

**Nr 124.**

*Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen med förslag till förordning om motorfordon m. m.; given Stockholms slott den 2 mars 1923.*

Under åberopande av bifogade utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för denna dag vill Kungl. Maj:t härigenom inhämta riksdagens yttrande över härvid fogade förslag till

- 1) förordning om motorfordon;
- 2) stadga om trafiken å vägar och gator (vägtrafikstadga);
- 3) förordning angående ändring av § 20 i ordningsstadgan för rikets städer den 24 mars 1868.

Under Hans Maj:ts Min allernådigste Konungs och Herres frånvaro:

**GUSTAF ADOLF.**

*Anders Örne.*

**Förslag**  
till  
**Förordning om motorfordon.**

Härigenom förordnas som följer:

KAP. 1.

**Allmänna bestämmelser.**

§ 1.

I denna förordning förstås, där ej annorlunda är angivet, med *motorfordon*: varje för färd på marken avsett, för person- eller godsbefordran inrättat fordon, som för framdrivande är försett med kraftmaskin (motor) och icke löper på skenor;

*allmän väg*: allmän väg å landsbygden, gata och annan allmän plats i köping och municipalsamhälle, till körtrafik upplåten väg å stads område, som icke är intaget i stadsplan, ävensom ödebygdeväg, jämte till sådana vägar och gator hörande broar och färjor;

*polismyndighet*: för Stockholm överståthållareämbetet; för annan stad, där poliskammare finnes, denna; för övriga städer magistrat eller, där sådan ej finnes, stadsstyrelse och för landet landsfiskalen i orten.

KAP. 2.

**Om automobiler.**

**Om automobils beskaffenhet och utrustning.**

§ 2.

*Mom. 1.* Med *automobil* förstås i denna förordning motorfordon, som ej är att hänföra till motoreykel, varom i § 33 förmäles.

Med automobils *egen tjänstevikt*, vilken beräknas efter direkt vägning av den tyngd, som vilar å en var av automobilens hjulaxlar, avses vikten av automobilen i normalt, fullt driftfärdigt skick vid användning av tyngsta till automobilen hörande karosseri, däri inbegripen vikten av dels till automobilen hörande verktyg, reservdelar och reservgummi, ävensom bränsle, smörjolja och vatten (tillbehör), dels ock den för automobilen nödvändiga bemanningen.

Automobils *egen tjänstevikt* med avdrag av vad som beräknas motsvara vikten å tillbehör och bemanning utgör automobilens *egen skattevikt*.

Automobils *bruttovikt* utgör dess *egen tjänstevikt* med tillägg av, i fråga om personautomobil, den beräknade vikten av det största antal passagerare, för vilket automobilen är avsedd, och, beträffande lastautomobil, den beräknade vikten av den största last, för vilken automobilen är inrättad (*maximilast*).

Automobils *största hjultryck* motsvarar den tyngd, som, när automobilens vikt med passagerare eller last uppgår till dess *bruttovikt*, uppbäres av det mest belastade hjulet.

*Mom. 2.* Automobil skall vara så konstruerad och utförd, att den ur trafiksäkerhetssynpunkt är fullt tillförlitlig och i övrigt för sitt ändamål lämplig. Automobil skall vara försedd med

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

b) två lätt åtkomliga, av varandra oberoende och fullt tillförlitliga system för bromsning, av vilka åtminstone det ena skall äga förmåga att, även om föraren lämnat automobilen, på ett effektivt sätt hindra dess förflyttning även å sluttande mark;

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

d) lämplig apparat för avgivande av ljudsignaler;

e) om automobilens *egen tjänstevikt* är över 350 kilogram, anordning för backning;

f) om explosionsmotor användes, effektiv anordning för dämpande av ljudet från avloppsgaserna (ljuddämpare); samt

g) backspegel framtill, som medgiver föraren att överskåda den bakom liggande vägbanan; dock att denna föreskrift gäller allenast personvagn, avsedd för mer än 7 personer (*personomnibus*), samt lastvagn, vars *bruttovikt* överstiger 3,600 kilogram eller vars hjulringar icke alla äro av mjuk kautschuk (*gummi*).

*Mom. 3.* Samtliga handtag och andra anordningar för automobilens

manövrering och bromsning skola vara anbragta på ett till förekommande av förväxling lämpat sätt och så, att automobilföraren lätt kan åtkomma dem, utan att han behöver flytta sig från sin plats eller vända sin uppmärksamhet från vägen.

Förarplatsen skall vara rymlig och lämpligt anordnad samt så belägen, att föraren har god utsikt över körbanan.

*Mom. 4.* Motorn samt de behållare och rör, som innesluta flytande eller gasformigt bränsle, skola vara så beskaffade, att eld eller olycks-händelse genom explosion så vitt möjligt förekommes.

Motorn skall vara så inrättad, att den ej utsläpper rök, ånga eller illaluktande gas i sådan grad eller på sådant sätt att avsevärdare obehag eller olägenhet därav uppkommer. Rör och behållare skola vara på bästa möjliga sätt skyddade för yttre åverkan.

*Mom. 5.* Hjulringarna få ej vara kullriga, så framt de ej äro av gummi; ej heller få de hava tvärlistor, framskjutande bulthuvuden eller andra ojämnheter, av vilka vägen kan skadas.

Är marken snötäckt eller isbelagd, må broddning av hjulringarna eller andra därmed jämförliga åtgärder till skydd mot slirning vidtagas. Likaledes må, då marken är bar, till skydd mot slirning å hjulen tillfälligt anbringas lämpliga anordningar, som ej kunna skada vägen.

*Mom. 6.* Automobils hjultryck må icke överstiga:

a) för hjulring med en bredd å slitytan av högst 8 centimeter 50 kilogram för varje centimeter av denna bredd;

b) för hjulring med en bredd å slitytan av mer än 8 men ej över 16 centimeter 400 kilogram med tillägg av 100 kilogram för varje centimeter, varmed slitytans bredd överskjuter 8 centimeter;

c) för hjulring med större bredd å slitytan än 16 centimeter 1,200 kilogram med tillägg av 200 kilogram för varje centimeter, varmed slitytans bredd överskjuter 16 centimeter.

Vid beräkning av det tillåtna hjultrycket må hänsyn tagas även till mindre ökning av hjulringsbredden än hel centimeter.

Såsom slityta räknas bredden å ringens anliggningsyta mot vägen; dock att i fråga om luftring slitytan räknas lika med den obelastade ringens största bredd. Vid användandet av mer än en hjulring å samma hjul räknas slitytans bredd lika med sammanlagda bredden av hjulringarnas slitytor.

Erfordras för visst slag av hjulringar, att slitytan räknas annorlunda än ovan stadgas, meddelas bestämmelser härom av Konungen.

När särskilda skäl därtill föreligga, äger länsstyrelse medgiva, att automobil med större hjultryck än enligt ovan givna bestämmelser skulle

vara tillåtet må för viss tid brukas å allmän väg, vars körbana är tillräckligt bärkraftig för den ifrågasatta trafiken. För gata eller annan allmän plats i stad ankommer det på polismyndigheten i staden att lämna sådant medgivande.

### Om besiktningsmän.

#### § 3.

*Mom. 1.* För verkställande av besiktning och annan förrättning, som i denna förordning avses, skola länsstyrelserna, var för sitt län, förordna besiktningsmän.

Övervakandet av besiktningsmännens verksamhet utövas av länsstyrelserna.

*Mom. 2.* Besiktningsmän må ej för något län utses till större antal än det verkliga behovet oundgängligen kräver.

*Mom. 3.* Till besiktningsman må ej utses annan än den, som genom avlagd examen vid teknisk läroanstalt eller genom sysslande med tillverkning eller reparation av motorfordon eller eljest förvärvat ingående kännedom om motorfordons konstruktion, skötsel och manövrering, samt genom redbarhet, samvetsgrannhet och hedrande vandel tillvunnit sig allmänt förtroende.

Besiktningsman, som själv skall innehava gällande körkort för automobil, bör äga vana och skicklighet vid körning med sådant fordon.

Besiktningsman må ej den vara, som tillverkar eller bedriver handel med motorfordon eller som yrkesmässigt meddelar undervisning till utbildning av förare; ej heller den, som är delägare i handelsbolag eller styrelseledamot i aktiebolag eller förening för ekonomisk verksamhet, som bedriver tillverkning av eller handel med motorfordon eller som utbildar förare.

*Mom. 4.* Skall besiktningsman utses, utfärdar länsstyrelsen därom kungörelse, som införes i tidning, med tillkännagivande att den, som önskar komma i åtanke vid befatningens tillsättande, har att sist inom trettio dagar från kungörelsens offentliggörande inkomma med till länsstyrelsen ställd ansökan, åtföljd av de handlingar till styrkande av sin kompetens och lämplighet, som sökanden vill åberopa.

Länsstyrelsen förordnar därefter besiktningsman, varje gång för en tid av fyra kalenderår. Avgår besiktningsman före utgången av den för honom bestämda tjänstgöringstid, utses, i den ordning ovan sägs, ny besiktningsman för den återstående tiden.

Ändå att tid, för vilken besiktningsman blivit utsedd, ej gått till ända, må för honom meddelat förordnande återkallas, när skäl därtill prövas föreligga.

Vid förfall för besiktningsman äger länsstyrelse förordna vikarie för honom.

*Mom. 5.* Besiktningsman skall hava sin stationsort inom det län, där han är förordnad till besiktningsman; och bestämmes denna stationsort av länsstyrelsen. Hava flera av länets besiktningsmän samma stationsort, äger länsstyrelsen efter omständigheterna meddela närmare bestämmelser rörande fördelningen mellan dem av besiktningsmannagöromålen.

Besiktningsman äger ej verkställa förrättning inom annat län än där hans stationsort är belägen.

För Stockholms stad och län må, utan hinder av vad ovan stadgats, gemensamma besiktningsmän förordnas.

*Mom. 6.* Besiktningsman äger att under tjänstgöring bära särskilt tjänstetecken, vilket fastställs av Konungen.

*Mom. 7.* Länsstyrelse skall en gång vid varje års början låta i tidning kungöra, vilka personer, som äro inom länet förordnade till besiktningsmän samt deras stationsort och postadress, ävensom den fördelning mellan dem av besiktningsmannagöromålen, som må hava meddelats. Avgår under året besiktningsman från befattningen eller varder ny besiktningsman antagen eller meddelat förordnande återkallat, skall även därom kungörelse utfärdas.

*Mom. 8.* Bestämmelser om besiktningsmännens verksamhet utöver vad denna förordning innehåller meddelas i av Konungen för besiktningsmännen utfärdad instruktion.

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

#### § 4.

*Mom. 1.* Den, som i syfte att få automobil registrerad och tilldelad igenkänningsmärke, vill hos besiktningsman anmäla densamma till besiktning (*första besiktning*), skall därvid uppgiva den avsedda huvudsakliga användningen av automobilen (personvagn eller lastvagn), dess tillverkare, om denne är känd, typ (märke eller fabrikat) och fabriksnummer, automobilens egen skattevikt och tjänstevikt, längd, bredd och största hjultryck, drivkraftens art (flytande bränsle, elektricitet, ånga), motorns cylinderantal och cylinderdimensioner, antalet av fabrikanten uppgivna

hästkrafter hos motorn samt hjulringarnas bredd å slitytan och beskaffenhet, varvid särskilt skall uppgivas, om ringarna äro av gummi eller ej. Tillika skall angivas, i fråga om personvagn, det antal passagerare, för vilket automobilen är avsedd, samt, beträffande lastvagn, maximilasten.

*Mom. 2.* Vid besiktningen skall, efter det vägning av automobilen i fall av behov ägt rum för kontrollerande av de enligt mom. 1 om vikt och hjultryck lämnade uppgifter samt jämväl övriga uppgifter granskats och fullständigats, genom prov undersökas, huruvida automobilen till sin beskaffenhet överensstämmer med de i § 2 meddelade bestämmelser.

Över vad vid besiktningen iakttagits skall besiktningsmannen utfärda besiktningssinstrument, som tillika skall innehålla beskrivning över automobilen.

### § 5.

*Mom. 1.* Har sådan ändring av automobil företagits, att de uppgifter, som äro införda i automobilregistret, icke längre äro överensstämmande med automobilens beskaffenhet, skall ägarén hos besiktningsman anmäla automobilen till efterbesiktning. Därvid skall företes tidigare för automobilen utfärdat besiktningssinstrument samt skriftligen angivas de förändringar, som automobilen undergått.

Befinnes vid efterbesiktningen automobilen i de delar, som undergått förändring, vara i föreskrivet och lämpligt skick, skall besiktningsinstrument, upptagande dessa förändringar, av besiktningsmannen utfärdas.

Befinnes automobilen icke vara i föreskrivet och lämpligt skick, skall besiktningsmannen ofördröjligen göra skriftlig anmälan därom hos länsstyrelsen i det län, där automobilen, enligt vad nedan i § 9 mom. 1 sägs, har sin hemort.

*Mom. 2.* Påkallar ägare i annat fall än i mom. 1 sägs efterbesiktning av automobil eller vissa delar av sådan, skall med avseende å sådan besiktning i tillämpliga delar gälla vad i mom. 1 är stadgat.

*Mom. 3.* Föreligger anledning antaga, att automobil till sin beskaffenhet icke längre överensstämmer med föreskrifterna i § 2, äger länsstyrelse låta genom besiktningsman undersöka automobilen.

Besiktningsmannen skall ofördröjligen till myndighet, som förordnat om besiktningen, anmäla vad vid densamma iakttagits.

Kan besiktning, varom nu är sagt, icke äga rum på grund därav, att automobilen undanhålles besiktningsmannen, skall denne ofördröjligen anmäla förhållandet hos den myndighet, som meddelat förordnandet.

*Mom. 4.* Beträffande periodisk efterbesiktning av automobil, som användes i yrkesmässig trafik, stadgas i § 27 mom. 3.

## § 6.

Besiktningssinstrument, såväl för första besiktning som för efterbesiktning, skall senast inom två dagar från besiktningens avslutande vara i två exemplar tillgängligt för ägaren till automobil.

## § 7.

*Mom. 1.* Därest vid besiktning, varom i § 5 sägs, automobil befunnits icke vara i föreskrivet eller lämpligt skick, äger länsstyrelse meddela förbud mot automobilens användande.

Dylik förbud må ock meddelas, om automobil i sådant fall, som i § 5 mom. 3 sägs, undanhålles besiktningssmannen.

*Mom. 2.* Förbud, varom i mom. 1 sägs, gäller för hela riket, intill dess någon länsstyrelse, efter det besiktningssman intygat, att automobil är i vederbörligt skick, förklarar hinder för dess användande icke längre föreligga.

*Mom. 3.* Här länsstyrelse meddelat förbud eller förklarande, varom ovan sägs, beträffande automobil, som icke har sin hemort i länet, skall länsstyrelsen om den vidtagna åtgärden omedelbart göra anmälan hos länsstyrelsen i det län, där automobil har sin hemort.

### Om registrering av automobil och om igenkänningsmärke.

## § 8.

*Mom. 1.* Automobil må ej i andra fall än de, som angivas i mom. 2 och 3 av denna paragraf, tagas i bruk, innan den, på sätt i § 9 stadgas, blivit registrerad och igenkänningsmärke tilldelats densamma.

*Mom. 2.* Erfordras i och för tillverkning eller sammansättning av automobil, att densamma provköres, må tillstånd härtill meddelas av polismyndighet, som därvid bestämmer plats och villkor för provkörningen. Vid sådan körning skall automobil föras av person, som innehar gällande körkort.

*Mom. 3.* Skall automobil, som ej undergått besiktning, å väg, gata eller plats, där automobiltrafik är tillåten, med egen motorkraft föras till besiktningssman för undergående av första besiktning eller från hamn, järnvägsstation, fabrik, magasin eller dylikt till utställningslokal eller annat förvaringsrum, skall å automobil föras särskild skylt (*besiktningsskylt*) av beskaffenhet, varom är särskilt stadgat. Lag samma



vare om automobil provköres vid besiktning eller om densamma skall, i fall varom nedan i detta mom. sägs, efter verkställd besiktning användas i trafik.

Besiktningsskylt skall i dubbla exemplar, mot nedsättning av skäligt belopp, tillhandahållas vederbörande av polismyndigheten i orten. Över utlämnade besiktningsskyltar skall polismyndigheten föra förteckning, upptagande den persons namn och adress, till vilken skylt utlämnats, dagen för utlämnandet samt skyltens nummer. Varder sedermera, i enlighet med vad i § 9 mom. 4 sägs, skylt återställd, skall anteckning därom likaledes ske i förteckningen samt det nedsatta beloppet efter avdrag av havda omkostnader återbetalas.

Besiktningsskylt å automobil, varom här är fråga, skall på ett i ögonen fallande sätt anbringas såväl framtill som baktill å automobil. I fråga om belysning av den bakre skylten skall gälla vad härutinnan om igenkänningsmärke är stadgat.

Jämväl i övrigt skola de i denna förordning eller eljest meddelade bestämmelser om körning med automobil lända till efterrättelse, dock att automobil, som ej undergått besiktning, icke under några förhållanden må framföras med större hastighet än, för personvagn, 15 kilometer i timmen och, för lastvagn, 10 kilometer i timmen. Nämnda inskränkning gäller dock icke vid besiktningsmans provkörning av automobil, men skall i detta fall automobil förses med av polismyndigheten godkänt tecken, utvisande att automobil provköres av besiktningsman.

Om automobil vid besiktning befunnits i föreskrivet och lämpligt skick, skall besiktningsmannen förse skyltarna med särskilt märke (*besiktningsskylt*), upptagande besiktningsmannens namn och stationsort samt dagen för märkets anbringande, varefter besiktningsmannen skall med sitt sigill (plomb) försegla besiktningsskyltarna.

Sedan besiktningsskyltarna blivit försedda med besiktningsskylt och plomberats, får automobil, i avbidan på att densamma efter registrering får igenkänningsmärke sig tilldelad, under en tid av högst tre veckor från det besiktningsskylt anbringats lika med registrerad automobil användas i trafik, dock att automobil, vilken hålles till salu av den, som tillverkar eller bedriver handel med motorfordon, må jämväl för tid därefter nyttjas för provkörning.

## § 9.

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

Automobil skall registreras hos länsstyrelsen i det län, där automobilen har sin hemort.

Automobil skall anses hava sin hemort å den ort, där ägaren är mantalsskriven. Skall automobilen företrädesvis användas å annan ort än den, där ägaren är mantalsskriven, eller äro ägarna flera och mantalsskrivna inom olika län, eller har ägaren sitt hemvist utom riket, eller tillhör automobilen ägare, som icke mantalsskrives, skall automobilen anses hava sin hemort å den ort, där den företrädesvis skall brukas.

*Mom. 2.* Ansökan om registrering av automobil, som ännu icke är registrerad, skall inom fjorton dagar från det automobilen förvärvats göras av ägaren eller, om automobilen tillhör staten eller kommun, av den myndighet eller person, som äger befogenhet att anställa förare å automobilen.

Nämnda skyldighet gäller dock icke den, som tillverkar eller bedriver handel med motorfordon, beträffande automobil, som av honom förvaras å lager eller hålles till salu.

Ansökan, varom här är fråga, skall innehålla uppgift å ägarens namn, yrke och hemvist eller däremot svarande uppgift.

Vid ansökningen skall fogas vederbörligt besiktningsinstrument i två exemplar.

*Mom. 3.* Är ansökan om registrering icke vederbörligen gjord, eller utvisar besiktningsinstrument, att automobil icke är i föreskrivet och lämpligt skick, skall registrering vägras.

*Mom. 4.* Beviljas registrering, skall länsstyrelse i registret införa:

a) dag för registreringen jämte nummer i registret;

b) den avsedda huvudsakliga användningen av automobilen (personvagn, lastvagn), typ (märke eller fabrikat), automobilens egen skattevikt och tjänstevikt, längd, bredd och största hjultryck, drivkraftens art, antalet hästkrafter hos motorn samt hjulringarnas beskaffenhet, ävensom, i fråga om personvagn, det antal passagerare, som automobilen är avsedd att föra, samt, beträffande lastvagn, maximilasten;

c) uppgift å automobilens hemort;

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

e) uppgift å det automobilen tilldelade igenkänningsmärke.

Bevis om registreringen och uppgift om igenkänningsmärke skola tecknas å ena exemplaret av besiktningsinstrumentet, vilket skall av länsstyrelsen återställas till sökanden. Länsstyrelsen har tillika att mot skälig ersättning tillhandahålla sökanden igenkänningsmärke i två exemplar sedan sökanden i förekommande fall till länsstyrelsen överlämnat de i § 8 mom. 3 omförmälda besiktningsskyltarna.

Länsstyrelsen skall översända besiktningsskyltarna till den polismyndighet, som utlämnat dem. Sålunda återbekomna skyltar må ej av polismyndigheten ånyo utlämnas, utan att besiktningsmärket avlägsnats från skyltarna.

### § 10.

*Mom. 1.* Övergår registrerad automobil till ny ägare, skall denne inom fjorton dagar, sedan förvärvet skedde, därom göra anmälan för registrering hos länsstyrelsen i det län, där automobilen är registrerad, dock att, om äganderätten övergår genom arv eller testamente, tiden för anmälan räknas, där boskifte erfordras, från det detta hölls, men, i annat fall, vid arv, från det bouppteckningen efter arvlåtaren avslutades och, vid testamente, från det testamentet blev bestående.

Anmälan, varom nu sagts, skall innehålla uppgift om nye ägarens namn, yrke och hemvist eller däremot svarande uppgift samt, därest automobilen till följd av äganderättens övergång skall enligt § 9 mom. 1 registreras i annat län, tillika upplysning därom.

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

Förre ägaren vare alltid berättigad att göra anmälan om övergång av äganderätten till automobil; dock att genom sådan anmälan den nye ägarens anmälnings-skyldighet icke upphör. Har dylik anmälan gjorts av förre ägaren och har därvid fogats bevis till styrkande av äganderättens övergång, äger länsstyrelsen, sedan tiden för ny ägares anmälnings-skyldighet gått till ända utan att skyldigheten fullgjorts, ur registret avföra den förre ägaren, oaktat upplysning om den nye ägaren ej kunnat erhållas.

Anmälan av förre ägaren vare avgiftsfri, där anmälnings-skyldighet ej för honom föreligger.

*Mom. 2.* Har registrerad automobil förstörts eller kommer den av annan anledning icke vidare att användas här i riket, skall ägaren inom fjorton dagar från det dylikt förhållande, ägaren veterligen, inträffade, därom göra anmälan för automobilens avförande ur registret hos länsstyrelsen i det län, där automobilen är registrerad. Sådan anmälan skall vara åtföljd av dels bevis till styrkande av de meddelade uppgifterna om automobilen, dels ock de automobilen tilldelade exemplaren av igenkänningsmärke, såvida dessa icke förkommit, i vilket fall länsstyrelsen prövar, huru uppgift härom må styrkas.

*Mom. 3.* Har ägare av registrerad automobil för avsikt att under viss tid ej nyttja automobilen i trafik, äger han rätt att om detta förhål-

lande göra anmälan för automobilens avförande ur registret hos länsstyrelsen i det län, där bilen är registrerad.

Sådan anmälan skall vara åtföljd dels, förutom av i § 11 mom. 1 stadgade avgifter, av en särskild avgift, svarande mot skatt för bilen under ett kalenderkvartal, vilken avgift skall redovisas av länsstyrelsen lika med registreringsavgift, dels ock av de bilen tilldelade exemplaren av igenkänningsmärke, såvida dessa icke förkommit, i vilket fall länsstyrelsen prövar, huru uppgift härom må styrkas.

Sedan bilen avförts ur registret, må den ej i andra fall än i § 8 sägs nyttjas i trafik innan den ånyo blivit registrerad.

Ansökan om ny registrering av bilen skall innehålla uppgift om den förra registreringen och det bilen därvid tilldelade igenkänningsmärke. I övrigt skall i fråga om sådan registrering i tillämpliga delar gälla vad i § 9 är stadgat om registrering av bil, som icke förut registrerats.

*Mom. 4.* Inom fjorton dagar efter avslutandet av sådan efterbesiktning, varom i § 5 mom. 1 och 2 samt § 27 mom. 3 sägs, har ägaren av bilen att till länsstyrelsen i det län, där bilen är registrerad, om besiktningen göra anmälan och därvid foga vederbörligt besiktningssinstrument i två exemplar eller, därest sådant icke upprättats, av besiktningssman utfärdat bevis om att besiktningen verkställts.

*Mom. 5.* Sker i andra fall än ovan i mom. 1, 2, 3 och 4 sägs ändring i förhållande, varom inskrivning i registret skett, skall anmälan därom inom åtta dagar från det ändringen skedde göras hos länsstyrelsen i det län, där bilen är registrerad.

*Mom. 6.* Inträffar sådan förändring beträffande äganderätten till bil eller dess användningsområde eller eljest, att densamma enligt § 9 mom. 1 bör registreras i annat län än där registrering förut skett, skall ansökan om ny registrering göras hos länsstyrelsen i det län, där registreringen bör ske, inom en månad från det förändringen inträdde; dock att denna tid i de fall, som omförmälas i mom. 1 första stycket av denna paragraf, skall räknas på sätt där är föreskrivet. Denna ansökan skall innehålla uppgift om den förra registreringen och det bilen därvid tilldelade igenkänningsmärke. I övrigt skall i fråga om sådan registrering i tillämpliga delar gälla vad i § 9 är stadgat om registrering av bil, som icke förut registrerats.

*Mom. 7.* Anmäles ändring i förhållande, varom inskrivning i registret skett, eller varder sådan ändring eljest för länsstyrelsen vederlig, skall den ändring anmärkas i registret.

Göres anmälan om efterbesiktning, varom i mom. 4 sägs, skall detta antecknas i registret.

Är efterbesiktning verkställd på grund av myndighets förordnande, skall anteckning i registret ske härom samt beträffande vad vid besiktningen iakttagits. Har länsstyrelse meddelat förbud eller förklarande jämlikt § 7, skall anteckning jämväl därom ske i registret. Är i dessa fall fråga om automobil, som har sin hemort i annat län, skall länsstyrelsen i det län, där bilen har sin hemort, därom underrättas i och för vederbörliga anteckningars verkställande.

### § 11.

*Mom. 1.* Ansökan om registrering eller annan anmälan till automobilregistret skall göras skriftligen och vara bevittnad samt åtföljd av stadgade avgifter för registreringen och dess kungörande.

*Mom. 2.* Har den anmälände icke iakttagit de föreskrifter, som finnas för varje fall meddelade, skall registrering eller anteckning till registret vägras.

Om vägrad registrering eller anteckning till registret har länsstyrelse att ofördröjligen till sökanden med allmänna posten översända skriftlig underrättelse med uppgift tillika å skälen därför.

*Mom. 3.* Har hos länsstyrelse registrerats automobil, som förut är i annat län registrerad, har länsstyrelsen att om registreringen skyndsamt göra anmälan hos länsstyrelsen i det län, där den föregående registreringen skett.

*Mom. 4.* Vad i automobilregistret antecknats skall genom länsstyrelses försorg för rikets polismyndigheter kungöras i den omfattning och på det sätt, som Konungen bestämmer.

*Mom. 5.* Närmare föreskrifter om automobilregistrets förande även om avgifter för registreringen och dess kungörande meddelas av Konungen.

### § 12.

*Mom. 1.* Inom respektive län tilldelas vid registreringen varje automobil sitt särskilda ordningsnummer, vilket, jämte en länet betecknande bokstav, utgör automobilens igenkänningsmärke.

Länen betecknas sålunda, att:

A utmärker Stockholms stad,

B » Stockholms län,

C	utmärker	Uppsala län,
D	»	Södermanlands län,
E	»	Östergötlands län,
F	»	Jönköpings län,
G	»	Kronobergs län,
H	»	Kalmar län,
I	»	Gottlands län,
K	»	Blekinge län,
L	»	Kristianstads län,
M	»	Malmöhus län,
N	»	Hallands län,
O	»	Göteborgs och Bohus län,
P	»	Älvsborgs län,
R	»	Skaraborgs län,
S	»	Värmlands län,
T	»	Örebro län,
U	»	Västmanlands län,
W	»	Kopparbergs län,
X	»	Gävleborgs län,
Y	»	Västernorrlands län,
Z	»	Jämtlands län,
AC	»	Västerbottens län,
BD	»	Norrbottnens län.

Ordningsnummer meddelas i löpande följd, dock att, om automobil är avförd ur registret, dennas ordningsnummer må tilldelas annan automobil.

*Mom. 2.* Igenkänningsmärke skall på ett i ögonen fallande sätt anbringas, ett exemplar framtill och ett baktill å automobil.

*Mom. 3.* Närmare bestämmelser om igenkänningsmärkes beskaffenhet meddelas av Konungen.

*Mom. 4.* I vederbörlig ordning förvärvat igenkänningsmärke gäller för trafik i hela riket.

