

Nr 121.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen med förslag till motorfordonsförordning m. m.; given Stockholms slott den 14 februari 1930.

Kungl. Maj:t vill härmed, under återopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för denna dag, inhämta riksdagens yttrande över härvid fogade förslag till motorfordonsförordning och vägtrafikstadga.

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

GUSTAF ADOLF.

Th. Borell.

Förslag

till

Motorfordonsförordning.

Häri genom förordnas som följer:

1 KAP.

Allmänna bestämmelser.

1 §.

1 mom. Med *motorfordon* förstås i denna förordning 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.

Motorfordon benämnes *automobil*, om det är försett med tre eller flera hjul, och *motorcykel*, om det är tvåhjuligt, dock skall tvåhjuligt motorfordon, som är försett med bivagn (sid-, för- eller släpvagn), jämväl anses såsom motorcykel.

Till *motorredskap* hänföras traktorer, lokomobiler, lantbruks- och väglagningsmaskiner samt andra dylika fordon, vilka för framdrivande äro försedda med motor, men som äro att anse allenast såsom arbetsredskap.

Användes motorredskap för gods- eller passagerarebefordran genom sammankoppling med härför särskilt avsedd släpvagn, benämnes motorredskapet tillsammans med släpvagnen *traktortåg*.

Med avseende å särskilda typer av motorfordon eller motorredskap bestämmer Konungen eller den myndighet, Konungen därtill förordnar, till vilket slag av fordon typen skall vara att hänföra.

2 mom. I denna förordning förstås, där ej annorlunda är angivet, med *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 ödebygdsväg, jämte till sådana vägar och gator hörande broar och färjor;

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

3 mom. Vad i denna förordning stadgas om ägare av motorfordon, skall beträffande motorfordon, som av någon innehaves på grund av avbetalningsköp, i stället hava avseende å innehavaren, ändå att äganderätten ännu icke å honom övergått.

2 KAP.

Om automobiler.**Om automobils beskaffenhet och utrustning.**

2 §.

1 mom. Med automobils *tjänstevikt*, vilken beräknas efter direkt vägning av automobilen, 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 *totalvikt* utgör dess 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 och det största antal passagerare, varför automobilen är inrättad (*maximilast*).

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

2 mom. 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) snabbt och säkert verkande styrinrättning;
- b) antingen två av varandra oberoende system för bromsning eller ett system, som kan påverkas av tvenne av varandra oberoende anordningar, av vilka den ena kan verka ändå att den andra icke tjänstgör; skolande i båda fallen bromsningssystemen vara fullt tillförlitliga och hastigt verkande, varjämte å varje automobil åtminstone ett system skall äga förmåga att, även om föraren lämnat automobilen, på ett effektivt sätt kvarhålla densamma 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 tjänstevikt är över 450 kilogram, anordning för backning;
- f) om explosionsmotor användes, effektiv anordning för dämpande av ljudet från avloppsgaserna (ljuddämpare);
- g) backspegel, så placerad att föraren med densamma kan iakttaga den bakom varande trafiken;
- h) antingen luftringar eller ock halvmassiva gummiringar av beskaffenhet,

som godkänts av Konungen eller den myndighet, Konungen därtill förordnar; samt

i) efter av Konungen meddelat förordnande hastighetsmätare av sådan beskaffenhet, att därigenom kan utövas kontroll över den hastighet, varmed automobilen blivit framförd å viss tillryggalagd vägsträcka.

3 mom. Samtliga 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 så anordnad, att den medgiver en bekväm körställning, ävensom så belägen, att föraren har god utsikt över körbanan.

4 mom. Motorn samt de behållare och rör, vilka innesluta flytande eller gasformigt bränsle, liksom ock elektriska ledningar skola vara så beskaffade, att eld såvitt möjligt förekommes.

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

5 mom. Där så erfordras, må till skydd mot slirning å hjulen anbringas lämpliga anordningar, som ej kunna skada vägen.

6 mom. De närmare föreskrifter om automobils hjultryck, som må erfordras för olika slag av hjulringar, meddelas av Konungen eller den myndighet, Konungen därtill förordnar.

Om besiktningsmän.

3 §.

Besiktning och annan förrättning, som i denna förordning avses, verkställas av därtill särskilt förordnade besiktningsmän.

Konungen bestämmer efter förslag av vederbörande länsstyrelse det antal besiktningsmän, som skall finnas inom varje län. Besiktningsman utses av länsstyrelsen, som tillika fastställer besiktningsmans tjänstgöringsdistrikt och stationsort, där ej Konungen finner skäl därom bestämma i samband med fastställandet av antalet besiktningsmän.

Besiktningsman äger uppbära ersättning enligt grunder, som Konungen bestämmer.

Övervakandet av besiktningsmännens verksamhet utövas av länsstyrelserna.

Närmare föreskrifter angående besiktningsmännen och deras verksamhet meddelas av Konungen eller den myndighet, Konungen därtill förordnar.

Om besiktning samt om förbud mot automobils användande.

4 §.

1 mom. Den, som i syfte att få automobil registrerad och tilldelad igenkänningsmärke, vill hos besiktningsman anmäla densamma till besiktning (*första besiktning*), skall därvid meddela de uppgifter rörande automobilen, som bestämmas av Konungen.

Vid besiktningen skall, efter det de lämnade uppgifterna granskats och fullständigats, undersökas, huruvida automobilen till sin beskaffenhet överensstämmer med de i 2 § meddelade bestämmelser.

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

2 mom. Tillverkare här i riket av automobil eller här i riket bosatt generalagent för sådan tillverkare i utlandet må kunna erhålla tillstånd att få olika typer av tillverkningen besiktigade (*typbesiktning*) i den ordning, ovan i 1 mom. sägs, med verkan att varje automobil, som av tillverkaren eller generalagenten intygas vara i full överensstämmelse med besiktigad typvagn, skall anses som om den besiktigats.

Intyg, varom nu sagts (*typintyg*), skall innefatta typbesiktningsinstrumentet i avskrift och utfärdas å blankett av det utseende, varom är särskilt stadgat.

Tillstånd till typbesiktning meddelas av Konungen eller den myndighet, Konungen därtill förordnar. Tillstånd må återkallas, när skäl därtill prövas föreligga.

Vad i denna förordning är stadgat om besiktning skall i tillämpliga delar gälla jämväl beträffande typbesiktning. Härutöver erforderliga föreskrifter angående typbesiktning så ock angående de besiktningsmän, som äga verkställa sådan besiktning, meddelas av Konungen eller den myndighet, Konungen därtill förordnar.

5 §.

1 mom. Har sådan ändring av automobil företagits, att de uppgifter, som äro införda i automobilregistret, icke längre äro överensstämmande med automobilens beskaffenhet, skall ägaren så snart ske kan och sist inom fjorton dagar från det ändringen skedde hos besiktningsman anmäla automobilen till efterbesiktning. Därvid skall företes tidigare för automobilen utfärdat besiktningsinstrument eller typintyg samt angivas de förändringar, som automobilen undergått.

Befinnes vid efterbesiktningen automobilen vara i föreskrivet och lämpligt skick, skall besiktningsinstrument, upptagande de förändringar automobilen undergått sedan föregående besiktning, 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 § 1 mom. sägs, har sin hemort.

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

3 mom. Beträffande periodisk efterbesiktning av automobil, som användes i yrkesmässig trafik, stadgas i 27 § 5 mom.

4 mom. Länsstyrelse äger, när skäl därtill prövas föreligga, förordna om besiktning av automobil samt, om besiktningen därtill föranleder eller automobil undanhålles besiktning, meddela förbud mot automobilens användande.

Besiktningsman, envar för sitt tjänstgöringsdistrikt, äger, där han finner anledning antaga, att automobil ur trafiksäkerhetssynpunkt är mindre tillförlitlig, undersöka automobilen. Befinnes därvid, att automobilen icke är i betryggande skick, äger besiktningsmannen förelägga automobilens ägare eller förare att inom viss tid inställa automobilen till eftersyn hos honom eller hos besiktningsman, som med hänsyn till automobilens hemort eller trafikförhållanden eljest kan finnas lämplig; och skall denne ofördröjligen underrättas om föreläggandet.

Är automobil så bristfällig, att den ej utan uppenbar fara för trafiksäkerheten kan vidare nyttjas, äger besiktningsman förbjuda automobilens användande, intill dess bristen blivit avhjälp. Förbudet skall ofördröjligen underställas prövning av länsstyrelsen i det län, där automobilen, enligt vad i 9 § 1 mom. sägs, har sin hemort.

Besiktningsman låte sig städse angeläget vara att så anordna undersökning och eftersyn av automobil, att därav så vitt möjligt ej förorsakas rubbning i automobilens trafikförhållanden eller i övrigt större olägenhet än som kan anses oundgängligen nödigt.

6 §.

Förbud, varom i 5 § 4 mom. sägs, gäller för hela riket, intill dess någon länsstyrelse, efter det besiktningsman intygat, att automobilen är i vederbörligt skick, förklarat hinder för dess användande icke längre föreligga.

7 §.

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

Om registrering av automobil och om igenkänningsmärke.

8 §.

1 mom. Automobil må ej, innan den, på sätt i 9 § sägs, blivit registrerad och igenkänningsmärke tilldelats densamma, tagas i bruk i andra än nedan angivna fall, nämligen:

1. för provkörning i och för dess tillverkning eller sammansättning, dock att tillstånd erfordras av polismyndighet, som bestämmer plats och villkor för provkörningen;

2. för körning från hamn, järnvägsstation, fabrik, förvaringslokal eller liknande direkt till sådan plats eller lokal;

3. för körning direkt till besiktningsman i och för besiktning;

4. för provkörning under besiktning;

5. i trafik lika med registrerad automobil i avbidan på erhållande av registrering och igenkänningsmärke, dock högst under tre veckor från den dag, då skatt för automobilen, enligt vad särskilt stadgas, blivit erlagd; samt

6. av den, som tillverkar eller bedriver handel med motorfordon, i trafik lika med registrerad automobil, dock allenast såvitt gäller automobil, som av honom hålles till salu.

Automobil skall i samtliga under 1—6 punkterna nämnda fall vara åsatt särskild skylt (*besiktningsskylt*). I fall, varom förmäles i 5 och 6 punkterna, skall tillika beträffande automobil, som icke tillhör besiktigad typ, besiktningsskylt vara medelst plombering av besiktningsman försedd med särskilt märke (*besiktningsmärke*).

Om skyldighet för tillverkare eller handlande, som avses i 6 punkten, att å automobil föra särskild skylt (*skatteskylt*), gäller vad därom är särskilt stadgat.

2 mom. Besiktningsskylt och besiktningsmärke skola vara av beskaffenhet, varom är särskilt stadgat. Besiktningsskylt skall på ett i ögonen fallande sätt anbringas såväl framtill som baktill å automobilen.

3 mom. Besiktningsskylt skall i dubbla exemplar, mot nedsättning av skäligt belopp som fastställles av Konungen, tillhandahållas vederbörande av polismyndigheten i orten.

Skylt må icke till någon utlämnas med mindre denne i två exemplar ingiver försäkringsbevis enligt 6 § i lagen om trafikförsäkring å motorfordon avseende varje motorfordon, varå skylten användes. Det ena exemplaret skall, försett med anteckning om utlämnad skylts nummer, av polismyndigheten översändas till den försäkringsanstalt, som meddelat försäkringen.

Ej heller må skylt utlämnas till annan än tillverkare eller handlande, som i 1 mom. 6 punkten avses, med mindre vederbörande behörigen styrker, att han betalt stadgad skatt för den automobil, å vilken skylten är avsedd att användas.

Av polismyndighet bekommen skylt må tillverkare eller handlande ej utlämna till köpare av automobil eller annan, med mindre denne uppfyller enahanda villkor i fråga om fullgjord skattskyldighet, som i föregående stycke sägs.

Skylt skall återställas, så snart behov av densamma icke föreligger och sist då försäkringen upphör.

4 mom. Länsstyrelse skall övervaka, att besiktningsskyltar finnas tillgängliga hos polismyndighet, varest sådana kunna antagas bliva erforderliga.

Över utlämnade skyltar skall polismyndigheten föra förteckning, uppdragande den persons namn och adress, till vilken skylt utlämnats, dagen för utlämnandet samt skyltens nummer ävensom försäkringsanstaltens namn och försäkringsbevisets nummer. Utlämnade skyltar skola för redovisning uppvisas för polismyndigheten årligen, under december månad. Brister därvid någon i redovisning, förfaller till betalning det nedsatta beloppet till den del det belöper å saknad skylt. Varder skylt återställd, skall anteckning därom ske i förteckningen samt det för skylten nedsatta beloppet, efter avdrag av polismyndighetens omkostnader, återbetalas.

