sig ett gott stycke ovanför minimum.

Emellertid torde man kunna befara, att en höjning av minimigränsen vid utmätning av straff tages som intäkt för höjning även av de gängse bötesbeloppen. Om man även i vissa fall, med hänsyn till det sjunkande penningvärdet, kan medge ett visst berättigande för höjning, kan jag ej medge något som helst berättigande i kravet på högre straff för överträdelse av hastighetsbestämmelserna i deras nuvarande avfattning, därest icke överträdelsen kan rubriceras såsom vårdslös körning eller överdådig framfart.

De böter, som ådömas för hastighet upp till cirka 35 kilometer i timmen, räknas av automobilförarna ej såsom ett straff, utan som en ofrånkomlig betungande yrkesbeskattning, som möjliggöres endast genom föråldrade och omöjliga bestämmelser. De belopp, som på detta sätt fränhändas de under svåra förhållanden för sitt uppehälle arbetande yrkesmännen, uppgå till högst avsevärda belopp och lära för enbart Stockholms vidkommande hittills kunna skrivas i femsiffriga tal.

Då alltså, enligt min åsikt, intet skäl föreligger för höjning av här berörda straffsats, får jag härmed föreslå, att första punkten i § 31 återföres till § 30.»

I § 34 av de sakkunnigas förslag är bötespåföljden höjd, i mom. 1 från 10—200 kronor till 25—500 kronor och i mom. 2 från 25—500 kronor till 50—1,000 kronor.

De sakkunniga.

I § 35 äro straffsatserna i nuvarande mom. 1, 2 och 3 överallt föreslagna till böter från och med 25 till och med 500 kronor; därjämte har i ett nytt mom. 4 upptagits straff för den, som vid yrkesmässig automobiltrafik fordrar högre betalning än den fastställda taxan medger, vilket särskilt i betraktande av, att taxorna för yrkesmässig persontrafik gjorts obligatoriska, av de sakkunniga ansetts vara av behovet påkallat.

Departements-
chefen.

Jag har i det föregående uttalat min anslutning till de sakkunnigas ståndpunkt beträffande straffbestämmelserna. I fråga om de särskilda stadgandena har jag intet att erinra mot vad de sakkunniga föreslagit. Såsom konsekvens av det av mig föreslagna stadgandet i § 21 mom. 2 synes till § 35 mom. 4 böra göras ett tillägg, innefattande bestämmelse om straff för underlåtenhet att iakttaga vad i § 21 mom. 2 är föreskrivet.

§§ 41 och 42.

Enligt de sakkunnigas förslag skulle de i nuvarande automobilförordningen upptagna bestämmelserna om motorcykel helt och hållet utgå.

Departements-
chefen.

I det föregående har jag emellertid såsom min uppfattning uttalat, att motorcyklar med en vikt av 50 kilogram eller därunder icke lämpligen böra, såsom i de sakkunnigas förslag skett, lämnas helt utanför förevarande lagstiftning, utan att för desamma, särskilt med hänsyn till begagnandet av cyklar med löstagbara motorer, böra meddelas bestämmelser, som i huvudsak ansluta sig till dem, vilka för närvarande gälla för alla motorcyklar med en vikt, understigande 150 kilogram, dock att registrering ej skulle vara erforderlig. Bestämmelser av sådan innebörd synas mig böra upptagas i §§ 41 och 42. I samband härmed lärer böra stadgas straff för underlåtenhet att efterkomma för motorcyklar av ifrågavarande slag givna bestämmelser om broms och belysning nattetid.

§ 43.

De sakkunniga.

§ 41 i de sakkunnigas förslag innehåller de i nuvarande § 43 intagna bestämmelserna om taxa för besiktningsman. Beträffande denna har av skäl, som i det föregående angivits, de sakkunniga funnit en förhöjning av behovet påkallad, därvid besiktningsmannens i Stockholm framställning i ämnet ansetts böra läggas till grund. De sakkunniga framhålla särskilt, att, då efterbesiktning av automobil får anses vara av minst lika krävande och tidsödande natur som första besiktningen, arvodet för båda dessa förrättningar synes böra sättas till enahanda belopp.