### Om automobilförare.

#### § 13.

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

Utän hinder av vad sålunda stadgas må den, som utbildar sig till förare (*elev*), äga företaga övningskörning å plats och under villkor, som av polismyndigheten i orten bestämmas. Vid dylik övningskörning skall eleven vid förarplatsen åtföljas av lärare, som i § 14 mom. 1 avses; och anses under körningen läraren såsom förare av automobilen.

#### § 14.

*Mom. 1.* Utbildning av elev skall äga rum genom lärare, som innehar gällande körkort för automobil och besitter vana och skicklighet vid körning med sådant fordon.

Är körskola upprättad för meddelande av sådan utbildning, skall skolan stå under ledning av sakkunnig lärare, som är ansvarig för undervisningen. Sådan lärare skall godkännas av länsstyrelsen i det län, dit skolan är förlagd. Över ansökan om godkännande av lärare skall länsstyrelsen infordra yttrande av den besiktningsman, som enligt vad nedan sägs har att utöva tillsyn över skolan; och må denne genom särskilt prov låta undersöka den föreslagna lärarens kompetens och lämplighet.

Körskola står under tillsyn av den besiktningsman, som länsstyrelsen förordnar; och äger denne inspektera skolan och meddela de anvisningar för dess verksamhet, som finnas erforderliga.

Länsstyrelsen i det län, dit skolan är förlagd, äger att, i händelse godkänd lärare befunnits oskicklig eller eljest olämplig såsom sådan, återkalla godkännandet. Har sådant återkallande meddelats, utfärdar länsstyrelse därom kungörelse, som intages i tidning i orten.

Envar, som annorledes än i körskola vill såsom yrke bedriva utbildning av elever, skall vara godkänd såsom lärare av länsstyrelsen i det län, där han är mantalsskriven; och skall beträffande sådan verksamhet i tillämpliga delar gälla vad här ovan är stadgat om körskola.

*Mom. 2.* Elev, som erhållit utbildning till förare och önskar erhålla körkort, skall undergå prövning rörande sin kännedom om automobil och körning med sådant fordon hos besiktningsman i det län, där han är mantalsskriven, eller, om han så hellre önskar eller icke är bosatt i riket, hos besiktningsman i det län, där han erhållit sin utbildning. Har han erhållit utbildning utom riket, äger han för prövningen vända sig till besiktningsman i det län, där han vistas. Han skall vid prövningen förete dels bevis om den undergångna utbildningen, utfärdat av den, som meddelat denna, dels ock åldersbevis och läkarintyg, varom i § 15 mom. 1 a) och b) förmåles.

För prövningen skall lämplig automobil tillhandahållas besiktningsmannen; och anses vid sådan prövning eleven såsom förare av automobilen.

*Mom. 3.* Befinnes elev, som fyllt 18 år, efter förhör och prov under olika trafikförhållanden, vara väl förtrogen med konstruktionen, skötseln och manövreringen av automobil samt äga nödig kännedom om gällande allmänna föreskrifter rörande trafik med motorfordon och om bestämmelserna i vägtrafikstadgan, ävensom, enligt besiktningsmannens uppfattning, vara lämplig såsom förare, skall besiktningsmannen ofördröjligen meddela eleven bevis, att han inför besiktningsmannen avlagt godkänt prov som förare av automobil. Detta bevis, bör ange den lärare eller körskola, som utbildat eleven samt typen å och arten av drivkraften hos den automobil, med vilken provet ägt rum.

## § 15.

*Mom. 1.* För erhållande av körkort har elev, som undergått godkänd prövning inför besiktningsman, att till länsstyrelsen i det län, där han är mantalsskriven, eller, om han icke är mantalsskriven i riket, till länsstyrelsen 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 sådant lyte, sådan sjukdom eller sådan nedsättning av syn- eller hörsel förmågan, som väsentligen minskar hans förmåga att föra automobil; skolkande det anses föreliggande erforderlig grad av synskärpa, därest denna utan användande av glas uppgår till antingen minst 0.7 å vartdera ögat för sig eller minst 0.8 å det ena ögat och minst 0.5 å det andra, samt erforderlig grad av hörsel förmåga, därest åtminstone av det ena örat medelstark viskning väl uppfattas på 4 meters avstånd;

c) bevis av besiktningsman, varom i § 14 mom. 3 förmåles;

d) av sökanden undertecknad, bevittnad uppgift, huruvida han tidigare sökt eller erhållit körkort;

e) intyg, som kan av länsstyrelse godtagas, att sökanden gjort sig känd för nykterhet, ordentlighet och ett hänsynsfullt uppträdande; samt

f) fotografi av sökanden i sådant format, att det lämpligen kan anbringas å körkortet.

Har sökanden vederbörligen fullgjort vad ovan föreskrivits och har



han fyllt 18 år, har länsstyrelsen att för honom utfärda körkort, innefattande tillstånd att föra automobil.

Körkort, vartill formulär fastställes av Konungen, gäller för färd i hela riket. Körkort för automobil berättigar jämväl till förande av motorcykel, varom i § 34 sägs.

*Mom. 2.* Över utfärdade körkort skall länsstyrelse 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.

*Mom. 3.* Befinnes förare hava vid färd med automobil gjort sig skyldig till grov vårdslöshet eller varit berusad eller föreligga eljest sådana förhållanden, att föraren måste anses olämplig att föra automobil, skall den länsstyrelse, som utfärdat körkortet, återkalla detsamma samt därvid förklara, att länsstyrelsen vill, sedan viss tid, minst två månader och högst två år, gått till ända, på ansökan upptaga till prövning frågan om utfärdande av nytt körkort.

Har sådan återkallelse skett, åligger det föraren att efter anmaning överlämna körkortet till länsstyrelsen.

Varder, efter anförda besvär, beslutet om återkallelsen upphävt, skall körkortet återställas till föraren.

Ansökan om utfärdande av nytt körkort skall, därest den av länsstyrelsen angivna tid överstiger sex månader, vara åtföljd av handlingar, fränsett åldersbevis, av beskaffenhet, varom i mom. 1 sägs, utfärdade efter det den av länsstyrelsen bestämda tid gått till ända.

Beslut, varigenom länsstyrelse återkallat körkort, skall antecknas i den liggare eller det kortregister, varom i mom. 2 förmäles, och genom länsstyrelsens försorg för rikets polismyndigheter kungöras på sätt Konungen förordnar. Om dylika beslut skall meddelande även intagas i tidning i orten. Beslut, varigenom återkallelse av körkort, efter anförda besvär, upphävts eller ändrats eller varigenom, efter återkallelse, nytt körkort utfärdats, skall likaledes kungöras och meddelas på sätt ovan är stadgat.

*Mom. 4.* Har förare ådömts straff för förseelse mot denna förordning eller mot 18 kap. 15 § strafflagen eller mot 11 kap. 15 § strafflagen, i vad sistnämnda lagrum avser automobiltrafik, åligger det domstolen att ofördröjligen om utslaget meddela underrättelse till den länsstyrelse, som utfärdat körkortet för föraren.

## Om körning med automobil m. m.

## § 16.

*Mom. 1.* Körning med automobil vare, där ej nedan annorlunda sägs, tillåten å varje allmän väg samt å gata och annan allmän plats i stad, som är upplåten för körtrafik.

*Mom. 2.* Därest körning med automobil å viss allmän väg kan till följd av vägens ringa bredd eller eljest för dylik trafik otjänliga beskaffenhet eller annat särskilt förhållande medföra fara eller synnerlig olägenhet, skall länsstyrelsen meddela förbud mot all automobiltrafik å vägen.

Erfordras eljest för trafiksäkerhetens främjande eller vägens skyddande inskränkning i rätten att med automobil befarå viss allmän väg, skall länsstyrelse förklara sådant befarande antingen under hela året eller under viss tid av året förbjudet, med mindre de föreskrifter iakttagas i avseende å automobilens tyngd, bredd eller hjultryck, som länsstyrelsen för varje fall kan finna nödigt meddela.

*Mom. 3.* Automobil med ett största hjultryck överstigande 2,000 kilogram eller med större bredd, lasten inberäknad, än 210 centimeter må ej framföras å allmän väg utan särskilt tillstånd av länsstyrelsen i det län, där vägen är belägen. Vid meddelande av sådant tillstånd skola fastställas de villkor med avseende å automobilens beskaffenhet och lastens tyngd eller eljest, som kunna anses nödiga till trafiksäkerhetens främjande eller vägens skyddande. Därvid må ock, om till följd av den ifrågavarande trafikens förstörande inverkan å körbanan underhållet av allmän väg oskäligen försvåras, föreskrivas skyldighet för tillståndets innehavare att bidra till ombesörjande av sålunda försvårat underhåll efter ty länsstyrelsen bestämmer.

*Mom. 4.* Beträffande gata eller annan allmän plats i stad meddelas förbud eller tillstånd enligt mom. 2 och 3 av polismyndigheten i staden.

*Mom. 5.* Därest för automobiltrafik upplåten allmän väg tillfälligt avstänges för trafik, skall länsstyrelse, där så lämpligen kan ske, bereda möjlighet för automobiltrafikanter att framkomma å annan väg, även om sådan trafik å denna väg eljest är förbjuden.

*Mom. 6.* Länsstyrelse äger, när sådant erfordras för beredande av utfartsväg eller andra särskilda omständigheter föreligga, meddela viss person tillstånd att med iakttagande av de försiktighetsmått, som må

föreskrivas, för viss resa eller under viss tid eller tillsvidare med automobil befara viss allmän väg, vara automobiltrafik eljest icke må äga rum.

*Mom. 7.* Inom område, där militära övningar skola företagas, må under tiden för övningarna automobil, som därvid brukas, framföras jämväl å allmän väg, som eljest icke är upplåten för automobiltrafik, därest anmälan härom i god tid förut skett hos vederbörande länsstyrelse.

*Mom. 8.* Allmän väg må, även om automobiltrafik därå eljest ej är medgiven, befaras med automobil av läkare eller veterinär i och för sjukbesök, för sjuk persons forslande till läkare eller sjukvårdsanstalt samt i andra därmed jämförliga fall av nödläge.

### § 17.

I fråga om enskilda vägar och andra enskilda områden ankommer det på ägaren av vägen eller området att avgöra, huruvida körning med automobil därstädes må äga rum. Har sådan väg upplåtits för automobiltrafik och är den allmänneligen befares, äger länsstyrelse enahanda befogenhet och skyldighet som beträffande allmän väg.

### § 18.

*Mom. 1.* Vid framförande av automobil skall hastigheten städse begränsas så, att nödig försiktighet iakttages, och sålunda noga avpassas efter körbanans och den närmaste omgivningens överskådlighet och beskaffenhet samt förekomsten av annan trafik.

Automobil må ingenstädes framföras med större hastighet än att automobilen under alla omständigheter kan stannas, innan en tredjedel av den framför varande överskådliga och fria delen av körbanan tillryggalagts.

Härjämte skall iakttagas, att hastigheten aldrig må överstiga:

- 1) för automobil, vars alla hjul äro försedda med luftringar:
- |                                                                                                         |            |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|
| a) för personvagn avsedd för högst 7 personer:                                                          | km. i tim. |
| å landsbygden i allmänhet . . . . .                                                                     | 45;        |
| inom stads och köpings bebyggda område ävensom inom annat tätbebyggt samhälle . . . . .                 | 35;        |
| b) för lastvagn med bruttovikt ej överstigande 2,500 kilogram .                                         | 30;        |
| c) för personomnibus och för lastvagn med bruttovikt överstigande 2,500 men ej 3,600 kilogram . . . . . | 25;        |
| d) för lastvagn med bruttovikt överstigande 3,600 kilogram . .                                          | 20;        |

- |                                                                             |            |
|-----------------------------------------------------------------------------|------------|
| 2) för automobil med massiva gummiringar:                                   | km. i tim. |
| a) med en tjocklek av minst 4 centimeter . . . . .                          | 20;        |
| b) med en tjocklek understigande 4 centimeter . . . . .                     | 10;        |
| 3) för automobil med hjulringar av järn eller annat hårt material . . . . . | 10.        |

Äro automobils hjulringar av annat slag, än nu nämnts, bestämmer Konungen, huruvida automobilen med avseende å den tillåtna hastigheten är att jämställa med automobil, som omförmåles under 1) eller 2) eller 3) här ovan.

*Mom 2.* Med avseende å körhastigheten för automobil inom stads och köpings bebyggda område ävensom inom annat tätbebyggt samhälle skall iakttagas:

att den i mom. 1 angivna högsta tillåtna hastigheten för sådan ort må användas allenast när körbanan är bred och utsikten fri samt trafiken i övrigt lätt att överskåda och bedöma;

att vid gatukors eller å öppen plats, där flera trafikleder utmynna, eller när mörker eller dimma råder, hastigheten alltid skall nedbringas efter som vid varje tillfälle behörig hänsyn till trafiksäkerheten kräver;

samt att vid vändning om gatuhörn eller där körbanan är så hal, att automobilen lätteligen slirar, större hastighet icke må användas än att automobilen kan stannas så gott som ögonblickligen.

Vid körning med automobil å landsbygden skall iakttagas:

att den i mom. 1 angivna, högsta tillåtna hastigheten må komma till användning allenast vid full dager och å torr, hård och jämn väg, invid vilken byggnad, mur, plank, häck eller annat skymmande föremål icke finnes, samt då föraren kan överskåda minst 200 meter av den närmast framförliggande vägsträckan ävensom erforderliga delar av de vägar, som ansluta sig till nämnda vägsträcka, och ej heller eljest någon omständighet föreligger, som kan betinga en lägre hastighet;

att vid färd i kurva eller å uppblött väg eller där vägbanan är ojämn och gropig eller skymmande föremål finnas invid vägbanan eller när mörker eller dimma råder, hastigheten skall nedbringas så som vid varje tillfälle behörig hänsyn till trafiksäkerheten och vägens skyddande kräver;

samt att, där körbanan är så hal, att automobilen lätteligen slirar, större hastighet icke må användas än att automobilen kan stannas så gott som ögonblickligen.

*Mom 3.* Länsstyrelsen äger medgiva, att för personomnibus, som framföres allenast å allmän väg, därå särskilda anordningar vidtagits för

sådan trafik, hastigheten å samma väg må höjas till högst 30 kilometer i timmen. Enahanda befogenhet med avseende å viss gata eller annan allmän plats i stad tillkommer polismyndigheten i staden.

*Mom. 4.* Där i följd av viss allmän vägs svaga beskaffenhet eller uppblötta tillstånd eller annat särskilt förhållande så prövas nödigt, äger länsstyrelse föreskriva inskränkning i den i mom. 1 angivna högsta tillåtna hastigheten antingen under hela året eller under viss tid av året eller beträffande automobil av viss beskaffenhet.

Föreligga synnerliga skäl att för viss gata eller annan allmän plats i stad meddela inskränkning beträffande automobils hastighet, äger polismyndigheten i staden därom förordna.

*Mom. 5.* Vad i denna paragraf är stadgat avser icke automobil inrättad för transport av sjuka (ambulansbil) eller automobil, som användes vid eldfara för brandväsendets räkning eller av polistrupp.

*Mom. 6.* Ifrågasättes att för tävling eller vid annat särskilt tillfälle framföra automobil med större hastighet än den i mom. 1 angivna, må tillstånd härtill meddelas av länsstyrelse, som har att fastställa sådana vilkor för tillståndet, att fara eller olägenhet för annan trafik ej uppkommer. Därvid må ock, om till följd av den ifrågavarande trafikens förstörande inverkan å körbanan underhållet av allmän väg oskäliggen försvåras, föreskrivas skyldighet för tillståndets innehavare att bidra till ombesörjande av sålunda försvårat underhåll efter ty länsstyrelsen bestämmer.

## § 19.

*Mom. 1.* Länsstyrelse åligger att senast inom mars månads utgång varje år utfärda kungörelse med uppgift å de allmänna vägar inom länet, vilka icke må befaras med automobil, ävensom angående gällande inskränkningar dels i rätten att befara allmän väg med automobil eller visst slag av automobil, dels ock i den i § 18 mom. 1 angivna, högsta tillåtna hastigheten.

Kungörelsen bör ävenledes upptaga de vägar, som få befaras med automobil utan andra inskränkningar än som äro stadgade i denna förordning.

Närmare bestämmelser om dylik kungörelse meddelas av Konungen.

Kungörelsen, vilken skall mot ersättning tillhandahållas allmänheten, skall insändas till chefen för kommunikationsdepartementet samt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

*Mom. 2.* Hos länsstyrelse skall för allmänheten hållas tillgänglig

karta i lämplig skala, varå med röd färg äro tydligt utmärkta de för automobiltrafik tillätna vägarna inom länet, därvid de vägar, för vilkas trafikerande med automobil särskilda bestämmelser gälla, böra betecknas med streckade röda linjer.

Kopia av nämnda karta skall senast inom mars månads utgång varje år insändas till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen; dock att, om ändringar icke skett i senast insända karta eller ändringarna icke äro av mera omfattande art, anmälan därom, i sistnämnda händelse innefattande noggrann uppgift å ändringarna, må vara tillfyllest.

*Mom. 3.* Under året vidtagna ändringar i förhållanden, varom i mom. 1 sägs, skola, på sätt där är stadgat, skyndsamt kungöras och utmärkas å den i mom. 2 omförmälda karta.

## § 20.

*Mom. 1.* Vägvisare, varom förmäles i 29 § i lagen angående väghållningsbesvärets utgörande på landet den 23 oktober 1891 (nr 68), skall, om någon av de vägar, som stöta samman, är förbjuden för automobiltrafik, målas röd i vad avser den förbjudna vägen.

*Mom. 2.* Råder inskränkning i rätten att med automobil befara viss allmän väg, vare sig inskränkningen avser automobil av viss beskaffenhet eller viss tid eller eljest tillåten hastighet, skall sådant på lämpligt sätt tillkännagivas genom tydligt anslag å eller invid vägen.

Å för automobiltrafik tillåten allmän väg skall, där särskild varsamhet är av nöden, såsom vid skarpa krökar, branta backar eller där utsikten eljest är skymd och vid korsningar med järnväg eller spårväg, anbringas tjänligt varningstecken.

Det ankommer på länsstyrelse att beträffande nämnda anordningar meddela de närmare föreskrifter, som må vara av nöden.

Erfordras vid gata eller annan allmän plats i stad varningstecken, varom i detta mom. sägs, skall härvid enahanda befogenhet, som i avseende å allmän väg tillkommer länsstyrelse, tillkomma polismyndigheten i staden.

*Mom. 3.* Kostnad för anbringande av anslag eller varningstecken, varom i mom. 2 är sagt, skall, såvitt angår stads område, bestridas av staden men eljest av vederbörande vägkassa.

## § 21.

*Mom. 1.* Under färd skall å automobil föras

a) igenkänningsmärken, så anbragta som i § 12 mom. 2 sägs, samt

av beskaffenhet, varom är särskilt stadgat, eller, därest automobilen ej ännu tilldelats igenkänningsmärke, föreskrivna besiktnings skyltar;

b) å lämpliga, lätt tillgängliga platser anbragta skyltar av metall eller porslin, upptagande dels ägarens namn och hemvist samt automobilens hemort, dels tiden för senast verkställd besiktning av automobilen, dels ock, beträffande personomnibus och lastvagn, automobilens egen tjänstevikt, bredd och största hjultryck, ävensom det högsta antal passagerare automobilen är avsedd att föra eller automobilens maximilast;

c) då mörker råder, två tända lyktor framtill å samma höjd, en å vardera sidan, med vitt sken, tillräckligt starkt att kunna upplysa vägen minst 50 meter framför automobilen, ävensom baktill å automobilen en lykta, som med vitt sken fullständigt belyser det å automobilen anbragta bakre igenkänningsmärket samt visar rött ljus bakåt.

*Mom. 2.* Å automobil, varom förmäles i § 18 mom. 5, skall under mörker föras, förutom andra för automobiler stadgade lyktor, tillika framtill en tänd lykta med kraftigt rött sken.

*Mom. 3.* Å lastvagn med en bruttovikt överstigande 3,600 kilogram skall å utifrån väl synlig plats tydligt utmärkas automobilens egen tjänstevikt och maximilast.

*Mom. 4.* Förare skall, innan körningen börjar, förvissa sig om, dels att automobilens utrustning överensstämmer med vad ovan i mom. 1 och 2 är föreskrivet, dels ock att styr-, broms- och säkerhetsanordningar äro i fullgott skick och verka säkert.

Igenkänningsmärke må ej under färd vara dolt och skall såvitt möjligt hållas fritt från smuts. Detsamma gäller i fråga om besiktnings skylt, där sådan skall föras.

*Mom. 5.* Å automobil må under färd i stad eller annat tätbebyggt samhälle brukas allenast signalapparat med jämn, dovt ton; dock att å automobil, varom förmäles i § 18 mom. 5, skall såsom signalapparat användas antingen kraftigt ljudande ringklocka eller visselpipa eller sirén med genomträngande gäll ton.

*Mom. 6.* Bländande ljus må ej användas vid färd i stad eller annat tätbebyggt samhälle, ej heller annorstädes vid möte med annan vägfarande än gående.

*Mom. 7.* Förare må icke röka tobak under färd i stad eller annat tätbebyggt samhälle.

*Mom. 8.* Förare skall, då han lämnar automobilen, vidtaga sådana åtgärder, att automobilen ej kan komma i gång av sig själv.

*Mom. 9.* Det åligger förare dels att så behandla motorn, att rök, ånga eller gas icke utsläppes i sådan mängd, att avsevärdare obehag eller

olägenhet härav uppstår, dels ock att vid smutsigt väglag, då gående person passeras, begränsa hastigheten, så att den gående ej utsättes för onödigt smutsstänk.

Användes explosionsmotor, må vid färd i stad eller annat tätbyggt samhälle eller annorstädes, då olägenhet för annan vägförande kan därav uppstå, gaserna icke givas fritt avlopp.

*Mom. 10.* Förare skall under färd medhava det för honom utfärdade körkort för att på tillsägelse av polisman uppvisas.

Polisman må ej förvägras avläsa automobilens skyltar och andra märken och apparater.

Om skyldighet för förare att under färd medföra det å skatt för bilen senast bekomna kvitto samt uppvisa detsamma för polisman gäller vad i förordningen om automobils katt den 2 juni 1922 (nr 260) är stadgat.

### Om släpvagn till automobil.

#### § 22.

*Mom. 1.* Skall släpvagn för tillfälligt eller stadigvarande bruk kopplas till automobil, skola kopplingsanordningarna vara tillfredsställande och, om mer än en släpvagn brukas, effektivt bromsningssystem vara anordnat. Länsstyrelse och vederbörande polismyndighet i stad äga, när helst anledning därtill föreligger, låta genom besiktning undersöka, huruvida släpvagnen med kopplings- och bromsningssystem är i betryggande och lämpligt skick. Med avseende å sådan besiktning och i anledning därav påkallade åtgärder gälla i tillämpliga delar bestämmelserna här ovan i § 5 mom. 3 och § 7.

Släpvagns hjultryck må icke överstiga det för automobil enligt denna förordning föreskrivna största hjultryck.

Å släpvagn, avsedd för stadigvarande bruk, skall under färd föras skyltar av metall eller porslin, upptagande dels ägarens namn och hemvist, dels ock släpvagnens egen tjänstevikt, bredd och största hjultryck ävensom maximilast.

Är släpvagn tillkopplad automobil, skall det igenkänningsmärke, som eljest skulle föras baktill å bilen, anbringas baktill å släpvagnen eller, om flera släpvagnar användas, å den sista av dessa. Detta igenkänningsmärke skall under mörker hållas belyst på sätt är föreskrivet om motsvarande igenkänningsmärke å automobil.



*Mom. 2.* Släpvagn med ett största hjultryck överstigande 2,000 kilogram eller med större bredd, lasten inberäknad, än 210 centimeter må ej framföras utan särskilt tillstånd, vad beträffar allmän väg, av länsstyrelsen i det län, där vägen är belägen, och, vidkommande gata eller annan allmän plats i stad, av polismyndigheten i staden. I fråga om meddelande av sådant tillstånd skall vad i § 16 mom. 3 och 4 är stadgat beträffande automobil äga motsvarande tillämpning.

Släpvagn må icke användas till personbefordran utan att tillstånd därtill meddelats, för allmän väg, av länsstyrelse och, för gata eller annan allmän plats i stad, av polismyndigheten i staden.

Sådant tillstånd erfordras ock, om mer än en släpvagn skall tillkopplas automobil.

*Mom. 3.* Automobil med släpvagn må, om fordonen äro försedda med luftringar, framföras med en hastighet av högst 20 kilometer i timmen; dock må länsstyrelse, om släpvagnen är av ringa vikt och avsedd allenast för last, medgiva fordonens framförande å viss allmän väg med en hastighet av högst 30 kilometer i timmen.

Är släpvagn försedd med massiva gummiringar med en tjocklek understigande 4 centimeter eller med hjulringar av järn eller annat hårt material, gäller om hastigheten vad i § 18 är stadgat för automobil med ringar av nämnda beskaffenhet.

### Särskilda föreskrifter om yrkesmässig automobiltrafik.

#### § 23.

Tillhandahålles allmänheten automobil mot ersättning (*yrkesmässig trafik*), gäller, utöver eller i stället för bestämmelserna om annan automobiltrafik, vad §§ 24—29 här nedan stadgas.

#### § 24.

*Mom. 1.* Den, som vill utöva yrkesmässig trafik, har att därtill söka särskilt tillstånd av offentlig myndighet (*trafiktillstånd*).

*Mom. 2.* Avser ansökan bedrivande av yrkesmässig trafik i regelbunden fart å viss vägsträcka (*linjetrafik*), meddelas trafiktillståndet av länsstyrelsen i det eller de län, där trafiken skall äga rum.

*Mom. 3.* Är fråga om yrkesinässig trafik inom viss stad eller å viss ort på landsbygden (köping, municipalsamhälle, badort o. s. v.) med-

delas tillstånd till sådan trafik (*lokaltrafik*), vad beträffar stad, av polismyndigheten i staden och, vidkommande ort å landsbygden, av vederbörande länsstyrelse.

*Mom. 4.* Vill någon inom visst län bedriva yrkesmässig trafik, som ej är att hänföra till linje- eller lokaltrafik, meddelas trafik tillståndet av länsstyrelsen i detta län.

Skall trafiken icke begränsas till visst län, meddelas trafik tillståndet av länsstyrelsen i det län, där automobilen har sin hemort.

*Mom. 5.* Vid ansökan om trafik tillstånd skall fogas uppgift om den eller de automobiler, som äro avsedda att användas för trafiken, varjämte skall bifogas vederbörligt utdrag ur automobilregistret för sådan automobil eller, där automobil icke är registrerad, meddelas sådana uppgifter om automobilens beskaffenhet, som enligt § 9 mom. 4 skola införas i registret.

I fråga om ansökan om tillstånd till linjetrafik stadgas i § 25.

*Mom. 6.* När helst anledning därtill förekommer, kan trafik tillstånd återkallas av myndighet, som meddelat tillståndet.

Därest någon, som innehar trafik tillstånd, varom i mom. 4 sägs, idkar linjetrafik eller lokaltrafik utan att hava hertill förvärvat vederbörligt tillstånd och icke efterkommer vederbörande myndighets föreläggande att inom viss tid söka sådant tillstånd, skall förstnämnda trafik tillstånd av länsstyrelsen återkallas.

## § 25.

*Mom. 1.* Ansökan om trafik tillstånd avseende linjetrafik skall, utöver vad i § 24 mom. 5 angives, innehålla uppgifter om den vägsträcka, varå trafiken skall äga rum, samt huruvida trafiken skall omfatta persontrafik eller godstrafik eller bådadera, ävensom om huru trafiken i övrigt skall anordnas och bedrivas och om den taxa för befordringen, som önskas fastställd.

*Mom. 2.* Över ansökan om tillstånd till linjetrafik skall länsstyrelse ej mindre höra vägstyrelsen och polismyndigheten i orten än även, om förhållandena därtill föranleda, vid utlyst sammanträde eller i annan lämplig ordning lämna vederbörande väghållningsskyldiga och andra, som beröras av trafiken eller som ärendet eljest kan angå, tillfälle att yttra sig.

*Mom. 3.* Om anordnande av linjetrafik å viss vägsträcka, där sådan ej bedrives, anses önskvärd, bör länsstyrelse låta sig angeläget vara att vidtaga lämpliga åtgärder för tillkomsten av sådan trafik.

## § 26.

Innan tillstånd till linjetrafik eller lokaltrafik meddelas, må, om anledning därtill föreligger, på sökandens bekostnad anställas undersökning, dels huruvida de allmänna vägar eller gator och andra allmänna platser i stad, som komma att beröras av trafiken, äro så beskaffade, att trafiken utan fara eller särskild olägenhet där kan äga rum, dels ock genom besiktningsman huruvida för trafiken uppgiven automobil är därför lämplig.

Undersökning, varom ovan sägs, må, där fråga är om linjetrafik, kunna anförtros åt särskild sakkunnig förrättningsman, som, i anledning av framställning av länsstyrelse efter sökandens hörande, förordnas av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

## § 27.

*Mom. 1.* Vid prövning av ansökan om tillstånd till linjetrafik eller lokaltrafik skall hänsyn tagas till behövligheten och lämpligheten av den ifrågasatta trafiken. Om särskilda omständigheter sådant påkalla, må dylik hänsyn jämväl tagas vid prövning av ansökan om tillstånd till annan yrkesmässig trafik.