9 §.

1 mom. 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.

2 mom. Ansökan om registrering av automobil, som ännu icke är registrerad, skall så snart ske kan och sist 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 fullständiga namn, yrke och hemvist eller däremot svarande uppgift.

Vid ansökningsen skall fogas vederbörligt besiktningsskyltinstrument eller typintyg så ock vederbörligt försäkringsbevis, allt i två exemplar.

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

Registrering av automobil, som tillhör besiktigad typ och som icke förut registrerats, skall ock vägras, där ej säljare av automobilen medelst påskrift å typintyg vitsordat, att automobilen, så länge den varit i hans besittning, icke undergått någon förändring.

4 mom. Beviljas registrering, skall länsstyrelse i registret införa de uppgifter rörande automobilen och dess ägare, som bestämmas av Konungen.

Bevis om registreringen och uppgift om det automobilen därvid tilldelade igenkänningsmärke skola tecknas å ena exemplaret av besiktningsinstrumentet eller typintyget, vilket skall av länsstyrelsen återställas till sökanden. Av försäkringsbeviset skall det ena exemplaret, försett med uppgift om automobilens igenkänningsmärke, översändas till den försäkringsanstalt, som meddelat försäkringen.

10 §.

1 mom. Övergår registrerad automobil till ny ägare, skall, där icke på sätt nedan stadgas ny registrering av automobilen bör ske inom annat län, den nye ägaren så snart ske kan och sist 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 fullständiga namn, yrke och hemvist eller däremot svarande uppgift samt automobilens igenkänningsmärke.

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

Anmälan av ny ägare skall, såvida det icke visas, att å automobilen tidigare meddelad trafikförsäkring gäller för honom, vara åtföljd av nytt försäkringsbevis.

Förre ägaren vare alltid berättigad att göra anmälan om övergång av äganderätten till automobil; dock att genom sådan anmälan den nye ägarens anmälningsskyldighet 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 anmälningsskyldighet gått till ända utan att skyldigheten fullgjorts, ur registret avföra den förre ägaren, oaktat upplysning om den nye ägaren ej kunnat erhållas.

2 mom. 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 bilen är registrerad. Vid sådan anmälan skall fogas bevis till styrkande av de meddelade uppgifterna om bilen.

Automobil må av länsstyrelse avföras ur registret, där den, som i detsamma är eller bör vara antecknad som ägare av bilen, icke kunnat under två på varandra följande kalenderår anträffas för uttagande av honom för nämnda år till betalning åliggande skatt för bilen.

3 mom. Har ägare av registrerad bil för avsikt att under viss tid ej nyttja bilen i trafik, äger han rätt att om detta förhållande göra anmälan för automobilens avförande ur registret hos länsstyrelsen i det län, där bilen är registrerad.

Sådan anmälan skall vara åtföljd, förutom av i 11 § 1 mom. stadgade avgifter, av en särskild avgift, svarande mot skatt för bilen under tre månader, vilken avgift skall redovisas av länsstyrelsen lika med registreringsavgift.

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 gälla vad i 9 § är stadgat om registrering av bil, som icke förut registrerats.

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

5 mom. Tages ny trafikförsäkring, skall automobilens ägare så snart ske kan och sist inom fjorton dagar därom göra anmälan hos länsstyrelsen i det län, där bilen är registrerad, och därvid avlämna nytt försäkringsbevis.

6 mom. Sker i andra fall, än ovan i 1, 2, 3, 4 och 5 mom. sägs, ändring i förhållande, varom inskrivning i registret skett, skall anmälan därom så snart ske kan och sist inom fjorton dagar från det ändringen skedde göras hos länsstyrelsen i det län, där bilen är registrerad.

7 mom. Inträffar sådan förändring beträffande äganderätten till bil eller dess användningsområde eller eljest, att densamma enligt 9 § 1 mom. bör registreras i annat län än där registrering förut skett, skall ansökan om ny registrering så snart ske kan och sist inom fjorton dagar från det förändringen inträdde göras hos länsstyrelsen i det län, där registreringen bör ske; dock att nu nämnda tid i de fall, som särskilt angivas i 1 mom. första stycket av denna paragraf, skall räknas på sätt där är föreskrivet. Denna ansökan skall innehålla uppgift om den förra registreringen och det

automobilen därvid tilldelade igenkänningsmärke. I övrigt skall i fråga om sådan registrering i tillämpliga delar gälla vad i 9 § är stadgat om registrering av automobil, som icke förut registrerats.

8 mom. 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 4 mom. 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 förbud mot automobils användande meddelats jämlikt 5 § 4 mom. eller förklarande lämnats jämlikt 6 §, 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 automobilen har sin hemort, därom underrättas i och för vederbörliga anteckningars verkställande.

11 §.

1 mom. Ansökan om registrering eller annan anmälan till automobilregistret skall göras skriftligen och vara åtföljd av stadgade avgifter för registreringen.

2 mom. 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 under rättelse med uppgift tillika å skälen därför.

3 mom. 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.

4 mom. Vad i automobilregistret antecknats skall införas i ett särskilt centralregister i den omfattning och på det sätt, som Konungen bestämmer.

5 mom. Närmare föreskrifter om automobilregistrets förande ävensom om avgifter för registreringen meddelas av Konungen.

12 §.

1 mom. 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 » Uppsala län,
- D » Södermanlands län,
- E » Östergötlands län,

F	utmärker	Jönköpings län,
G	»	Kronobergs län,
H	»	Kalmar län,
I	»	Gotlands 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.

2 mom. Igenkänningsmärke skall av ägaren till automobilen anskaffas i två exemplar. Dessa skola på ett i ögonen fallande sätt anbringas, ett exemplar framtill och ett baktill å automobilen.

3 mom. Närmare bestämmelser om igenkänningsmärkes beskaffenhet meddelas av Konungen.

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

Om automobilförare.

13 §.

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

Utan hinder av vad sålunda stadgas må den, som vill förvärva färdighet i körning av automobil, äga företaga övningskörning. Dylig körning må äga rum överallt, varest framförande av automobil, varmed övningen företages, är tillåten; dock att polismyndigheten i orten äger att helt eller delvis förbjuda övningskörning å plats, där körningen kan medföra fara för trafiksäkerheten. Övningskörning må endast företagas av den, som fyllt 18 år. Den, som företager övningskörning, skall åtföljas av person, som innehar gällande körkort för automobil och besitter längre tids vana och skicklighet

vid körning med sådant fordon; och anses denne under körningen såsom förare av automobilen.

2 mom. Den, som vill mot ersättning vare sig i körskola eller annorledes bedriva utbildning av förare (*yrkesmässig utbildning*), har att därtill söka tillstånd hos länsstyrelsen i det län, där verksamheten skall bedrivas. Handhar den, som upprättat körskola, ej själv undervisningen, skall skolan stå under ledning av sakkunnig lärare, som är ansvarig för undervisningen. Sådan lärare skall godkännas av länsstyrelsen.

Över ansökan om tillstånd att bedriva yrkesmässig utbildning eller om godkännande av lärare skall länsstyrelsen infordra yttrande av den besiktningsman, som enligt vad nedan sägs har att utöva tillsyn över utbildningen; och skall denne genom särskilt prov undersöka kompetensen och lämpligheten hos den, som uppgives skola handhava undervisningen.

Yrkesmässigt bedriven utbildning av förare står under tillsyn av den besiktningsman, som länsstyrelsen förordnar; och äger denne inspektera verksamheten samt meddela de anvisningar, som finnas erforderliga.

Automobil må ej användas vid yrkesmässig utbildning, innan densamma godkänts för övningskörning av besiktningsman, som ovan sagts.

Konungen eller den myndighet, Konungen därtill förordnar, äger föreskriva, att dylik automobil skall vara försedd med särskilda säkerhetsanordningar.

Befinnes den, som erhållit tillstånd att bedriva yrkesmässig utbildning, eller den, som blivit godkänd såsom lärare i körskola, olämplig härtill eller bedrives sådan utbildning i strid mot gällande föreskrifter eller eljest på otillfredsställande sätt, äger länsstyrelsen, allt efter omständigheterna, återkalla tillståndet eller godkännandet. När godkännande återkallas, må körskolas innehavare föreläggas att inom viss tid anställa lärare, som kan av länsstyrelsen godkännas. Underlåtes detta, skall tillståndet för skolan återkallas.

Beslut om meddelande av tillstånd att bedriva yrkesmässig utbildning, om godkännande av lärare samt om återkallelse av sådant tillstånd eller godkännande skall av länsstyrelse kungöras i tidning i orten.

14 §.

1 mom. Den, som önskar erhålla körkort, skall undergå förarprov hos besiktningsman i det tjänstgöringsdistrikt, inom vilket han är mantalsskriven, eller, om han visar synnerlig olägenhet vara förbunden med prövning inför besiktningsman i nämnda distrikt eller icke är bosatt i riket, hos besiktningsman i det distrikt, inom vilket han erhållit sin utbildning; har han erhållit utbildning utom riket, äger han för undergående av prov vända sig till besiktningsman i det distrikt, där han vistas.

2 mom. Vid anmälan till förarprov skall sökande förete:

a) åldersbevis utvisande att han fyllt 18 år;

b) intyg av läkare, enligt av Konungen fastställt formulär, 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; skolandet det anses föreligga erforderlig grad av synskärpa, därest denna, efter korrektion av möjligen förefintliga refraktionsfel, uppgår till minst 0·7 å det ena ögat och minst 0·3 å det andra, samt erforderlig grad av hörsel förmåga, därest åtminstone av det ena örat medelstark viskning väl uppfattas på 4 meters avstånd;

c) intyg att sökanden gjort sig känd för ett nyktert levnadssätt ävensom att han med hänsyn till sin vandel i övrigt kan anses lämplig som förare av motorfordon;

d) av sökanden undertecknad uppgift, huruvida han tidigare sökt eller erhållit körkort för automobil eller motorcykel;

e) välliknande fotografi av sökanden i sådant format, att det lämpligen kan anbringas å körkortet; samt

f) bevis om erhållen utbildning till förare, utfärdad av den, som meddelat denna.

De under b) och c) omförmälda handlingar må icke hava utfärdats tidigare än två månader före anmälingen.

För provet skall lämplig automobil tillhandahållas besiktningsmannen. Under provet anses sökanden såsom förare av automobilen.

3 mom. Befinnes sökande, efter förhör och prov under olika trafikförhållanden, vara väl förtrogen med automobils verkningssätt och manövrering samt äga nödig kännedom om gällande trafikföreskrifter ävensom besitta omdöme och ansvarskänsla i erforderlig grad, skall besiktningsmannen inom två dagar efter provets undergående meddela sökanden bevis, att han avlagt godkänt prov som förare av automobil. Detta bevis bör angiva den person eller körskola, som utbildat sökanden.

15 §.

1 mom. För erhållande av körkort har sökande 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 foga dels de i 14 § 2 mom. a)—e) omförmälda handlingar, dels ock sådant bevis av besiktningsman, som i 3 mom. av samma paragraf sägs. Sökande vare ock skyldig att, där så av länsstyrelsen påfordras, förete intyg om sin mantalsskrivningsort.

Finnes sökanden hava vederbörligen fullgjort vad ovan föreskrivits, har länsstyrelsen, efter företagen ytterligare utredning rörande de i 14 § 2 mom. c) avsedda förhållanden, där sådan finnes erforderlig, att för honom utfärda körkort, innefattande tillstånd att föra automobil. Där sökanden icke utan användande av glas innehar erforderlig synskärpa, skall å körkortet anmärkas, att han är skyldig att vid framförande av automobil bära nödiga glas.

Körkort, vartill formulär fastställes av Konungen, gäller för färd i hela riket. Körkort för automobil berättigar jämväl till förande av motorecykel.

Har körkort för automobil tilldelats någon, som innehar särskilt för motorecykel gällande körkort, varom i 34 § förmäles, åligger det honom att efter anmaning överlämna detsamma till den länsstyrelse, som utfärdat körkortet för automobil.

