

Nr 263.

Av herr **Nylander**, i anledning av *Kungl. Maj:ts proposition med förslag till motorfordonsförordning m. m.*

I Kungl. Maj:ts proposition nr 121 med förslag till ny motorfordonsförordning m. m. äro vissa punkter i behov av förtydliganden eller ändringar för att bestämmelserna må bliva ändamålsenliga i den praktiska tillämpningen och i möjligaste mån bidra till ökad trafiksäkerhet. Beträffande de olika punkterna framhålles:

§ 3. I denna paragraf stadgas vidare, att besiktningsmännen i likhet med vad nu är förhållandet skola övervakas av respektive länsstyrelser. Härigenom kan visserligen åstadkommas en viss enhetlighet i besiktningsarbetet inom länet men däremot icke länen emellan. Härtill kommer, att länsstyrelserna i allmänhet torde sakna möjlighet att i motortekniska frågor lämna respektive besiktningsmän erforderliga föreskrifter. Bristen på enhetlighet länen emellan har även medfört åtskilliga olägenheter, varpå de nu verksamma besiktningsmännen kunna anföra många exempel. För att i någon mån råda bot för ifrågavarande missförhållande hava besiktningsmännen själva sammanslutit sig i en förening med huvudsaklig uppgift att verka för enhetliga och likartade åtgärder vid besiktningsmännens arbete i olika delar av landet. Det arbete, som automobilbesiktningsmännens förenings styrelse i detta avseende utfört, är synnerligen omfattande och har otvivelaktigt varit av största betydelse för besiktningsväsendets kvalitativa höjande. Då emellertid anslutningen till denna förening givetvis är frivillig och någon skyldighet för de enskilda besiktningsmännen icke föreligger att ställa sig av föreningens styrelse utfärdade direktiv till efterriktelse, har på denna väg icke kunnat erhållas det resultat, som kunnat nås, om samma direktiv utfärdats av en statlig myndighet. Frågan om inrättandet av en sådan myndighet — överbektningsman — har vid flera tidigare tillfällen varit på tal. I sitt betänkande av år 1929 hava även 1927 års motorfordonssakkunniga uttalat, att såsom sådan myndighet skulle alternativt kunna ifrågakomma en inom kommunikationsdepartementet i analogi med luftfartsmyndigheten upprättad motorfordonsmyndighet. Varken de sakkunnigas betänkande eller den nu föreliggande propositionen upptager emellertid någon bestämmelse om inrättandet av dylik motorfordonsmyndighet. Med hänsyn till vad ovan framhållits synes emellertid dylik myndighet omedelbart böra inrättas.

§ 5 mom. 4. De nya bestämmelserna om besiktningens inspektion av fordonbeståndet inom tjänstgöringsdistriktet (den s. k. flygande besiktningen) hava mottagits med stort intresse av dem, som vilja sträva för ökad trafiksäkerhet hos motorfordonen, men äro bestämmelserna så svävande, att inspektionsverksamheten måste bliva synnerligen godtycklig. Innan en besiktningssman kan företaga sådan undersökning av ett motorfordon, som i denna paragraf avses, skall han först och främst »finna anledning antaga, att automobilen ur trafiksäkerhetssynpunkt är mindre tillförlitlig» och skall dessutom »städse låta sig angeläget vara att så anordna undersökning, att därav så vitt möjligt ej förorsakas rubbning i automobilens trafikförhållanden eller i övrigt större olägenhet än som kan anses oundgängligen nödigt». Det är svårt att föreställa sig, huru under sådana förutsättningar den »flygande besiktningen» skall äga rum, då väl den under färd hejdade motorfordonsföraren alltid eller oftast kommer att förklara, att han icke har tid och tillfälle att underkasta sig den rubbning i automobilens trafikförhållanden, som en undersökning av besiktningssmannen måste medföra. Bestämmelserna synas böra förtydligas samt dessutom kompletteras med direktiv angående det antal fordon, som inspektionen årligen bör omfatta.

§ 8 mom. 1. Begreppet »typbesiktning» är nytt i vårt land och meningarna om typbesiktningens lämplighet torde vara ganska delade. Ur trafiksäkerhetssynpunkt finnes emellertid ingen anmärkning att framställa mot det nya förfaringssättet.

I § 8, mom. 3, stadgas, att besiktningsskylt icke må utlämnas till enskild person, med mindre denna styrker sig hava betalt skatt på den automobil, å vilken skylten är avsedd att användas. Detta stadgande medför bland annat, att en enskild person, som själv importerat ett nytt motorfordon från utlandet eller som inköpt ett ur registret avfört fordon, icke ens kan utfå besiktningsskyltar för att föra fordonet till besiktningssman, så att han kan erhålla uppgift om tjänstevikten och det därav beroende skattebeloppet, som skall hos postverket erläggas. En dylik enskild person skulle icke hava någon annan utväg än att anmoda en bilhandlande att taga hand om saken, påsätta till honom utlämnade besiktningsskyltar och framföra fordonet till besiktningssman, så att den enskilda personen kan få uppgift om och inbetala skattebeloppet, varefter han slutligen kan med stöd av postverkets kvitto utfå egna besiktningsskyltar hos polismyndigheten, sedan denna prövat, att det erlagda beloppet motsvarar stadgad skatt för den automobil, å vilken skylten är avsedd att användas. Hela denna långa omgång är givetvis synnerligen besvärlig för allmänheten.