Tillstånd till linje- och lokaltrafik skall upptaga de villkor och bestämmelser för trafiken, som provas nödiga. Beträffande linjetrafik må därvid ock, om till följd av trafikens förstörande inverkan å körbanan underhållet av allmän väg eller gata oskäligen försvåras, föreskrivas skyldighet för tillståndets innehavare att bidra till ombesörjande av sålunda försvårat underhåll efter ty myndighet, som meddelar tillståndet, bestämmer. Sökande av tillstånd till linjetrafik må även efter sådan myndighets beprövande kunna åläggas ställa skälig säkerhet för fullgörande av den ersättningsskyldighet, som han vid utövande av den ifrågavarande trafiken kan ådraga sig.

Av länsstyrelses beslut om tillstånd till linjetrafik skola avskrifter tillställas vederbörande vägstyrelse och polismyndighet, varjämte meddelande om beslutet skall intagas i tidning i orten.

*Mom. 2.* Automobil må icke användas i yrkesmässig trafik utan att vara för sådan trafik godkänd av myndighet, som har att meddela trafikstillståndet. Ej heller må yrkesmässig trafik med tillkopplad släpvagn bedrivas, utan att detta medgivits av nämnda myndighet och släpvagnen blivit i angiven ordning för trafiken godkänd. Vid godkännande,

varom ovan sägs, skall bestämmas det högsta antal passagerare eller den största last, som må befordras med fordonet. Avses att i yrkesmässig trafik bruka lastvagn för befordran av personer, skola härför påkallade anordningar å lastvagnen godkännas av myndighet, som har att meddela trafiktillstånd. Därvid skall bestämmas det högsta antal passagerare, som må befordras med fordonet.

Godkännande eller medgivande, varom ovan sägs, kan, när helst anledning därtill föreligger, av vederbörande myndighet återkallas.

*Mom. 3.* För utrönande av huruvida automobil, som användes i yrkesmässig trafik, är i föreskrivet och lämpligt skick skall densamma minst en gång varje kalenderår uppvisas hos besiktningsman för undergående av efterbesiktning.

Besiktningsmannen skall senast inom två dagar från besiktnings avslutande utfärda och tillhandahålla automobilens ägare bevis om att besiktningen verkstälts.

Befinnes vid besiktningen automobilen icke vara i föreskrivet och lämpligt skick, skall besiktningsmannen ofördröjligen göra skriftlig anmälan därom hos länsstyrelsen i det län, där automobilen har sin hemort.

Angående skyldighet att för registrering anmäla den verkställda efterbesiktningen stadgas i § 10 mom. 4.

Har trafiktillståndet meddelats av annan eller andra myndigheter än länsstyrelsen i det län, där automobilen har sin hemort, skall automobilens ägare inom fjorton dagar från det besiktningen avslutats till den eller de myndigheter insända bevis om att besiktningen verkstälts.

De i § 5 mom. 3 och § 7 stadgade befogenheter för länsstyrelse att förordna om besiktning av automobil och att meddela förbud mot automobilens användande tillkomma med avseende å automobil, som användes i yrkesmässig trafik, jämväl myndighet, som meddelat trafiktillståndet.

## § 28.

*Mom. 1.* Vid linjetrafik eller lokaltrafik må skjutslegan icke utgå med högre belopp än fastställd taxa medgiver. Sådan taxa, för såväl person- som godsbefordran, skall fastställas av länsstyrelse, som meddelat trafiktillståndet, eller, därest sådant tillstånd meddelats av flera länsstyrelser, av länsstyrelsen i det län, där trafiken huvudsakligen skall åga rum; dock att för lokaltrafik inom viss stad taxan skall fastställas i

den ordning § 23 i ordningsstadgan för rikets städer den 24 mars 1868 (nr 22) angiver.

Ej heller vid annan yrkesmässig trafik, som icke endast avser befordran av gods, må skjutslegan utgå med högre belopp än som medges i taxa, vilken det åligger länsstyrelse att för länet utfärda. Även för befordran av gods skall i enahanda ordning, som nyss nämnts, fastställas taxa, när sådan med hänsyn till förhållandena kan anses av behovet påkallad.

*Mom. 2.* Är taxa för yrkesmässig trafik inom visst län fastställd, skall, om resan börjat inom detta län men utsträcker även till annat län, den i förstnämnda län gällande taxan fortfarande tillämpas, där ej annorlunda avtalas.

*Mom. 3.* Förare av automobil, som begagnas i yrkesmässig trafik, för vilken taxa är fastställd, skall under färd medhava taxan för att på begäran av trafikant uppvisas.

## § 29.

*Mom. 1.* Ej må någon tjänstgöra såsom förare av automobil i yrkesmässig trafik utan att därtill hava erhållit särskilt tillstånd av den myndighet, som meddelat trafiktillståndet, eller, därest sådant tillstånd lämnats av flera myndigheter, av länsstyrelsen i det län, där trafiken huvudsakligen äger rum.

Till sådan automobilförare må ej antagas annan än den, som innehar gällande körkort och uppnått 20 års ålder samt i övrigt efter prövning av besiktningsman befinnes lämplig såsom förare i dylik trafik.

Tillstånd, varom här är fråga, medför icke rätt att föra personomnibus i yrkesmässig trafik, utan att föraren av myndighet, som meddelat trafiktillståndet, godkänts såsom förare av sådan automobil.

*Mom. 2.* Myndighet, som meddelat tillstånd eller godkännande, varom i mom. 1 sägs, äger, när helst anledning därtill föreligger, återkalla tillståndet eller godkännandet. Sådant beslut skall kungöras i tidning i orten. Sker återkallelse av tillstånd eller godkännande för någon, som innehar av annan myndighet utfärdat körkort, skall meddelande om återkallelsen, med upplysning om skälen därför, tillika lämnas sistnämnda myndighet.

*Mom. 3.* Bevis om tillstånd och godkännande, som i denna paragraf avses, skall under trafik medföras och på tillsägelse uppvisas för polisman.

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

§ 30.

*Mom. 1.* Innehar någon, som icke har hemvist här i riket, bevis av svensk konsul eller polismyndighet i det land, där han har hemvist, eller av konsul, som företräder detta land här i riket, att automobil, som av honom för tillfälligt brukande i riket från utlandet införts, till sin beskaffenhet uppfyller de i det främmande landet gällande föreskrifter för att där få användas i allmän trafik, vare besiktning av automobilens ej av nöden, utan skall allenast nämnda bevis företes hos polismyndigheten å den första ort i riket, varest automobilens är avsedd att begagnas. Om beviset är behörigt och sökanden styrker, att han fullgjort vad honom, enligt vad därom särskilt stadgas, åligger i avseende å erläggande av skatt för automobilens, utfärdar polismyndigheten eller av denna förordnad tjänsteman genom anteckning å beviset eller annorledes tillstånd att i riket bruka automobilens samt tilldelar automobilens igenkänningsmärke.

*Mom. 2.* Företes icke bevis, som i nästföregående mom. sägs, skall automobilens underkastas besiktning på sätt i § 4 föreskrives. Därest automobilens, enligt intyg av besiktningsman, befinnes uppfylla de i § 2 meddelade bestämmelser, skall polismyndigheten tilldela densamma igenkänningsmärke, varjämte å intyget skall tecknas bevis om meddelande av tillstånd att i riket bruka automobilens.

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

*Mom. 4.* Igenkänningsmärke, varom i denna paragraf förmäles, skall bestå av, utom särskilt ordningsnummer, benämningen, vare sig i dess helhet eller i lämplig förkortning, å den ort, där den polismyndighet, som tilldelar automobilens märket, har sitt säte. Igenkänningsmärket skall av polismyndigheten mot skälig ersättning tillhandahållas sökanden; och skall om märkets anbringande gälla vad i § 12 mom. 2 är stadgat.

Närmare bestämmelser om igenkänningsmärkets beskaffenhet meddelas av Konungen.

Länsstyrelse skall övervaka, att märken, varom i denna paragraf sägs, ävensom exemplar av denna förordning samt vägtrafikstadgan finnas

tillgängliga hos polismyndighet, varest sådana kunna antagas bliva erforderliga.

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

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

*Mom. 6.* Bevis om tillstånd, varom i denna paragraf förmäles, skall under trafik medföras och på tillsägelse uppvisas för polisman.

### § 31.

*Mom. 1.* Tillstånd, varom i § 30 förmäles, att här i riket bruka eller föra automobil gäller för en tid av två månader; dock kan giltighetstiden av länsstyrelse utsträckas med ytterligare en månad.

När skälig anledning därtill föreligger, kan tillstånd, varom här är fråga, återkallas av envar länsstyrelse, i vars län automobilen brukats.

*Mom. 2.* Den, som från utlandet färdats i automobil till riket, må, utan hinder därav att automobilen icke är försedd med igenkänningsmärke, fortsätta färden till närmaste ort i riket, där polismyndighet finnes.

### § 32.

Med avseende å trafik med automobil, vars ägare är undersåte i sådan främmande stat, som anslutit sig till internationell konvention rörande automobiltrafik, skall, i stället för vad här ovan i §§ 30 och 31 är föreskrivet, gälla vad Konungen i sådant avseende särskilt stadgat.

## KAP. 3.

### Särskilda bestämmelser om motorcyklar.

#### § 33.

Tvåhjuligt motorfordon benämnes i denna förordning *motorcykel*.

Förses tvåhjuligt motorfordon med bivagn (sid-, för- eller släpvagn), anses jämväl sådant fordon såsom motorcykel.

## § 34.

I avseende å motorcykel, vars vikt överstiger 50 kilogram, gäller i tillämpliga delar vad här ovan är stadgat angående automobil, dock med följande undantag.

Å motorcykel erfordras endast ett bromssystem.

I ansökan om registrering av motorcykel skall angivas, huruvida den är försedd med bivagn.

Vid registrering av motorcykel skall länsstyrelse i särskild avdelning av automobilregistret införa

- a) dag för registreringen jämte nummer i registret;
- b) motorcykelns huvudsakliga användning och typ (märke eller fabrikat), vikt, drivkraftens art och antalet hästkrafter hos motorn, hjulringarnas beskaffenhet samt huruvida motorcykeln är försedd med bivagn;
- c) uppgift å motorcykelns hemort;
- d) ägarens namn, yrke och hemvist eller däremot svarande uppgift;
- e) uppgift å det motorcykeln tilldelade igenkänningsmärke.

Vad om igenkänningsmärke för automobil är stadgat gäller även för motorcykel; dock skall för varje län ordningsnummer för motorcyklar meddelas i löpande följd i särskild serie, börjande med nummer 1.

Å motorcykel skola föras namnskylt och lyktor, såsom är föreskrivet för automobil, dock att framtill behöver föras allenast en lykta. Är till motorcykel kopplad sidvagn, skall dessutom framtill å den från motorcykeln vända delen av sidvagnen föras lykta med vitt sken.

Med avseende å prövning av elev, som vill förvärva rätt att föra motorcykel, samt utfärdande av körkort gäller vad i §§ 14 och 15 är stadgat, dock att prövningen inför besiktningsman må kunna avse allenast utrönande av elevs förtrogenhet med konstruktionen, skötseln och manövreringen av motorcykel samt kännedom om gällande allmänna föreskrifter rörande trafik med motorfordon och om bestämmelserna i vägtrafikstadgan. Utfärdat körkort skall innehålla tillstånd att föra motorcykel. Körkort för motorcykel medför icke rätt att föra automobil.

Över utfärdade körkort för motorcyklar skall hos länsstyrelse föras liggare eller kortregister; och gäller härom vad om liggare eller register för automobil är stadgat.

Beträffande rätten att med motorcykel färdas å allmän väg, å gata eller annan allmän plats i stad, ävensom å enskilt område, som allmänligen befares, gälla, om till motorcykeln är kopplad bivagn, samma bestämmelser som för automobil.

Motorcykel utan bivagn må framföras även å väg, varå automobil-



trafik icke är tillåten, därest ej enligt § 16 mom. 2 meddelat förbud omfattar jämväl dylik motorcykel eller vägen är enskild och ägaren förbjudit trafik å vägen med motorcykel.

### § 35.

I avseende å motorcykel, vars vikt uppgår till högst 50 kilogram, skola, vare sig motorcykeln är försedd med fast eller löstagbar motor, allenast följande bestämmelser i denna förordning äga tillämpning, nämligen:

1) § 2 mom. 2 punkterna a), d) och f);

samt

2) i tillämpliga delar § 18 samt §§ 46, 48, 50, 51, 53 och 55.

Med avseende å rätten att med sådan motorcykel befara väg, gata eller allmän plats gäller vad om annan motorcykel är stadgat i § 34.

Motorcykel, varom här är fråga, skall vara försedd med minst en snabbt och säkert verkande broms samt vid mörker föra tänd lykta framtill, och må sådan lykta icke kasta bländande ljus vid färd i stad eller annat tätbebyggt samhälle, ej heller annorstädes vid möte med annan vägfarande än gående.

Därest, jämlikt för särskild ort meddelad bestämmelse, igenkänningsmärke skall vara anbragt å motorcykeln, skall detta märke vid mörker vara belyst.

Å motorcykel, varom i denna paragraf sägs, tillämpas i övrigt de föreskrifter, som rörande velociped äro eller varda för olika orter meddelade och icke strida mot de i denna paragraf givna bestämmelser.

## KAP. 4.

### Om motorredskap och traktortåg.

#### § 36.

*Mom. 1.* Beträffande traktor, lokomobil, lantbruks- eller väglagningsmaskiner och dylika, vilka för framdrivande äro försedda med motor men äro att anse allenast såsom arbetsredskap (*motorredskap*), skall iakttagas följande.

Motorredskap må, vid begagnande annorstädes än å arbetsplatsen, endast vid färd till och från denna plats samt eljest tillfälligt framföras å allmän väg och å gata eller annan allmän plats i stad, och må sådant framförande ske allenast under förutsättning att motorredskapet icke

med hänsyn till sin tyngd eller hjulens beskaffenhet kan medföra avsevärd skada å körbanan.

Vid sådan färd må motorredskapet ej framföras med större hastighet än 10 kilometer i timmen, och skall därvid å motorredskapet under mörker föras tänd lykta med vitt sken, så anbragt att ljuset är synligt på avstånd såväl framifrån som bakifrån.

Länsstyrelse äger meddela förbud mot eller föreskriva inskränkningar i framförandet av motorredskap å viss allmän väg. Beträffande gata eller annan allmän plats i stad meddelas förbud eller föreskrifter, varom här är fråga, av polismyndigheten i staden.

I övrigt skola allenast stadgandena i §§ 47, 48, 50, 51, 53 och 55 här nedan äga tillämpning å motorredskap.

*Mom. 2.* Erfordras för militärt ändamål fortlöpande uppgifter om inom landet befintliga motorredskap eller vissa slag av sådana, meddelar Konungen bestämmelser, huru den uppgiftsskyldighet, som i sådant hänseende befinnes erforderlig, skall av vederbörande fullgöras.

### § 37.

*Mom. 1.* Därest motorredskap användes för gods- eller passagerarebefordran genom sammankoppling med härför särskilt avsedd släpvagn, betecknas motorredskapet tillsammans med släpvagnen i denna förordning såsom *traktortåg*.

*Mom. 2.* Med avseende å framförande av traktortåg skall gälla följande.

Trafik med traktortåg å allmän väg eller å gata eller annan allmän plats i stad må icke äga rum utan tillstånd av offentlig myndighet. Sådant tillstånd meddelas av länsstyrelse i det eller de län, där trafiken skall äga rum, eller, om trafiken skall försiggå allenast inom viss stad, av polismyndigheten i staden.

Innan tillstånd till trafik med traktortåg meddelas, må, om anledning därtill förekommer, på sökandens bekostnad anställas undersökning dels huruvida de allmänna vägar eller gator och andra allmänna platser i stad, som komma att beröras av trafiken, äro så beskaffade, att trafiken utan fara eller särskild olägenhet där kan äga rum, dels ock genom besiktningsman huruvida för trafiken avsedda motorredskap och släpvagnar äro i betryggande skick och lämpliga för trafiken.

Tillstånd till trafik med traktortåg skall upptaga de villkor och bestämmelser för trafiken, som prövas nödiga. Därvid må ock, om till följd av den ifrågavarande trafikens förstörande inverkan å körbanan underhållet av allmän väg eller gata oskäligen försvåras, föreskrivas skyl-

dighet för tillståndets innehavare att bidra till ombesörjande av sålunda försvarat underhåll efter ty myndighet, som meddelar tillståndet, bestämmer.

Ej må traktortåg användas i trafik, med mindre för trafiken avsedda motorredskap och släpvagnar med tillhörande kopplingsanordningar och bromssystem godkänts av myndighet, som har att meddela trafik tillstånd. I sammanhang med godkännandet skall bestämmas det högsta antal passagerare eller den största last, som må föras å traktortåget.

När helst anledning därtill föreligger, kan trafik tillstånd, ävensom godkännande, varom ovan förmäles, återkallas av myndighet, som meddelat tillståndet eller godkännandet.

Förare av traktortåg må allenast den vara, som innehar gällande körkort för automobil.

Traktortåg må ej framföras med större hastighet än 15 kilometer i timmen eller, om motorredskapet eller någon av de släpvagnar, som ingå i traktortåget, har hjulringar av järn eller annat hårt material, 10 kilometer i timmen.

Å traktortåg skall finnas namnskylt, såsom i § 21 mom. 1 b) är föreskrivet för automobil.

Under mörker skola å traktortåg föras dels fram till å traktorn två tända lyktor med vitt sken, tillräckligt starkt att kunna upplysa vägen minst 50 meter framför traktorn, dels ock baktill å den sista släpvagnen en tänd lykta, visande rött sken bakåt.

*Mom. 3.* I frågasättes, att traktortåg skall mot ersättning tillhandahållas allmänheten för befordran av gods eller passagerare, skall i avseende å sådan yrkesmässig trafik, utöver eller i stället för bestämmelserna här ovan, i tillämpliga delar gälla vad i §§ 24—29 är stadgat.

*Mom. 4.* I övrigt skola allenast bestämmelserna här nedan i §§ 39, 40, 41, 42, 44 och 48—55 i tillämpliga delar gälla för traktortåg.

## KAP 5.

### Föreskrifter i avseende å förordningens efterlevnad.

#### § 38.

*Mom. 1.* Brukas automobil eller motorcykel, varom i § 34 förmäles, i strid mot bestämmelse i § 8 mom. 1 eller § 10 mom. 3 tredje stycket eller mot förbud, som meddelats enligt § 7, vare ägaren förfallen till böter från och med tvåhundra till och med ettusen kronor.

*Mom. 2.* Brukas automobil eller motorcykel, varom i § 34 för-  
mäles, oaktat fordonet ej överensstämmer med de i denna förordning  
angående sådant fordons beskaffenhet och utrustning meddelade före-  
skrifter, vare ägaren, där ej brukandet allenast avsåg att med anledning  
av under färd uppkommen skada å fordonet framföra detta till närmast  
belägna plats för skadans avhjälpande samt uppenbar fara ej var där-  
med förenad, förfallen till böter från och med tjugofem till och med  
femhundra kronor.

Lag samma vare, om någon brukar släpvagn, som icke till sin  
beskaffenhet eller utrustning överensstämmer med vad i § 22 mom. 1  
är föreskrivet.

*Mom. 3.* Har ägare i fall, som i 1 eller 2 mom. avses, iakttagit  
vad på honom ankommer till förhindrande av fordonets brukande, vare  
han fri från ansvar.

*Mom. 4.* Har förseelse, varom i 1 eller 2 mom. sägs, skett, och  
ägde föraren vetskap om det hinder för fordonets brukande, som förelåg,  
vare jämväl han förfallen till de böter, som i nämnda moment för för-  
seelsen äro stadgade.

Brukades motorfordonet av någon, som enligt 6 eller 7 § i lagen  
angående ansvarighet för skada i följd av automobiltrafik är till ut-  
givande av ersättning för skada förpliktad, skall, i ägarens ställe, så-  
dan brukare vara förfallen till ansvar, varom i mom. 1 sägs.

### § 39.

Förer någon automobil eller motorcykel, varom i § 34 sägs, eller  
traktortåg utan att vara berättigad till förande av fordonet eller trak-  
tortåget i den trafik, varom fråga är, straffes med böter från och med  
ettundra till och med ettusen kronor.

Till enahanda ansvar gör sig envar förfallen, vilken såsom förare  
av ovan nämnt motorfordon eller traktortåg anställer och brukar den,  
som icke äger rätt att föra motorfordon eller traktortåg av det slag  
eller i den trafik, varom fråga är, ävensom förare, vilken under färd,  
som ej avser övningskörning enligt § 13, överlämnar åt annan att föra  
motorfordonet utan att denne är därtill berättigad.

### § 40.

Framföres automobil eller motorcykel, varom i § 34 sägs, eller  
traktortåg å väg, gata eller plats, varest motorfordonet eller traktortåget  
icke må framföras,

eller brukas automobil eller släpvagn i trafik, vartill särskilt tillstånd enligt § 16 mom. 3 eller § 22 mom. 2 erfordras, utan att dylikt tillstånd erhållits,

eller brytes mot föreskrifterna i § 2 mom. 6, § 5 mom. 1 eller § 8 mom. 3 första och tredje styckena eller § 21 mom. 1 a) eller c), mom. 2, 4 eller 6 eller § 22 mom. 1 andra och fjärde styckena eller § 27 mom. 3 eller § 37 mom. 2, sista stycket,

straffes den felande med böter från och med tio till och med femhundra kronor.

Till enahanda straff vare den förfallen, som bryter mot vad uti de i ovannämnda lagrum angivna hänseenden gäller beträffande motorcykel, varom i § 34 förmäles.

Har automobils eller sådan motorcykels igenkänningsmärke eller besiktningsskylt, där sådan skall föras, under färd hållits dold i syfte att förhindra fordonets igenkännande, må böterna höjas intill ettusen kronor eller till fängelse i högst tre månader dömas.

#### § 41.

Framföres automobil eller motorcykel, varom i § 34 sägs, eller traktortåg med större hastighet än som i varje fall är medgiven, straffes den felande med böter från och med tio till och med ettusen kronor.

Har förare vid förseelse, varom i denna paragraf sägs, ådagalagt grov vårdslöshet eller uppenbar likgiltighet för andra människors liv eller egendom, må till fängelse i högst tre månader dömas.

#### § 42.

Med böter från och med tio till och med tvåhundra kronor straffes den, som åsidosätter föreskrifterna i § 15 mom. 3 andra stycket, § 21 mom. 1 b), mom. 3, 5, 7, 8, 9 eller 10, § 22 mom. 1 tredje stycket, § 28 mom. 3, § 29 mom. 3, § 30 mom. 6 eller § 37 mom. 2 näst sista stycket.

Till enahanda straff vare den förfallen, som bryter mot vad uti de i ovannämnda lagrum angivna hänseenden gäller beträffande motorcykel, varom i § 34 förmäles.

Till straff enligt första stycket är ock den förfallen, som brukar automobil eller motorcykel, som för tillfälligt brukande i riket från utlandet införts, utan att tillstånd till fordonets användande här i riket erhållits eller å tid, då sådant tillstånd icke längre är gällande. Länsstyrelse äger i fall, varom nyss nämnts, förordna, att fordonet skall omhändertagas av polismyndighet.

## § 43.

*Mom. 1.* Sökes ej inom föreskriven tid registrering, på sätt i § 9 mom. 2 är stadgat, av automobil eller motorcykel, varom i § 34 sägs, eller underlåter eljest någon, som enligt denna förordning är pliktig göra anmälan till automobilregistret, sådan anmälan inom den härför i varje fall stadgade tid, böte den, vilken registrerings- eller anmälningskyldigheten åligger, där han ej tillika gjort sig förfallen till ansvar jämlikt § 38 mom. 1, från och med tjugofem till och med femhundra kronor.

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

## § 44.

*Mom. 1.* Utövar någon yrkesmässig trafik eller trafik med traktortåg, varom i § 37 sägs, utan att vara därtill berättigad, böte från och med tjugofem till och med femhundra kronor.

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

*Mom. 2.* Brukas i yrkesmässig trafik automobil eller släpvagn, som ej är godkänd för sådan trafik, eller användes tillkopplad släpvagn i sådan trafik utan medgivande, som i § 27 mom. 2 sägs, eller brukas i traktortåg ingående motorredskap eller släpvagn utan att vara godkänt för sådan trafik, böte trafik tillståndets innehavare från och med tjugofem till och med femhundra kronor.

Ägde föraren vetskap därom, att godkännande eller medgivande, varom ovan sägs, icke lämnats, vare jämväl han förfallen till ansvar som nyss sagts.

*Mom. 3.* Fordras vid yrkesmässig trafik högre betalning än fastställd taxa medgiver eller åsidosätts i avseende å trafiken av vederbörande myndighet meddelade föreskrifter, böte den felande från och med tio till och med femhundra kronor.

## § 45.

Bedrives yrkesmässig utbildning av förare vid körskola, där icke godkänd lärare finnes anställd, vare den, som är för rörelsen ansvarig, förfallen till böter från och med femtio till och med femhundra kronor.

Till enahanda ansvar är ock den förfallen, som eljest i strid med vad i denna förordning föreskrives bedriver yrkesmässig utbildning av förare.

## § 46.

Brukar någon motocykel, varom i § 35 sägs, som icke överensstämmer med vad om sådant fordon är i nämnda paragraf stadgat, och avsåg ej brukandet allenast att med anledning av under färd uppkommen skada å motocykeln framföra denna till närmast belägna plats för skadans avhjälpande samt uppenbar fara ej var därmed förenad, böte från och med tio till och med tvåhundra kronor.

Till enahanda ansvar gör sig ock den förfallen, som bryter mot övriga bestämmelser i denna förordning, som äro tillämpliga å motocykel, varom i nyssnämnda paragraf är fråga.

## § 47.

Brukar någon motorredskap, varom i § 36 sägs, i strid mot vad i nyssnämnda paragraf är föreskrivet eller mot förbud eller inskränkningar, som meddelats på grund av samma paragraf, böte från och med tio till och med femhundra kronor.

## § 48.

Ej må straff enligt denna förordning tillämpas, där förseelsen enligt allmänna strafflagen bör beläggas med strängare straff.

## § 49.

De för ägare av motorfordon stadgade ansvarsbestämmelser skola äga tillämpning, i händelse motorfordonet tillhör någon, som står under förmyndare eller annan laga målsman, å denne, samt, där motorfordonet äges av oskift dödsbo eller konkursbo eller av bolag, förening eller annat samfund eller av stiftelse eller annan sådan inrättning, å den eller dem, som äga företräda boet, samfundet eller inrättningen. I fråga om motorfordon, som tillhör staten eller kommun, skola nämnda ansvarsbestämmelser gälla förarens närmaste förman. Har denne till förekommande av förseelse mot förordningen gjort vad på honom ankommit och äger i följd av överordnads åtgärd eller vållande förseelse likväl rum, varde den överordnade drabbad av ansvar, som här avses.

Enahanda grunder skola tillämpas jämväl i fråga om ansvar, som enligt § 44 skall ådömas innehavare av tillstånd till utövande av yrkesmässig trafik eller till trafik med traktortåg.

## § 50.

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

## § 51.

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

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

## § 52.

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

## § 53.

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

## KAP. 6.

**Särskilda föreskrifter.**

## § 54.

*Mom. 1.* För förrättning, som enligt denna förordning ankommer på besiktningsman, skall till denne erläggas avgift enligt följande taxa:  
För första besiktning eller efterbesiktning:



av automobil . . . . .	15	kronor,
av motorecykel med eller utan bivagn . . . . .	10	»
av motorredskap . . . . .	15	»
av släpvagn . . . . .	10	»
För prövning av förarens kompetens enligt § 14 eller § 29 mom. 1 . . . . .	10	»

Avgift för besiktning och prövning erlägges i förskott och återfås icke, även om motorfordonet, motorredskapet eller släpvagnen icke befunnits i föreskrivet och lämpligt skick eller det avlagda provet icke godkänts.

Evad besiktning kommit till stånd eller till följd av ägarens förhållande ej kunnat verkställas, äger besiktningsmannen för därav föranledda resor utom stationsorten uppbära rese- och traktamentsersättning enligt gällande resereglemente (fjärde klassen),

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

Besiktningsman är skyldig att, i den ordning Konungen bestämmer, avgiva redovisning för uppburna avgifter. De grunder, efter vilka besiktningsman äger tillgodogöra sig arvode ur uppburna avgifter, bestämmas av Konungen.

*Mom. 2.* Ersättning för besiktning gäldas av motorfordonets, motorredskapets eller släpvagnens ägare. Kan ersättning för besiktning, som av myndighet anbefallts, icke utbeaktas av ägaren, gäldas den av staten.

*Mom. 3.* Ersättning för prövning enligt § 14 eller § 29 mom. 1 gäldas av den, som påkallat prövningen.