Har körkort förstörts eller förkommit eller undergått sådan förändring, att detsamma icke lämpligen kan användas, må efter ansökan hos länsstyrelse, som utfärdat körkortet, duplettkörkort utställas. Ansökan skall, där körkortet förstörts eller förkommit, innehålla på tro och heder avgiven försäkran om förlusten av körkortet. Duplettkörkort skall såsom sådant särskilt angivas genom påteckning av ordet »duplett».

2 mom. Över utfärdade körkort skall länsstyrelse föra anteckning i lig-gare 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.

3 mom. Har förare vid färd med automobil i något för trafiksäkerheten väsentligt hänseende allvarligen åsidosatt honom såsom förare åliggande förpliktelse eller varit synbarligen berörd av starka drycker eller eljest så påverkad därav, att han icke kunnat på tillfredsställande sätt föra automobil eller har förare eljest ådagalagt sådana egenskaper, att han icke bör betros att föra automobil, skall länsstyrelse, som utfärdat körkortet, efter nöjaktig utredning, återkalla detsamma. Äro omständigheterna av den beskaffenhet, att anledning är att antaga, att förare skall, utan att återkallelse av körkortet sker, låta sig rättas, må varning i stället meddelas. Återkallas körkort, skall därvid förklaras, att föraren, sedan viss tid, minst två månader och högst två år, gått till ända, äger på ansökan hos länsstyrelsen i det län, som i 1 mom. angives, få frågan om utfärdande av nytt körkort upptagen till prövning.

Har förares förmåga att föra automobil blivit så väsentligt nedsatt genom sjukdom, skada eller dylikt, att trafiksäkerheten därav måste anses bliva lidande, skall körkortet återkallas.

Har fråga uppstått om återkallelse av körkort och föreligga därvid sådana omständigheter, att föraren uppenbarligen måste anses olämplig att föra automobil, må länsstyrelsen, redan innan slutligt beslut om återkallelse fattas, förordna, att körkortet skall tills vidare återkallas. Vid frågans slutliga prövning skall hänsyn tagas till den tid, körkortet på grund av sådant förordnande varit återkallat.

Har 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.

Varning må ej överklagas.

Ansökan om utfärdande av nytt körkort skall, därest tiden för återkallel-

sen överstiger sex månader eller länsstyrelsen eljest så prövar nödigt, vara åtföljd av handlingar, fränsett åldersbevis, av beskaffenhet, varom i 1 mom. sägs, utfärdade efter det den för återkallelsen bestämda tid gått till ända.

Därest prövning av fråga om utfärdande av nytt körkort ankommer på annan länsstyrelse än den, som återkallat körkortet, skall yttrande i ärendet jämte utdrag rörande sökanden ur den liggare eller det kortregister, varom i 2 mom. förmåles, infordras från sistnämnda länsstyrelse.

Beslut, varigenom länsstyrelse meddelat varning eller återkallat körkort, skall antecknas i den liggare eller det kortregister som nyss sagts.

Genom länsstyrelsens försorg skall på sätt Konungen förordnar för rikets polismyndigheter kungöras beslut om återkallelse av körkort. Om dylika beslut skall meddelande även intagas i tidning i orten. Beslut, varigenom återkallelse av körkort, efter anförda besvär, upphävt eller ändrats eller varigenom, efter återkallelse, nytt körkort utfärdats, skall likaledes kungöras och meddelas på sätt ovan är stadgat.

4 mom. Har den, som innehar körkort, ådömts straff för förseelse, begången vid förande av motorfordon eller traktortåg, eller för förseelse mot 18 kap. 15 § strafflagen, åligger det domstolen att ofördröjligen översända avskrift av utslaget jämte uppgift om numret å den dömdes körkort till den länsstyrelse, som utfärdat detsamma.

Om körning med automobil m. m.

16 §.

1 mom. 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.

2 mom. 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 allmän vägs skyddande inskränkning i rätten att med automobil befara dylik 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.

3 mom. 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.

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

5 mom. 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.

6 mom. 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, varå automobiltrafik eljest icke må äga rum.

7 mom. Allmän väg må, även om automobiltrafik därå eljest ej är medgiven, befaras med automobil av polisman i tjänsteutövning ävensom 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 automobiltrafik å sådan väg icke förbjudits och är den allmänneligen befaren, äger länsstyrelse enahanda befogenhet och skyldighet som beträffande allmän väg.

Enskild väg må, även om automobiltrafik därå förbjudits, befaras med automobil i sådana fall, som i 16 § 7 mom. sägs.

18 §.

1 mom. Vid framförande av automobil skall hastigheten städse anpassas efter som vid varje tillfälle behörig hänsyn till trafiksäkerheten kräver och nödig försiktighet bjuder.

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.

2 mom. Körhastigheten för automobil må aldrig överstiga 65 kilometer i timmen.

Inom stads och köpings tätbebyggda område ävensom inom annat tätbebyggt samhälle vare högsta tillåtna hastigheten 35 kilometer i timmen, dock att, beträffande viss allmän väg, länsstyrelsen och, i fråga om viss gata eller annan allmän plats i stad, polismyndigheten i staden äger, där trafikförhållandena det medgiva, förordna, att hastigheten för personvagn avsedd för högst 7 personer må höjas intill högst 45 kilometer i timmen.

För *personomnibus* (personvagn avsedd för mer än 7 personer) och lastautomobil vare högsta tillåtna hastigheten:

	Inom sam- hälles tät- bebyggda delar km. i tim.	Annor- städes km. i tim.
för personomnibus	35	40
» lastautomobil med totalvikt ej överstigande 3,600 kilogram	35	40
» lastautomobil med totalvikt överstigande 3,600 men ej 6,000 kilogram	30	35
» lastautomobil med totalvikt överstigande 6,000 kilo- gram	25	30

3 mom. 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 eljest högst 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.

4 mom. 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 brandkåren för beredande av hjälp vid olycksfall eller av polisman i tjänsteutövning.

5 mom. Ifrågasättes att för tävling eller vid annat särskilt tillfälle framföra automobil med större hastighet än den i 2 mom. angivna, må tillstånd härtill meddelas av länsstyrelse, som har att fastställa sådana villkor för tillståndet, att fara eller olägenhet för annan trafik ej uppkommer.

19 §.

1 mom. 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 eller vara övningskörning ej må företagas, ävensom angående gällande inskränkningar dels i rätten att befara allmän väg med automobil eller visst slag av automobil, dels ock i den i 18 § angivna högsta tillåtna hastigheten. Enahanda skyldighet åligger beträffande gata eller annan allmän plats i stad polismyndigheten i staden.

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. Av polismyndighet utfärdad kungörelse skall därjämte insändas till vederbörande länsstyrelse.

2 mom. Hos länsstyrelse skall för allmänheten hållas tillgänglig karta i lämplig skala, vara med röd färg äro tydligt utmärkta de för automobiltrafik tillåtna 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.

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

20 §.

1 mom. Vägvisare, varom förmäles i 29 § i lagen angående väghallningsbesvärets 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.

2 mom. Råder inskränkning i rätten att med automobil befara viss allmän väg eller gata eller annan allmän plats i stad, 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 eller gatan.

Å eller invid för automobiltrafik tillåten allmän väg eller gata, som utgör infartsväg till stad eller annat tätbebyggt samhälle, skall å lämplig plats anbringas tavla, varå tydligt anges samhällets namn.

I stad eller annat tätbebyggt samhälle skall, där ej vederbörande länsstyrelse annorlunda förordnar, till ledning för genomgångstrafiken å lämpliga platser uppsättas vägvisare.

Å för automobiltrafik tillåten allmän väg skall, där särskild varsamhet är av nöden, såsom vid skarpa krökar, branta backar eller där utsikten eljest är skynd och vid korsningar med järnväg eller spårväg, anbringas tjänligt varningsmärke. Sådant varningsmärke skall ock, där så erfordras, anbringas vid gata eller annan allmän plats i stad.

Närmare föreskrifter beträffande dylika anslag, tavlor, vägvisare och varningsmärken meddelas av Konungen.

3 mom. Kostnad för anbringande av anordningar, varom i 2 mom. är sagt, så ock för underhåll därav, skall, såvitt angår stads område, bestridas av staden men eljest av vederbörande väggkassa.

4 mom. Angående vissa varningsmärken och säkerhetsanordningar m. m. vid vägkorsningar i samma plan mellan järnväg och väg är särskilt stadgat.

21 §.

1 mom. Under färd skall å automobil föras

a) igenkänningsmärken, så anbragta som i 12 § 2 mom. sägs, samt av beskaffenhet, varom är särskilt stadgat, eller, därest automobilen ej ännu

tilldelats igenkänningsmärke, föreskrivna besiktningsskyltar och besiktningssmärken;

b) å lämpliga, lätt tillgängliga platser anbragta skyltar av metall, uppbyggande dels ägarens namn och hemvist samt, där ägarens hemvist är en annan än automobilens hemort, jämväl denna, dels i förekommande fall tiden för senast verkställd besiktning av bilen, dels beträffande bil, som tillhör besiktigad typ, automobilens typbeteckning enligt vad därom är särskilt stadgat, dels ock, beträffande personombus och lastvagn, automobilens tjänstevikt, bredd och största hjultryck, ävensom det högsta antal passagerare bilen 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 för att bilen skall kunna framföras på ett betryggande sätt, ävensom baktill å bilen en lykta, som med vitt sken så belyser det å bilen anbragta bakre igenkänningsmärket eller besiktningsskylten, att de lätt kunna avläsas, samt visar rött ljus bakåt.

2 mom. Å ambulansbil eller bil, som användes vid eldfara för brandväsendets räknung eller av brandkåren för beredande av hjälp vid olycksfall eller av polistrupp, skall under mörker föras, förutom andra för biler stadgade lyktor, tillika framtill minst en tänd lykta med kraftigt rött sken.

3 mom. Å lastvagn skall å utifrån väl synlig plats tydligt utmärkas automobilens tjänstevikt och maximilast.

Avses att vid lustresa, utflykt eller dylikt bruka lastvagn för befordran av personer, skola härför påkallade anordningar å bilen godkännas av besiktningssman. Vid sådan färd må ej med bilen befordras passagerare till större antal än besiktningssmannen vid godkännandet bestämt.

4 mom. Förare skall, innan körningen börjar, förvissa sig om, dels att automobilens utrustning överensstämmer med vad ovan i 1 och 2 mom. 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 i sådant skick, att det med lätthet kan avläsas. Detsamma gäller i fråga om besiktningsskylt, där sådan skall föras.

5 mom. Å bil må under färd i tätbebyggt samhälle brukas allenast signalapparat med jämn, dov ton; dock att å bil, varom förmäles i 2 mom., skall såsom signalapparat användas kraftigt ljudande ringklocka eller visselpipa eller sirén med genomträngande gäll ton eller annan därmed jämförlig anordning.

6 mom. Bländande ljus må ej användas vid färd i tätbebyggt samhälle, där tillfredsställande belysning är anordnad, ej heller annorstädes vid möte med annan vägfärdande än gående.

7 mom. Förare må icke röka tobak under färd i tätbebyggt samhälle.

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

9 mom. Det åligger förare att så behandla motorn, att den icke åstadkommer onödigt buller, ej heller utsläpper rök, ånga eller gas i sådan mängd, att olägenhet härav uppstår. Användes explosionsmotor, må gaserna icke givas fritt avlopp.

Föraren skall vid smutsigt väglag, då gående person passeras, begränsa hastigheten, så att den gående ej utsättes för onödigt smutsstänk.

10 mom. Förare skall under färd medhava det för honom utfärdade körkort, så ock i förekommande fall bevis om godkännande, varom ovan i 3 mom. är stadgat, för att på tillsägelse av besiktningsman eller polisman uppvisas.

Besiktningsman eller 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 automobilskatt den 2 juni 1922 (nr 260) är stadgat.

Om släpvagn till automobil.

22 §.

1 mom. Skall släpvagn för tillfälligt eller stadigvarande bruk kopplas till automobil, skola kopplingsanordningarna vara tillfredsställande. Om mer än en släpvagn brukas, skall effektivt bromsningssystem vara anordnat samt erforderlig bemanning för bromsarnas skötande åtfölja fordonen. Släpvagn, avsedd för stadigvarande bruk, skall vara försedd med ringar av beskaffenhet, som är stadgat för automobil. Länsstyrelse och vederbörande polismyndighet i stad äga, när helst anledning därtill föreligger, låta genom besiktningsman undersöka, huruvida släpvagnen med kopplings- och bromsninganordningar är i betryggande och lämpligt skick samt i förekommande fall meddela förbud mot släpvagns användande. Vad i 5 § 4 mom. andra — fjärde styckena är stadgat om undersökning och eftersyn av automobil samt i anledning därav påkallade åtgärder skall äga motsvarande tillämpning jämväl å släpvagn.