Vidare har i de sakkunnigas förslag jämväl upptagits taxa för besiktning å motorcyklar, som föreslagits med i förhållande till taxan för besiktning å automobiler proportionsvis avvägda belopp.

Det nu framlagda förslaget § 43 överensstämmer i sak med § 41 i de sakkunnigas förslag, som på denna punkt icke gjorts till föremål för anmärkningar. I redaktionellt hänseende har emellertid en förenkling av de föreslagna bestämmelserna ägt rum, varjämte jag, i anslutning till vad en besiktningsman för automobiler anfört, funnit det böra uttryckligen utsägas, att ersättning för besiktning eller prövning skall utgå, vid besiktning vare sig automobil befunnits i föreskrivet och lämpligt skick eller ej och vid prövning oavsett om sökanden kunnat godkännas såsom förare eller icke.

Departements-
chefen.

De sakkunniga hava ansett lämpligt, att alla vid tidpunkten för den nya förordningens ikraftträdande gällande besiktningsmannaförordnanden då skola upphöra att gälla.

Övergångs-
bestämmelser.

De sak-
kunniga.

I syfte att åstadkomma nödig reda och ordning i automobilregistret föreslå de sakkunniga vidare, att de motorcyklar, vilka såsom vägande över 150 kilogram enligt förut gällande bestämmelser varit införda i automobilregistret avdelning A, skola före den 1 januari 1921 anmälas till ny registrering och överföras till avdelning B av samma register samt förses med nytt igenkänningsmärke. Denna tidpunkt är föreslagen under förutsättning, att den nya förordningens bestämmelser kunna träda i kraft under loppet av år 1920, varigenom nödig tidsfrist härvidlag beredes.

Då enligt de sakkunnigas förmenande största möjliga hänsyn bör tagas till de förare, som redan förvärvat tillstånd att föra automobil, hava de sakkunniga, trots att högre kompetensvillkor numera skulle erfordras, föreslagit, att sådana förare skulle fortfarande, såvida icke kör-tillståndet återkallats, vara därtill berättigade.

De av mig förordade ändringarna i automobilförordningen torde böra träda i kraft den 1 januari 1921. Dock synas bestämmelserna om automobilinspektören böra gälla från och med den 1 oktober 1920, på det denne tjänsteman må bliva i tillfälle att i tid vidtaga de förberedande åtgärder, som från hans sida erfordras, innan författningsändringarna i övrigt träda i kraft. I sådant hänseende är särskilt att märka det yttrande, som inspektören jämlikt § 2 mom. 2 i förslaget har att av-giva, innan besiktningsman förordnas. Enligt vad de sakkunniga före-

Departements-
chefen.

slagit och även jag anser lämpligt, skola de förordnanden, som meddelats för de vid tiden för de nya bestämmelsernas ikraftträdande fungerande besiktningsmännen, upphöra att gälla, då bestämmelserna träda i kraft. Det är därför av vikt, att inspektören blir utsedd någon tid före den 1 januari 1921, så att han kan avgiva yttrande angående de personer, vilka ifrågakomma till befattningarna som besiktningsmän.

Den av de sakkunniga föreslagna bestämmelsen, att förare, som, innan de nya bestämmelserna trätt i kraft, erhållit körkort, i allmänhet skall vara berättigad att, utan hinder av de skärpta kompetensbestämmelserna, föra automobil, har framkallat gensagor från åtskilliga myndigheter, och icke heller jag anser mig kunna biträda densamma. Den skulle enligt min tanke i avsevärd mån försvaga effekten av de skärpta kompetensbestämmelserna, särskilt som, enligt vad i ärendet blivit upplyst, ett mycket stort antal körkort uttagits efter det frågan om införande av strängare kompetensfordringar blivit hänskjuten till utredning av sakkunniga. Jag finner mig därför böra föreslå en bestämmelse av innehåll, att förare, som innan ändringarna i förordningen träda i kraft, erhållit körkort, är, såvida icke körkortet återkallas, fortfarande berättigad att intill den 1 januari 1922 föra automobil, samt att för vinnande av tillstånd härtill efter nämnda dag förare, som nu nämnts, har att före den 1 september 1921 i den i § 12 stadgade ordning göra ansökan om körkort. Vid ansökningen fogade läkarintyg samt bevis av besiktningsman skola, enligt vad vidare föreslås, vara utfärdade efter den 1 januari 1921; bevis om födelseår och födelsedag behöver ej företes, enär sådant vid den föregående ansökningen om körkort blivit företett.