### § 55.

Emot beslut, som på grund av denna förordning meddelas av länsstyrelse eller av polismyndighet, må besvär anföras inom tid, som för överklagande av förvaltande myndigheters och ämbetsverks beslut är bestämd; dock gälle beslutet utan hinder av besvär till efterrättelse intill dess annorlunda kan bliva vederbörligen förordnat.

### § 56.

Denna förordning äger icke tillämpning å staten tillhöriga, för speciella militära ändamål konstruerade motorfordon; ej heller å motor-

fordon, som användas uteslutande inom järnvägs- eller fabriksområde eller annat dylikt inhägnat område.

Därest beträffande vissa andra statsverket tillhöriga motorfordon undantag i särskilt hänseende från denna förordning visas vara påkallat, meddelas bestämmelser härom av Konungen.

### **Övergångsbestämmelser.**

Denna förordning skall träda i kraft den 1 januari 1924 och äger tillämpning jämväl å motorfordon, motorredskap, släpvagn och traktortåg, som då äro i bruk. Vid nämnda tid skola, i den mån ej nedan annorlunda sägs, förordningen om automobiltrafik den 30 juni 1916 (m 315) med däri sedermera gjorda ändringar, kungörelsen angående tillämpningen i vissa fall av nyssnämnda förordning den 29 augusti 1921 (nr 529) med däri sedermera gjorda tillägg, kungörelsen angående bestämmande av automobils egen vikt den 20 oktober 1922, (nr 500) ävensom alla på grund av § 13 mom. 2 eller § 14 mom. 3 i förordningen om automobiltrafik den 30 juni 1916 meddelade särskilda förfoganden upphöra att gälla.

Tjänstgöringstiden för samtliga nu tjänstgörande besiktningsmän skall utgå den 31 december 1923; och åligger det länsstyrelse att med avseende å förordnande av besiktningsmän enligt denna förordning i god tid vidtaga sådana förberedande åtgärder, att de nya besiktningsmännen må vara utsedda och kunna tillträda sina befattningar den 1 januari 1924.

Beträffande vid förordningens ikraftträdande registrerade motorfordon skola föreskrifterna i § 2 mom. 6 rörande hjulringsbredd och hjultryck, ävensom bestämmelserna om påföljd för överträdelse av nämnda föreskrifter, träda i kraft den 1 januari 1926, intill vilken tid bestämmelserna i förevarande avseende uti förut gällande förordning om automobiltrafik fortfarande äga tillämpning.

Förare, som vid tiden för denna förordnings ikraftträdande på grund av äldre författning äger föra motorfordon, är fortfarande härtill berättigad.

Före den 1 juli 1924 skall varje innehavare av körkort, som utfärdas före denna förordnings ikraftträdande, hos polismyndighet upp-

visa körkortet och därvid inlämna sitt fotografi i sådan storlek, att det lämpligen kan anbringas å körkortet.

Underlåtenhet härutinnan straffas med böter från och med tio till och med etthundra kronor.

Polismyndigheten har att, utan kostnad för innehavaren, å körkortet anbringa och avstämpla fotografiet.

Förare, som enligt hittillsvarande bestämmelser erhållit ännu gällande tillstånd att tjänstgöra såsom förare i yrkesmässig trafik, men saknar körkort, äger, utan föregående prövning, att hos myndighet, som enligt § 15 har att meddela körkort, avgiftsfritt utbekomma sådant.

## Förslag

till

### Stadga om trafiken å vägar och gator (Vägtrafikstadga).

Härigenom förordnas som följer:

1.

I denna stadga förstås med

*väg*: varje väg, gata och annan allmän plats, som är upplåten för allmän samfärdsel eller eljest allmänligen befares;

*vägfärande*: envar, som å väg framför fordon av vad slag det vara må eller rider eller leder djur eller åker velociped, skidor, kälke eller sparkstötting eller går;

*fordon*: alla slag av vagnar å hjul för dragare, av motorfordon, motorredskap och andra arbetsredskap å hjul eller medar, slädar, velocipeder, kälkar, sparkstöttingar, dragkärror o. s. v.

#### § 2.

Är å väg anordnad gångbana, må denna ej begagnas av annan vägfärande än gående, därest icke undantag måste äga rum för färd tvärsöver banan eller av annan särskild orsak. Vid möte å gångbana böra de mötande vika till vänster.

För stad gäller dessutom vad i ordningsstadgan för rikets städer är stadgat om trafiken å trottoar.

Där särskild gångbana icke är anordnad, skall den, som framför fordon, låta gående utan intrång färdas närmast vägganten,

Gående bör ej genom onödigt uppehåll å körbana hindra trafiken därstädes med fordon; han bör iakttaga särskild försiktighet vid beträdande av körbana och vid vägkorsningar.

§ 3.

Å velociped skall föras ringklocka.

Om förande å motorfordon av apparat för avgivande av ljudsignaler är stadgat i förordningen om motorfordon.

Om förande av klocka eller bjällra vid färd med släddon i stad är stadgat i ordningsstadgan för rikets städer.

§ 4.

Framföres å väg under mörker med dragare förspänt fordon, skall, därest icke belysning å vägen är anordnad, å fordonet föras tänd lykta med vitt sken, så anbragt att ljuset är synligt på avstånd såväl framifrån som bakifrån. Velociped skall framtill föra tänd lykta med vitt sken.

Beträffande viss väg å landet med ringa trafik äger länsstyrelse meddela de eftergifter i fråga om tillämpningen av vad i första stycket stadgas, vartill anledning kan förefinnas. Föreskrift om dylik eftergift skall kungöras samt i den ordning, länsstyrelsen bestämmer, tillkännagivas medelst anslag å eller invid vägen.

Om lyktor å motorfordon är stadgat i förordningen om motorfordon.

§ 5.

Dragare må ej å väg köras av den, som på grund av lyte, bristande kroppskrafter eller okunnighet icke kan behandla dragare; ej heller må annan bruka sådan person till dylik körning.

Om rätt att föra motorfordon stadgas i förordningen om motorfordon.

§ 6.

Fordon må ej lämnas å väg utan att det föres så långt till sidan av vägen, att andra fordon fritt kunna komma förbi. Under mörker skall å fordon för dragare och motorfordon, som lämnas å väg, finnas tänd lykta, därest icke belysning å vägen är anordnad. Är fråga om annat än tillfälligt uppehåll, skall fordonet föras utanför vägen eller till anvisad plats.

Förspänd dragare må ej lämnas obunden å väg utan erforderlig tillsyn.

För stad gäller dessutom vad i ordningsstadgan för rikets städer är stadgat.

## § 7.

Det åligger vägfarande, som framför motorfordon eller fordon för dragare eller som rider, åker velociped eller leder djur, att hålla till vänster vid möte, så ock för att tillåta upphinnande fordon att passera förbi (*omkörning*).

Omkörning får ske allenast när körbanan kan fritt överskådas och må ej äga rum i skarpare vägkrökar. Omkörning skall ske till höger.

Möte med och omkörning av spårvagn skall, om spårens läge det medgiver, alltid ske till vänster.

Till undvikande av sammanstötning, när ett fordons kurs skär ett annat fordons kurs, skall det fordon, som har det andra på sin vänstra sida, låta detta senare köra först; dock att genom detta stadgande ingen förare av fordon fritages från att iakttaga särskild försiktighet vid färd in på korsande körbana.

## § 8.

Varje vägfarande bör iakttaga all den omsorg och varsamhet, som till förekommande av olycksfall betingas av omständigheterna. Han bör uppträda hänsynsfullt mot andra vägfarande och vid vägen boende samt uppmärksamma till ledning för trafiken vid vägen uppsatta anslag och varningstecken. Han skall efterkomma polismans anvisningar till trafikens ordnande och stanna, när polisman härtill ger tecken.

När så erfordras, skall förare av fordon i god tid medelst ljudsignal eller tillrop väcka andra vägfarandes uppmärksamhet.

Förare av motorfordon skall vid vägkorsningar och vägkrökar eller eljest då utsikten över vägen är skymd eller då gående eller den, som åker velociped, kälke eller sparkstötting, befinner sig i fordonets väg, i tid giva varningssignal. Enahanda skyldighet åligger den, som åker velociped.

Förare av fordon, vilken ärnar stanna, skall till ledning för bakom kommande vägfarande höja hand eller piska uppåt. Vid möte med annan körande eller den, som rider eller leder djur, åligger det förare att, om den mötande giver sådant tecken, iakttaga särskild försiktighet eller, om tecknet upprepas, stanna.

Vid ändring av kurs skall förare av fordon till ledning för andra vägfarande genom utsträckning av hand eller piska eller på annat sätt utvisa den riktning, varåt han ämnar vika av. Velocipedåkande skall, där tecken med hand ej lämpligen kan ges, signalera med ringklockan.

Vid sammanstötning eller annan olyckshändelse må förare av for-

don icke avlägsna sig från platsen, innan de åtgärder vidtagits, vartill händelsen skäligen föranleder; ej heller må han undandraga sig att uppgiva namn och hemvist eller lämna övriga nödiga upplysningar om händelsen.

Beträffande hinder och uppehåll i rörelse å gata eller annan allmän plats i stad är stadgat i ordningsstadgan för rikets städer.

### § 9.

För förare av motorfordon gäller särskilt följande.

Vid möte med körande å sådan plats, att förbikörning i följd av vägens beskaffenhet icke kan äga rum, skall motorfordonet föras tillbaka till härför lämplig plats, såvida icke för detta fordon förefinnes avsevärt större svårighet att backa än för den mötande att genom lämplig åtgärd komma förbi.

Möter eller upphinner motorfordon ridande eller körande eller person, som leder djur, och visar djuret rädsla, skall föraren stanna motorfordonet för att lämna den ridande eller åkande tillfälle att stiga av. Om så begäres eller eljest visar sig behöfligt, skall motorn stannas och föraren vara behjälplig att, vid möte, leda djuret förbi motorfordonet och, vid omkörning, vidtaga annan erforderlig åtgärd.

Även eljest, då kreatur finnes i närhet av motorfordon, skall föraren iakttaga den varsamhet, som kan anses erforderlig till förekommande av olycksfall.

### § 10.

Vägfärande skall, där så ske kan, lämna fri plats för fordon inrättat för transport av sjuka, för brandkårsfordon och för fordon, som användes av polistrupp, ävensom för likprocession och tågande militärtrupp.

### § 11.

Erfordras beträffande viss väg, som icke ligger inom stads planlagda område, eller beträffande del av sådan väg förbud mot trafik med fordon av visst slag eller med last av viss beskaffenhet eller viss tyngd, eller påkallas eljest inskränkningar, försiktighetsmått eller andra särskilda åtgärder beträffande trafiken å vägen, ankommer det på länsstyrelse att meddela föreskrifter i sådant avseende och kungöra dylikt påbud, vilket tillika skall i den ordning myndighet, som meddelat föreskrifterna, bestämmer, tillkännagivas medelst anslag å eller invid vägen.

Föreskrifter i förevarande avseende beträffande gata eller annan

allmän plats, som ligger inom stads planlagda område, meddelas för Stockholm av överståthållareämbetet, för annan stad, där poliskammare finnes, av denna, samt för övriga städer av magistrat, eller, där sådan ej finnes, av stadsstyrelse.

Beträffande motorfordon och motorredskap gäller härförutom vad i förordningen om motorfordon är stadgat.

### § 12.

Kostnad för anbringande av anslag, varom i §§ 4 och 11 förmäles, skall, såvitt angår stads område, bestridas av staden men eljest av vederbörande vägkassa.

### § 13.

Den, som bryter mot vad enligt denna stadga eller på grund därav meddelade föreskrifter åligger honom att iakttaga, straffes med böter från och med två till och med tvåhundra kronor; dock skall, om förseelsen sker vid framförande av motorfordon, dömas till böter från och med tio till och med ettusen kronor.

Ej må straff enligt denna paragraf tillämpas, där förseelsen enligt allmänna strafflagen bör beläggas med strängare straff.

### § 14.

Förseelse mot denna stadga eller på grund därav meddelade föreskrifter skall åtalas av allmän åklagare, ändå att angivelse därom ej skett.

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

### § 15.

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

---

Denna stadga träder i kraft den 1 januari 1924.

---



## Förslag

till

### Förordning angående ändring av § 20 i ordningsstadgan för rikets städer den 24 mars 1868 (nr 22).

Härigenom förordnas, att § 20 i ordningsstadgan för rikets städer den 24 mars 1868 skall i nedan intagna delar erhålla följande ändrade lydelse:

#### § 20.

Uppkommer i stad fråga att, utöver vad denna stadga eller lag och författning eljest innehåller eller lämnar åt magistrat eller polismyndighet att närmare bestämma, ny eller ytterligare föreskrift må för staden i avseende å allmänna ordningen därstädes meddelas, kan förslag därom framställas såväl av stadsfullmäktige eller, där sådana ej finnas, allmänna rådstugan som av magistraten. Framställes förslaget — — — ogillar. Väckes — — — — stadgande.

Finner — — — — förordna.

Från vad — — — — ifrågakommer.

Sådant — — — — vardera.

Enahanda — — — — ändring däri.

---

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 1924.

---

*Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför  
Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten i statsrådet å  
Stockholms slott den 2 mars 1923.*

Närvarande:

Statsministern och ministern för utrikes ärendena BRANTING, statsråden  
LINDQVIST, THORSSON, OLSSON, SANDLER, NOTHIN, SVENSSON, HANSSON,  
ÅKERMAN, SCHLYTER, ÖRNE.

Chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Örne anför:

Till följd av automobiltrafikens hastiga utveckling har behov gjort sig gällande av en genomgripande revision av nu gällande förordning om automobiltrafik, ehuru denna är av så jämförelsevis sent datum som den 30 juni 1916 och däri den 25 september 1920 vidtagits avsevärda förändringar. I skrivelse den 12 juni 1920, nr 360, vari riksdagen avgav yttrande över då föreliggande förslag till ändringar i förordningen, anhöll sålunda riksdagen, att Kungl. Maj:t måtte verkställa utredning rörande en allmän revision av automobilförordningen samt snarast möjligt till riksdagen inkomma med de förslag, vartill denna utredning kunde giva anledning.

Med anledning härav tillkallade, jämlikt Kungl. Maj:ts bemyndigande, chefen för kommunikationsdepartementet den 31 december 1920 sakkunniga för verkställande av denna utredning. Efter viss sedermera skedd ändring beträffande de sakkunnigas sammansättning hava dessa utgjorts av landshövdingen A. Schotte, ordförande, byråchefen i väg- och vattenbyggnadsstyrelsen överstelöjtnanten F. Enblom, droskägaren W. Hilding, polismästaren G. Hårleman, droskchauffören J. E. Käll och sekreteraren i kungl. automobilklubben kaptenen A. Norlander.

Med skrivelse den 28 oktober 1922 hava de sakkunniga avlämnat betänkande med förslag till, bland annat, förordning om motorfordon, lag angående ansvarighet för skada i följd av trafik med motorfordon, stadga om trafiken å vägar och gator (vägtrafikstadga), lag angående bestridande av kostnader för anslag och varningstecken, varom förmäles i § 20 mom. 2 i förordningen om motorfordon och § 11 i stadgan om

trafiken å vägar och gator samt förordning angående ändring av § 20 ordningsstadgan för rikets städer den 24 mars 1868.

Över betänkandet hava infordrade yttranden avgivits av samtliga länsstyrelser, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, medicinalstyrelsen, chefen för generalstaben, arméförvaltningen, sakkunniga för maskinell vägtrafik, kungl. automobilklubben, svenska vägföreningen, automobilbesiktningssamfundets förening, Stockholms autobilarfackförening och trafikbilägarnes riksförbund. Sedan sakkunniga för maskinell vägtrafik i sitt över betänkandet avgivna yttrande framlagt förslag till vissa utförligare bestämmelser i fråga om den yrkesmässiga automobiltrafiken, har detta yttrande jämte de sakkunnigas betänkande varit tillgängligt för de övriga hörda myndigheterna. Skrivelser i ärendet hava härutöver inkommit från vissa intresserade sammanslutningar och enskilda.

En sammanfattning av de avgivna yttrandena har uppgjorts inom departementet och kommer att tillhandahållas riksdagens vederbörande utskott.

De sakkunniga hava inledningsvis framhållit den betydande utveckling, som trafiken med motorfordon jämväl i vårt land tagit under de senare åren. Även till de avlägsnaste delar av landet hade motorfordonet trängt fram, och dess förekomst på våra gator och vägar vore numera en allmän företeelse. Allt flera typer av dylika fordon hade trängt fram till vårt land, och årligen komme en mängd nya »märken» i handeln. Ej minst beträffande lastautomobiler hade utvecklingen varit högst anmärkningsvärd. Ett betydligt antal sådana av en mängd olika konstruktioner och typer vore numera i trafik, av vilka många vore av betydande storlek och tyngd. Medelst tillkopplade bivagnar sökte man ock allt mer utnyttja den dragkraft, som själva motorfordonet kunde utveckla. Nya uppfinningar hade också givit anledning till motorkraftens tagande i bruk såsom drag- och drivkraft på andra områden, särskilt i jordbruket.

Efter att hava omnämnt, att vid 1921 års slut i riket torde hava funnits omkring 25,500 automobiler och närmare 18,000 motorecyklar samt att det med all sannolikhet kunde antagas, att minst 60,000 personer i landet nu innehade körkort eller andra tillstånd till framförande av automobiler eller motorecyklar, framhålla de sakkunniga, att det vore uppenbart, att denna utveckling av trafiken med motorfordon haft en högst betydande inverkan på hela vägtrafiken. Visserligen hade därav följt, att hästarna allt mer vant sig vid motorfordonen och att svårigheterna och riskerna för hästtrafiken minskats. Men å andra sidan bjöde givetvis de allt talrikare motorfordonen å våra vägar ökade faror för olycksfall. I och med att allt flera människor förde motorfordon kunde

**Allmänna  
synpunkter.  
Motorfordonsförordningen.  
Automobil-sakkunniga.**

det ej hjälpas, att sådana fordon emellanåt komme i händerna även på mindre skickliga, ovarsamma personer. I förhållande till trafikens ökning kunde antalet olycksfall och överträdelse av gällande trafikbestämmelser icke anses vara oroväckande stora; och näppeligen kunde påstås, att i stort sett trafiksäkerheten å våra vägar och gator, utöver vad som måste bli en given följd av själva trafikökningen, blivit på ett för andra trafikanter alltför äventyrligt sätt tillbakasatt genom motorfordonen. Beklagliga olyckshändelser inträffade dock alltjämt, och ehuru väl dessa ingalunda alltid vore att tillskriva motorfordonen, utan ibland också föranleddes av okunniga och ouppmärksamma körsvenner, måste det dock konstateras, att alltför många okunniga och vårdslösa förare av motorfordon funnes, för att allt i detta avseende skulle anses väl beställt.

De olika slag av fordonstrafik, som förekomme å våra gator och vägar, hade icke heller ännu tillräckligt anpassat sig efter varandra, och ovisst vore väl, om så någonsin kunde ske fullständigt. Men det måste dock enligt sakkunnigas mening konstateras, att förhållandena i detta avseende förbättrats, trots den ökade och till sin art så väsentligt förändrade trafiken. Med stöd av nya eller omlagda bestämmelser för den allmänna gatu- och vägtrafiken samt ett kraftigt beivrande av förseelser mot dessa bestämmelser borde det också vara möjligt att så småningom komma till ett för trafiksäkerheten tillfredsställande resultat.

Beträffande särskilt motorfordonstrafikens inverkan på vägarna framhålla de sakkunniga, att den ofantliga utsträckningen av vårt vägnät samt de olika naturförhållandena i olika delar av landet gjorde det svårare i vårt land än i flera andra länder icke blott att tillräckligt betrygga trafiksäkerheten utan även att förekomma skador å vägarna. Dessa svårigheter ökades genom att våra vägar ofta vore krokiga, smala och illa byggda och därmed också mindre motståndskraftiga för en livlig och tung trafik. De vore i regel anlagda och underhållna för den trafik med hästar och andra dragare, som förr var den uteslutande förekommande, och de vore därför flerstädes icke tjänliga för trafik med motorfordon, åtminstone där denna trafik vore av större livlighet och tyngd. Det kunde icke vara möjligt, att i ett land som vårt och med vårt nuvarande vägsystem inom överskådlig tid vinna fullt tjänliga vägar för den starka och årligen allt mera vidgade motorfordonstrafiken. Samtidigt som vi måste inrikta våra strävanden på att så småningom förbättra de viktigaste vägförbindelserna i landet och här och var kanske få till stånd för automobiltrafik särskilt byggda vägar, gällde det därför att sörja för såväl att motorfordonen gjorde minsta möjliga skada å vägarna som ock att vägunderhållet förbättrades, därvid i görlig mån också borde tagas sikte på den ökade trafiken med motorfordon.

Trafiken med motorfordon vore av utomordentlig betydelse för hela landet. Den närmade dem som förr voro varandra fjärran, den spelade en viktig roll på en mängd av näringslivets områden, den besparade tid och pengar. I ett land som vårt med sina ofantliga avstånd kunde betydelsen av en livlig och omfattande motorfordonstrafik icke skattas nog högt. Det gällde därför enligt sakkunnigas mening att icke i strävandet att skydda vägarna och förekomma vägunderhållets försvårande gå så långt, att trafiken med motorfordon hämmades eller att dess utveckling äventyrades. Intressena kolliderade visserligen på detta liksom på så många andra områden, men det krävdes att med öppen blick för framtiden och utvecklingen söka avväga intressena mot varandra, att sträva till att förlika dem och giva vardera det utrymme, som kunde vara rättvist och skäligt. De restriktioner i olika avseenden, som sakkunniga funnit sig böra föreslå för vägarnas skyddande, borde emellertid icke få tagas till intäkt för att låta det nuvarande otillfredsställande vägunderhållet fortgå. Det vore till fromma för all vägtrafik att få till stånd ett bättre underhåll av vägarna, vilket i längden också ställde sig ekonomiskt fördelaktigare för dem, som vägunderhållet ålåge.

De i förhållande till nu gällande bestämmelser viktigaste ändringar, som av de sakkunniga föreslagits, hänföra sig, enligt av sakkunniga lämnad sammanfattande redogörelse, i korthet till följande förhållanden och områden.

Med den utveckling och ökade användning, som med motor (kraftmaskin) drivna fordon under senare åren nått, hade det först varit nödigt att i lagstiftningen uppmärksamma även andra motorfordon än automobiler och motorecyklar. I någon mån hade även hänsyn måst tagas till de motorredskap, som under senaste tiden kommit i bruk i vårt land. Det hade överhuvud gällt att omarbete automobilförfattningarna i syfte att bättre än de nu gällande anpassa dem efter motorernas ökade användningssätt. Detta hade föranlett till, att sakkunnigas framlagda automobilförordning fått rubriken »förordning om motorfordon» och att den nuvarande lagen om ansvarighet för skada i följd av automobiltrafik ersatts med ett förslag till »lag angående ansvarighet för skada i följd av trafik med motorfordon».

I förordningen om motorfordon hade också i särskilda kapitel behandlats olika slag av motorfordon, varjämte bestämmelserna med avseende å motorfordonens beskaffenhet och utrustning i görlig grad anpassats efter motorfordonteknikens nuvarande ståndpunkt. Särskild hänsyn hade också tagits till nödvändigheten att förekomma, att fordonets vikt och dettas på vägbanans slitning inverkan delar bleve ödeläggande för vägbanan.

Genom i viss mån skärpta bestämmelser angående besiktning av automobiler hade sakkunniga sökt att vinna ökad trygghet mot att icke mindervärdiga eller riskabla motorfordon komme in i trafiken.

Den hittillsvarande besiktningmansinstitutionen hade väsentligen omlagts i syfte att vinna för sina viktiga uppgifter fullt kvalificerade personer. I sammanhang härmed hade ansetts nödigt att föreslå en ledande och sammanhållande institution över besiktningmännen, besiktningsmännens chefsmyndighet, överbesiktningssmannen.

Den för trafiksäkerheten grundläggande betydelsen av fullt kompetenta och skickliga förare av motorfordon hade ägnats ett mycket ingående överbäggande, som resulterat i förslag om skärpning i rätten att utbilda förare och om strängare prövning av förarekompetensen. Vissa andra bestämmelser för vinnande av ökad trygghet för ett varsamt och hänsynsfullt framförande av motorfordon hade också föreslagits.

I nu gällande bestämmelser om rätten att färdas med motorfordon å väg å landet hade vissa jämkningar ifrågasatts. Härvid hade sakkunniga å ena sidan ansett sig kunna vidga området av de för trafik med motorfordon tillåtna vägarna i landet, men å andra sidan sökt sörja för, att behövligen inskränkningar i rätten att befara vissa vägar med motorfordon eller med vissa sådana bleve meddelade. I sammanhang härmed hade sakkunniga också tillgodosett behovet av en vidsträcktare kännedom om de förbud och inskränkningar, som i sådant hänseende vore gällande för de olika vägarna.

Frågan om den hastighet, varmed en automobil finge framföras, hade gjorts till föremål för allvarliga överbägganden. Sakkunniga hade ansett det icke kunna bestridas, att motorfordon för närvarande allmänt framfördes med en hastighet, som överstege, ofta till och med ansenligt, den nu lagligen gällande. De i förordningen om automobiltrafik innehållna bestämmelserna i förevarande hänseende vore av den art, att en strikt tillämpning av desamma vore förenad med vissa svårigheter. Sakkunniga hade sökt att avfatta de nya hastighetsbestämmelserna efter i olika situationer föreliggande förhållanden, som borde inverka på den fart, varmed motorfordonet finge framföras. På samma gång som därmed större utrymme lämnats åt förarens skicklighet och omdömesförmåga, hade en del absoluta hastighetstal kunnat undvikas. Åtskilliga sådana, hänförliga till de olika motorfordonens beskaffenhet, tyngd, hjultryck o. s. v., hade dock syntts icke kunna undvaras. Genom lokala förfoganden borde visserligen de bestämda hastighetstalen kunna inskränkas, när så prövades nödigt för viss väg eller gata. Men dylika fall torde icke behöva bli talrika, åtminstone vad trafiken med personvagnar anginge.

Frågan om obligatoriskt införande av självregistrerande hastighetsmätare hade varit föremål för ingående övervägande, men hade detta spörsmål icke ännu befunnits moget till lösning.

Bestämmelserna om den yrkesmässiga automobiltrafiken hade i viktiga delar omlagts och fullständiga.

Slutligen hade ansvarsbestämmelserna översetts, och straffet för överträdelse av förordningens stadganden i några fall ytterligare skärpts, medan i andra någon nedsättning av bötesstraffet ägt rum.

De sakkunnigas förslag torde, på sätt jämväl allmänt uttalats i de avgivna yttrandena, vara av beskaffenhet att kunna läggas till grund för en förnyad lagstiftning i ämnet. Förslaget synes sålunda på ett i allmänhet lyckligt sätt hava anpassats efter utvecklingens krav samtidigt som hänsyn i möjligaste mån tagits till trafiksäkerhetsintresset samt angelägenheten att söka skydda vägarna och förekomma vägunderhållets försvårande. Beträffande de viktigaste ändringarna, som förslaget innehåller, har jag i flertalet fall kunnat ansluta mig till de sakkunnigas uppfattning. I åtskilliga hänseenden hava dock i förslaget ändringar och tillägg ansetts böra ske, för vilkas innebörd hänvisas till den följande framställningen.

Departement-  
schefen.

De sakkunniga hava, såsom tidigare omnämnts, vidare framlagt förslag till en allmän stadga om trafiken å vägar och gator (vägtrafikstadga). Till denna stadga har överflyttats en väsentlig del av de trafikregler, som innehållas i nuvarande automobilförordning.

Vägtrafik-  
stadga.

Allmänna bestämmelser till reglerande av all trafik för såväl stad som landsbygd finnas som bekant för närvarande ej meddelade. Tidigare hava visserligen några föreskrifter i sådant hänseende funnits, nämligen i gästgivareordningen den 12 december 1734, vari regler voro upptagna angående förfarandet vid möte mellan olika vägfarande. Nämnda gästgivareordning ersattes sedermera av stadgan angående skjutsväsendet den 31 maj 1878, vari de ifrågavarande bestämmelserna ej intogs. För närvarande är det endast för städer och stadsliknande samhällen, som allmänna föreskrifter om trafiken finnas. Dessa äro meddelade i ordningsstadgan för rikets städer den 24 mars 1868, varjämte med stöd av § 20 i denna stadga en mängd bestämmelser i dessa ämnen, ofta sammanfattade i särskilda trafikreglementen, tillkommit för de olika samhällena. En viss befogenhet att för de olika länen utfärda trafikföreskrifter torde även tillkomma vederbörande länsstyrelser.

Frågan om utfärdande av en allmän trafikstadga har under de senaste åren vid upprepade tillfällen varit föremål för uppmärksamhet.

Framställningar i ämnet hava sålunda inkommit från Svenska teknologföreningen, kungl. automobilklubben, riksdagens justitieombudsman m. fl. Den sistnämnde framhöll sålunda i skrivelse den 28 februari 1921, bland annat, att utan tillkomsten av en dylik stadga en revision av automobilförordningen syntes tämligen ändamålslös, då många av de automobilolyckor, som inträffat, icke alls eller icke enbart förorsakats av automobilförarens försummelse, utan ofta vållats av en körsvens eller fotgängares eget oförstånd.