Vad i 2 § 6 mom. är stadgat beträffande automobil skall jämväl äga tillämpning å släpvagn, som är försedd med luftkringar eller halvmassiva gummiringar av godkänd beskaffenhet.

Å släpvagn, avsedd för stadigvarande bruk, skall under färd föras skyltar av metall, upptagande dels ägarens namn och hemvist, dels ock, i enlighet med av besiktningsman därom utfärdat bevis, släpvagnens tjänstevikt, bredd och största hjultryck ävensom maximilast.

År släpvagn tillkopplad automobil, skall baktill å släpvagnen, eller om flera släpvagnar användas, å den sista av dessa anbringas samma igenkännings-

märke som å automobilen. Detta igenkänningsmärke skall under mörker hållas belyst på sätt är föreskrivet om motsvarande igenkänningsmärke å automobil; och skall beträffande detsamma gälla vad om igenkänningsmärke för automobil i 21 § 4 mom. andra stycket är stadgat.

2 mom. Släpvcagn 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 § 3 och 4 mom. är stadgat beträffande automobil äga motsvarande tillämpning.

Släpvcagn 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 släpvcagn skall tillkopplas automobil.

3 mom. Är en- eller tvåhjulig släpvcagn, vars hjul äro försedda med luftringar, tillkopplad vanlig personautomobil eller personomnibus och är släpvcagnen av ringa vikt och avsedd allenast för last, gäller om hastigheten vad i 18 § är stadgat för sådan automobil.

Framföres vanlig personautomobil eller personomnibus med annan släpvcagn än ovan sagts eller är släpvcagn tillkopplad lastautomobil, vare, om släpvcagnens hjulringar äro av beskaffenhet som föreskrivits för automobil, högsta tillåtna hastigheten:

	Inom samhälles tätbebyggda delar km. i tim.	Annorstades km. i tim.
för vanlig personautomobil och personomnibus	30	35
» lastautomobil med totalvikt ej överstigande 3,600 kilogram	30	35
» lastautomobil med totalvikt överstigande 3,600 men ej 6 000 kilogram	25	30
» lastautomobil med totalvikt överstigande 6,000 kilogram	20	25.

Är släpvcagn försedd med hjulringar av annan beskaffenhet, vare högsta tillåtna hastigheten 15 kilometer i timmen.

4 mom. Vad i 1 mom. sista stycket och 2 mom. andra stycket är stadgat avser icke släpvcagn, som användes vid eldfara för brandväsendets räkning.

Sådan släpvcagn skall under mörker baktill vara försedd med lykta, som visar rött ljus bakåt eller med reflexanordning, som vid belysning återkastar rött sken. Reflexanordning skall vara av typ, som godkänts av Konungen eller den myndighet, Konungen därtill förordnar.

Särskilda föreskrifter om yrkesmässig automobiltrafik.

23 §.

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

24 §.

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

2 mom. 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.

Ansökan om trafiktillstånd avseende linjetrafik inom mer än ett län skall inlämnas till länsstyrelsen i det län, varest längsta delen av vägsträckan är belägen.

3 mom. Vill någon inom viss stad bedriva annan yrkesmässig trafik än i 2 mom. sägs, meddelas tillstånd till sådan trafik (*stadstrafik*) av polismyndigheten i staden.

4 mom. Tillstånd att inom visst län eller del därav bedriva yrkesmässig trafik, som icke är att hänföra till linje- eller stadstrafik (*länstrafik*), meddelas av vederbörande länsstyrelse.

5 mom. Innehavare av tillstånd till stads- eller länstrafik för befordran av personer vare, såvida icke naturhinder föreligger eller eljest giltigt skäl för vägran är för handen, skyldig att på anfordran utföra körning inom det område, trafiktillståndet avser (*trafikområde*), dock må, där så av särskilda omständigheter påkallas, myndighet, som meddelat tillståndet, helt eller delvis medgiva befrielse från dylik skyldighet.

6 mom. När anledning därtill förekommer, kan trafiktillstånd återkallas av myndighet, som meddelat tillståndet.

25 §.

1 mom. Vid meddelande av tillstånd till länstrafik skall bestämmas, varest automobil, som brukas i trafiken, skall vara stationerad (*stationsort*).

För automobil, som användes i stadstrafik inom viss stad, vare staden stationsort.

2 mom. Har automobil tagits i bruk för körning utom stationsorten, skall automobilen, sedan körningen avslutats, utan onödigt dröjsmål föras tillbaka till stationsorten.

3 mom. Har färd avslutats å ort utom trafikområdet, må automobilen å sådan ort tagas i bruk för körning direkt tillbaka till trafikområdet.

26 §.

1 mom. 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 vad därom är stadgat skola införas i automobilregistret.

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

Ansökan om trafik tillstånd avseende länstrafik skall, utöver vad i 1 mom. sägs, innehålla uppgifter om trafikområde och stationsort för den ifrågasatta trafiken.

27 §.

1 mom. Över ansökan om tillstånd till linjetrafik skall länsstyrelse ej mindre höra vägstyrelsen och polismyndigheten i orten samt järnvägsföretag eller annat trafikföretag, som beröres av den ifrågasatta trafiken, än även, om förhållandena därtill föranleda, vid utlyst sammanträde eller i annan lämplig ordning lämna vederbörande väghållningsskyldiga och andra, som ärendet kan angå, tillfälle att yttra sig.

Över ansökan om tillstånd till länstrafik, skall länsstyrelse höra polismyndigheten i den ort, varest automobil, som kommer att användas i trafiken, avses skola hava sin stationsort.

2 mom. Vid prövning av ansökan om trafik tillstånd skall hänsyn tagas till behövligheten och lämpligheten av den ifrågasatta trafiken.

Trafik tillstånd skall upptaga de villkor och bestämmelser för trafiken, som prövas nödiga. Därvid skall föreskrivas, att i trafiken tjänstgörande förarens arbetstid under tjugufyra på varandra följande timmar i regel icke får överskrida tretton timmar, raster däri inbegripna, dock att myndighet, som har att meddela trafik tillståndet, äger stadga ytterligare begränsning av arbetstiden.

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

Avskrift av länsstyrelsens beslut, varigenom tillstånd till länstrafik meddelats, skall tillställas polismyndigheten i den ort, varest automobil, som användes i trafiken, har sin stationsort.

Om meddelat trafik tillstånd, innefattande jämväl uppgift om den eller de automobiler, som äro godkända för trafiken, så ock om härutinnan beslutade

ändringar skall länsstyrelse eller annan myndighet, som meddelat tillståndet, lämna vederbörande besiktningsman underrättelse.

4 mom. Automobil må icke användas i yrkesmässig trafik utan att vara för sådan trafik godkänd av myndighet, som har att meddela trafikillståndet. Då godkännande sökes, skall företes intyg av besiktningsman, att bilen är för trafiken lämplig. 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 trafikillstånd. Därvid skall bestämmas det högsta antal passagerare, som må befordras med fordonet.

Ej må godkännande av automobil meddelas, med mindre det visas, att försäkringsplikten fullgjorts.

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

5 mom. För utrönande av huruvida automobil, som användes i yrkesmässig trafik, är i föreskrivet och lämpligt skick, skall densamma sist inom ett år efter närmast föregående besiktning uppvisas för besiktningsman inom det tjänstgöringsdistrikt, inom vilket bilen har sin hemort, för undergående av efterbesiktning. Därvid skall företes för bilen senast utfärdat besiktningsskilt eller, i förekommande fall, typintyg.

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

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

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

Har trafikillståndet meddelats av annan eller andra myndigheter än länsstyrelsen i det län, där bilen har sin hemort, skall automobilens ägare så snart ske kan och sist inom fjorton dagar från det besiktningen avslutats till den eller de myndigheter insända bevis om att besiktningen verkställts.

De i 5 § 4 mom. 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 trafikillståndet.

28 §.

1 mom. Vid linjetrafik eller stadstrafik må skjutslegan icke utgå med högre belopp än fastställd taxa medgiver. Sådan taxa, för såväl person- som godsbefordran, skall fastställas av länsstyrelse, som meddelat trafik-tillståndet, eller, därest sådant tillstånd meddelats av flera länsstyrelser, av länsstyrelsen i det län, där trafiken huvudsakligen skall äga rum; dock att för stadstrafik taxan skall fastställas i den ordning 23 § i ordningsstadgan för rikets städer den 24 mars 1868 (nr 22) angiver.

Ej heller vid länstrafik, som icke endast avser befordran av gods, må skjutslegan utgå med högre belopp än som medgives 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.

Över förslag till taxa, som jämlikt bestämmelserna i 12 § i stadgan om skjutsväsendet den 22 juni 1911 kommer att tillämpas jämväl beträffande enligt nämnda stadga utgående skjuts, skall vederbörande landsting höras eller, om landstinget ej är samlat, antingen dess förvaltningsutskott eller av landstinget för ändamålet särskilt utsedd nämnd, så ock i förekommande fall stadsfullmäktige i stad, som ej i landsting deltagar.

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

3 mom. 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 §.

1 mom. Ej må någon tjänstgöra som förare av automobil i yrkesmässig trafik utan att därtill hava erhållit särskilt tillstånd (*trafikkort*).

Trafikkort berättigar icke till förande av personomnibus i yrkesmässig trafik, där ej å trafikkortet uttryckligt medgivande härtill lämnats.

2 mom. Trafikkort må ej utfärdas för annan än den, som innehar gällande körkort för automobil och uppnått 21 års ålder samt i övrigt efter prövning av besiktningsman finnes lämplig såsom förare i yrkesmässig trafik.

3 mom. För erhållande av trafikkort har förare att till den länsstyrelse, som för honom utfärdat körkort, insända ansökan därom samt därvid föga de handlingar, som han till styrkande av sin kompetens och lämplighet vill i ärendet åberopa.

Trafikkort, vartill formulär fastställes av Konungen, gäller för trafik inom hela riket.

4 mom. Över utfärdade trafikkort skall länsstyrelse föra anteckning i den liggare eller det kortregister, varom i 15 § 2 mom. förmäles; och skall där-

vid för varje trafik kort antecknas nummer å trafik kortet samt dag för dess utlämnande.

5 mom. Innehavare av trafik tillstånd vare skyldig att till myndighet, som meddelat tillståndet, göra anmälan om varje förare, som tjänstgör i trafiken. Anmälan, innehållande uppgift om numret å förarens trafik kort, skall ske inom fyra dagar efter det tjänstgöringen tagit sin början.

Sådan anmälningsskyldighet skall ock fullgöras efter det tjänstgöringen upphört.

Anmälan, varom nu sägs, vare avgiftsfri.

6 mom. Myndighet, som meddelat tillstånd till yrkesmässig trafik, äger, när anledning därtill förekommer, återkalla trafik kort för förare, som tjänstgör i trafiken. Sådant beslut skall kungöras i tidning i orten.

Har sådan återkallelse skett, åligger det föraren att efter anmaning överlämna trafik kortet till myndigheten.

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

Sker återkallelse av trafik kort av annan myndighet än den, som utfärdat detsamma, skall meddelande om återkallelsen, med upplysning om skälen därför, lämnas sistnämnda myndighet.

Beslut, varigenom trafik kort återkallats, skall antecknas i den liggare eller det kortregister, som i 4 mom. sägs.

7 mom. Trafik kort skall under trafik medföras och på tillsägelse uppvisas för besiktningsman eller polisman.

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

30 §.

1 mom. Har automobil för tillfälligt brukande här i riket från utlandet införts av resande, som endast tillfälligtvis skall i riket vistas, vare besiktning av automobilen ej av nöden, där den resande innehar bevis av svensk konsul eller polismyndighet i det land, varest automobilen är registrerad, eller av konsul, som företräder detta land här i riket, att automobilen till sin beskaffenhet uppfyller de i det främmande landet gällande föreskrifter för att där få användas i allmän trafik. Nämnda bevis skall företes hos polismyndigheten å den första ort i riket, varest automobilen 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 automobilen, utfärdar polismyndigheten eller av denna förordnad tjänsteman genom anteckning å beviset eller annorledes tillstånd att i riket bruka automobilen samt tilldelar automobilen igenkänningsmärke.

2 mom. Företes icke bevis, som i nästföregående moment sägs, skall auto-

mobilen underkastas besiktning på sätt i 4 § 1 mom. föreskrives. Därest automobilen, 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 automobilen.

