

Nr 203.

Av herrar **Lovén** och **Anderson** i Råstock, *angående revision av förordningen om motorfordon.*

Den 15 juni 1923 utgav Kungl. Maj:t sin förordning om motorfordon, vilken förordning är intagen i Sv. förf. saml. 1923, nr 281. Förordningen trädde i kraft den 1 januari 1924.

Motorfordonsförordningen var den första förordning i vårt land, som skulle reglera förhållandet till det nya kommunikationsmedlet, automobilen. De bestämmelser, som äro lämnade i denna förordning, utgöra sålunda i viss mån försöksbestämmelser. Detta kommer också till synes i många av förordningens paragrafer, vilkas bestämmelser blivit mycket vagt hållna, så att vederbörande myndigheter få pröva och avgöra, vad som kan vara behövt eller lämpligt. Givetvis komma bestämmelser av sådan vag karaktär att tillämpas olika, då de skola prövas av 24 olika länsstyrelser. Detta har också i ganska hög grad blivit fallet, och föreskrifterna för automobiltrafiken hava därför i de olika länen i många avseenden blivit mycket olika. Kommunikationsdepartementet utgav visserligen i mars 1924 anvisningar till motorfordonsförordningen, vilka skulle tjäna till ledning vid handläggning av de ärenden, som hörde till förordningen i fråga, men då dessa anvisningar icke voro avsedda att utgöra bindande föreskrifter, så hava helt naturligt dessa anvisningar blivit helt olika följda och fått olika tillämpning inom olika län.

Nu har denna motorfordonsförordning varit i kraft över 2 år, och man har sålunda vunnit ökade erfarenheter om automobiltrafiken och om de bestämmelser, som skäligen böra gälla för densamma. Särskilt den yrkesmässiga automobiltrafiken kräver givetvis noggranna och klara bestämmelser i flera avseenden, och det torde få anses lämpligt och viktigt, att dessa bestämmelser bliva så lika som möjligt i hela vårt land.

En mycket viktig fråga är, att den yrkesmässiga automobiltrafiken genom försäkring eller på annat sätt är fullt i stånd att kunna ersätta de skador på personer och egendom, som genom olyckshändelser eller eget vållande uppstå, och att förordningen innehåller noggranna bestämmelser härom.

En annan viktig fråga är, att bidrag till ombesörjande av oskäligt försvårat underhåll av väg, som åstadkommes genom den yrkesmässiga linjetrafiken, må fastställas efter lämpliga och likartade grunder, vilka bliva i förordningen fastställda.

Det bör ock vara i förordningen noggrannare angivet, när lastbil är att anse såsom personbil, och vilka fordringar då skola vara ställda på den-

samma. Nu förekommer det nämligen ofta, att lastbil användes för personbefordran, till stor risk för passagerarna.

Beträffande arbetstiden för motorförare vid tjänstgöring i yrkesmässig trafik innehåller förordningen inga bestämmelser. Också lär det förekomma, att motorförare i yrkesmässig trafik är i tjänstgöring vida över den tid, som kan räknas såsom normal. Att detta ur allmän säkerhetssynpunkt är en betänklig sak, torde utan vidare vara klart.

För att en yrkesmässig automobiltrafik, som är avsedd att uppehålla regelbundna förbindelser, skall kunna vid alla tillfällen ordentligt och nöjaktigt fullgöras, fordras givetvis också reservmaterial, som kan tagas i tjänst, då det ordinarie motorfordonet råkar i olag eller behöver underhåll. Förordningen innehåller ingen bestämmelse härom, vilket givetvis är en brist som behöver fyllas.

Slutligen torde böra påpekas bestämmelserna om förordningens efterlevnad. I detta avseende föreskriver förordningen, att allmänna åklagaren har att åtala förseelser mot förordningen. Med den oerhörda utbredning, som motortrafiken på våra vägar tagit, är det ju tämligen självfallet, att landsfiskalerna icke äro tillräckliga för att övervaka, att motorfordonsförordningen efterlevs. Det lär också förekomma i synnerligt hög grad, både att körhastigheten väsentligt överskrides och att lastbilarna överbelastas i betydande utsträckning. Att vägarna bliva genom dylika överträdelser särskilt svårt skadade ligger i öppen dag. Det bör därför vara av största vikt, att en starkare kontroll över motortrafiken på vägarna blir på lämpligt sätt anordnad.

Med hänsyn till vad som sålunda blivit framhållet och då två års erfarenheter nu föreligga i vårt land angående motorfordonsförordningen och dess tillämpning, synes det vara icke blott lämpligt utan även i hög grad behöfligt, att denna förordning nu bliver underkastad granskning och revision, så att den må komma att innehålla mera noggranna och klara bestämmelser än vad den nuvarande förordningen innehåller och att den likaledes må kompletteras i de avseenden, som den nu saknar eller har ofullständiga bestämmelser.

På grund av vad vi ovan anfört, få vi vördsamt hemställa,

att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om skyndsamt revision av förordningen om motorfordon av den 15 juni 1923, ävensom att Kungl. Maj:t ville, i den mån riksdagens medverkan härför befinnes erforderlig, för riksdagen framlägga de förslag, vartill utredningen kan föranleda.

Stockholm den 21 januari 1926.

Carl Lovén.

Anders Anderson
i Råstock.