Automobil-  
sakkunniga.

De sakkunniga hava uttalat, att även om bestämmelserna i ordningsstadgan för rikets städer delvis vore föråldrade och ofullständiga, något behov att för städernas del allena ifrågasätta en särskild trafikstadga knappast kunde anses föreligga. För landsbygden måste däremot de nuvarande förhållandena betecknas såsom otillfredsställande, varför en särskild lagstiftning här vore nödig. Denna lagstiftning borde lämpligen göras gemensam för landsbygd och städer och begränsas att avse sådana föreskrifter rörande själva trafiken, som för närvarande syntes mest trängande. Ordningsstadgan för rikets städer borde i förevarande hänseende lämnas orubbad, och genom hänvisningar i trafikstadgan sörjas för att det nödiga sambandet mellan de båda stadgorna upprätthölles, så att icke vid lagtillämpningen tveksamhet behövde råda om vilken av författningarna vore att tillämpa i ett speciellt fall. Om vidare sådan åtgärd vidtoges, att vissa erforderliga trafikföreskrifter för stad kunde tillkomma i annan och enklare ordning än medelst utfärdande av ordningsföreskrifter enligt § 20 i ordningsstadgan, bleve anordningen i det hela icke allt för komplicerad. Med avseende å förhållandet mellan en allmän vägtrafikstadga och en särskild förordning om motorfordon hade sakkunniga utgått från att vägtrafikstadgan ej borde innehålla bestämmelser om motorfordons beskaffenhet, besiktningar, förarens utbildning och prövning m. m., utan att till denna stadga borde överföras endast rena trafikföreskrifter och allenast sådana, som vore av betydelse för annan trafik. De motorfordonstrafiken avseende speciella trafikföreskrifterna hade därför bibehållits i förordningen om motorfordon, i följd varav vissa hänvisningar i trafikstadgan till förordningen om motorfordon icke kunnat undvikas.

Departement-  
schefen.

Det framlagda förslaget till allmän trafikstadga skulle enligt min mening komma att fylla ett länge känt behov och torde kunna förväntas bli till synnerligt gagn för trafiken å våra vägar och gator. Så gott som samtliga över förslaget hörda myndigheter hava även uttalat sig för dess snara antagande, endast en länsstyrelse har yttrat sig i motsatt riktning.

I likhet med de sakkunniga anser jag det emellertid vara av vikt, att man vid förslagets avfattning iakttager all den varsamhet, som det i



flera avseenden grannlaga ämnets natur kräver. Endast beträffande de mest elementära grunderna för en allmän trafik torde man sålunda kunna ifrågasätta att nu meddela bestämmelser, och bör man härvid ej gå längre än som ur den allmänna trafiksäkerhetens synpunkt kan anses oundgängligen påkallat. Om så sker, måste ett ingripande på ifrågavarande område anses ligga ej minst i landsbygdsbefolkningens eget intresse. I stort sett synes även förslaget ur nu angiven synpunkt tillfredsställande. I vissa hänseenden har jag dock ansett lindringar i de föreslagna bestämmelserna kunna ifrågasättas; härtill återkommer jag vid behandlingen av de särskilda paragraferna.

Beträffande förslagets förhållande till övriga författningsföreskrifter hava två av de sakkunniga, med vilka även några av de hörda myndigheterna instämt, i avgiven reservation uttalat sig för att förordningen om motorfordon borde samarbetas med stadgan om trafiken å vägar och gator till en vägtrafikstadga. Då det emellertid måste anses vara av vikt, att den nya vägtrafikstadgan ej kommer att innehålla alltför detaljerade bestämmelser om motorfordon, utan endast sådana allmänna föreskrifter, som äro av betydelse för all trafik, har jag ansett tillräcklig anledning ej föreligga att i nu ifrågavarande hänseende frångå de sakkunnigas förslag, helst stadgan är att betrakta såsom ett försök, ur vilket en för vårt lands förhållanden i allo lämplig lagstiftning först efter hand kan förväntas komma till stånd.

På sätt nyss antytts, hava de sakkunniga ansett viss ändring påkallad i § 20 ordningsstadgan för rikets städer. Då åtskilliga trafikföreskrifter innehållas i denna stadga, torde en ytterligare utveckling av dessa föreskrifter eller meddelande av nya sådana böra med nuvarande lydelse av berörda lagrum tillkomma i den ordning där föreskrives, således i regel efter stadsfullmäktiges beslut. De sakkunniga hava emellertid ansett denna ordning vara alltför omständlig, och därför i förslagen till förordningen om motorfordon och vägtrafikstadga föreslagit, att en del trafiken berörande bestämmelser skulle kunna meddelas beträffande stad av polismyndigheten och i avseende å köping och municipalsamhälle av vederbörande länsstyrelse. För sådant ändamål kräves emellertid en mindre jämkning i avfattningen av § 20 ordningsstadgan. Mot de sakkunnigas förslag i denna del, vilket lämnats utan anmärkning från de hörda myndigheterna, har jag ingen erinran att framställa.

Av chefen för justitiedepartementet har jag inhämtat, att han anser de av de sakkunniga föreslagna förändringarna i nu gällande bestämmelser angående ansvarighet för skada i följd av automobiltrafik icke för närvarande påkalla åtgärd. Någon olägenhet av den skiljaktiga betydelse, som ordet automobil således kommer att äga i de olika författningarna,

Ändring i ordningsstadgan för rikets städer.

Övriga författningsförslag.

lärer ej behöva uppkomma. I fråga om förslaget till lag angående bestridande av kostnader för vissa anslag och varningstecken återkommer jag till behandlingen härav i det följande.

**Special-  
moti-  
vering.**

Jag övergår härefter till en motivering av de särskilda paragraferna i motorfordonsförordningen och vägtrafikstadgan, därvid jag till behandling upptager endast sådana frågor, beträffande vilka ändringar i de sakkunnigas förslag av annan än huvudsakligen formell karaktär ansetts böra vidtagas eller som eljest ansetts påkalla särskilt yttrande.

**Förordning-  
en om mo-  
torfordon.**

**§ 1.**

Då jag i förslaget, i stället för »Konungens Befallningshavande» använt det kortare uttrycket »länsstyrelse», har, med hänsyn till innehållet i kungörelsen den 21 februari 1919 (nr 69), sista stycket i § 1 av de sakkunnigas förslag uteslutits.

Med anledning av den i samma paragraf förekommande definitionen å motorfordon må framhållas, att härunder måste inbegripas ett fordon av dylikt slag även om därå tillfälligtvis anbringats skidor eller medar.

**§ 2.**

**Automobils  
vikt.**

§ 2 innehåller bestämmelser om automobils beskaftenhet och utrustning. I mom. 1 har angivits vad som i förordningen förstås med automobil till skillnad mot motorcykel.

Det synes mig angeläget, att redan i detta sammanhang närmare klargöres ett längre fram i förslaget på några håll förekommande begrepp, som jämväl är av betydelse för automobilskattens utgörande, nämligen vad som förstås med automobilens *egen vikt*. Genom kungörelse den 20 oktober 1922 (n:r 500) har fastslagits vad som i nu gällande automobilförordning avses med automobils egen vikt, nämligen vikten av automobilen i normalt, fullt driftfärdigt skick vid användning av tyngsta till automobilen hörande karosseri, men med frånräknande av vikten av till automobilen hörande verktyg, reservdelar och reservgummi, ävensom bränsle, smörjolja och vatten. Denna egna vikt torde fortfarande böra läggas till grund för automobilskattens beräkning, och lärer för sådant ändamål benämningen *egen skattevikt* kunna lämpligen användas. Den vikt, som är av betydelse vid automobilens framförande och som också bekvämast direkt kan uppvägas, torde emellertid vara vad som oftast i dagligt tal avses med automobilens vikt eller vikten i fullt driftfärdigt och bemannat skick utan frånräknande av vikten av förenämnda effekter. Särskilt begrepp för denna vikt torde jämväl lämpligen böra införas och angivas med automobilens *egen tjänstevikt*.

Beträffande lastautomobil äro flera bestämmelser enligt de sakkunnigas förslag, såsom föreskrifterna angående den tillåtna största hastigheten, satta i beroende av den största last, för vilken automobilen är inrättad (*maximilast*). Då emellertid graden av åverkan på vägarna är

beroende ej på lastförmågan utan på fordonets vikt med full last samt tjänstevikten å olika lastautomobiler för samma maximilast kan i betydande grad växla, har jag ansett den sammanlagda vikten av dels automobilen (tjänstevikten) och dels dess maximilast böra vara avgörande i förevarande hänseende. Denna sammanlagda vikt torde kunna benämnas automobilens *bruttovikt*. För personautomobil motsvaras denna vikt av tjänstevikten med tillägg för den beräknade vikten av högsta antalet passagerare.

Ifrågavarande viktsdefinitioner hava införts under mom. 1, och har i övergångsbestämmelserna intagits föreskrift, att med den nya automobilförordningens ikraftträdande förenämnda kungörelse den 20 oktober 1922 skall upphöra att gälla.

Slutligen har i § 2 mom. 1 intagits stadgande om vad som förstås med automobils största hjultryck, till vilken fråga jag straxt återkommer.

Mom. 2 i § 2 innehåller vissa föreskrifter i fråga om automobilens utrustning. Dessa föreskrifter synas mig dock böra föregås av ett allmänt stadgande om att automobil skall vara så konstruerad och utförd, att den ur trafiksäkerhetssynpunkt är fullt tillförlitlig och i övrigt för sitt ändamål lämplig.

Till belysande av denna sak anser jag mig böra omnämna en av sakkunnig person i en till mig avgiven promemoria framförd fråga om *automobilens utbalansering*. Härom anföres i promemorian bland annat följande:

»Det är i huvudsak tre olika moment, som därvidlag äro av betydelse, nämligen förhållandet mellan belastningen på fram- och bakaxeln, förhållandet mellan hjulbasens längd (axelavståndet) och längden av den överskjutande bakändan samt slutligen karosseriets och lastens höjdförhållande med hänsyn till spårvidden, d. v. s. tyngdpunktens läge över marken.

Den även i vårt land under senare tider vunna erfarenheten ger vid handen, att bakaxeln icke får vara för tungt belastad i förhållande till framaxeln, ty i så fall lyder vagnen icke styrningen. Anledningen till företeelsen är den, att vid en för stor belastning av bakhjulen i förhållande till framhjulets belastning erhålles icke så stor friktion mellan vägbanan och framhjulen, att denna blir tillräcklig att leda vagnen, med andra ord framhjulen glida på vägbanan i viss riktning, oavsett hur man med styrinrättning vrider desamma.

I fråga om hjulbasens längd i förhållande till karosseriets eller lastflakets längd och speciellt i förhållande till den överskjutande bakändan hava under senare tider mycket olämpliga konstruktioner kommit till utförande. Detta gäller speciellt de avarter av omnibussar, som i stor utsträckning nu användas inom landet. Man har för att erhålla ett fullt utnyttjande av chassiets lastkapacitet — då man icke kunnat bygga ut framåt eller åt sidorna — sträckt ut karosseriet bakåt. Genom denna olämpliga anordning uppkommer hos bakvagnen en sviktrörelse med framaxeln såsom centrum. Denna rörelse spådes på vid varje ojämnhet i vägbanan. Härigenom uppkomma alldeles oanade momentana belastningar å bakaxeln, vilket bl. a. haft till följd ständigt återkommande fjäder-, axel- och ringbrott. Men icke allenast vagnen far illa härvidlag; även vägbanan blir genom

*Automobils  
konstruktion  
och byggnads-  
sätt.*

detta belastningsförhållande onödigt åverkad. Då ett avsevärt antal av nu i trafik gående omnibussar äro på detta sätt oriktigt konstruerade, är det tydligt, att en lagbestämmelse till förhindrande av detta är av synnerligt stort behov påkallad.

Vad slutligen beträffar frågan om tyngdpunktens läge över marken i förhållande till spårvidden, så är det ju tydligt, att ju högre tyngdpunkten kommer, ju större risker finnas för en överhalning av bilens överbyggnad; härigenom minskas ju samtidigt trafiksäkerheten och ökas påkänningen å vägbanan och vagnen. Detta gäller i främsta rummet automobiler, som skola framföras med en större hastighet och speciellt de med en relativt tung överbyggnad försedda omnibussarna.»

Det vill synas mig, att de sålunda framförda synpunkterna förtjäna att beaktas. Visserligen torde det icke vara möjligt att uppställa särskilda regler för automobils tillfredsställande utbalansering i nu berörda avseende, utan lärer erfarenheten härutinnan få bliva i erforderlig grad vägledande. Med den formulering, jag givit förenämnda stadgande om automobils konstruktion och utförande, skulle emellertid i detsamma inrymmas möjlighet för besiktningsman att för varje fall pröva automobils tillförlitlighet jämväl i det avseende, som nu närmare berörts.

*Hastighets-  
apparat.*

I mom. 2 g) av de sakkunnigas förslag har införts en ny föreskrift om att personvagn ävensom lastvagn, vars maximilast icke överstiger 1,500 kilogram, skall vara försedd med apparat, som för föraren visar den hastighet, varmed han framför automobilen (hastighetsvisare). Genom dylik hastighetsvisare avläses den hastighet, med vilken fordonet vid varje tidsmoment framföres, men kan i allmänhet icke konstateras, med vilken hastighet fordonet framförts på en viss tillryggalagd vägsträcka, för vilket ändamål erfordras självregistrerande hastighetsmätare. Automobilsakkunniga framhålla ifråga om hastighetsvisare, att de numera kommit i allmänt bruk särskilt uti Amerika och att de visat sig ganska tillförlitliga. Beträffande hållbarheten vore dock icke uteslutet, att anordningen vid den nuvarande konstruktionen kunde komma i olag särskilt vid mera ihållande trafik. Hastighetsvisaren erbjöde emellertid i stort sett föraren ett gott stöd, såväl vid de tillfällen, där gällande föreskrifter ålade honom att hålla en viss lägre hastighet, som då han t. ex. på långa, raka, folktomma vägar kunde frestas att överskrida den stadgade maximihastigheten.

Ifråga om de självregistrerande hastighetsmätarna framhålla de sakkunniga, att dessa uppenbart skulle bliva ett gott stöd för vederbörande polismyndigheter att kunna kontrollera de stadgade hastighetsbestämmelsernas efterlevnad. Då emellertid ännu icke framkommit en praktiskt användbar självregistrerande hastighetsmätare, hava de sakkunniga icke ansett sig kunna förorda, att några bestämmelser, syftande till att obligatoriskt införa dylika mätare, intoges i förordningen om motorfordon.

I dessa frågor har emellertid icke samstämmighet rått bland de sakkunniga. Två av dessa hava sålunda i särskilda reservationer uttalat betänkligheter mot ett obligatoriskt införande av hastighetsvisare. Två andra reservanter hava framhållit betydelsen av att fordonen bleve utrustade med sådana hastighetsmätare, som kunde vara hjälpmedel även för de myndigheter och den tjänstepersonal, vilka lagstiftningen ålade att utöva kontroll över trafiken, d. v. s. självregistrerande hastighetsmätare. Innan något avgörande kunde träffas i fråga om dessa apparater, vore det emellertid nödvändigt, att de bleve ingående prövade och underkastade tekniskt sakkunnig granskning. Därest på grund av sålunda erhållet resultat Kungl. Maj:t skulle finna skäl föreskriva obligatoriskt användande av apparaterna, torde bestämmelse härom då omedelbart böra utfärdas i särskild författning. Reservanterna förmenade därför, att i förordningen om motorfordon borde meddelas bestämmelse av innehåll, att automobiler skulle efter förordnande av Konungen vara utrustade med apparater av nu ifrågavarande slag.

I likhet med de förstnämnda reservanterna och ett flertal av de hörda myndigheterna måste jag ställa mig tveksam ifråga om lämpligheten av att införa en bestämmelse om obligatoriska hastighetsvisare. Mot den enda fördel, man skulle vinna med dessa hastighetsvisare, nämligen att föraren vid varje tidsmoment kan avläsa hastigheten, har man att väga en hel del olägenheter, som äro förbundna med desamma. Anordningen föreligger hittills icke i sådana tillförlitliga konstruktioner, att den icke lätt kan komma i olag. Härav skulle kunna orsakas långa avbrott i automobilens användande, då reparation av apparaten i regel icke torde kunna verkställas å andra ställen än där särskild sakkunskap härför är tillfinnandes. Apparaten blir lätt missvisande, om ringar användas av andra dimensioner än de vanliga, för vilka visaren är inställd. Vidare är det icke uteslutet, att icke visaren kan distrahera föraren, som i första rummet bör hava sin uppmärksamhet riktad på körbanan. Föraren kan också frestas överstiga den vid varje tillfälle lämpliga hastigheten, då han ser, att han ej är uppe i maximihastigheten. Slutligen bör icke heller bortses ifrån att anskaffandet av visare till flertalet automobiler, som nu icke äro försedda med dylika, skulle draga avsevärda kostnadsbelopp, vilka till större delen skulle komma att gå till utlandet. Vid angivna förhållanden finner jag, att bestämmelsen om hastighetsvisare bör utgå ur förslaget.

Icke heller synes det erforderligt, att uti förordningen nu inrymmas en sådan bestämmelse ifråga om självregistrerande hastighetsmätare, som av vissa reservanter bland de sakkunniga förordats. Frågan

om konstruktionen av dylika mätare befinner sig ännu på experimentets stadium. Det måste vara av vikt, att slutlig ställning icke tages till införande av dylika apparater, förrän ej blott fullt tillförlitliga konstruktioner utprovats utan jämväl anordningen kan genomföras för rimliga kostnader. Skulle förutsättningarna för de nya apparaternas införande framdeles föreligga, kan ju en ändring av förordningen efter riksdagens hörande lätteligen vidtagas.

*Hjulrings-  
bredd och  
hjultryck.*

De av sakkunniga i mom. 6 föreslagna bestämmelserna om hjulringsbredder hava utformats i huvudsaklig anslutning till i § 1 av kungörelsen den 29 augusti 1921 angående tillämpningen i vissa fall av automobilförordningen m. m. upptagna ännu ej ikraftträdde föreskrifter, dock med viss lindring beträffande automobiler med de största tillåtna hjultrycken. I detta sammanhang anser jag mig böra omnämna, att i förut åberopade promemoria framstälts förslag om hjultryckets angivande efter kvadratcentimeter av anliggningsytan mellan hjulring och väg bana i stället för, som hittills skett och sakkunniga föreslagit allt fortfarande skola äga rum, efter centimeter av hjulringsbredden. Som särskild anledning att övergå till detta nya beräkningssystem anföres tillkomsten av nya ringkonstruktioner, såsom cushionringar och de stora hårdpumpade pneumatiska ringarna. Även om det ifrågasatta systemet ur rent teoretisk synpunkt måste betraktas som överlägset det hittills tillämpade systemet, så erbjuder dock detta senare så stora praktiska fördelar genom sin enkelhet och lättfattlighet, att det åtminstone tills vidare synes böra bibehållas. Då därjämte i det föreliggande förslaget inrymts en bestämmelse om att, därest det för visst slag av ringar erfordras att slitytan räknas annorlunda än i förordningen stadgas, Konungen meddelar bestämmelser därom, så anser jag mig icke böra ifrågasätta någon ändring i nu berörda avseende i de sakkunnigas förslag.

I mom. 6 hava de sakkunniga föreslagit, att största hjultrycket skall uppmätas genom direkt vägning av bilen med maximilast. De sakkunniga hava förmenat, att hjultrycket icke kan på annat sätt nöjaktigt utredas. Givetvis är det fullt riktigt, att det hjultryck, som svarar mot den egna tjänstevikten, svårligen tillförlitligt kan erhållas på annat sätt än genom vägning av trycket å automobilens båda axlar. Den ökning i hjultrycket, som tillkommer av själva lasten, bör dock uppenbarligen utan svårighet låta beräknas, då man känner lastens storlek och läge i förhållande till automobilens axlar. Det torde ofta, särskilt då avståndet är långt mellan automobilens hemort och vägplatsen, bliva förenat med både besvär och kostnader att hålla på den ovillkorliga fordran, att bilen skall vägas jämväl med full last. Därför

synes mig också den möjligheten böra lämnas öppen, att största hjultrycket må beräknas på det sätt, att till det hjultryck, som erhållits genom direkt vägning och som svarar mot automobilens tjänstevikt, lägges det, som beräknas uppkomma av den för automobilen avsedda största lasten. På detta sätt torde nu i de flesta fall det största hjultrycket uträknas, och hava närmare normer för denna uträkning utgivits av automobilbesiktningsmännens förening. Lämpligast torde sålunda vara, att medelst vägning av tyngden å vardera av automobilens båda axlar utrönes dess tjänstevikt och det hjultryck, som svarar däremot. Vägningen kan då ske utan besvär eller särskilda kostnader. Utgående från sålunda erhållen vikt och hjultryck torde icke blott den egna skattevikten, efter eventuellt erforderliga kompletterande vägningar av reservdelar m. m., utan även bruttovikten och det däremot svarande hjultrycket med nöjaktig noggrannhet låta utan svårighet beräkna sig.

Bestämmelse om vad med största hjultryck förstås och sättet för beräknande av automobilens tjänstevikt har intagits i § 2 mom. 1.

Utom i de avseenden, för vilka nu närmare redogjorts, har jag beträffande denna paragraf på ett par ställen vidtagit smärre, huvudsakligen formella ändringar, som i allmänhet icke torde tarva närmare förklaring. Här må endast omnämnas, att i stället för de sakkunnigas förslag, att automobil skall vara försedd med anordning, varigenom drivkraften ögonblickligen kan avkopplas, ansetts böra bibehållas nu gällande stadgande att anordningen skall vara sådan, att motorn ögonblickligen kan stoppas eller kopplas från drivhjulen, detta av den anledning, att åtskilliga motoreyklar, för vilka motsvarande bestämmelse skulle gälla, torde sakna anordning för ögonblicklig avkoppling av drivkraften.

Besiktningsmännens uppgifter äro av två slag, nämligen dels att besiktiga bilar, dels att undersöka kompetensen hos dem, som önska erhålla tillstånd att framföra automobil. Såsom av det följande framgår, torde besiktning av bilar alltjämt vara av behovet påkallad. Den tilldelandet av körkort föregående prövningen av förarelever är avsedd att bibehållas och i viss mån skärpas. Besiktningsmannainstitutionen torde därför även i framtiden vara oundgängligen nödvändig.

De sakkunniga hava föreslagit icke blott ett bibehållande i huvudsak av den nuvarande besiktningsmannainstitutionen utan även en utveckling av densamma genom tillsättande av en besiktningsmännens chefsmyndighet, överbesiktningsmannen. I fråga om de skäl, som de sakkunniga härför anfört, ävensom beträffande de uppgifter, som vore avsedda att tilldelas den nye tjänstemannen m. m., tillåter jag mig hänvisa till betänkandet.

## § 3.

Besiktnings-  
män.Överbesikt-  
ningsman.Automobil-  
sakkunniga.

Avgivna yt-  
randen.

Av de hörda myndigheterna hava tre länsstyrelser tillstyrkt förslaget och förklarat sig av den nya institutionen vänta ett avsevärt och kostnaderna för densamma väl uppvägende gagn. Det stora flertalet av de myndigheter, som yttrat sig i frågan, har likväl bestämt avstyrkt automobilsakkunnigas förslag. Farhågor hava uttalats för att överbesiktningsmannen blott vore begynnelsen till ett nytt ämbetsverk och att institutionen sålunda åtminstone i framtiden komme att draga avsevärda kostnader. Främst har emellertid påpekats, att flertalet av de åligganden, som skulle ankomma på den nya myndigheten, kunde lika väl och i vissa fall kanske bättre fullgöras på annat sätt. Fastställande av formulär till besiktningsinstrument m. m. syntes icke kräva någon särskild myndighet utan torde lämpligen kunna ske genom Kungl. Maj:t. Överbesiktningsmannens tilltänkta befattning med körskolorna och lärarna vid desamma syntes kunna fullgöras av den eller de mest lämpliga av besiktningsmännen i länen. Detsamma vore förhållandet med prövningen av personomnibus' lämplighet m. m. Länsstyrelserna vore icke i allmänhet i behov av något särskilt stöd vid val av besiktningsman. Skulle biträde härutinnan i något fall erfordras, syntes möjlighet icke saknas att erhålla sakkunnigt sådant.

Departement-  
schefen.

Med den starka utveckling, som automobiltrafiken numera nått, och med hänsyn isynnerhet till den omfattande yrkesmässiga trafiken och de i samband därmed uppkommande invecklade tekniska spörsmålen av olika slag vore det naturligen såväl för automobilväsendet självt som för besiktningsmännen och de olika myndigheter, som äga att bestämma i väg- och trafikfrågor, av värde att hava tillgång till en på detta område specialiserad och hela landet omfattande sakkunskap, sådan som en överbesiktningsman skulle kunna erbjuda. Att i enlighet med vad de sakkunniga föreslagit låta chefsmyndigheten utövas av någon teknisk tjänsteman i exempelvis väg- och vattenbyggnadsstyrelsen torde emellertid, såsom i ett av de angivna yttrandena påpekas, vara en mindre tillfredsställande lösning av frågan. Sysslan lärer, därest något väsentligt skall stå att vinna med densamma, böra anförtros åt en person med särskild sakkunskap, som kan helt ägna sina krafter åt uppgiften. En följd härav blir emellertid — ehuru farhågorna för uppkomsten av ett nytt ämbetsverk synas sakna all grund — att institutionen kommer att draga en kostnad, som rätt avsevärt överstiger, vad de sakkunniga för ändamålet beräknat. Med hänsyn härtill och då av de i frågan avgivna yttrandena synes framgå, att något mera trängande behov av den ifrågavarande chefsmyndigheten för ortsmyndigheternas del icke föreligger, anser jag



mig icke kunna för närvarande tillstyrka de sakkunnigas förslag i detta hänseende.

Andra stycket i mom. 1 av 3 § i förslaget har därför i enlighet härmed ändrats. För vissa härav påkallade jämkningar i andra stadganden redogöres under vederbörande paragrafer.

Såsom ett led i strävandena att höja besiktningsmannakårens kvalifikationer hava de sakkunniga sökt att ernå en minskning av besiktningsmännens antal, rörande vilket för närvarande inga begränsningar finnas stadgade och som i en del län synts de sakkunniga alldeles för stort. I förslaget har sålunda införts en föreskrift om att detta antal icke måtte inom något län sättas högre än fyra, såvida ej särskilda omständigheter påkallade avvikelser från denna regel.

Besiktnings-  
männens  
antal.

Automobil-  
sakkunniga.

I likhet med de sakkunniga anser jag det vara av vikt, att antalet besiktningsmän avsevärt nedbringas, och har jag ej heller något i huvudsak att erinra mot de av de sakkunniga härutinnan gjorda beräkningar. Det torde dock måhända vara mindre lämpligt att i förordningen fastslå en viss mer eller mindre godtyckligt vald siffra, vilken likvisst finge, om behovet så fordrade, överskridas. Det av de sakkunniga åsyftade ändamålet synes kunna nås genom ett stadgande om att besiktningsmän icke må inom något län utses till större antal än det verkliga behovet oundgängligen kräver. Ett sådant stadgande torde medgiva en smidigare anpassning efter det i olika delar av landet i hög grad växlande behovet av besiktningsmän.

Departement-  
schefen.

De av sakkunniga föreslagna bestämmelserna rörande kompetensvillkor för besiktningsmän ansluta sig i stort sett till nu gällande föreskrifter härutinnan. Ehuru väl examen från teknisk läroanstalt ansetts i regel vara en värdefull kvalifikation, har en dylik icke synts böra föreskrivas.

Kompetens-  
villkor för be-  
siktningsman.

En viktig nyhet är emellertid stadgandet, att besiktningsman icke må tillverka eller driva handel med motorfordon eller yrkesmässigt utbildade automobilförare. Beträffande motiven till detta förslag, vilket icke utan tvekan från de sakkunnigas sida framlagts, må hänvisas till betänkandet.

Från en del av de hörda myndigheterna hava betänkligheter anförts mot detta stadgande, framför allt på grund av svårigheterna att i landsorten uppleta till besiktningsmannasysslan kompetenta personer, vilka icke driva handel med motorfordon. Då en bestämmelse av ifrågasvarande art emellertid lär vara ägnad att i hög grad stärka besiktningsmännens ställning och tillvinna dem ökat förtroende för opartiskhet och omsorg vid fullgörande av sitt uppdrag, anser jag mig böra godtaga

Departement-  
schefen.

de sakkunnigas förslag. Att, såsom från några håll föreslagits, vidtaga en ytterligare skärpning av stadgandet, kan jag däremot ej förorda.