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

4 mom. Igenkänningsmärke, varom i denna paragraf förmäles, skall av polismyndigheten mot skälig ersättning tillhandahållas sökanden; och skall om märkets anbringande gälla vad i 12 § 2 mom. 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.

5 mom. Tillstånd att föra sådan automobil, som här ovan sägs, skall av polismyndighet meddelas person, som med bevis av myndighet, som i 1 mom. omförmäles, styrkt, att han i det främmande landet äger rätt att föra automobil. Föreliggande 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.

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

31 §.

1 mom. 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.

2 mom. 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 §.

På vilka villkor automobil, som är registrerad i främmande stat, som anslutit sig till internationell konvention rörande automobiltrafik, må här i

riket tillfälligt brukas, så ock på vilka villkor person, som i sådan stat äger rätt att föra automobil, må här i riket utöva dylik rätt, bestämmas av Konungen.

33 §.

Om skyldighet för den, som från utlandet inför motorfordon för tillfälligt brukande här i riket, att i samband med fordonets tullbehandling förete bevis om trafikförsäkring gäller vad Konungen därom förordnar.

3 KAP.

Särskilda bestämmelser om motorcyklar.

34 §.

I avseende å annan motorcykel än som avses i 35 § gäller i tillämpliga delar vad här ovan är stadgat angående automobil, dock med följande undantag.

Med motorcykels tjänstevikt avses vikten av motorcykeln (bivagn ej medräknad) i normalt, fullt driftfärdigt skick, däri inbegripen vikten av till motorcykeln hörande verktyg och reservdelar samt bränsle, smörjolja och vatten. I motorcykels tjänstevikt ingår ej bemanningen.

Å motorcykel erfordras endast ett bromssystem.

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

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.

Vad i 21 § 3 mom. första stycket är stadgat gäller icke motorcykel, ändå att densamma är försedd med bivagn avsedd för last.

Med avseende å företagande av övningskörning å motorcykel, prövning för erhållande av rätt att föra sådant fordon samt utfärdande av körkort gäller vad i 13, 14 och 15 §§ är stadgat, dock att person, som fyllt 16 år, må företaga övningskörning, undergå prövning och erhålla körkort, samt att prövningen må kunna avse allenast uttrönande av hans förtrogenhet med motorcykels verknings sätt och manövrering samt kännedom om gällande trafikföreskrifter. 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 motorecykel färdas å allmän väg, å gata eller annan allmän plats i stad, ävensom å enskilt område, som allmänneligen befares, gälla, om till motorecykeln är kopplad bivagn, samma bestämmelser som för automobil.

Motorecykel utan bivagn må framföras även å väg, varå automobiltrafik icke är tillåten, därest ej enligt 16 § 2 mom. meddelat förbud omfattar jämväl dylik motorecykel eller vägen är enskild och ägaren förbjudit trafik å vägen med motorecykel.

35 §.

Beträffande velociped, som ursprungligen är avsedd och inrättad för framdrivning uteslutande medelst trampning men som sedermera utan ändring i övrigt försetts med hjälpmotor, skola allenast följande bestämmelser i denna förordning äga tillämpning, nämligen:

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

2) i tillämpliga delar 18 § samt 46, 49, 50, 51, 53 och 55 §§.

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

Motorecykel, varom här är fråga, skall vara försedd med minst en snabbt och säkert verkande broms samt vid mörker föra, framtill, tänd lykta med vitt sken och, baktill, reflexanordning, som vid belysning återkastar rött sken. Lyktan må icke kasta bländande ljus vid färd i tätbebyggt samhälle, där tillfredsställande belysning är anordnad, ej heller annorstädes vid möte med annan vägfarande än gående. Reflexanordning skall vara av typ, som godkänts av Konungen eller den myndighet, Konungen därtill förordnar.

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

Å motorecykel, 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.

4 KAP.

Om motorredskap och traktortåg.

36 §.

1 mom. Motorredskap må, 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, så anbragt att ljuset är synligt på avstånd såväl framifrån som bakifrån. Lyktan skall visa vitt ljus framåt och rött ljus bakåt.

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, 49, 50, 51, 53, 55 och 56 §§ här nedan äga tillämpning å motorredskap.

2 mom. 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 finnes erforderlig, skall av vederbörande fullgöras.

37 §.

1 mom. 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.

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 trafiktillstånd. I sammanhang med godkännandet skall bestämmas det högsta antal passagerare eller den största last, som må föras å traktortåget.

När anledning därtill föreligger, kan trafiktillstånd, 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 traktor-

tåget, har hjulringar av järn eller annat hårt material, 10 kilometer i timmen.

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

Under mörker skola å traktortåg föras dels framtill å traktorn två tända lyktor med vitt sken, tillräckligt starkt för att traktortåget skall kunna framföras på ett betryggande sätt, dels ock baktill å den sista släpvagnen en tänd lykta, visande rött sken bakåt.

2 mom. För yrkesmässig trafik med traktortåg gäller, utöver eller i stället för bestämmelserna här ovan, i tillämpliga delar vad i 24—29 §§ är stadgat.

3 mom. I övrigt skola allenast bestämmelserna i 39—42, 44 och 48—56 §§ här nedan i tillämpliga delar gälla för traktortåg.

5 KAP.

Föreskrifter i avseende å förordningens efterlevnad.

38 §.

1 mom. Brukas automobil eller motorcykel, varom i 34 § förmåles, i strid mot bestämmelse i 8 § 1 mom. eller 10 § 3 mom. tredje stycket eller mot förbud, som meddelats enligt 5 § 4 mom., vare ägaren förfallen till böter från och med etthundra till och med ettusen kronor.

2 mom. Brukas automobil eller motorcykel, varom i 34 § förmåles, oaktat fordonet ej överensstämmer med de i denna förordning angående sådant fordons beskaffenhet och utrustning meddelade föreskrifter, 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 därmed förenad, förfallen till böter från och med tio till och med femhundra kronor.

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

3 mom. 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.

4 mom. 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 förseelse äro stadgade.

Brukades motorfordonet av någon, som enligt 6 eller 7 § i lagen angående ansvarighet för skada i följd av automobiltrafik är till utgivande av ersättning för skada förpliktad, skall, i ägarens ställe, sådan brukare vara förfallen till ansvar, varom i 1 eller 2 mom. sägs.

39 §.

Förer någon automobil eller motorcykel, varom i 34 § sägs, eller traktortåg utan att vara berättigad till förande av fordonet eller traktortåget i den trafik, varom fråga är, eller företager någon övningskörning utan att vara därtill berättigad, straffes med böter från och med etthundra 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 överlämnar åt annan att föra motorfordonet eller att företaga övningskörning utan att denne är därtill berättigad.

Om någon, som icke utan användande av glas innehar synskärpa, som i 14 § 2 mom. b) sägs, underlåter, att vid framförande av motorfordon använda nödiga glas, oaktat hans skyldighet härutinnan anmärkts å för honom utfärdat körkort, vare han förfallen till böter från och med tio till och med femhundra kronor.

Åsidosätter den, som företager övningskörning, annorledes än i första stycket sägs föreskrifterna i 13 § 1 mom. eller på grund av samma lagrum meddelat förbud, böte från och med tio till och med femhundra kronor.

40 §.

1 mom. 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 § 3 mom. eller 22 § 2 mom. erfordras, utan att dylikt tillstånd erhållits, eller åsidosätts i avseende å sådan trafik av vederbörande myndighet meddelade föreskrifter,

eller befordras med lastautomobil last, vars vikt överstiger den för automobilen fastställda maximilasten,

eller brytes mot föreskrifterna i 5 § 1 mom., 21 § 1 mom. a) och c), 2 och 3 mom. andra stycket, 4 och 6 mom., 22 § 1 mom. fjärde stycket och 4 mom. andra stycket, 27 § 5 mom. första stycket eller 37 § 1 mom. sista stycket eller mot föreskrift, som meddelats med stöd av 2 § 6 mom.,

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 ovan nämnda lagrum angivna hänseenden gäller beträffande motorcykel, varom i 34 § förmåles.

Har automobils eller sådan motorcykels igenkänningsmärke eller besiktningsskylt, där sådan skall föras, under färd hållits dold i syfte att förhindra fordonets igenkännande, skall till böter från och med tvåhundra till

och med ettusen kronor eller till fängelse i högst tre månader dömas. Till samma straff vare ock den förfallen, som i sådant syfte underlåter att under färd föra vederbörligt igenkänningsmärke å fordonet.

2 mom. Till böter från och med tio till och med femhundra kronor är den förfallen, som icke efterkommer av besiktningsman enligt 5 § 4 mom. givet föreläggande att till eftersyn inställa automobil, motorcykel, varom i 34 § sägs, eller släpvagn.

Med böter från och med tio till och med tvåhundra kronor straffes den, som icke efterkommer av besiktningsman meddelat tecken att stanna fordon som nu nämnts.

41 §.

1 mom. 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.

2 mom. Är den, som förer motorfordon eller traktortåg, varom i 1 mom. förmäles, synbarligen berörd av starka drycker eller eljest så påverkad därav, att han icke kunnat på tillfredsställande sätt föra fordonet, straffes med böter från och med femtio till och med ettusen kronor eller fängelse i högst tre månader.

3 mom. Har förare vid förseelse, varom i 1 och 2 mom. sägs, ådagalagt grov vårdslöshet eller visat uppenbar likgiltighet för andra människors liv eller egendom, må till fängelse i högst ett år dömas.

42 §.

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

1 mom. Sökes ej inom föreskriven tid registrering, på sätt i 9 § 2 mom. är stadgat, av automobil eller motorcykel, varom i 34 § sägs, eller underlåter eljest någon, som enligt denna förordning är pliktig göra anmälan till

automobilregistret eller hos myndighet, som meddelat trafiktillstånd, sådan anmälan inom den härför i varje fall stadgade tid, böte den, vilken registrerings- eller anmälningsskyldigheten åligger, där han ej tillika gjort sig förfallen till ansvar jämlikt 38 § 1 mom., från och med tio till och med femhundra kronor.

Underlåter någon, som genom lagakraftvunnet utslag dömts till ansvar för förseelse, varom ovan sägs, att därefter fullgöra honom åliggande registrerings- eller anmälningsskyldighet, äger länsstyrelse eller myndighet, som nyss nämnts, att vid viten, som tillika må utdömas, ålägga den försumlige att fullgöra sin skyldighet.

2 mom. Envar, som i anmälan, varom i 1 mom. förmäles, mot bättre vetande meddelar oriktig uppgift, straffes med böter från och med femtio till och med ettusen kronor.

Till enahanda straff vare den förfallen, som i eller å typintyg, varom i 4 § 2 mom. och 9 § 3 mom. stadgas, mot bättre vetande meddelar oriktig uppgift, så ock den, som åsidosätter föreskrifterna i 8 § 3 mom. fjärde stycket.

44 §.

1 mom. Utövar någon utan tillstånd yrkesmässig trafik eller bedriver någon linje-, stads- eller länstrafik eller trafik med traktortåg, utan att vara berättigad till sådan trafik, varom fråga är, böte från och med femtio 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.

Uraktlåter någon, som innehar tillstånd till stadstrafik eller länstrafik för befordran av personer, att fullgöra skyldighet, som enligt 24 § 5 mom. åligger honom, straffes som i första stycket sägs.

2 mom. 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 § 4 mom. sägs, eller brukas i traktortåg ingående motorredskap eller släpvagn utan att vara godkänt för sådan trafik, straffes den, som utövar trafiken, med böter från och med tio 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.

3 mom. Fordras vid yrkesmässig trafik högre betalning än fastställd taxa medgiver eller åsidosätts av vederbörande myndighet vid meddelande av trafiktillstånd eller eljest lämnade föreskrifter, böte den felande från och med tio till och med femhundra kronor.

Till samma straff vare den förfallen, som bryter mot stadgandet i 25 § 2 mom.

45 §.

Bedriver någon yrkesmässig utbildning av förare i körskola eller annorledes, utan att tillstånd härtill erhållits, böte från och med femtio till och med femhundra kronor.

Till enahanda ansvar är ock den förfallen, som eljest i strid med denna förordning eller någon på grund därav meddelad föreskrift bedriver yrkesmässig utbildning av förare.

46 §.

Brukar någon motorecykel, 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 motorecykeln 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 motorecykel, 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 §.

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.

49 §.

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

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 ett år.

51 §.