I avseende å motorcykel, vars vikt överstiger 50 men ej 150 kilogram och som blivit registrerad före den 1 januari 1921, synes den övergångsbestämmelsen böra meddelas, att dylik motorcykel må utan hinder av de i §§ 11 och 12 givna bestämmelser begagnas till den 1 juli 1921, dock endast av person, som fyllt 18 år, att den, som efter sistnämnda dag önskar begagna dylik motorcykel, skall hava att före den 1 maj 1921 i den i § 12 stadgade ordning göra ansökan om körkort, samt att vid sådan ansökan fogade läkarintyg samt bevis av besiktningsman skola vara utfärdade efter den 1 januari 1921.

I likhet med de sakkunniga anser jag, att tidigare registrerade motorcyklar med högre vikt än 150 kilogram böra före den 1 januari 1921 ånyo anmälas för registrering samt förses med nytt igenkänningsmärke. Härom synes föreskrift böra lämnas bland övergångsbestämmelserna. I sammanhang därmed torde, på sätt ett par länsstyrelser framhållit, böra stadgas, att den nya registreringen icke skall vara förenad med kostnad

för dessa motorcyklars ägare. Angående det på vederbörande myndigheter ankommande överförandet av sådana motorcyklar från den för inskrivning av uppgifter om automobiler avsedda avdelning av automobilregistret till den avdelning av samma register, som avser motorcyklar, läser stadgande böra meddelas i annan författning, eventuellt i samband med ändring i förordningen den 12 november 1915 angående automobilregisters förande, därest sådan ändring i anledning av nu förevarande författningsändringar varder erforderlig.

Utöver vad i det föregående anmärkts hava i vissa yttranden framstälts förslag om ändringar i olika hänseenden av automobilförordningens bestämmelser, men hava dessa ändringsförslag icke ansetts nu böra föranleda åtgärd.

I de sakkunnigas förslag till ändrad lydelse av automobilförordningen hava utom de ändringar, för vilka här ovan redogjorts, vidtagits åtskilliga jämkningar av väsentligen allenast redaktionell natur, vilka icke synas vara av den betydelse, att för dem behöver särskilt redogöras.

Vad angår övriga av de sakkunniga uppgjorda författningsförslag, torde jag senare bliva i tillfälle att anmäla dem för Kungl. Maj:t, i samband varmed även läser böra tagas i övervägande, huruvida icke ändringar böra vidtagas jämväl i vissa andra automobiltrafiken berörande administrativa författningar.

I enlighet med i det föregående angivna grunder har jag låtit in om civildepartementet uppgöra förslag till förordning om ändrad lydelse i vissa delar av automobilförordningen. Då sistnämnda förordning tillkommit efter riksdagens hörande, torde dess yttrande böra inhämtas jämväl över det nu upprättade förslaget.

Departementschefen uppläste härefter det ifrågavarande förslaget till förordning om ändrad lydelse i vissa delar av förordningen den 30 juni 1916 om automobiltrafik, samt hemställde, att Kungl. Maj:t måtte besluta att inhämta riksdagens yttrande över ifrågavarande författningsförslag, med förklarande därvid, att Kungl. Maj:t ville, efter mottagande av riksdagens svar, företaga den slutliga prövningen av samma förslag och förordna om författnings utfärdande i ämnet.

Kungl. Maj:ts Proposition Nr 179.

Till denna, av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställen behagade Hans Maj:t Konungen lämna bifall; och skulle proposition avlåtas till riksdagen av den lydelse, bilaga till detta protokoll utvisar.

Ur protokollet:

C. Ullman.