Bestämmelserna rörande förfarandet vid tillsättande av besiktningsmän hava — frånsatt smärre jämkningar med anledning av uteslutandet av stadgandena om besiktningsmännens chefsmyndighet — upptagits i enlighet med de sakkunnigas förslag. Ifråga om de nyheter, som detta innebär, och motiven härför tillåter jag mig hänvisa till betänkandet. Stadgande har i samband härmed ansetts böra meddelas om befogenhet för länsstyrelse att vid förfall för besiktningsman förordna vikarie.

Stationsort  
för besikt-  
ningsman  
m. m.

Sakkunniga hava icke ansett sig böra föreslå några stadganden, som kunde innebära avsevärda inskränkningar i allmänhetens nuvarande frihet vid valet av besiktningsman. Vissa bestämmelser till reglerande av besiktningsmännens arbetsområde m. m. hava dock synts påkallade. Sålunda har föreslagits, att länsstyrelse skall bestämma stationsort inom länet för besiktningsman, att, därest flera besiktningsmän hava samma stationsort, länsstyrelse äger meddela närmare bestämmelser om fördelningen mellan dem av göromålen samt slutligen att besiktningsman icke må verkställa förrättning inom annat län än där hans stationsort är belägen.

Avgivna  
yttranden.

I vissa av de avgivna yttrandena hava betänkligheter yppats mot stadgandet, att besiktningsman icke må verkställa förrättning inom annat län än där hans stationsort är belägen. En dylik bestämmelse kunde komma att medföra tidsspillan och onödigt besvär för allmänheten. Särskilt hava från såväl överståthållarämbetet som länsstyrelsen i Stockholms län framhållits de olägenheter, som de föreslagna bestämmelserna komme att medföra med avseende å besiktningsförhållandena i Stockholms stad med omnejd. För närvarande funnes nämligen förordnade för staden och länet gemensamma besiktningsmän, vilka utövade sin verksamhet i Stockholm. Denna anordning hade befunnits synnerligen praktisk särskilt i fråga om den yrkesmässiga trafiken, som till stor del bedreves mellan Stockholms stad och ort inom länet. Stockholm vore, fastän beläget utanför länet, likväl dettas centralpunkt. Då det vore av stor vikt, att anordningen fortfarande kunde i huvudsak bibehållas, borde ett undantagsstadgande, som medgäve detta, givas.

Departement-  
schefen.

Det nuvarande systemet med så gott som fullständig frihet för allmänheten vid val av besiktningsman innebär otvivelaktigt vissa möjligheter till missbruk, i det att en besiktningsman genom efterlåtenhet, i synnerhet vid prövning av förare, kan obehörigen tillskansa sig uppdrag till förfång för andra besiktningsmän. Denna olägenhet kunde undanröjas

genom en bestämd distriktsindelning med ensamrätt för besiktningsmännen till alla förrättningar inom respektive distrikt; yrkanden på införandet av en dylik anordning hava även från olika håll framställts. På av sakkunniga anförda grunder anser jag emellertid en så genomgripande förändring av den nu gällande ordningen icke vara att förorda.

I stort sett synas de av sakkunniga föreslagna stadgandena vara väl motiverade. Då förslaget om inskränkning av besiktningsmännens verksamhetsområde till det län, där de förordnats, icke föranlett särskilda erinringar från myndigheterna i de delar av landet, där bestämmelsen möjligen kunde medföra vissa olägenheter, nämligen särskilt Norrland med dess stora avstånd, har jag ansett mig sakna anledning ifrågasätta ett uteslutande av det generella stadgandet härom.

Däremot synas starka skäl förefinnas att beträffande Stockholms stad och län medgiva en undantagsbestämmelse av ovan antytt slag. De sakkunniga hava medgivit, att den nu förefintliga anordningen med för staden och länet gemensamma besiktningsmän hittills icke vållat några olägenheter. Farhågor hava likväl uttalats för att densamma kunde i framtiden medföra vissa komplikationer vid redovisningen av besiktningsavgifter m. m. Dessa farhågor synas icke tillräckligt grundade. I varje fall torde möjliga olägenheter härutinnan väl uppvägas av de stora fördelar i praktiskt hänseende, som anordningen bjuder.

En bestämmelse, som medgiver anställande allt framgent av gemensamma besiktningsmän för Stockholms stad och län, har därför intagits i förslaget.

I detta sammanhang torde böra omnämnas en av automobilbesiktningsmännens förening i särskild skrivelse gjord hemställan, att i förslaget till förordning om motorfordon måtte intagas stadgande om rätt för besiktningsman att under tjänstgöring såsom sådan bära särskilt tjänstetecken. Besiktningsmännen hade ofta under sitt arbete behov av att kunna på ett lätt uppfattbart sätt dokumentera sin tjänsteställning. Detta gällde isynnerhet vid besiktning av motorfordon, som företoges efter förordnande av myndighet, men även i andra fall, såsom vid förareprövning å mera trafikerade leder i stad till förekommande av obehövt ingripande från polismyndighetens sida m. m.

Då bärandet av ett särskilt legitimationsmärke torde vara till fördel ej blott för besiktningsmännen själva utan även för polismyndighet och den allmänhet, med vilken besiktningsmännen under sin tjänsteutövning komma i beröring, torde intet vara att erinra mot det ifrågasatta stadgandet, vilket därför upptagits i förslaget.

Departementsschefen.

§ 4—7.  
Besiktning.

Bestämmelser om besiktning av automobil infördes redan i 1906 års automobilförordning. Automobilens ansågs icke böra legaliseras såsom allmänt befordringsmedel utan att den vore »tekniskt ofarlig». Därför uppställdes i författningen vissa grundfordringar med avseende å automobils beskaffenhet och utrustning och samtidigt gävos bestämmelser om att uppfyllandet av dessa fordringar skulle konstateras genom besiktning av en härför särskilt förordnad, tekniskt sakkunnig person, besiktningsmannen. Därest automobilens fyllde de i förordningen uppställda anspråken samt befanns vara jämväl i övrigt för sitt ändamål lämplig, upprättades ett besiktningsinstrument, vilket insändes till länsstyrelsen, som med stöd av detsamma tilldelade automobilens igenkänningsmärke; först härefter fick automobilens tagas i bruk. Förutom denna första besiktning stadgades för automobil i yrkesmässig trafik en vart tredje år återkommande förnyad besiktning för utrönande av huruvida automobilens fortfarande vore i föreskrivet och lämpligt skick. Härjämte medgavs länsstyrelse rätt att när helst anledning fanns att antaga, att automobil icke längre uppfyllde givna föreskrifter, föranstalta om en undersökning härutinnan.

Med automobilfabrikationens snabba utveckling följde, att automobilerna kommo att fylla allt högre ställda anspråk på driftsäkerhet och att ur denna synpunkt mindrevärdiga fabrikat jämförelsevis sällan fördes i marknaden. Detta förhållande jämte den allt starkare standardiseringen av fabrikationen gjorde, att betydelsen av den stadgade första besiktningen alltmera minskades.

Härutinnan skedde emellertid en ändring i och med införandet år 1915 av bestämmelser om en mera omfattande registrering av automobiler. Den registrering, som därförut skett i samband med tilldelande av igenkänningsmärke, hade haft till huvudsaklig uppgift att bereda möjlighet till identifiering av automobiler vid inträffade olyckshändelser m. m. och hade därför varit av tämligen enkel beskaffenhet. Nämda år stadgades, att i registren skulle intagas detaljerade uppgifter beträffande automobils beskaffenhet i flera avseenden. Dessa uppgifter skulle vid besiktningen lämnas till besiktningsmannen och — efter vederbörlig kontroll och eventuell komplettering — inflyta i besiktningsinstrumentet, varifrån de infördes i registret. Härigenom kom besiktningen att vid sidan av sin ursprungliga uppgift — att vara kontroll å fordonens ofarlighet i tekniskt hänseende — få en ny och betydelsefull sådan, nämligen att utgöra grundval för det nya, i många hänseenden viktiga registreringsförfarandet.

En periodiskt återkommande besiktning var ursprungligen, såsom nämnts, stadgad allenast beträffande automobiler i yrkesmässig trafik. Genom 1916 års automobilförordning skärptes och utvidgades emellertid

bestämmelserna om dylik besiktning, i det att jämväl automobiler i enskild trafik underkastades en vart tredje år återkommande besiktning, samtidigt med att för automobiler i yrkesmässig trafik stadgades årlig besiktning. Såsom skäl för att ålägga jämväl den enskilda automobiltrafiken den tunga, som ett periodiskt besiktningstvång obestriddligen innebär, anfördes, att ett haveri med en automobil kunde i vissa fall vara en mycket farlig sak, ej allenast för den, som färdades i bilen, och att det allmänna ägde full rätt att fordra garanti för, att varje automobil vederbörligen underhölls.

Ifråga om den registreringen föregående *första besiktningen* ansluter sig automobilsakkunnigas förslag i allt väsentligt till nu gällande föreskrifter. Såsom en ny bestämmelse har föreslagits, att förnyad besiktning alltid skall äga rum, när sådan ändring av automobil företagits, att uppgifterna i automobilregistret icke längre äro överensstämmande med automobilens beskaffenhet. De i samband med föreskrifterna om förbud mot automobils användande givna stadgandena rörande av myndighet påkallad undersökning av fordonets beskaffenhet hava i sak bibehållits. Med avseende å periodiskt återkommande *efterbesiktningar* hava de sakkunniga medgivit, att genom desamma icke skapades full garanti för att en automobil hölles i föreskrivet och trafikdugligt tillstånd. Enär det emellertid vore antagligt, att det goda skick, vari landets automobilpark befunde sig, kunde åtminstone delvis tillskrivas efterbesiktningarna, och då det icke syntes påkallat att utan tvingande skäl frångå ett system, som utfallit väl, borde en periodisk efterbesiktning för alla automobiler bibehållas. De sakkunniga hava dessutom föreslagit någon skärpning av nu gällande bestämmelser, i det att alla lastvagnar, jämväl de i enskild trafik, avsetts skola underkastas årlig besiktning.

Automobil-  
sakkunniga.

Två av de sakkunniga, herrar Enblom och Norlander, hava i dessa frågor intagit en annan ståndpunkt än sakkunnigas flertal, i det de yrkat fullständigt slopande av såväl första besiktningar som periodiska efterbesiktningar. Besiktningarna vore ur trafiksäkerhetssynpunkt värdelösa. Verkliga bristfälligheter å fordonets vitala delar upptäcktes icke genom den i allmänhet tämligen ytliga undersökningen och kunde oftast icke bringas i dagen med mindre fordonet fullständigt söndertoges å verkstad. Behovet av uppgifter till automobilregistret kunde tillgodoses genom en alla erforderliga sådana innehållande anmälan av ägaren. Besiktningens bestämmelsernas slopande skulle medföra stora besparingar av arbete, tid och penningar. Räknat efter det år 1921 i landet befintliga antalet automobiler kunde den årliga utgiften i besiktningssavgifter anslås till icke mindre än 400,000 kronor.

Reservation.

Avgivna  
yttranden.

En mycket stor del av de myndigheter och korporationer, som beretts tillfälle att yttra sig över automobilsakkunnigas förslag — däribland ej mindre än ett tiotal länsstyrelser — har framfört önskemål om inskränkning av de nu gällande föreskrifterna om besiktning, medan allenast få uttryckligen uttalat sig för ett bibehållande av desamma i föreslagen omfattning. Många röster hava höjts för ett fullständigt slopande av besiktningssystemet; även från besiktningsmannahåll har uttalande i denna riktning gjorts. Särskilt har emellertid påpekats önskvärdheten av att de periodiska efterbesiktningarna, isynnerhet i fråga om den icke yrkesmässiga trafiken, avskaffades. Härvid hava åberopats ovanberörda av herrar Enblom och Norlander framförda argument och särskilt framhållits, att den garanti för fordonens trafiksäkerhet, som genom dessa besiktningar erhöles, vore ytterligt svag.

Bland dem, som uttalat sig för besiktningsbestämmelsernas bibehållande, må nämnas automobilbesiktningsmännens förening, som gentemot ovannämnda skäl framhållit, att vid efterbesiktningarna ofta kunnat upptäckas förslitningar och felaktigheter, vilka, om de fått fritt utveckla sig, skulle kunnat åstadkomma stora olyckshändelser. Det vore visserligen riktigt, att det låge i vagnägarens intresse att hålla sitt fordon i gott skick, men detta skedde ofta icke i större grad än de obligatoriska efterbesiktningarna tvingade till — särskilt i fråga om lastvagnar och automobiler i yrkesmässig trafik.

Departementschefen.

Vad till en början beträffar frågan om den *första besiktningen*, så torde det visserligen få medgivnas, att densamma numera ur trafiksäkerhetssynpunkt i allmänhet icke är av samma betydelse som tidigare varit fallet. Särskilt gäller detta givetvis i fråga om motorfordon av förut i marknaden befintlig typ. Ur enbart nämnda synpunkt kunde därför måhända en »typbesiktning», sådan som förekommer exempelvis i Frankrike och vars införande även här i landet från visst håll förordats, vara tillräcklig.

Såsom av den ovan lämnade redogörelsen framgår, har emellertid den första besiktningen numera sin största betydelse såsom utgörande grundval för registreringen. De egenskaper hos ett motorfordon, beträffande vilka anteckning sker i registret — såsom vikt, största hjultryck, ringarnas beskaffenhet, maximilast m. m. — äro av avgörande betydelse i flera viktiga hänseenden, t. ex. i fråga om rättigheten att framföra fordonet å vissa vägar och beträffande den hastighet, med vilken fordonet må framföras. Efter tillkomsten av den nya automobilskatten, vilken uträknas med ledning av uppgifterna i automobilregistret, är det vidare nödvändigt, att dessa uppgifter, särskilt såvitt angår automobils egen

skattevikt och ringarnas beskaffenhet, bliva tillförlitliga. Erfarenheten visar emellertid, att de upplysningar rörande automobiler, som lämnas av dessas ägare vid anmälan till första besiktning, äro synnerligen bristfälliga. Detta är också mycket naturligt, ty en del av de förhållanden, varom anmälan skall ske, äro sådana, som svårligen kunna kontrolleras utan sakkunniga undersökningar och beräkningar. Genom besiktningförfarandet erhålles emellertid garanti för att uppgifterna i registret om automobils beskaffenhet bliva med verkligheten överensstämmande. Såsom förhållandena sålunda gestaltat sig, måste den från en del håll framförda tanken på slopandet av de första besiktningarna och införandet i dessas ställe av blotta anmälningar till registret av automobilägare bestämt avvisas.

Vad härefter beträffar de s. k. *efterbesiktningarna*, d. v. s. besiktningar av automobil, som undergått den ovan avhandlade första besiktningen, synes intet vara att erinra mot de sakkunnigas förslag, att sådan efterbesiktning skall äga rum dels om registrerad automobil undergått sådan ändring, att i registret införda uppgifter icke längre äro överensstämmande med automobilens beskaffenhet, dels ock i det fall att vederbörande länsstyrelse finner anledning till antagande, att automobilen till sin beskaffenhet icke längre överensstämmer med de i § 2 meddelade föreskrifterna.

Vad de periodiskt återkommande efterbesiktningarna angår, torde man däremot i betraktande av de från många håll framförda, till synes icke alldeles oberättigade tvivelsmålen angående dessa efterbesiktningars värde ur trafiksäkerhetssynpunkt och med hänsyn till de rätt avsevärda utgifter och besvär, som genom desamma åsamkas automobilägarna, hava anledning att ställa sig mera tveksam.

I fråga om automobiler i yrkesmässig trafik torde dock sådana efterbesiktningar ej böra avskaffas. Ett allmänt intresse förefinnes här av att dessa automobiler städse befinna sig i trafikdugligt och lämpligt skick. Härtill kommer, att trafikbilarna i stort sett torde vara i högre grad än privatfordonen utsatta för en ständig påfrestning och förslitning, som naturligen i hög grad ökar risken för haveri. Särskilt när det gäller sådan trafik, där allmänheten mera regelbundet utsättes för faran av olyckshändelser och där dessa kunna bliva av mycket stor omfattning, såsom i fråga om personomnibusar, synes fordran på en regelbundet återkommande undersökning i trafiksäkerhetshänseende vara synnerligen berättigad.

I fråga om den enskilda automobiltrafiken lärer däremot allmänhetens intresse av en periodvis återkommande kontroll å fordonens trafik-

säkerhet vara av tämligen underordnad betydelse, helst erfarenheten torde giva vid handen, att det största antalet olyckshändelser med motorfordon har sin grund i förarnas vårdslöshet eller okunnighet och ej äro beroende på bristfälligheter å automobilerna. Då det dessutom torde kunna förut-sättas, att de privata automobilerna — vare sig de användas i ägarens arbete eller måste betraktas som rena lyxföremål — i ägarens eget intresse och alldeles oavsett efterbesiktningarna i regel underkastas tillfredsställande vård och tillsyn, har jag ansett de från många håll framställda kraven på slopande av efterbesiktningarna kunna åtminstone för den enskilda automobiltrafikens del vinna tillmötesgående.

Med avseende å de ändringar i den av sakkunniga föreslagna lagtexten, som i anslutning till vad ovan anförts eller i övrigt vidtagits, må anföras följande.

För ernående av större överskådlighet och reda har det syntts lämpligt att verkställa viss omgruppering av stadgandena §§ 4—7. Sålunda hava bestämmelserna om besiktning av automobil och stadgandena om förbud mot automobils användande särskiljts.

§ 4 i automobilsakkunnigas förslag har bibehållits i stort sett oförändrad. I mom. 1 hava företagits sådana jämkningar, som påkallats av de bestämmelser ifråga om fordonens vikt, som, enligt vad tidigare sagts, ansetts böra meddelas. Uppgiften å det antal personer, för vilket personvagn är inrättad, har — liksom i vissa av de följande paragraferna — ansetts böra ändras till att avse antalet passagerare, då nämligen hänsyn till föraren tages vid bestämmande av tjänstevikten. I mom. 2 har införts stadgande om att bilen skall vid besiktningen underkastas vägning för utrönande av vikt och hjultryck, såvida behov härav föreligger — tillförlitlig vågsedel kan ju företes. Då, enligt vad under § 2 framhållits, endast tjänstevikten och däremot svarande hjultryck behöver genom vägning utrönas, torde kunna påfordras tillhandahållande genom besiktningsmannen av för ändamålet lämpad våg.

I § 5 hava sammanförts samtliga för automobilväsendet i allmänhet givna stadganden om när efterbesiktning skall eller kan ske, hur därvid skall tillgå och vilka åtgärder från besiktningsmans sida som i olika fall skola vidtagas. Sålunda har här upptagits bestämmelsen i § 6 mom. 1 i de sakkunnigas förslag om rätt för länsstyrelse att föranstalta om besiktning av automobil samt de i § 7 mom. 1 och 2 givna stadganden om vissa åtgärder från besiktningsmans sida.

I § 5 mom. 1 har tillagts en föreskrift om skyldighet att vid anmälan till besiktning, som här avses, förete tidigare utfärdat besiktningsinstrument; detta torde vara av nöden, därest arten och omfattningen av



de vidtagna ändringarna å automobilen skola kunna med någon tillförlitlighet utrönas. Vidare har ansetts böra utsägas, att ändringarna skola av den, som gör anmälan, skriftligen angivas för besiktningsmannen.

Det av de sakkunniga i tredje stycket av ifrågavarande moment upptagna stadgandet om anmälan till registret efter skedd efterbesiktning har ansetts böra överflyttas till § 10, där ju finnas angivna övriga fall, då skyldighet till sådan anmälan föreligger.

Då i enlighet med vad ovan anförts allenast de automobiler, som användas i yrkesmässig trafik, hädanefter ansetts böra vara underkastade periodiska efterbesiktningar, hava bestämmelserna om sådana uteslutits ur § 5. En hänvisning till stadgandena härom under den avdelning av förordningen, som behandlar den yrkesmässiga trafiken, har dock ansetts böra inflyta.

Under § 6 har upptagits viss i de sakkunnigas förslag i § 7 mom. 3 förekommande bestämmelse om besiktningsinstruments tillhållande.

I § 7 hava sammanförts de förut i §§ 6 och 7 spridda stadgandena om förbud mot automobils användande.

Av automobilsakkunniga i §§ 8—12 föreslagna bestämmelser om registrering av automobil och om igenkänningsmärke överensstämman i stort sett med hittills gällande stadganden i ämnet. I huvudsak vill jag förordna de sakkunnigas förslag i förevarande hänseende och kan sålunda ej ansluta mig till ett av två reservanter bland de sakkunniga framlagt förslag om införande av ett centralregister i stället för det nu länsvis förda registret.

§§ 8—12.  
Registrerings-  
bestämmelser  
m. m.

I några hänseenden har jag emellertid ansett ändringar böra vidtagas i de sakkunnigas förslag.

Helt nya anordningar hava av de sakkunniga i § 8 förordats beträffande automobils utmärkande i trafik, innan den hunnit registreras. Förslaget i denna del skulle möjliggöra en skärpt kontroll i avseende å användningen av automobil i dylikt fall. De nu brukade provvagnsskyltarna hava nämligen i flera fall föranlett till missbruk. I ett avseende torde emellertid en skärpning av de föreslagna föreskrifterna böra äga rum. Enligt förslaget skulle nämligen, sedan en automobil blivit besiktigad och därvid försetts med särskilt å de s. k. besiktningssskyltarna anbragt och förseglat besiktningsmärke, automobilen få i avbidan på registreringen lika med registrerad automobil användas i trafik. Tillräcklig anledning synes emellertid ej föreligga att medgiva ett så utsträckt nyttjande av automobil före registreringen. Visserligen finnes i förslaget viss tid stadgad, inom vilken vid ansvarspåföljd ansökan om registrering

skulle ske, men användningen av ej registrerad automobil synes bäst förebyggas därigenom, att densamma efter besiktningsmärkes anbringande får nyttjas endast under viss begränsad tid, förslagsvis tre veckor, vilken tid torde kunna antagas vara tillräcklig för registreringens verkställande. Beträffande automobil, vilken hålles till salu av den, som tillverkar eller bedriver handel med motorfordon, bör emellertid begagnande få äga rum utan sådan tidsbegränsning, dock endast för provkörning, varmed här självfallet förstås jämväl sådan körning, som är nödvändig för att demonstrera automobilens egenskaper för eventuella köpare. Att märka är härvid, att registreringsskyldighet för sådan automobil ej skulle föreligga. I enlighet med sålunda angivna grunder har sista stycket i § 8 omformulerats, i samband varmed ur kontrollsynpunkt stadgande upptagits därom, att å besiktningsmärke skall angivas även dagen för märkets anbringande.

Efter införandet av den nya automobilskatten är det av särskild betydelse, att automobilregistret blir tillförlitligt; automobilskattelängden skall nämligen upprättas med ledning av registret. Det har emellertid visat sig, bland annat, att anmälningar om övergång av äganderätten till automobiler hittills ofta ej blivit i stadgad ordning verkställda, vilket haft till följd, att oriktiga uppgifter om äganderätten kommit att inflyta i automobilskattelängden. Särskilda åtgärder hava därför måst vidtagas för vinnande av rättelse i innevarande års automobilskattelängd ävensom i samband därmed i registret. För ernående för framtiden av säkrare uppgifter hava de sakkunniga föreslagit, att vid äganderättsöverlåtelser den nye ägaren skulle såsom hittills vara skyldig att anmäla överlåtelser, samt att därjämte den förre ägaren skulle vara berättigad att själv anmäla överlåtelser, för att i fall av försummad anmälan från nye ägarens sida kunna freda sig från framtida skattskyldighet. Förslaget synes ändamålsenligt och torde därför böra godtagas. Att, på sätt från några av de hörda myndigheterna ifrågasatts, stadga skyldighet jämväl för den förre ägaren att göra anmälan har jag ej ansett mig kunna förorda. Emellertid har det syntts lämpligt, att i förordningen meddelas närmare bestämmelse huru skall förfaras med anledning av inkommen anmälan från den förre ägaren, varjämte uttryckligen stadgats, att dylik anmälan skall vara avgiftsfri. I samband härmed har för det fall, att till följd av inträffad förändring beträffande äganderätten automobilen skall registreras i annat län än där registrering förut skett, den nye ägaren ansetts böra åläggas att göra anmälan om äganderättens övergång till det register, där automobilen tidigare varit upptagen.

Även i ett annat avseende har på grund av den nya automobilskatten ändring ansetts böra vidtagas i registreringsbestämmelserna. Sedan en automobil en gång blivit införd i registret, finnes enligt nu gällande och av de sakkunniga föreslagna bestämmelser ingen möjlighet att få bilen ur registret avförd i andra fall än om densamma förstörts eller av annan anledning icke vidare skall komma att användas här i riket. Med hänsyn till innehållet i automobilskatteförordningen blir härav följden, att skatt alltid måste för registrerad automobil erläggas även om densamma ej kommer till användning. Detta torde ej vara med rättvisa förenligt i sådana fall, att t. ex. bilen av en handlande under längre tid hålles i lager för försäljning eller om eljest den tid, under vilken bilen ej nyttjas, är mera avsevärd. Ifrågasätts kunde ju, om ej för dylika fall borde så förfaras, att restitution av automobilskatten under vissa villkor medgäves. Emellertid skulle detta medföra, att automobilregistret i viss mån förlorade sin egenskap att vara grundläggande för skattelängden, vartill kommer, att fog torde finnas för att ej heller i registret skola upptagas sådana bilar, som helt äro ur bruk. Efter samråd med chefen för finansdepartementet har jag därför ansett mig böra förordna en sådan anordning, att automobil, som sålunda är avsedd att för viss tid ej nyttjas, skall kunna under vissa förutsättningar avföras ur registret för att sedermera ånyo registreras, först då densamma skall komma till användning. Befrielse från skatt, eventuellt restitution av redan erlagd sådan, komme då i enlighet med automobilskatteförordningens bestämmelser att erhållas med ingången av det kalenderkvartal, som infaller näst efter det bilen avförts ur registret, och skulle skatt ånyo behöva erläggas först med ingången av det kalenderkvartal, som infaller näst efter det ny registrering skett. Då det ej på förhand kan uppställas någon viss tid, före vars utgång bilen skall åter införas i registret, lär det enklaste medlet att undgå missbruk av det nu ifrågasatta förfarandet vara, att som villkor för anmälan om automobilens avförande ur registret i nu förevarande fall uppställas, att inbetalning sker, förutom av stadgade registreringsavgifter, av en särskild avgift, som svarar mot skatt för bilen för viss tid, förslagsvis ett kalenderkvartal, och vilket belopp lämpligen borde av länsstyrelse redovisas lika med vanlig registreringsavgift.

För vinnande av säkrare kontroll över att igenkänningsmärke ej olagligen begagnas samt att förut omnämnda besiktningsskyltar återställas hava igenkänningsmärkena ansetts böra tillhandahållas av länsstyrelserna mot skälig ersättning. I samma syfte torde böra stadgas, att vid anmälan för automobilens avförande ur registret de bilen

tilldelade igenkänningsmärkena skola återställas till vederbörande länsstyrelse.

Automobil, som med tillämpning av nyss angivna förfarande avförts ur registret, skulle, innan den ånyo registrerats, få begagnas endast under samma villkor, som gälla för oregistrerad automobil, d. v. s. med användande av besiktningsskyltar och besiktningsskylt och för den tid och under de villkor i övrigt, som angivas i § 8.

I enlighet med sålunda angivna grunder hava vissa ändringar föreslagits i §§ 8—12 av förslaget.

Slutligen må bland mindre väsentliga ändringar, som vidtagits i de sakkunnigas förslag, omnämnas, att medan besiktningsskyltarna enligt detta förslag skulle kostnadsfritt tillhandahållas allmänheten, jag ansett som villkor för skyltarnas utlämnande kunna påfordras, att deposition sker av ett skäligt belopp, vilket sedermera efter avdrag för omkostnaderna skulle återbetalas vid skyltarnas återställande (§ 8 mom. 3).

§§ 13—15.

Förarutbildning m. m.

Automobil-sakkunniga.

De sakkunniga hava ägnat särskild uppmärksamhet åt den viktiga frågan om utbildning av lämpliga automobilförare. Behovet av mera ingående föreskrifter på detta område än hittills har synts de sakkunniga oavvisligt med hänsyn till den allt livligare automobiltrafiken och den otillfredsställande undervisning, som för närvarande bedrivs vid vissa chaufförskolor.

Den viktigaste nyheten, som de sakkunniga föreslagit beträffande förarutbildningen, är att utbildning av förarelever som yrke ej skulle få bedrivas av annan person än sådan som av länsstyrelse godkänts såsom lärare. Om körskola upprättats för meddelande av utbildning, skulle skolan stå under ledning av sålunda godkänd lärare. Över ansökan om godkännande av lärare skulle länsstyrelse infordra yttrande av överbesiktningsmannen, som skulle äga att genom besiktningsman eller annorledes genom särskilt prov låta undersöka den föreslagne lärarens kompetens och lämplighet. Körskola skulle stå under tillsyn av överbesiktningsman, som själv eller genom besiktningsman ägde inspektera skolan och meddela de anvisningar för dess verksamhet, som funnes erforderliga.