Förseelse mot denna förordning skall, där ej allenast enskild målsägandes rätt blivit därav förnärmat, 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, trafikort 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.

6 KAP.

Särskilda föreskrifter.

54 §.

För förrättning, som enligt denna förordning ankommer på besiktningsman, skall erläggas avgift enligt taxa, som fastställes av Konungen.

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 eller å motorredskap och traktortåg, som brukas av krigsmakten, eller å motorfordon, som användas ute-

slutande inom järnvägs- eller fabriksområde eller annat dylikt inhägnat område.

Därest beträffande vissa andra motorfordon eller motorredskap undantag i särskilt hänseende från denna förordning visas vara påkallat, meddelas bestämmelser härom av Konungen eller den myndighet, Konungen därtill förordnar.

Övergångsbestämmelser.

1) Denna förordning skall träda i kraft den 1 januari 1931 och äga tillämpning jämväl å motorfordon, motorredskap, släpvagnar och traktortåg, som då äro i bruk. Vid nämnda tid skall, i den mån ej nedan annorlunda sägs, förordningen om motorfordon den 15 juni 1923 (nr 281) med däri sedermera gjorda ändringar och tillägg upphöra att gälla.

2) Intill den 1 januari 1934 må massiva gummiringar eller hjulringar av järn eller annat hårt material användas å motorfordon, som vid förordningens ikraftträdande är registrerat eller som registreras inom ett år därefter.

Å för stadigvarande bruk avsedd släpvagn, som kopplas till automobil, må dylika ringar användas till den 1 januari 1934.

3) Beträffande motorfordon eller till sådant fordon kopplad släpvagn, varå användas massiva gummiringar eller hjulringar av järn eller annat hårt material, skola föreskrifterna i § 2 mom. 6 i förordningen om motorfordon den 15 juni 1923 rörande hjulringsbredd och hjultryck ävensom de i samma förordning meddelade bestämmelserna om påföljd för överträdelse av nämnda föreskrifter fortfarande äga tillämpning.

4) Motorfordon, som är försett med massiva gummiringar eller hjulringar av järn eller annat hårt material, må aldrig framföras med högre hastighet än 15 kilometer i timmen.

5) Åtgärder, som före den 1 januari 1931 erfordras i avseende å ordnandet av besiktningsväsendet enligt denna förordning, skola vidtagas i enlighet med bestämmelserna i densamma.

6) Vid denna förordnings ikraftträdande gällande tillstånd att bedriva sådan yrkesmässig trafik, som i § 24 mom. 4 andra stycket i förordningen om motorfordon den 15 juni 1923 sägs, skall efter nämnda tidpunkt avse rätt att bedriva länstrafik inom det län, vars länsstyrelse meddelat tillståndet.

7) Den, som innehar gällande tillstånd att tjänstgöra som förare i yrkesmässig trafik, äger att efter ansökan avgiftsfritt erhålla trafik kort, varom i denna förordning stadgas. Sådan ansökan, innehållande uppgift om sökandens fullständiga namn, yrke och hemvist ävensom nummer å för honom utfärdat körkort, skall före den 1 oktober 1930 inlämnas till den myndighet, som meddelat sökanden nämnda tillstånd. Har sökandes körkort utfärdats av annan myndighet än nyss sagts, skall ansökningen överlämnas till den länsstyrelse, som har att utfärda trafik kortet.

Förslag

till

Vägtrafikstadga.

Häri genom 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 allmänneligen befares;

vägförande: 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 §.

Varje vägförande skall iakttaga all den omsorg och varsamhet, som till förekommande av olycksfall betingas av omständigheterna. Han skall uppträda hänsynsfullt mot andra vägförande och vid vägen boende. Han skall efterkomma polisman's anvisningar till trafikens ordnande och stanna, när polisman därtill giver tecken.

3 §.

1 mom. Är å väg anordnad gångbana, må denna ej begagnas av annan vägförande än gående, därest icke undantag måste äga rum för färd tvärs över banan eller av annan särskild orsak.

Där särskild gångbana icke är anordnad, skall den, som framför fordon, såvitt möjligt låta gående utan intrång färdas närmast vägkanten.

2 mom. Vid möte å gångbana böra de mötande vika till vänster.

Gående bör iakttaga särskild försiktighet vid beträdande av körbana och vid vägkorsningar. Gående bör ej genom onödigt uppehåll å körbana hindra trafiken därstädes med fordon. Han bör, då fordon nalkas, skyndsamt vika åt sidan.

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

4 §.

Å velociped och sparkstötting skall föras ringklocka eller annan lämplig signalapparat.

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

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

5 §.

Velociped, som under mörker framföres å väg, skall vara försedd, framtill, med tänd lykta med vitt sken samt, baktill, med reflexanordning, som vid belysning återkastar rött sken.

Framföres å väg under mörker med dragare förspänt fordon, skall å fordonet eller dragaren föras antingen tänd lykta så anbragt, att ljuset är synligt på avstånd såväl framifrån som bakifrån, eller ock reflexanordningar, som vid belysning återkasta sken såväl framåt som bakåt. Lykta och reflexanordningar skola visa vitt ljus framåt och rött ljus bakåt.

Reflexanordning skall vara av typ, som godkänts av Konungen eller den myndighet, Konungen därtill förordnar.

Om lyktor å motorfordon är stadgat i motorfordonsförordningen.

6 §.

Fordon må ej stannas eller lämnas å väg på sådant sätt, att andra fordon icke kunna fritt komma förbi, eller på sådan plats, varest utsikten över vägen är skymd. Under mörker skall å fordon för dragare och motorfordon, som lämnas å väg, finnas tänd lykta, därest icke tillfredsställande 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 härutinnan är stadgat.

7 §.

1 mom. Två eller flera personer må icke samtidigt färdas å velociped, som är avsedd allenast för en person, dock må, där särskilda anordningar härför vidtagits, å sådan velociped medföras ett barn under 6 år.

Det åligger den, som åker velociped, att hålla minst en hand å styret samt båda fötterna å pedalerna.

Velocipedåkande må ej, då motorfordon eller fordon för dragare nalkas, färdas i bredd utan skola följa efter varandra.

2 mom. I automobils förarsäte må icke flera passagerare taga plats eller gods uppläggas till större myckenhet än att föraren kan intaga en bekväm körställning.

Å motoreykel må förutom föraren icke färdas mer än en person. I till sådant fordon hörande bivagn må ej färdas personer till större antal än det, för vilket bivagnen är avsedd.

8 §.

1 mom. Det åligger vägfarande, som framför motorfordon eller fordon för dragare,

att vid färd i kurva eller i vägkorsningar eller i branta backar eller där skymmande föremål finnas invid vägbanan i god tid nedbringa hastigheten så som vid varje tillfälle behörig hänsyn till trafiksäkerheten kräver;

att vid vändning om gatuhörn eller där körbanan är så hal, att fordonet lätteligen slirar, eller vid passerande av å hållplats stående spårvagn icke använda större hastighet än att fordonet kan stannas så gott som ögonblickligen och under alla omständigheter på en sträcka av högst två meter;

samt att, då fordonet nalkas korsning i samma plan mellan järnväg och väg, nedbringa hastigheten så, att fordonet under alla förhållanden kan stannas på ett betryggande avstånd från närmaste rälssträng.

Beträffande körhastigheten för motorfordon gäller härförutom vad i motorfordonsförordningen är stadgat.

2 mom. Vid vändning om gatuhörn eller i skarpa kurvor eller å platser, där stark trafik råder, eller eljest, där behörig hänsyn till trafiksäkerheten så kräver, må velociped icke framföras med högre hastighet än att velocipeden kan bringas att stanna så gott som ögonblickligen och under alla omständigheter på en sträcka av högst två meter.

9 §.

1 mom. Fordon skall vid färd i vägkorsningar och vägkrökar och eljest, då utsikten över vägen är skymd, städse framföras å körbanans vänstra sida.

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

Omkörning må ske allenast, när körbanan kan fritt överskådas och må under inga förhållanden äga rum vid vägkorsningar eller i skarpare vägkrökar eller å backkrön eller i närheten av korsningar i samma plan mellan väg och järnväg.

Omkörning skall ske till höger.

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

3 mom. Den, som vill företaga omkörning, bör medelst ljudsignal eller tillrop väcka den framförvarandes uppmärksamhet; och bör denne skynd-

samt genom ljudsignal eller annat lämpligt tecken giva tillkänna, att signalen uppfattats, samt sakta farten.

4 mom. 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.

10 §.

1 mom. Vägfarande bör uppmärksamma till ledning för trafiken vid vägen uppsatta anslag och varningstecken.

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

Förare av motorfordon skall, då omständigheterna så påfordra, i god tid giva varningssignal. Enahanda skyldighet åligger den, som åker velociped eller sparkstötting.

Förare av fordon, vilken ärnar stanna, skall till ledning för bakom kommande vägfarande i god tid höja hand eller piska uppåt eller på annat lämpligt sätt giva tecken. Vid möte med annan körande eller den, som rider eller leder djur, skall förare, 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 lämpligt sätt utvisa den riktning, han ämnar välja.

3 mom. Vid sammanstötning eller annan olyckshändelse må förare av fordon 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.

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

11 §.

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 och 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.

12 §.

Vägförande skall, då så ske kan, i god tid lämna fri plats för fordon inrättat för transport av sjuka samt för fordon, som användes vid eldfara för brandväsendets räkning eller av brandkåren för beredande av hjälp vid olycksfall eller av polistrupp, ävensom för likprocession och tågande militärtrupp.

13 §.

Å väg må ej tävling med motorfordon eller velociped anordnas utan att tillstånd härtill meddelats av vederbörande länsstyrelse, som har att fastställa sådana villkor för tillståndet, att fara eller olägenhet för annan trafik ej uppkommer.

14 §.

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 överståthållarämbetet, för annan stad, där poliskammare finnes, av denna, samt för övriga städer av magistrat, eller, där sådan ej finnes, av stadsstyrelse.

Närmare föreskrifter beträffande dylika anslag meddelas av Konungen.

Beträffande motorfordon och motorredskap gäller härförutom vad i motorfordonsförordningen är stadgat.

15 §.

Kostnad för anbringande av anslag, varom i 14 § förmäles, så ock för underhåll därav skall, såvitt angår stads område, bestridas av staden men eljest av vederbörande vägkassa.

16 §.

Den, som bryter mot föreskrifterna i 2 §, 3 § 1 mom., 4, 5, 6, 7 och 8 §§, 9 § 1, 2 och 4 mom., 10 § 2 och 3 mom., 11, 12 och 13 §§ eller mot föreskrift, som meddelas med stöd av 14 §, straffes med böter från och med två

till och med ett tusen kronor. Äro omständigheterna försvärande och har förseelsen skett vid framförande av motorfordon, må till fängelse i högst ett år dömas.

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

17 §.

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 polisdомstol, där sådan är inrättad, men eljest hos poliskammare och, där sådan ej finnes, vid allmän domstol i den ort, där förseelsen skett.

18 §.

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 1931, vid vilken tid stadgan om trafiken å vägar och gator (vägtrafikstadga) den 15 juni 1923 (nr 282) skall upphöra att gälla.

*Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför
Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten i statsrådet å Stock-
holms slott den 14 februari 1930.*

Närvarande:

Statsministern LINDMAN, ministern för utrikes ärendena TRYGGER, statsråden LÜBECK, BESKOW, LUNDAVIK, BORELL, VON STEYERN, MALMBERG, LINDSKOG, BISSMARK, JOHANSSON, DAHL.

Efter gemensam beredning med chefen för finansdepartementet anför chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Borell:

Genom beslut den 11 november 1927 bemyndigade Kungl. Maj:t min företrädare att tillkalla sakkunniga att inom kommunikationsdepartementet utarbета förslag till ny förordning om motorfordon jämte därmed sammanhängande författningar.