I samband härmed bör påpekas, att, medan f. n. motorfordonens beskattning uteslutande handhaves av länsstyrelserna, enligt det föreliggande förslaget en hel rad olika personer och institutioner skulle hava att taga befattning med samma beskattning, nämligen dels postverket, som skall uträkna det på viss uppgiven tjänstevikt grundade skattebeloppet,

dels polismyndigheten, som enligt ovanstående får utlämna besiktningsskylt till enskild person först sedan denna styrkt, att han betalat stadsgad skatt för det motorfordon, å vilket skylten är avsedd att användas, dels slutligen bilhandlandena, som vid utlämnandet av besiktningsskyltar till köparna hava liknande skyldighet. Att så många olika institutioner skola syssla med samma sak, synes mindre lämpligt, och bör undersökas, om icke förenklingar kunna företagas.

§ 10 mom. 2 och mom. 3. Sedan automobil förstörts, varom intyg lätt nog kan erhållas, om blott några väsentliga bildelar äro bortmonterade, kostar dess avförande ur registret ingenting, men om en bilägare önskar under viss tid avföra bilen ur registret, kostar avförande tre månaders skatt, varjämte han, då den åter skall tagas i bruk, måste bekosta ny besiktning.

Skillnaden i kostnad mellan dessa bägge olika sätt att avföra motorfordon ur registret har i stor utsträckning medfört, att bilar blivit avförda ur registret såsom nedskrotade, för att om någon eller några månader åter bliva registrerade såsom fullt brukbara. Det synes skäligt, att avförandet av automobil för viss tid ur registret icke skall vara nämnvärt dyrare än om den avföres såsom nedskrotad, och bör förordningen omarbetas i enlighet härmed.

§ 13. Då enligt besiktningsmännens samstämmiga erfarenheter de av godkända körskolor av lärare utbildade förareleverna i allmänhet visat sig betydligt kunnigare och säkrare än privatutbildade elever, vilka senare ofta infinna sig vid den första prövningen utan något begrepp om de för körkortsprovet uppställda fordringarna, synes systemet med godkända körskolor och lärare böra i möjligaste mån uppmuntras, ehuru det å andra sidan icke bör förbjudas för en privat bilförare att utbilda en honom närstående person (släkting, underlydande eller dylik). Det bör lämpligen föreskrivas, att förareutbildning företrädesvis bör ske genom godkända körskolor av lärare, samt att endast, då särskilda skäl visas föreligga, utbildning må ske genom privatpersoner.

§ 18. Ehuru det icke saknas förespråkare för den uppfattningen, att tiden nu vore inne att helt frigiva hastigheten för personautomobiler, vilket även föreslagits av 1927 års motorfordonssakkunniga, har i propositionen, sedan inkomna yttranden granskats, föreslagits en maximihastighet av 65 km/tim. Det kan emellertid ifrågasättas, huruvida icke denna gräns blivit satt väl hög, och att, med hänsyn dels till det stora antalet äldre småbilar i vårt land, vilka icke utan fara för trafiksäkerheten kunna framföras med den föreslagna hastigheten, dels till vägnätets i många fall ännu bristfälliga och farliga beskaffenhet, hastighetsgränsen borde sättas vid 55 km/tim.

§ 22 mom. 1. För släpvagnar föreskrivas bromssystem endast under förutsättning att mer än en släpvagn brukas. Det förefaller uppenbart, att varje släpvagn måste vara försedd med bromsar, så att erforderlig broms-

ning kan ske under färden samt släpvagnen, då den är fränkopplad, medelst bromsarnas tilldragning hindras från att rulla i gång.

§ 27. Automobil, som användes i yrkesmässig trafik, bör — såsom i åtskilliga län redan skett — förses med särskilt utmärkelsetecken, varigenom den redan på avstånd må kunna särskiljas från privatbilar. Allmänheten bör kunna veta, att det är en för yrkesmässig trafik godkänd bil, som kommer till användning, och besiktningsmännen böra vid den s. k. flygande besiktningen kunna redan på avstånd avgöra, huruvida den bil, som han ämnar undersöka, är en trafikbil eller icke.

Vägtrafikstadgan.

§ 6.

Föreskriften att fordon ej må stannas eller lämnas å väg på sådant sätt, att andra fordon icke kunna fritt komma förbi, är riktig, men bör kompletteras med bestämmelse, att fordon så vitt möjligt skall stannas på den sida av vägen, som överensstämmer med färdriktningen, d. v. s. vid vänstertrafik vid vägens vänstra sida. Otaliga äro de olyckor och olyckstillbud, som inträffat därigenom, att ett fordon oväntat förts över på fel sida av vägen och parkerats på fel sida.

Med stöd av vad här ovan anförts får jag hemställa,

att det i kungl. propositionen nr 121 framlagda förslaget till motorfordonsförordning m. m. måtte av riksdagen antagas allenast med de ändringar och förtydliganden, som här ovan angivits,

och hemställer jag, att vederbörande utskott ville formulera de ändringar i lagtexten, som härav föranledas.

Stockholm den 7 mars 1930.

Axel Nylander.