Utbildning av förarelev skulle emellertid jämväl få äga rum genom annan än den, som bedreve dylik utbildning som yrke. Sådan lärare skulle ej behöva godkännas av länsstyrelse, men, på sätt skulle fordras för alla lärare, innehava gällande körkort och besitta vana och skicklighet vid körning med automobil.

Sedan elev sålunda vid körskola eller annorledes erhållit förarutbildning, skulle han, på sätt i förslaget närmare angives, hava att undergå prövning av besiktningsman, vilken hade att meddela bevis om

det avlagda provet, varefter eleven skulle hava att hos länsstyrelse, med företeende av detta bevis, läkarbetyg och vissa andra handlingar, göra ansökan om körkort, innefattande tillstånd att föra automobil. Beträffande de närmare regler, som skulle gälla i sistnämnda hänseende ävensom i fråga om utfärdande och återkallande av körkort med mera, hänvisas till betänkandet.

Genom de sakkunnigas förslag, mot vilket erinringar i allmänhet ej framkommit, skulle en god grund komma att läggas för ernående av en bättre förarutbildning, och synes förslaget därför i huvudsak kunna förordas till antagande. Visserligen skulle än större säkerhet för erhållande av goda förare vinnas, om förarutbildningen, även om den ej dreves yrkesmässigt, obligatoriskt handhades av godkända lärare. För vårt lands vidkommande synes man åtminstone för närvarande ej kunna fordra en sådan obligatorisk undervisning, då detta särskilt för lantbefolkningen i de mera glest befolkade delarna av landet skulle kunna ställa sig alltför betungande och kostbart, varjämte svårigheter säkerligen skulle möta att erhålla kompetenta lärare i tillräckligt antal och på lämpliga platser. Uppenbarligen kommer emellertid den efterföljande prövning, som en elev skall undergå inför besiktningsman, att bliva till sin omfattning och grundlighet i viss mån beroende på vem som handhaft elevens utbildning.

Departement-  
schefen.

Då, såsom tidigare omnämnts, jag ej ansett mig böra förorda införande av särskild överbesiktningsman, torde de åligganden, som enligt förslaget skulle ankomma på denne i förhållande till körskola, i stället böra anförtros åt den eller de besiktningsmän, som länsstyrelsen förordnar. Om tilläventyrs för något län ifrågavarande åligganden ej kunna lämpligen anförtros åt besiktningsman inom länet, torde hinder ej böra möta att anlita besiktningsman i angränsande län. Besiktningsman, som för nu berörda ändamål anlitas, torde enligt Kungl. Maj:ts närmare bestämmande böra härför tillerkännas något mindre arvode, jämte erforderlig resekostnad, att utgå av till länsstyrelserna inflytande avgifter för registrering av motorfordon.

I avseende å innehållet av det läkarintyg, som enligt § 15 mom. 1 b) skall företes för erhållande av körkort, hava de sakkunniga föreslagit, att sökanden icke får lida av sådant lyte eller sådan nedsättning av syn- eller hörsel förmågan, som väsentligen minskar hans förmåga att föra automobil, varjämte de sakkunniga angivit vissa minimikrav, som skulle fordras för att erforderlig grad av syn- och hörsel förmåga skulle anses föreligga. I denna fråga har medicinalstyrelsen avgivit yttrande samt därvid åberopat en ingående utredning av medlemmen av dess vetenskapliga

råd, professorn A. Gullstrand. Med anledning av innehållet i denna utredning har jag till en början vidtagit sådan ändring i förslaget, att läkarbetyget ansetts böra upptaga även att sökanden ej lider av sådan sjukdom, som väsentligen minskar hans förmåga att föra automobil. Vidare hava strängare fordringar i avseende å den erforderliga graden av synskärpa uppställts, därvid jag i huvudsak anslutit mig till det av styrelsen framlagda förslaget, som för övrigt torde nära överensstämma med nu tillämpad praxis härutinnan. Det bör uppmärksammas, att dispensrätt för Kungl. Maj:t föreligger och även torde böra utövas i speciella fall, då visserligen de i författningen uppställda fordringarna på kroppsliga egenskaper icke fyllas, men där det kan konstateras att någon risk ur trafiksäkerhetens synpunkt ej behöver föreligga för meddelande av körkort.

I likhet med de sakkunniga anser jag de uti nyss berörda hänseenden för erhållande av körkort föreslagna bestämmelserna böra gälla i avseende å all trafik och har därför ej upptagit medicinalstyrelsens förslag, att i avseende å syn- och hörsolförmågan andra och strängare föreskrifter skulle gälla för erhållande av tillstånd till yrkesmässig trafik.

I sammanhang härmed må omnämnas, att medicinalstyrelsen föreslagit viss kortare giltighetstid, eller tre år, för körkort, efter vilken tids utgång körkortets förnyande skulle vara beroende på ny läkarundersökning, ävensom förordnat uttrycklig bestämmelse, att indragning av körkort skulle kunna äga rum, då innehavare av sådant genom skada, sjukdom eller dylikt blivit påtagligt olämplig att föra automobil. Att upptaga föreskrift att körkort skola gälla endast för viss kortare tid har synts mig ej böra ifrågasättas. Däremot bör givetvis indragning av körkort kunna äga rum i sådana fall som nyss angivits; att så kan ske lär emellertid följa av den föreslagna lydelsen av § 15 mom. 3 första stycket.

De mindre ändringar, som i övrigt vidtagits i §§ 13—15 av de sakkunnigas förslag, torde endast i ett avseende påkalla särskild motive-ring. I § 12 mom. 4 i gällande automobilförordning stadgas, att om förare ådömts straff för förseelse mot nämnda förordning eller mot 11 kap. 15 § strafflagen, i vad sistnämnda lagrum avser automobiltrafik, det skall åligga åklagaren att ofördröjligen insända utslaget i målet till den länsstyrelse, som utfärdat körkort för föraren. I denna bestämmelse, som tillkommit i syfte att bereda länsstyrelserna tillgång på material för bedömande av frågor om indragning av körkort, hava de sakkunniga föreslagit den ändring, att endast vid ett minimistraf av 100 kronors böter dylika uppgifter skulle insändas, varjämte sådant insändande föreslagits skola ankomma på vederbörande domstol i stället för på åklagarne.

I likhet med ett stort antal av de hörda myndigheterna anser jag den sålunda föreslagna begränsningen beträffande utslagens insändande ej lämplig, helst även ett upprepat antal smärre förseelser ofta bör kunna utgöra anledning till återkallande av körkort. Jag föreslår därför bibehållande av det nu gällande stadgandet, dock med tillägg att meddelande bör lämnas även om utslag angående förseelse mot 18 kap. 15 § strafflagen. Mot att insändandet av uppgifterna anförtros åt domstol i stället för åklagarne har jag intet att erinra. Stadgandet torde dock böra givas sådan innebörd, att domstolarna må kunna på det sätt, som finnes lämpligast, således vare sig genom avskrift av utslaget eller annorledes, om detsamma meddela underrättelse till länsstyrelserna.

För erhållande av körkort skulle enligt förslaget liksom hittills fordras att sökanden fyllt 18 år. Från nu gällande bestämmelse i detta avseende har dispens i ett stort antal fall meddelats. Det synes, såsom de sakkunniga även framhålla, böra förutsättas, att sådan dispens ej vidare meddelas.

I § 16 har jag upptagit de sakkunnigas förslag till sådan ändring av hittills gällande bestämmelser, att som huvudregel alla allmänna vägar skulle vara tillåtna för automobiltrafik, men att länsstyrelse skulle äga skyldighet att från sådan trafik undantaga vägar, som i följd av sin beskaffenhet vore härför olämpliga, eller meddela de inskränkingar i rätten till trafiken, som befundes påkallade. Uppenbarligen är det av vikt, att länsstyrelserna vid meddelande av dylika stadganden noggrannt tillse, att å viss väg ej framsläppes tyngre automobiltrafik än vägen kan tåla.

Från något håll har framkastats förslag om att en formlig klassificering av vägarna med hänsyn till deras trafikerande och motståndsförmåga borde äga rum. På sätt och vis har även ett försök till viss uppdelning av vägarna med hänsyn till deras förmåga att bära olika tung trafik redan gjorts i § 2 av den förut omnämnda kungörelsen den 29 augusti 1921 angående tillämpningen i vissa fall av nu gällande automobilförordning m. m. Hithörande bestämmelser hava dock ej varit av tvingande natur, utan endast avsedda att tjäna vederbörande länsstyrelser till ledning. Att fastslå dessa eller liknande bestämmelser till formlig efterrättelse torde åtminstone för närvarande icke låta sig göra. Våra vägar befinna sig i alltför mångskiftande tillstånd beträffande vägbredd, väggrundens och körbanans beskaffenhet, lutnings- och krökningsförhållanden m. m. för att någon allmän för hela landet gällande uppdelning av desamma på ett tre- eller fyrtal klasser skulle kunna genomföras. Det synes ej heller nödigt, att de i berörda kungörelse till ledning utfärdade bestämmelser fortfarande kvarstå. Skulle det visa sig erforderligt,

§ 16.  
Tillåtna  
vägar.

att vissa normer i nu ifrågavarande avseende sammanfattas och utgivas till länsstyrelsernas ledning, läser detta kunna ske genom väg- och vattenbyggnadsstyrelsens försorg.

*Ersättning  
vid viss trafik.*

De sakkunniga hava i § 16 mom. 3 föreslagit, att automobil med ett största hjultryck överstigande 2,000 kilogram eller med större bredd än 210 centimeter ej skulle få framföras å allmän väg utan särskilt tillstånd av vederbörande länsstyrelse. Även detta förslag anser jag mig böra förordas, med det förtydligande allenast, att i automobilens bredd skall inräknas även bredden å last.

*Automobil-  
sakkunniga.*

Bland de villkor, som vid meddelande av tillstånd till framförande av sådana tyngre automobiler skulle av länsstyrelse kunna stadgas, hava de sakkunniga upptagit föreskrift om skyldighet för tillståndets innehavare att för skada, som å allmän väg förorsakas av den ifrågavarande trafiken, utgifva ersättning efter ty länsstyrelsen bestämmer. Samma skyldighet skulle jämväl i vissa andra fall enligt de sakkunnigas förslag (se § 18 mom. 6, § 22 mom. 2, § 26 mom. 1 och § 37 mom. 2) kunna stadgas, nämligen vid meddelande av tillstånd till linje- eller lokaltrafik, till framförande av automobil vid tävling eller dylikt tillfälle med större hastighet än den eljest medgivna samt till framförande av tyngre släpvagn eller traktortåg.

I motiveringen till nämnda stadgande i § 16 mom. 3 hava de sakkunniga bland annat uttalat den uppfattning, att efter tillkomsten av den nya automobilskatten några särskilda ersättningsbelopp för ökat vägunderhåll icke borde få i förväg föreskrivas vid meddelande av tillstånd till den tyngre automobiltrafik, varom här vore fråga. Detta borde dock icke utesluta ersättningsskyldighet för skada, som av den tyngre automobiltrafiken vållades å väg. En prövning av ersättning för åstadkommen skada vore ju något helt annat än att i förväg i själva trafiktillståndet fastställa vissa ersättningsbelopp, oberoende av om skada uppkomme eller ej. För att undvika den långa och tidsödande domstolsvägen hade det ansetts lämpligast, att länsstyrelse finge pröva och avgöra dylika ersättningsmål.

*Yttranden.*

Gentemot förslaget i denna del hava betänkligheter uttalats av flera av de hörda myndigheterna, som framhållit, att det icke vore öfverensstämmande med svensk rättsuppfattning att låta administrativ myndighet pröva rena skadeståndsmål — en prövning, som enligt förslaget ej ens alltid skulle tillkomma vederbörande länsstyrelser utan för städernas del polismyndighet — samt att det vore särdeles svårt att bestämma storleken av dylik skadeersättning. I stället har från några håll förordats, att viss avgift på förhand skulle bestämmas, som tillståndshavaren skulle hava att erlægga.



Genom den nya automobilskatten — varunder jag i detta sammanhang även inbegriper den särskilda skatten å gummiringar — torde automobiltrafiken väl få anses i stort sett lämna det bidrag till det genom densamma orsakade ökade vägunderhållet, som kan anses skäligt. Emellertid synes det icke kunna bortses från att man vid bestämmande av denna skatt måst taga hänsyn till den mera normala automobiltrafiken och ej sådana speciella fall, då genom trafiken vägarna utsättas för särskild påfrestning, såsom vid den tyngsta lastautomobiltrafiken, regelbunden trafik med automobilomnibusar, hastighetstävlingar med automobiler m. m. Jag erinrar i detta sammanhang om att bevillningsutskottet i sitt utlåtande nr 2 till innevarande års riksdag, vilket blivit av riksdagens kamrar godkänt, avstyrkt väckt motion om ökning av automobilskatten för tyngre lastautomobiler. Utskottet har därvid yttrat, bland annat, att det syntes obestriddigt, att trafiken med de tunga lastautomobilerna på flera håll åstadkommit en starkt förstörande verkan å vägarna och att det syntes föreligga ett visst fog för uppfattningen, att dessa automobiler i alltför ringa utsträckning komme att lämna bidrag till vägunderhållet. Emellertid skulle en höjning av skatten för alla tyngre automobiler ej verka rättvist. Därest med hänsyn till den särskilda skada å vägarna, lastautomobiler i många fall åstadkomme, ett ökat bidrag till vägunderhållet ansåges böra påläggas ägare till sådana automobiler, kunde därför enligt utskottets mening ifrågasättas, om icke denna ersättning borde utgå vid sidan av den egentliga automobilskatten.

Jag är även benägen tillstyrka, att vid meddelande av trafikillstånd i sådana speciella fall, som nyss omförmålt, skyldighet bör kunna stadgas att i någon form utgiva särskilt bidrag för försvarat vägunderhåll. Enligt vad av det sagda framgår, torde sådant bidrag böra ifrågakomma endast om det låter sig fastslå, att vägbanan av den ifrågavarande trafiken åverkas på ett kraftigare sätt än som kan anses vara fallet vid den allmänneligen förekommande motorfordons- och övriga trafiken. I allmänhet torde denna ökade åverkan å vägen böra vara konstaterad, innan det särskilda bidraget kan närmare fastslås. Detta bör tydligen dock icke utgöra hinder för att om erfarenhet redan föreligger om dylik åverkan från jämförlig trafik — något som särskilt kan vara händelsen vid den s. k. linjetrafiken — sådant bidrag, eventuellt i form av viss avgift per tillryggalagd vägsträcka, bestämmes redan vid tillståndets beviljande. Sistnämnda tillvägagångssätt medför ju den fördelen, att trafikanten från början vet vilka omkostnader han har att räkna med för trafiken.

Ifrågavarande bidrag, som alltid måste förutsättas komma den vägsträcka tillgodo, å vilken trafiken framgår, torde kunna utgå icke blott som kontant bidrag till vägunderhållets ombesörjande utan jämväl i form av prestanda in natura, såsom t. ex. framkörande av vissa lass grus eller dylikt. Denna senare form, vilken redan på sina håll praktiseras, torde vara lämplig särskilt i de fall, då vägunderhållet verkställles in natura av de väghållningsskyldiga själva.

Därest tillämpningen av en bestämmelse om särskilt bidrag till vägunderhållet sker på det sätt som nu antytts, torde någon fara icke förefinnas för att den berörda automobiltrafiken skulle komma att på något sätt orättvist betungas. Däremot möjliggöres undantagsvis, att trafik, som befinner sig nödig och nyttig, icke behöver avlysas från viss väg, även om denna icke är av den fullgoda beskaffenhet, att den kan tåla denna trafik vid det ordinära för den vanliga trafiken erforderliga vägunderhållet.

Jag har i anslutning till vad sålunda anförts vidtagit en omformulering av de sakkunnigas förslag till bestämmelse i nu berörda avseende.

§ 18. Bestämmelserna angående den hastighet, med vilken automobil må framföras, finnas meddelade i § 14 i gällande automobilförordning. Man har därvid skilt på å ena sidan personautomobiler och lastautomobiler, vilkas lastningsförmåga icke överstiger 1,000 kilogram, och å andra sidan lastautomobiler, vilkas lastningsförmåga överstiger den angivna. För vardera av dessa två kategorier har ytterligare skilts på om automobilen framföres i stad, köping eller annat samhälle eller om automobilen framföres annorstädes, och gälla härvid olika regler allteftersom färden sker vid dagsljus, vid mörker eller vid dimma. Personautomobil och mindre lastautomobil få sålunda vid dagsljus framföras med en största hastighet, i stad, köping eller annat tätt bebyggt samhälle, därest stadens myndigheter ej annorlunda besluta, av 20 kilometer i timmen och annorstädes av 30, i vissa fall 40 kilometer i timmen; för större lastautomobil äro motsvarande siffror 15 och 20 kilometer. Vid mörker och dimma äro lägre hastigheter stadgade.

Automobil-sakkunniga. De sakkunniga hava ansett helt nya grunder böra fastställas för bestämmande av den största tillåtna hastigheten i olika fall. Sålunda har anordningen att för mörker och dimma föreskriva särskilda lägre satta maximihastigheter på av sakkunniga angivna skäl ansetts böra helt övergivnas. Däremot har avgörande hänsyn tagits dels till de nyttjade automobilringarnas beskaffenhet — om de äro luftringar, massiva gummiringar eller ringar av järn eller annat hårt material — dels ock till om fråga är om personvagn eller lastvagn samt automobilens lastningsför-

måga. För automobil, vars alla hjul äro försedda med luftringar, skulle sålunda, om fråga är om personvagn avsedd för högst 7 personer och trafik å landsbygden i allmänhet, gälla en högsta hastighet av 45 kilometer i timmen — sålunda högre än den högsta för landsbygden nu stadgade eller 40 kilometer i timmen. Inom stads och köpings bebyggda område ävensom inom annat tätt bebyggt samhälle skulle maximihastigheten i motsvarande fall utgöra 30 kilometer i timmen — således även för detta fall en högre hastighet än den nu stadgade. I andra fall än de sålunda angivna skulle maximihastigheten, efter vagnarnas och ringarnas olika beskaffenhet m. m., variera mellan 30—10 kilometer i timmen. För t. ex. lastvagn med luftringar, inrättad för en maximilast ej överstigande 1,000 kilogram, skulle maximihastigheten utgöra 30 kilometer i timmen — sålunda även i detta fall, såvitt angår tätt bebyggt samhälle, en ökning av den nu stadgade.

Utöver de sålunda bestämt angivna maximihastigheterna hava de sakkunniga ansett vissa allmänna regler böra fastställas med avseende å utnyttjandet av dessa hastigheter m. m. Dessa regler återfinnas dels i § 18 mom. 1 första och andra styckena dels i § 18 mom. 2. Såväl härutinnan som beträffande motiveringen av hastighetsbestämmelserna i övrigt hänvisas till betänkandet.

Mom. 3—6 i § 18 innehålla stadganden om undantag och inskränkingar, som skulle kunna särskilt föreskrivas eller eljest gälla i avseende å de allmänna hastighetsbestämmelserna.

Två av de sakkunniga hava varit skiljaktiga och för sin del förordat, att maximihastigheten för personautomobil inom stads och köpings bebyggda område måtte fastställas till 35 i stället för av de sakkunnigas majoritet föreslagna 30 kilometer i timmen. Skiljaktighet.

Att, på sätt från några håll påyrkats, för alla eller åtminstone vissa slag av automobiler helt borttaga de i maximisiffror angivna hastighetsbestämmelserna, finner jag ej kunna ifrågasättas. Enbart hänsynen till våra vägars beskaffenhet och vägunderhållet torde, såsom de sakkunniga framhålla, till fullo motivera bibehållande av en lagstadgad maximihastighet. Departementsschefen.

I de yttranden, som avgivits över de sakkunnigas förslag till hastighetsbestämmelser, har allmänt gjorts gällande, att dessa vore att vida föredraga framför nu gällande föreskrifter i ämnet. Till denna uppfattning ansluter jag mig; endast i några hänseenden har jag ansett jämkningar i förslaget böra vidtagas.

För vanliga personvagnar, försedda med luftringar, hava de sakkunniga, som nyss nämnts, föreslagit maximihastigheten till 45 kilometer

i timmen å landsbygden i allmänhet och 30 kilometer i timmen inom stads och köpings bebyggda område ävensom inom annat tätt bebyggt samhälle. Beträffande den för landsbygden sålunda angivna maximihastigheten saknar jag anledning föreslå ändring. Däremot synes det kunna ifrågasättas, om ej den föreslagna maximihastigheten för städer och tätt bebyggda samhällen kan något höjas. Härvid må erinras, att enligt de i förslaget upptagna allmänna reglerna för utnyttjande av maximihastigheten bland annat skulle gälla, att den största tillåtna hastigheten för städer och samhällen finge användas endast när körbanan är bred och utsikten fri samt trafiken i övrigt lätt att överskåda och bedöma. Redan nu torde, enligt vad reservanterna bland de sakkunniga och vissa av de hörda myndigheterna upplysa, i särskilt de större städerna automobilerna å gator, som äro särskilt lämpade för automobiltrafik, ofta framföras med en hastighet, som ligger mellan 30—35 kilometer i timmen, vilket även låte sig väl förena med trafiksäkerhetens krav. Då fastställande av en allt för låg maximisiffra lätteligen kunde medföra, att bestämmelserna i ämnet ej komme att efterlevas, föreslår jag en höjning av maximihastigheten i nu ifrågavarande fall till 35 kilometer i timmen.

För lastvagn, försedd med luftringar, är enligt de sakkunnigas förslag maximihastigheten beroende på den maximilast, för vilken vagnen är inrättad. Beträffande förslaget i denna del hänvisas till vad som ytt-rats i motiveringen till § 2. Med hänsyn till vad där anförts torde i stället för maximilasten bruttovikten, d. v. s. den egna tjänstevikten och maximilasten tillsammans, böra vara avgörande i nu förevarande hän-seende; och hava härav betingade ändringar i § 18 vidtagits.

För automobiler med massiva gummiringar med en tjocklek under-stigande 4 centimeter hava de sakkunniga föreslagit en maximihastighet av 15 kilometer i timmen. Då emellertid alltför tunna massiva gummi-ringar ifråga om inverkan å vägbanan äro närmast att jämställa med ringar av järn eller annat hårt material, har jag ansett mig böra tillmötesgå den från ett flertal håll uttalade önskan om en nedsättning av maximi-hastigheten för ifrågavarande grupp av fordon till 10 kilometer i timmen.

Beträffande slutligen den ändring, som vidtagits i § 18 mom. 6, hänvisas till motiveringen härovan under § 16 mom. 3.

§ 19.

I likhet med ett stort antal av de hörda myndigheterna anser jag införande i tidning ej böra äga rum av kungörelsen med upp-gifter om automobilvägar. Härmed komme nämligen avsevärda kost-nader utan motsvarande nytta att drabba statsverket. I stället torde böra i § 19 stadgas, att länsstyrelsernas kungörelser i ämnet skola mot ersättning tillhandahållas allmänheten.

Från flera håll har anmärkts, att det vore onödigt påfordra insändande varje år av sådana fullständiga kartkopior, som avses i 2 mom. av denna paragraf, utan att i stället, där endast obetydligare ändringar ägt rum i tidigare insända kartor, ett meddelande om dessa ändringar, eventuellt å karta, vore tillfyllest. Stadgandet i 2 mom. har ansetts böra undergå omredigering i sådan riktning.

I syfte att vinna kostnadsbesparing har vidare insändande av kartkopior ansetts böra äga rum endast till en myndighet, nämligen väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

De sakkunniga hava framlagt förslag till särskild lag angående bestridande av kostnaden för anslag och varningstecken, varom förmäles i § 20 mom. 2 motorfordonförordningen och § 11 vägtrafikstadgan. Då sistnämnda två författningar äro avsedda att tillkomma efter riksdagens medverkan, synes emellertid hinder ej möta, att de i berörda lagförslag upptagna föreskrifter, mot vilkas innehåll jag ej har något att erinra, införas i dessa författningar.

§ 20.

Beträffande de jämkningar, som föreslagits i de sakkunnigas förslag till § 21, torde få omnämnas följande.

§ 21.

Mom. 3 har undergått sådan ändring, att å vagnen ansetts böra tydligt utmärkas egen tjänstevikt och maximilast. I mom. 4 har intagits stadgande, att igenkänningsmärke och besiktningssmärke skola i möjligaste mån hållas fria från smuts. Enligt mom. 6 av de sakkunnigas förslag skulle bländande ljus vid färd å landsbygden ej få användas vid möte med annan vägfarande, men har förbudet ansetts böra begränsas att avse möte med annan vägfarande än gående.

I §§ 23—29, motsvarande §§ 23—28 i de sakkunnigas förslag, behandlas de särskilda föreskrifterna om yrkesmässig automobiltrafik.

§§ 23—29.  
Yrkesmässig  
trafik.

De nu gällande bestämmelserna i detta ämne hava av de sakkunniga fullständigt omarbetats. De sakkunniga hava härvid skilt på olika slag av dylik trafik, nämligen *linjetrafik*, *lokaltrafik* och *annan yrkesmässig trafik*.

Automobil-  
sakkunniga.

Under begreppet *linjetrafik* inbegripa de sakkunniga yrkesmässig trafik å viss i förväg bestämd vägsträcka. Härunder falla sålunda även de alltmera vanliga omnibuslinjerna. Trafiktillstånd skulle här meddelas av vederbörande länsstyrelse i det eller de län, där trafiken skall utövas.

Tillstånd till *lokaltrafik* eller yrkesmässig trafik inom viss stad eller å viss ort på landsbygden, skulle meddelas, vad beträffar stad, av polismyndighet i staden och, vidkommande ort å landsbygden, av vederbörande länsstyrelse.

För *annan yrkesmässig trafik* skulle tillståndet meddelas av läns-

styrelse i det län, där trafiken skall bedrivas, men om trafiken icke skall begränsas till visst län, av länsstyrelsen i det län, där automobilen har sin hemort.

Tillstånd till vanlig yrkesmässig trafik komme, enligt vad de sakkunniga framhålla, att i allmänhet meddelas utan någon prövning av behovet. Beträffande linje- och lokaltrafik skulle däremot före meddelande av tillstånd en prövning av behövligheten och lämpligheten av den ifrågasatta trafiken äga rum genom den myndighet, som hade att bevilja tillståndet. Något monopol på dylik trafik anse de sakkunniga dock ej kunna ifrågasättas.

Förslaget innehåller i övrigt bestämmelser om närmare villkor vid tillstånd till yrkesmässig trafik, fastställande av taxa och godkännande av fordon för sådan trafik, utfärdande av förartillstånd i dylik trafik m. m.

Sakkunniga  
för maski-  
nell väg-  
trafik.

De sakkunniga för maskinell vägtrafik hava i sitt över automobilsakkunnigas betänkande avgivna utlåtande yttrat sig över förslaget i nu förevarande delar. Särskilt hava förstnämnda sakkunniga med hänsyn till linjetrafikens betydelse för utvecklingen av landets kommunikationsväsende till behandling upptagit frågan om denna trafik och främst spörsmålet, huruvida linjetrafiken borde få utvecklas under fri konkurrens eller om något slag av monopol eller ensamrätt borde beredas densamma. Beträffande den ingående motivering, som de sakkunniga rörande sistnämnda spörsmål förebragt, torde jag få hänvisa till handlingarna i ärendet. De sakkunnigas majoritet hava härutinnan kommit till samma uppfattning som de automobilsakkunniga, nämligen att införandet av koncessionstvång för närvarande ej borde äga rum, men att däremot före beviljande av tillstånd prövning av behövligheten och lämpligheten av den ifrågasatta trafiken borde verkställas. Två av de sakkunniga hava varit av skiljaktig mening och för sin del förordat införande av koncessionssystem.

Beträffande de närmare föreskrifterna för linjetrafiken hava sakkunniga för maskinell vägtrafik ansett, att för denna trafikform fylligare specialbestämmelser borde meddelas än som innefattades i automobilsakkunnigas förslag, detta i syfte att förordningen skulle komma att för linjetrafiken verka såväl normerande och reglerande som ock främjande på ett sätt som hittills icke i önskvärd utsträckning varit fallet. Förslag har sålunda av de sakkunniga för maskinell vägtrafik framlagts dels till utförliga föreskrifter angående innehållet av ansökan om linjetrafik och dels till något mera specificerade anvisningar angående handläggningen av sådan ansökan. Vidare hava de ansett nödvändigt att inrycka uttrycklig bestämmelse om att tillstånd till yrkesmässig trafik i allmänhet

eller av särskilt slag skall kunna när som helst återkallas samt föreskrift om påföljd för idkande av linje- eller lokaltrafik utan tillstånd till sådan trafik. I fråga om innebörden av begreppet linjetrafik hava de sakkunniga föreslagit sådan jämkning i automobilsakkunnigas förslag, att med linjetrafik skulle förstås yrkesmässig trafik i regelbunden fart å viss vägsträcka.

Beträffande formen för meddelande av de föreslagna tilläggsbestämmelserna för linjetrafiken, hava de sakkunniga för maskinell vägtrafik framlagt alternativa förslag till inarbetande av bestämmelserna i förordningen om motorfordon och till utfärdande av desamma i form av en särskild författning.