Vid ärendets föredragning i statsrådet yttrade departementschefen — efter att till en början ha framhållit, att tiden nu syntes vara inne för en allmän revision av förordningen om motorfordon jämte därmed sammanhängande författningar, däribland vägtrafikstadgan, något varom talrika framställningar om ändring i och fullständigande av sagda författningar utgjorde vittnesbörd — bland annat följande:

»Bland de många och viktiga frågor, som vid revisionen böra beaktas, vill jag särskilt fästa uppmärksamheten vid nu gällande hastighetsbestämmelser, vid ifrågasatta åtgärder till motverkande av onykterhet hos förare av motorfordon samt vid frågan om maximiarbets-tid för förare av motorfordon i yrkesmässig trafik. Vad den första av dessa frågor och därvid särskilt bestämmelserna angående den högsta hastighet, varmed automobil må framföras, angår, är att erinra, att sedan den tid, då dessa bestämmelser fastställdes, en avsevärd teknisk utveckling ägt rum med avseende å såväl motorfordonen som även beskaffenheten av de mera allmänt trafikerade vägarna. Ökningen av den hastighet, med vilken ett motorfordon numera utan olägenhet kan i normala fall framföras, har även medfört, att den i gällande motorfordonsförordning föreskrivna maximihastigheten, särskilt å landsbygden i allmänhet, i stor utsträckning läser överskridas, utan att allmänna rättsmedvetandet reagerar här emot. Ett sådant mera allmänt åsidosättande av gällande bestämmelser synes mig icke förenligt med aktningen för lagen, som med all makt måste upprätthållas. Det torde därför vara av vikt, att hithörande bestämmelser upptagas till prövning, varvid vederbörlig hänsyn skall tagas till motorfordonstrafikens nuvarande tekniska ståndpunkt, men jämväl till de i

vissa fall skärpta krav på trafiksäkerheten, som den ständigt växande trafiken ej kunnat undgå att medföra. Vad vidare frågan om motverkande av onykterhet hos motorfordonsförare angår, så torde det vara uppenbart, att de främsta insatserna på detta område äro att vinna på upplysningens väg. I detta avseende är det frivilliga nykterhetsarbetet bland motorfordonsförarna själva av största betydelse och jag hoppas även att för detta kunna söka visst stöd från statsmakternas sida. I nu föreliggande sammanhang torde böra övervägas de åtgärder, som i övrigt, särskilt i samband med förarnas utbildning, kunna befinnas lämpliga. Även frågan om arbetstidens längd för förare i yrkesmässig trafik är av vikt ur trafiksäkerhetens synpunkt och bör underkastas prövning med hänsyn härtill.

I samband med revision av motorfordonsförordningen anholder jag även att få anmäla tvenne underdåniga framställningar dels den 30 oktober 1926 från Svenska järnvägsföreningen och dels den 15 påföljande december från Svenska järnvägsmannaförbundet och Sveriges lokomotivmannaförbund, båda berörande konkurrensen mellan järnvägs- och automobiltrafiken. I den mån denna fråga berör regleringen av den yrkesmässiga automobiltrafiken med hänsyn bland annat till redan förefintlig järnvägstrafik, bör den upptagas till prövning i samband med motorfordonsförordningens bestämmelser om meddelande av tillstånd för yrkesmässig trafik. Vid denna utredning torde de önskemål, som framstälts vid den i maj 1927 hållna järnvägs- och automobiltrafikkonferensen i Stockholm ävensom vid ett i oktober samma år hållet sammanträde med rikets landshövdingar, böra beaktas. Önskligt är, att härvid även ett försök göres att närmare klarlägga den yrkesmässiga, regelbundna motorfordonstrafikens verkliga inflytande på järnvägstrafiken.»

Vidare framhölls, att en allmän översyn av kungörelsen den 23 maj 1924 angående varningsmärken och säkerhetsanordningar m. m. vid korsningar i samma plan mellan järnväg och väg (nr 318) borde företagas med ledning av de erfarenheter, som hittills kunnat vinnas angående författningens verkningar.

Slutligen påpekades angelägenheten av, att den del av utredningen, som berörde automobilbesiktningsväsendet, först gjordes till föremål för de sakkunnigas arbete.

Med anledning av förenämnda bemyndigande tillkallade chefen för kommunikationsdepartementet följande sakkunniga: f. d. landshövdingen K. L. A. E. Reuterskiöld, ordförande, numera chefen för justitiedepartementets lagavdelning, hovrättsrådet J. Alsén, förtroendemannen J. A. Mårdh, generalsekreteraren i kungl. automobilklubben, kaptenen A. P. Norlander samt direktören O. W. Wallée. Därjämte uppdrogs åt trafikchefen friherre A. T. Thott att vid behandlingen av frågor, vilka berörde järnvägsväsendet, såsom sakkunnig biträda vid utredningen.

På därom gjord framställning blev hovrättsrådet Alsén, den 9 januari 1929, entledigad från det honom lämnade uppdraget.

De sakkunniga, som i enlighet med de dem lämnade direktiven först inriktade sitt arbete å automobilbesiktningsväsendet, avlämnade den 10 mars 1928 betänkande med förslag till vissa ändringar i automobilbesiktningsväsendet m. m. (Statens offentliga utredningar 1928:11).

Därefter hava de sakkunniga med skrivelse den 31 juli 1929 avlämnat betänkande med förslag till, bland annat, förordning om motorfordon m. m. samt stadga om trafiken å vägar och gator (vägtrafikstadga) (Statens offentliga utredningar 1929:16).

Över 1928 års betänkande hava infordrade yttranden avgivits av överståthållarämbetet, samtliga länsstyrelser, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, arméförvaltningen, statskontoret, riksräkenskapsverket, kungl. automobilklubben, automobilbesiktningsmännens förening och svenska automobilhandlareföreningen.

Över 1929 års betänkande, som i vad detsamma rörer besiktningsväsendet helt ansluter sig till 1928 års betänkande, hava infordrade yttranden avgivits dels av nyssnämnda myndigheter och sammanslutningar, med undantag av statskontoret och riksräkenskapsverket, dels ock av järnvägsstyrelsen, chefen för generalstaben, kommerskollegium, generalpoststyrelsen, generaltullstyrelsen, medicinalstyrelsen, socialstyrelsen, kontrollstyrelsen, svenska motorklubben och motormännens riksförbund, svenska teknologföreningen, svenska järnvägsföreningen, svenska vägföreningen, svenska väginstitutet, svenska vägstyrelsernas förbund, svenska spårvägsföreningen, Sveriges industriförbund, Sveriges trafikbilägares riksförbund, Sveriges droskbilägares riksförbund, Sveriges omnibusägares riksförbund, motorförarnas helnykterhetsförbund, svenska handelsarbetareförbundet, svenska transportarbetareförbundet, Sveriges fastighetsägareförbund samt föreningen av fabrikanter och engrosfirmor inom gummiringsbranschen i Sverige. 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, hurusom knappast något annat trafikmedels framträdande och utveckling varit av så ingripande betydelse för samfärdseln som motorfordonets. Efter det någorlunda driftsäkra motorfordon framkommit, hade dessa fordon fått en oanad användning över allt i världen. Till de mest avlägsna och otillgängliga trakter hade motorfordonet framträngt, och av alla samhällsklasser hade det tagits i bruk. Det hade blivit en hart när omistlig länk i samhällsmaskineriet och en faktor av ekonomisk betydelse, vars räckvidd ännu ej läte sig överskåda.

Vad som främst trädde i ögonen vore, yttra de sakkunniga, att denna imponerande utveckling skett på föga mer än ett tjugotal år. Särskilt tiden

**Allmänna
synpunkter.**

Motorfordonsförordningen.

De sakkunniga.

efter världskriget hade medfört en enorm ökning av motorfordonen, ej minst i vårt land. Ännu så sent som vid 1919 års slut funnos i Sverige registrerade allenast 4,401 automobiler och 4,445 motorecyklar. Vid 1924 års slut utgjorde antalet respektive 62,820 och 21,948. Vid årsskiftet 1928—1929 uppgick sammanlagda antalet motorfordon för hela riket till 177,263, därav 127,660 automobiler och 49,603 motorecyklar. För tiden intill den 1 januari 1928 hade 275,191 körkort utfärdats. Sagda dag år 1929 torde antalet utfärdade körkort hava uppgått till omkring 315,000.

Att motorfordonens plötsliga framträdande liksom ock den snabbhet, varmed utvecklingen skett, kommit att sätta sin prägel på motorfordonslagstiftningen vore helt naturligt. Den tidigaste lagstiftningen kunde ej undgå att röna inverkan av gemene mans uppfattning om det nya trafikmedlet såsom ett föremål, mot vars farliga egenskaper man måste skydda sig. Å många håll hystes en överdriven fruktan för automobilerna. Automobil-lagstiftningen i vårt land — liksom även annorstädes — inriktade sig ock till en början på att omgärda trafiken med motorfordon med stränga säkerhetsbestämmelser. De sakkunniga erinra om, att 1906 års automobilförordning endast tillät körning med automobil å allmän väg med en bredd överstigande 3.6 meter och att densamma föreskrev en högsta hastighet under dagsljus, i stad, av 15 kilometer samt, å landsbygden, av 25 kilometer i timmen.

Väl hade de stränga krav på säkerhet, som ursprungligen uppställdes, mildrats varje gång motorfordonslagstiftningen varit föremål för revision, men ännu återstode enligt de sakkunnigas åsikt bestämmelser, som torde utan men för trafiksäkerheten kunna lindras eller helt avskaffas. Utvecklingens snabbhet hade ock gjort sig märkbar i lagstiftningen och föranlett, att denna gång på gång visat sig föråldrad och i behov av revision. Lång tid hade i allmänhet ej förflutit efter det en ny lag trätt i kraft, förrän krav på revision av densamma framstälts. Någon lagstiftning på lång sikt hade aldrig kunnat vara tal om. Knappast något annat lagstiftningsområde hade under så kort tid varit föremål för så många och omfattande bearbetningar.

Ehuru det med fullt fog kunde påstås, att gällande lagstiftning sökt och jämväl lyckats att i görligaste mån tillvarata de erfarenheter, som av den dittills skedda utvecklingen vunnits, torde det med lika fog kunna göras gällande, att samma lagstiftning redan vore föråldrad i åtskilliga hänseenden. Att utpeka de delar av lagstiftningen, vilka särskilt syntes vara i behov av revision, torde ej möta några större svårigheter. Däremot vore det, framhålla de sakkunniga, icke lika lätt att angiva, vad som ej endast för det närvarande utan jämväl för framtiden borde ersätta det som utmönstrades. Utvecklingen inom motorfordonsväsendet påginge alltjämt med oförminskad styrka och snabbhet. Vad som i dag syntes lämpligt och riktigt, kunde redan i morgon vara till men och hinder. Vid sådant förhållande syntes den nuvarande lagstiftningen icke böra göras till föremål för allt för

genomgripande förändringar. En fullständig omarbetning borde anstå till den tid komme, då man klarare än nu vore fallet, kunde skönja resultatet av utvecklingen. De sakkunniga hade i enlighet med denna sin åsikt huvudsakligen inriktat sig på att inom den gällande lagstiftningens ram vidtaga de förändringar, som av de hittills vunna erfarenheterna påkallades.

För att möta den framtida utvecklingen hade dock vissa anordningar föreslagits. I en författning som motorfordonsförordningen vore det enligt de sakkunnigas åsikt lämpligast, att endast huvudgrunderna för lagstiftningen fastsloges, medan utformandet av detaljerna överlätes åt den verkställande makten. Med en dylik anordning kunde uppenbarligen ett smidigare anpassande efter de skiftande förhållandena i det praktiska livet äga rum. Redan i nuvarande förordning hade åt Kungl. Maj:t inrymts befogenhet att i åtskilliga hänseenden meddela erforderliga detaljföreskrifter. Området för denna Kungl. Maj:ts befogenhet hade i de sakkunnigas förslag avsevärt vidgats, varjämte i vissa fall det ansetts lämpligt att inrymma befogenhet som nu sagts åt den myndighet, Konungen därtill förordnade. Såsom en sådan myndighet skulle — allt efter spörsmålets art — kunna ifrågakomma väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, statens materialprovningsanstalt eller måhända en inom kommunikationsdepartementet i analogi med luftfartsmyndigheten upprättad motorfordonsmyndighet.

Ehuru någon fullständig omarbetning av motorfordonsförordningen och vägtrafikstadgan icke verkställdes, hade dock de sakkunniga ansett nya författningar i ämnet och ej allenast förordningar om ändrad lydelse i vissa delar av de gällande böra utfärdas, då i så gott som varje paragraf ändringar eller jämkningar vidtagits.

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

Bestämmelserna med avseende å motorfordonens beskaffenhet och utrustning hava anpassats efter teknikens nuvarande ståndpunkt. Särskilt har beaktats nödvändigheten att förekomma, att fordonets på vägbanans slitning inverkan delar bliva ödeläggande för densamma. Sålunda har användandet av massiva gummiringar och hjulringar av järn eller annat hårt material ansetts böra efter viss övergångstid helt förbjudas.