Av de myndigheter, som avgivit yttrande i ärendet, har endast ett fåtal uttalat sig för ett koncessionssystem för linjetrafiken i enlighet med det förslag, som framlagts av reservanterna bland de sakkunniga för maskinell vägtrafik. Det övervägande antalet myndigheter har däremot i denna fråga anslutit sig till den uppfattning, varåt flertalet av nämnda sakkunniga i likhet med automobilsakkunniga givit uttryck. Angående utformande av de närmare föreskrifterna för linjetrafiken har det fullständigare förslag, som avgivits av de sakkunniga för maskinell vägtrafik, ganska allmänt förordats av myndigheterna.

Yttranden.

Med all sannolikhet kommer den som linjetrafik bedrivna automobiltrafiken att snart nog utvecklas till ett mycket viktigt led i vårt kommunikationsväsende; i många fall torde den även bliva en värdefull ersättning för järnvägar, som äro önskvärda men av ekonomiska skäl icke kunna komma till stånd. Närmare utredning angående förutsättningarna och lämpligaste sättet för bedrivande av denna slags trafik är inom kort att förvänta från de sakkunniga för maskinell vägtrafik. I nu förevarande sammanhang bör emellertid tillses, att motorfordonförordningens bestämmelser i ämnet givas en sådan form, att, såvitt ankommer på denna förordning, en utveckling i rätt riktning av linjetrafiken främjas.

Departementschefen.

Det viktigaste spørsmålet härutinnan är det tidigare berörda, huruvida monopol genom koncession i någon form bör kunna lämnas å idkande av linjetrafik, varmed jag i likhet med sakkunniga för maskinell vägtrafik förstår yrkesmässig trafik i regelbunden fart å viss vägsträcka. Beträffande berörda spørsmål ansluter jag mig till den uppfattningen, att ett dylikt koncessionssystem ej bör ifrågakomma. Avgörande för mig är i sådant hänseende, att ett uteslutande av konkurrensen på det sätt, som kommer att äga rum genom koncession, kunde verka hindrande för en lycklig utveckling av denna trafikform. Däremot torde möjlighet böra beredas ej endast till erforderlig reglering av linjetrafiken utan även till förhindrande av oberättigad konkurrens å området. Frånsett den rena okynnes-

konkurrensen, bör sålunda, om linjetrafik exempelvis drives å viss vägsträcka på ett sätt, som till fullo motsvarar behovet och allmänhetens berättigade anspråk, annan företagare kunna förhindras att driva linjetrafik å samma vägsträcka. Detta synes på ett lämpligt sätt kunna ske genom den föreslagna bestämmelsen, att vid meddelande av tillstånd till linjetrafik prövning skall ske av frågan om behövligheten och lämpligheten av sådan trafik. Härmed skulle i själva verket en viss grad av temporär monopolrättighet kunna åstadkommas, utan att tillståndshavaren vore säker för att icke när som helst kunna utsättas för konkurrens.

I fråga om detaljbestämmelserna för linjetrafiken hava sakkunniga för maskinell vägtrafik ansett, att mera fullständiga stadganden än automobilsakkunniga föreslagit borde i författningen upptagas. Ehuru det torde kunna förväntas, att utan särskilda författningsföreskrifter länsstyrelserna i allmänhet komme att förfara ungefär på sätt sakkunniga för maskinell vägtrafik föreslagit, anser jag dock, med hänsyn till linjetrafikens stora betydelse och de garantier, som härvid erfordras, lämpligt att närmare bestämmelser i förevarande förordning intagas beträffande såväl ansökningens innehåll som densammas prövning. Jag har således efter vissa omarbetningar och sammandragningar av sakkunnigas för maskinell vägtrafik härutinnan framlagda förslag, i förordningen upptagit bestämmelser det huvudsakliga syfte, som nämnda sakkunniga framlagt.

Ett tillstånd till vanlig yrkesmässig trafik bör givetvis ej få utan vidare utnyttjas för drivande av t. ex. endast droskrörelse i viss stad eller annat samhälle. Särskilda bestämmelser måste därför meddelas, förutom beträffande linjetrafiken och den vanliga yrkesmässiga trafiken, för s. k. lokaltrafik; och har jag i sådant hänseende i huvudsak intet att erinra mot automobilsakkunnigas förslag. Jämväl i fråga om sådan lokaltrafik skall vid prövning av ansökan om tillstånd hänsyn tagas till behövligheten och lämpligheten av den ifrågasatta trafiken.

Från några länsstyrelser sida har påyrkats, att även i fråga om vanlig yrkesmässig trafik prövning borde medgivas ur synpunkten av behövligheten och lämpligheten av trafiken, något som för övrigt redan nu i vissa fall ägt rum. Då denna yrkesmässiga trafik antingen icke alls är lokalt begränsad eller, då begränsning förekommer, omfattar visst län, synes visserligen något behov eller utrymme i vanliga fall icke föreligga för en sådan prövning. Emellertid torde man ej kunna bortse från det förhållandet, att gränsen mellan linje- och lokaltrafik, å ena, samt annan yrkesmässig trafik, å andra sidan, ofta är ganska svävande. Fall kunna därför förekomma, då det för fredande av linje- eller lokaltrafik mot osund konkurrens kan befinnas påkallat att vägra tillstånd till annan



yrkesmässig trafik. Med hänsyn härtill torde hinder ej böra läggas i vägen för en prövning ur nyss angiven synpunkt jämväl av ansökning om sådan yrkesmässig trafik, som ej är att hänföra till linje- eller lokaltrafik, för vilket ändamål en ändring i avfattningen av § 27, som motsvarar § 26 i de sakkunnigas förslag, ägt rum.

Beträffande de särskilda paragraferna, som avse yrkesmässig trafik, må anföras följande.

Som nyss nämnts, skulle med linjetrafik förstås trafik i regelbunden fart å viss vägsträcka. Sådan regelbundenhet torde vara för handen, även om trafiktiderna ej äro till klockslaget bestämda, utan exempelvis om ett visst antal turer utföres för varje vecka.

Automobilsakkunnigas föreliggande förslag till motorfordonförordning stadgar kriminellt ansvar för den, som idkar yrkesmässig trafik utan tillstånd. Däremot finnes icke föreskrivet, huru förfaras skall, då linje- eller lokaltrafik idkas av den, som icke innehar tillstånd till sådan särskild trafik men väl till annan yrkesmässig trafik. Denna lucka synes böra fyllas. I likhet med de sakkunniga för maskinell vägtrafik anser jag dock, att kriminellt ansvar icke bör ifrågakomma i sådant fall, bland annat därför att det understundom torde möta svårighet att rättsligt fastslå, huruvida linje- och lokaltrafik eller annan yrkesmässig trafik idkas. I § 24 mom. 6 har därför i stället föreslagits, att föreläggande skulle kunna givas att söka tillstånd till linje- eller lokaltrafik; uraktlåtes detta, skall länsstyrelse återkalla tillståndet till yrkesmässig trafik, och fortsättes trafiken även därefter, inträder kriminellt ansvar. Med här givna stadganden har länsstyrelse även, åtminstone i någon mån, medel i sin hand att stävja uppenbarligen illojal konkurrens mot linje- och lokaltrafik.

Av de sakkunniga för maskinell vägtrafik har föreslagits, att kostnaden för sådan undersökning angående vägarnas beskaffenhet med mera, som kan äga rum före beviljande av tillstånd till linjetrafik, skulle kunna helt eller delvis gäldas av allmänna medel, där länsstyrelse med hänsyn till trafikens betydelse för det allmänna sådant bestämde. Detta stadgande har ej upptagits, utan hava kostnaderna ifråga ansetts böra alltid bestridas av sökanden.

Automobilsakkunniga hava föreslagit bestämmelse om skyldighet för innehavare av tillstånd till linje- och lokaltrafik att efter vederbörande myndighets beprövande utgiva ersättning för skada, som av trafiken förorsakas å allmän väg m. m. Denna bestämmelse, som ansetts böra gälla endast linjetrafiken, har omformulerats i anslutning till vad som yttrats i motiveringen till § 16 mom. 3.

I fråga om linjetrafik vill jag tillika föreslå stadgande, att sökande

*Bihang till riksdagens protokoll 1923. 1 saml. 101 häft. (Nr 124.) 12*

av trafiktillstånd efter vederbörande myndighets beprövande må kunna åläggas ställa skälig säkerhet för fullgörande av den ersättningsskyldighet, som han vid utövande av den ifrågavarande trafiken kan ådraga sig. I likhet med automobilsakkunniga anser jag vissa skäl tala för att ägare av motorfordon i allmänhet åläggas skyldighet att hava detta försäkrat för skada å tredje man. En dylik förpliktelse torde emellertid ej kunna stadgas utan att ytterligare utredning av detta spörsmål äger rum. I fråga om särskilt linjetrafiken är frågan av särskild betydelse. Denna trafik, för vilken i allmänhet användas relativt stora motorfordon och som ofta fortgår under ogynnsamma förhållanden, innebär nämligen större risker för den trafikerande allmänheten än annan trafik. Genom ett stadgande av nyss angiven innebörd skulle tillstånd till sådan trafik, där så anses behövt och lämpligt, kunna vägras med mindre sökanden antingen tager försäkring av angiven art till visst belopp eller presterar viss borgen eller annan säkerhet för att han kan fullgöra sina förpliktelser.

Enligt § 20 mom. 1 i gällande automobilförordning må i yrkesmässig automobiltrafik allenast användas automobil, som blivit för trafiken godkänd av den eller de myndigheter, som hava att meddela trafik-tillstånd. Automobilsakkunniga hava föreslagit begränsning av detta stadgande till att avse personomnibus ävensom annan automobil, som användes i linje- eller lokaltrafik. Härutinnan ansluter jag mig emellertid till de sakkunniga för maskinell vägtrafik, som ansett de nu gällande föreskrifterna i detta hänseende böra bibehållas.

Stadgandena om efterbesiktning av automobil i yrkesmässig trafik hava ansetts böra kompletteras och ändras i anslutning till det förslag till ändringar i besiktningsbestämmelserna, som i det föregående framlagts.

I § 28 av automobilsakkunnigas förslag har upptagits stadgande, att till automobilförare ej må antagas annan än den, som innehar gällande körkort och uppnått 21 års ålder samt i övrigt finnes lämplig såsom förare i dylik trafik.

Den angivna åldern 21 år överensstämmer med den nu stadgade. Från nu gällande bestämmelser i detta hänseende har emellertid dispens av Kungl. Maj:t i allmänhet beviljats för person, som fyllt 19 år och medelst intyg av läkare eller annan visar sig äga god kropps-konstitution. Antalet av sådana dispensärenden har varit ganska betydande och av desamma framgår, att i många fall behov av undantag från den stadgade åldersbestämmelsen finnes. Då det därjämte icke synes lämpligt att i samma omfattning som skett hädanefter meddela dispens från förordningens bestämmelse om minimiålder och därigenom på sätt och vis sätta

en av förordningens föreskrifter ur kraft, föreslår jag under § 29 en nedsättning av den angivna åldern till 20 år, därvid må erinras, att redan för utfärdandet av körkort fordras intyg av läkare, att sökanden icke lider av sådant lyte eller sådan sjukdom eller nedsättning av syn- eller hörsel förmågan, som väsentligen minskar hans förmåga att föra automobil. Ett stöd för den föreslagna nedsättningen av åldersgränsen torde även finnas däri, att såväl i Sverige och de övriga nordiska länderna som i alla de länder, vilka antagit den i Versailles avslutade internationella luftfartskonventionen, endast fordras att hava fyllt 19 år för att få föra luftfartyg i yrkesmässig trafik.

Till styrkande av att sökanden befinnes lämplig såsom förare i yrkesmässig trafik synes böra fordras intyg i sådant hänseende av besiktningsman.

Med stöd av 18 § i förordningen den 2 juni 1922 om automobils katt § 30. har Kungl. Maj:t genom kungörelse den 26 januari 1923 meddelat vissa bestämmelser om skatt å automobil, som för tillfälligt brukande i riket från utlandet införts. Med hänsyn till innehållet i 4 § av denna kungörelse torde mom. 1 i § 30 av motorfordonsförordningen, vilket lagrum motsvarar § 29 i de sakkunnigas förslag, böra kompletteras med stadgande, att före utfärdande av tillstånd, som där avses, sökanden skall styrka sig hava fullgjort vad honom åligger i avseende å erläggande av skatt för bilen.

I mom. 4 och 5 av § 30 har ett tillägg skett till automobilsakkunnigas förslag för att utmärka, att, förutom automobilförordningen, jämväl vägtrafikstadgan skall finnas tillgänglig hos polismyndighet och överlämnas till förare av automobil, som i paragrafen avses.

Stadgandet i § 29 mom. 6 av de sakkunnigas förslag, att polismyndigheten skall över där avsedda tillstånd insända uppgift till chefen för kommunikationsdepartementet — vilket stadgande är hämtat från nu gällande förordning — torde sakna egentlig betydelse och har därför ej upptagits.

Under § 31 hava sammanförts §§ 30 och 31 i de sakkunnigas § 31. förslag, varigenom olika paragrafnumrering i fortsättningen av förslaget kunnat undvikas.

I de sakkunnigas förslag har upptagits ett stadgande att om till § 34. Motorcyklar. motorcykel är kopplad sidvagn, skall framtill å den från motorcykeln vända delen av sidvagnen föras lykta med rött sken. Då detta skulle kunna föranleda till sådan förväxling, att skenet ansåges härröra från baklyktan å ett fordon, har i stället i § 34 ansetts böra föreskrivas, att lyktan i fråga skall visa vitt sken.

§§ 36 och 37.

I §§ 36 och 37 hava vissa bestämmelser meddelats beträffande motorredskap och traktortåg. I likhet med de sakkunniga anser jag ej lämpligt, att å nu förevarande område, som förut ej varit reglerat genom lagbestämmelser, några allt för detaljerade föreskrifter — såsom angående redskapens tyngd och beskaffenhet med mera — för närvarande givas. Endast i ett par punkter har jag funnit erinringar eller uttalanden med anledning av de sakkunnigas förslag påkallade.

*Motorredskap  
och traktor-  
tåg.*

De i § 36 föreslagna bestämmelserna om motorredskaps framförande å allmän väg, gata eller allmän plats gälla, såsom av de sakkunnigas motivering framgår och även torde böra uttryckligen angivas i lagtexten, endast där vägen eller gatan ej är redskapets arbetsplats. I följd härav kommer stadgandet om att vid sådan färd å allmän väg redskapet ej må framföras med större hastighet än 10 kilometer i timmen ej heller gälla då till exempel en traktor med snöplog som redskap begagnas å allmän väg. Detta är av betydelse, då från viss håll anmärkts, att nämnda hastighet kunde vara hindrande låg för rationellt utnyttjande av en dylik traktor.

Jag har ansett det böra föreskrivas, att å motorredskap skall vid färd under mörker å allmän väg eller å gata eller annan allmän plats i stad föras tänd lykta med vitt sken.

De sakkunniga hava i § 37 mom. 2 föreslagit, att i samband med tillstånd till trafik med traktortåg skyldighet skulle kunna stadgas för tillståndets innehavare att utgiva ersättning för viss skada å allmän väg. Förslaget i denna del har ansetts böra ändras i enlighet med de grunder, som ovan angivits under § 16 mom. 3. Den föreslagna bestämmelsen angående förande under mörker av tända lyktor å traktortåg har ansetts böra förtydligas.

I fråga om yrkesmässig trafik med traktortåg har, i stället för vad av de sakkunniga härutinnan föreslagits, hänvisning ansetts kunna äga rum till stadgandena angående dylik trafik med automobil.

§§ 38—53.

*Ansvars-  
bestämmelser  
m. m.*

I §§ 38—53 hava upptagits föreskrifter i avseende å förordningens efterlevnad.

Bland de sakliga ändringar, som beträffande dessa paragrafer föreslagits i automobilsakkunnigas förslag, må här anmärkas följande.

Enligt § 38 av de sakkunnigas förslag är brukande av automobil eller motorcykel, som icke registrerats och erhållit igenkänningsmärke, där sådant bort ske, belagt med bötesstraff från och med 25 till och med 500 kronor. För underlåtenhet att inom föreskriven tid söka registrering är däremot straffet enligt § 43 mom. 1 böter från och med 300 till och med 1,000 kronor. Den för sistnämnda förseelse stadgade

jämförelsevis stränga straffbestämmelsen har givetvis föränletts av önskan att söka såvitt möjligt förekomma försök av motorfordonsägare att undandraga sig automobilskatt genom uraktlåtenhet att verkställa föreskriven registrering. Det synes emellertid knappast befogat att så strängt straffa uraktlåten registrering, där den försumlige ej tillika gjort bruk av automobilen. Automobilskatten har ju motiverats därmed, att bruket av automobiler medförde osedvanlig slitning av vägarna, och enligt § 10 3 mom. är ägare även berättigad att få automobil avförd ur registret och sålunda erhålla befrielse från skatt, därest han under viss tid ej vill nyttja automobilen i trafik. Vid sådant förhållande framstår en uraktlåtenhet att verkställa föreskriven registrering i och för sig blott såsom en, visserligen icke obetydlig, ordningsförseelse, under det att samma uraktlåtenhet, då den förbindes med bruk av motorfordonet, väsentligen får karaktären av ett långt straffvärdare försök att undandraga sig skatt. Med hänsyn härtill har i § 38 mom. 1 föreslagits strängare påföljd för nyss omförmälda brukande av motorfordon, nämligen 200—1,000 kronors böter. Samma påföljd har syntts böra drabba brytande av förbud enligt § 7, då en dylik överträdelse måste anses innebära ett betänkligt åsidosättande av myndighets bud och vara ägnad att medföra fara för trafiksäkerheten. Underlåtenheten att verkställa föreskriven registrering har icke ansetts böra föranleda strängare straff än försummelse att göra annan anmälan till registret. I följd härav hava mom. 1 och 2 i § 43 i de sakkunnigas förslag sammanslagits till ett moment. Härjämte har uttryckligen stadgats, att, om någon fälles till ansvar jämlikt § 38 mom. 1 för det han utan registrering brukat motorfordon, han icke skall därjämte fällas till särskilt ansvar för den underlåtna registreringen jämlikt § 43 mom. 1.

Med hänsyn därtill, att åtskilliga av de i §§ 40 och 42 åberopade författningsrummen enligt sin lydelse icke direkt avse motorcykel, varom i § 34 förmäles — ehuru de likväl enligt § 34 skola i tillämpliga delar gälla beträffande motorcykel —, har det syntts ur formell synpunkt riktigt att till §§ 40 och 42 göra ett tillägg, så att straffbestämmelserna otvivelaktigt komma att i erforderlig utsträckning äga tillämpning jämväl å motorcykel av ifrågavarande slag.

I sista stycket av § 40 hava de sakkunniga föreslagit, att förare ej må ådömas ansvar på grund av att motorfordonets baktill förda igenkänningsmärke icke varit i stadgad ordning belyst, där föraren visar, att han vidtagit alla på honom ankommande åtgärder för belysningen. Då ett dylikt stadgande kan vara ägnat medföra minskad omsorg från förarens sida i avseende å iakttagandet av ett ur trafiksäkerhetssynpunkt

betydelsefullt stadgande, har jag ansett den föreslagna straffrihetsgrunden ej böra upptagas. Av i huvudsak samma skäl kan jag ej förordna vad i § 42 andra stycket föreslagits i fråga om befrielse i visst fall från ansvar för underlåtet uppvisande av körkort.

För framförande av motorfordon med större hastighet än den tillåtna torde i § 41, i stället för de straffsatser, som innehållas i de två första styckena av de sakkunnigas förslag, böra stadgas en allmän straffsats av böter från och med 10 till och med 1,000 kronor.

Beträffande § 44 torde i mom. 3 straff böra stadgas för överträdande av särskilda föreskrifter, som meddelas i samband med tillstånd till yrkesmässig trafik.

§ 54. Med anledning av stadgandet i § 29 mom. 1 att prövning av lämplighet som förare i yrkesmässig trafik skall verkställas av besiktningsman, har den i § 54 mom. 1 avsedda taxan kompletterats att gälla även för detta fall.

§ 55. Därest myndighets kungörelse eller beslut skall enligt vad i förordningen stadgas införas i tidning, har bestämmelse i § 55 av automobilsakkunnigas förslag meddelats om i vilka tidningar dylikt tillkännagivande skall intagas. Då det torde vara olämpligt att binda länsstyrelsernas handlingsfrihet i detta hänseende, har stadgandet ej upptagits. I stället har i de olika paragrafer, där dylikt tillkännagivande påbjudits, föreskrivits, att detta skall införas i »tidning i orten».

§ 56. Från såväl chefen för generalstaben som arméförvaltningen har påyrkats, att ej endast liksom nu de för speciella militära ändamål konstruerade motorfordonen måtte undantagas från förordningens tillämpning, utan även att den nya förordningen helt eller åtminstone i de delar, som avsåge besiktning, registrering, prövning av förare m. m., ej måtte givas tillämpning å försvarsverket tillhöriga automobiler i allmänhet. Därvid har framhållits bland annat, att sådana automobiler underkastades synnerligen noggranna leveransbesiktningar och ständigt återkommande tillsyn, att automobilerna vore registrerade hos militär myndighet och försedda med igenkänningsmärken av särskilt slag, att det vore synnerligen olämpligt att krigsmaktens automobilbestånd skulle framgå av ett offentligt register samt att de prov, som de militära förarna underkastades, vore mycket mera ingående och svåra än de, som fullgjordes inför besiktningsman. Att i den omfattning, som sålunda ifrågasatts, från förordningen undantaga försvarsverket tillhöriga automobiler anser jag mig ej kunna förordna. Då emellertid undantag beträffande såväl dessa som möjligen vissa andra statens automobiler kan i ett eller annat hänseende finnas påkallat från den nya förordningens stadganden, har jag under § 56, som motsvarar § 57 i de

sakkunnigas förslag, upptagit en bestämmelse om att, därest sådant undantag visas påkallat, Kungl. Maj:t kommer att därutinnan meddela erforderliga bestämmelser.

Medicinalstyrelsen har föreslagit, att den, som på grund av äldre författning äger föra motorfordon, skulle hava att inom viss tid efter dess ikraftträdande undergå ny läkarundersökning. I likhet med de sakkunniga anser jag emellertid tidigare utfärdade körkort böra utan vidare tillerkännas giltighet. Övergångsbestämmelser.

Beträffande de särskilda paragraferna i vägtrafikstadgan må anföras följande. Vägtrafikstadgan.

Att märka är, att de i § 2 för gående givna regler endast hava karaktären av råd. Uttrycken »bör» och »böra» hava sålunda använts i stället för »skall» och »skola». Överträdelse av dessa regler bör i följd härav ej vara belagd med straff, för vilket ändamål ett förtydligande torde få ske i § 13, motsvarande § 12 i de sakkunnigas förslag. Stadgangena synas ändock väl försvara sin plats i trafikstadgan som regler, vilka böra inpräglas i den allmänna uppfattningen. § 2.

I § 4 hava upptagits bestämmelser om belysningsanordningar å fordon under färd. Sålunda har föreslagits, att om med dragare förspänt fordon framföres å väg under mörker, å fordonet skall föras tänd lykta med vitt sken, så anbragt, att ljuset är synligt på avstånd såväl framifrån som bakifrån. Velociped skulle framtill föra tänd lykta med vitt sken. § 4.

I fråga om detta stadgande hava de hörda myndigheterna i vissa fall förordat en skärpning, i andra fall en mildring av detsamma. Då en ny föreskrift av denna art ej torde böra göras strängare än ur trafiksäkerhetens synpunkt kan anses oundgängligen påkallat, anser jag icke lämpligt, att man för närvarande går längre än av de sakkunniga föreslagits. Däremot synes det mig kunna ifrågasättas, om ej en lindring av stadgandet i vissa hänseenden kan äga rum. Sålunda torde, på sätt av en länsstyrelse framhållits, den ifrågavarande skyldigheten ej böra gälla vid färd å sådan väg, där belysning finnes anordnad. Sin egentliga betydelse skulle de föreslagna reglerna få beträffande sådana vägar, där automobiltrafik mera allmänt förekommer; i sådana fall måste det anses som ett verkligt intresse för lantbefolkningen själv att olyckshändelser kunna undvikas genom anbringande av belysningsanordningar även å fordon för dragare. Å vägar, där praktiskt ingen eller i allt fall ringa automobiltrafik äger rum — jag syftar främst på vissa trakter av Norrland — är däremot betydelsen av sådana anordningar mindre framträdande. Det

har därför synts mig böra beredas möjlighet för vederbörande länsstyrelser att beträffande viss väg å landet med ringa trafik meddela de eftergifter i fråga om tillämpningen av stadgandet ifråga, vartill anledning kan förefinnas. Innan dylik eftergift meddelas, torde yttranden böra inhämtas från vederbörande väghållningsdistrikt och polismyndighet. Föreskrift om eftergift synes böra kungöras och på lämpligt sätt tillkännagivas medelst anslag å eller invid vägen.

§ 6. I § 6 meddelas bestämmelser om lämnande av fordon å väg. Förutom vissa redaktionella jämkningar i första punkten föreslår jag, ifråga om det i andra punkten upptagna stadgandet att under mörker skall å fordon, som lämnas å väg, finnas tänd lykta, därest icke belysning å vägen är anordnad, sådan ändring att härunder komma att inbegripas endast motorfordon och fordon för dragare.

§ 7. Första punkten i § 7 av de sakkunnigas förslag innehåller, att fordon i allmänhet skall framföras på vänstra sidan av vägen. På sätt av en länsstyrelse framhållits, torde ett stadgande av ett så allmänt innehåll med hänsyn till vägarnas beskaffenhet näppeligen lämpa sig för vårt land, då den körbara delen av vägbanan ofta går än å ena än å andra sidan av vägen. Stadgandet ifråga har därför utslutits.

Förbud mot omkörning har ansetts böra stadgas ej endast, som de sakkunniga föreslagit, när körbanan ej kan fritt överskådas, utan jämväl i skarpare vägkrökar.

§ 8. De föreslagna bestämmelserna i § 8 första stycket om vad varje vägfarande har att iakttaga till förekommande av olycksfall och vid sitt uppträdande mot andra vägfarande m. m. synas närmast vara att betrakta som råd, varför uttrycket »skall» ansetts böra utbytas mot »bör». En överträdelse av dessa bestämmelser komme därför ej, på sätt framgår av § 13, i och för sig vara belagd med straff.

De sakkunniga hava vidare i § 8 upptagit ett stadgande av innehåll, att om körande vill att mötande fordon skall stannas, han skall höja hand eller piska uppåt. Från en länsstyrelse har anmärkts, att det på landet är vanligt, att körande genom att höja hand eller piska uttrycker önskan, att den mötande skall iakttaga särskild försiktighet, och att först upprepade sådana tecken anses innefatta önskan om att det mötande fordonet skall stanna. Då de nya bestämmelserna så vitt möjligt böra anpassas efter lantbefolkningens vanor, har en ändring av stadgandet i nu angivna hänseende föreslagits.

§ 10. Vad beträffar stadgandet i § 10 är att märka, att den vissa trafikerande givna förtursrätten uppenbarligen icke får så begagnas, att hinder i den allmänna trafiken onödigtvis därigenom uppstår. I detta



sammanhang må erinras, att beträffande militärtrupp finnes i tjänstgöringsreglementet för armén intaget ett stadgande om att sådan trupp ej må vid marscher och övningar mer än oundgängligt är hindra den allmänna samfärdseln å gator eller vägar.

Under § 12 har införts bestämmelse om sättet för bestridande av kostnader för anslag, varom i §§ 4 och 11 förmäles. Härutinnan hänvisas till motiveringen beträffande § 20 motorfordonsförordningen. § 12.

I § 13, motsvarande § 12 i de sakkunnigas förslag, har föreslagits en ändring i förtydligande riktning, beträffande vars innebörd hänvisas till vad som yttrats under §§ 2 och 8. Vidare har den allmänna straffsatsen ansetts böra bestämmas till 2—200 kronors böter, dock att för förare av motorfordon straffsatsen torde böra utgöra 10—1,000 kronors böter. § 13.

I enlighet med sålunda angivna grunder hava inom departementet utarbetats förslag till dels förordning om motorfordon, dels stadga om trafiken å vägar och gator (vägtrafikstadga), dels ock förordning angående ändring av § 20 i ordningsstadgan för rikets städer den 24 mars 1868. Över dessa förslag bör riksdagens yttrande inhämtas. *Departementschefens hemställan.*

Jag hemställer alltså, att Kungl. Maj:t måtte besluta inhämta riksdagens yttrande över ifrågavarande författningsförslag, med förklarande därvid, att Kungl. Maj:t vill, efter mottagande av riksdagens svar, företaga den slutliga prövningen av samma förslag och förordna om författningars utfärdande i ämnet.

Till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställan behagar Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten lämna bifall samt förordnar, att proposition i ämnet skall avlätas till riksdagen av den lydelse, bilaga till detta protokoll utvisar.

Ur protokollet:

*Nils Ädelgren.*