Den nuvarande besiktningsmannainstitutionen har av de sakkunniga i stort sett lämnats oförändrad, dock att särskilt tjänstgöringsdistrikt föreslagits skola tilldelas envar besiktningsman. Konungen skall äga föreskriva, att om flera besiktningsmän äro stationerade på en och samma ort, dessa sammanföras till en besiktningsmyndighet med en av dem såsom föreståndare. Inrättandet av besiktningsmyndighet är i främsta rummet att uppfatta såsom en av rent praktiska skäl förestavad organisatorisk åtgärd, åsyftande en jämnare fördelning av göromålen besiktnings-

männerna emellan och därmed även ett bättre utnyttjande av deras arbetskraft.

Det nuvarande besiktningförfarandet, i vad detsamma rör nya fordon, har avsevärt förenklats. Beträffande dessa har den individuella besiktningen ansetts i viss omfattning kunna ersättas med en besiktning av den typ, fordonet tillhör. Genom införandet av typbesiktning torde allmänheten komma att besparas mycken omgång, tidsutdräkt och kostnad.

I avsikt att erhålla en viss fortlöpande kontroll å fordonsbeståndet har föreslagits, att besiktningssman skall erhålla befogenhet att undersöka motorfordon, som kan antagas vara mindre tillförlitligt (flygande besiktning) samt att, där undersökningen därtill giver anledning, förelägga fordonets förare eller ägare att inom viss tid inställa detsamma till eftersyn. Med den flygande besiktningens införande lär ökad trygghet stå att vinna mot att icke mindervärdiga eller riskabla fordon framföras i trafiken.

Bestämmelserna angående besiktningsskyltar och vad därmed äger sammanhang ha underkastats en ingående omarbetning i syfte att undanröja de olägenheter, som ej minst ur skattesynpunkt föreligga med nuvarande föreskrifter.

Rätten att utbilda förare har ytterligare skärpts, den nu rådande relativt stora friheten i valet av besiktningssman för avläggande av körkortsprov har inskränkts, strängare kompetensvillkor hava uppställts för förarna bland annat ur nykterhetssynpunkt, allt för vinnande av större garantier för att icke mindre kvalificerade förare erhålla körtillstånd. Av enahanda anledning ha bestämmelserna angående förarnas kroppsliga egenskaper undergått vissa ändringar.

Frågan om återkallande av körkort har varit föremål för ingående överväganden, resulterande i en viss skärpning av bestämmelserna för särskilt svårartade fall men i en lindring av desamma i de fall där för trafiksäkerheten mindre farliga egenskaper komma till synes.

Att gällande hastighetsbestämmelser äro i behov av revision, torde väl numera ej av någon bestridas. Endast revisionens omfattning är föremål för olika meningar. De sakkunniga hava funnit tiden nu vara inne för slopande av absoluta hastighetstal för trafiken med vanliga personbilar (och motorcyklar) å landsbygden. Dels fordonens och de allmännast trafikerade vägarnas tekniska beskaffenhet, dels ock den väsentligt ökade körskicklighet och den större omdömesförmåga och ansvarskänsla, som numera måste sägas vara tillfinnandes hos förarna, hava härvidlag varit avgörande för de sakkunniga. I fråga om den övriga trafiken åter hava absoluta hastighetstal icke ansetts kunna undvaras. Beträffande denna trafik hava de sakkunniga inskränkt sig till att föreslå en höjning av de stadgade maximihastigheterna.

Nya anordningar i form av vägvisare och dylikt hava till underlättande av fordonens framförande å vägar och gator föreslagits.

Bestämmelserna om den yrkesmässiga trafiken hava fullständigats.

Ett nytt lönesystem har föreslagits för besiktningsmännen, innebärande en genomgående nedsättning av de nuvarande lönerna, vilka de sakkunniga i stort sett funnit för höga. För att motverka de olägenheter, som bland annat ur rekryteringssynpunkt till äventyrs skulle följa av en lönesänkning, hava de sakkunniga förordat, att besiktningsmännen — jämte det de bibehållas vid viss andel i inflytande förrättningsavgifter — erhålla vissa fasta arvoden.

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. Såsom av det nyss anförda framgår, hava de sakkunniga huvudsakligen inriktat sig på att inom den gällande lagstiftningens ram vidtaga de förändringar, som av de hittills vunna erfarenheterna påkallas. Mot denna de sakkunnigas utgångspunkt har jag så mycket mindre att erinra, som den alltjämt hastigt pågående utvecklingen inom motorfordonsväsendet helt visst torde inom en relativt nära liggande framtid komma att påkalla betydande ändringar och jämknings i de bestämmelser, som med hänsyn till motortrafikens nuvarande ståndpunkt finnas erforderliga. För att möta den kommande utvecklingen hava de sakkunniga i större utsträckning än hittills berett möjlighet till reglering i administrativ ordning av vissa detaljer, varom bestämmelser nu finnas intagna i motorfordonsförordningen. Jämväl härutinnan finner jag de sakkunnigas förslag lämpligt. Förslaget torde 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. Beträffande de viktigaste ändringarna, som förslaget innehåller, har jag i flertalet fall kunnat ansluta mig till de sakkunnigas uppfattning. I vissa hänseenden hava dock i förslaget ändringar och tillägg ansetts böra ske, för vilkas innebörd hänvisas till den följande framställningen.

Departements-
chefen.

De sakkunniga hava, som redan omnämnts, vidare framlagt förslag till ny vägtrafikstadga.

Vägtrafik-
stadgan.

Gällande vägtrafikstadga är den första av sitt slag i Sverige och jämväl en bland de första i hela världen. Före densammas tillkomst funnos inga allmänna bestämmelser till reglerande av all trafik för såväl stad som landsbygd. Endast för städer och stadsliknande samhällen funnos allmänna föreskrifter om trafiken. Dessa voro meddelade i ordningsstadgan för rikets städer, varjämte med stöd av 20 § i samma stadga en mängd bestämmelser i detta ämne, ofta sammanfattade i särskilda trafikreglementen, utfärdats för de olika samhällena. Till grund för vägtrafikstadgan ligger i allt väsentligt ett av särskilda sakkunniga — 1920 års automobilsakkunniga — utarbetat förslag.

Vid framläggande av proposition (nr 124) i ämnet till 1923 års riksdag

yttrade departementschefen, att enligt hans mening skulle det av de sakkunniga framlagda förslaget komma att fylla ett länge känt behov och torde kunna förväntas bliva till synnerligt gagn för trafiken å våra vägar och gator. I likhet med 1920 års sakkunniga ansåge departementschefen det emellertid vara av vikt, att man vid förslagets avfattning iakttog all den varsamhet, som det i flera avseenden grannlaga ämnets natur krävde. Endast beträffande de mest elementära grunderna för en allmän trafik torde man sålunda kunna ifrågasätta att för det dåvarande meddela bestämmelser, och borde man härvid ej gå längre än som ur den allmänna trafiksäkerhetens synpunkt kunde anses oundgängligen påkallat. Om så skedde, måste ett ingripande på ifrågavarande område anses ligga ej minst i landsbygdsbefolkningens eget intresse.

De sakkunniga.

De sakkunniga hava förklarat sig kunna vitsorda, att 1923 års vägtrafikstadga blivit till synnerligt gagu för trafiken, ej minst å landsbygden. Till ej ringa del torde man hava denna stadga att tacka för den grad av trafik-kultur, som för närvarande råder i vårt land. De i stadgan, ibland endast i form av råd, lämnade föreskrifterna hade på förvånansvärt kort tid ingått i det stora flertalets medvetande, låt vara att de icke i lika grad efterlevdes. 1920 års sakkunniga betraktade sitt förslag till vägtrafikstadga såsom ett första försök, ur vilket en för vårt lands förhållanden i allo lämplig lagstiftning i detta ämne möjligen kunde komma till stånd. Att försöket slagit väl ut hade redan framhållits. Alla skäl syntes därför tala för att bygga vidare på den av dessa sakkunniga lagda grunden. 1920 års sakkunniga avsågo vid avfattandet av sitt förslag att endast få fram de huvudregler, som borde gälla för all trafik. Att gå längre torde ej heller nu vara lämpligt. Än torde tiden icke vara inne för att i vägtrafikstadgan upptaga mera detaljerade stadganden. Innan sådana torde kunna ifrågakomma, måste en klarare uppfattning om betydelsen av, att trafiken reglerande föreskrifter noga efterföljas, bliva var mans egendom. I utlandet hade man i allmänhet ej heller vågat gå längre än till ett lagfästade av de mest elementära grunderna. Den i Danmark gällande Færdselloven av den 1 maj 1923 innehölle i stort sett bestämmelser av samma innehåll som vägtrafikstadgan. Detta vore ock fallet beträffande den av åtskilliga stater, dock ej av Sverige, biträdda konventionen rörande den internationella vägtrafiken (convention internationale relative à la circulation routière) av den 24 april 1926, vilken trätt i kraft den 30 juni 1927. De sakkunniga hade under nu angivna förhållanden ansett sig böra bibehålla den gällande vägtrafikstadgan i huvudsakligen oförändrat skick.

Departementschefen.

Mot denna de sakkunnigas allmänna ståndpunkt, som jämväl intages av de hörda myndigheterna och korporationerna, har jag ingen erinran att göra.

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.

Till en början må nämnas, att jag av praktiska skäl ansett mig böra benämna författningen »Motorfordonsförordning».

**Special-
motivering.**

*Motor-
fordonsför-
ordningen.*

1 §.

Med anledning av den i 1 § förekommande definitionen å motorfordon må framhållas, att härunder måste inbegripas ett fordon av dylikt slag även om därå tillfälligtvis anbragts skidor eller medar.

Med avseende å under begreppet motorredskap upptagna fordon må framhållas, att dylika arbetsmaskiner enligt den uppställda terminologien äro att anse såsom motorfordon, därest desamma äro inrättade jämväl för transport av personer eller gods.

För utrönande av automobils tjänstevikt, vilken vikt är av betydelse vid automobilens framförande och jämväl för automobils kattens utgörande, skall enligt de sakkunnigas förslag vägning ske av den tyngd, som vilar å ett vart av automobilens hjul. Då emellertid tjänstevikten i praktiken, enligt vad besiktningsmännens förening upplyst, så gott som aldrig utrönes på dylikt sätt, utan denna vikt i regel fastställs genom vägning av hela fordonet, har jag ansett berörda i 2 § 1 mom. upptagna bestämmelse böra givas en med praxis överensstämmande lydelse.

2 §.

Med automobils bruttovikt, vilken benämning av de sakkunniga ansetts böra utbytas mot totalvikt, avses i fråga om lastautomobil den sammanlagda vikten av dels automobilen (tjänstevikten) och dels dess maximilast d. v. s. den beräknade vikten av den största last, för vilken automobilen är inrättad. På grund av denna bestämmelse kommer i de fall, då lastautomobils förarsäte är inrättat för jämväl annan person än föraren, något som i regel torde vara förhållandet, vikten av denna person ej att ingå i totalvikten. Då totalvikten uppenbarligen bör omfatta även vikten av de passagerare, för vilka fordonet är avsett, har stadgandet omredigerats i sådan riktning.

Enligt 2 § 2 mom. h) i gällande förordning skall automobil, efter av Konungen därom meddelat förordnande, vara försedd med hastighetsmätare av sådan beskaffenhet, att därigenom kan utövas kontroll över den hastighet, varmed automobilen blivit framförd å viss tillryggalagd vägsträcka. De sakkunniga hava ansett denna bestämmelse böra utgå ur författningen. Beträffande de sakkunnigas motivering härför får jag hänvisa till betänkandet.

*Hastighets-
mätare.*

Mot de sakkunnigas förslag har endast ett fåtal av de hörda myndigheterna och korporationerna haft något att invända.

Något förordnande jämlikt ifrågasvarande lagrum har ännu icke av Kungl.

Maj:t meddelats, men har Kungl. Maj:t i juni 1924 på given anledning anbefallt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att tillsammans med statens provningsanstalt verkställa erforderliga undersökningar och prov för utrönande av huruvida självregistrerande hastighetsmätare av visst slag och av inhemsk tillverkning äro av sådan beskaffenhet, att jämlikt nyssnämnda bestämmelse förordnande kan meddelas, att automobiler eller vissa slag av automobiler skola vara försedda med dylika hastighetsmätare. Sedan proven slutförts, skola ämbetsverken till Kungl. Maj:t inkomma med redogörelse för desamma och därvid meddela yttrande, vilka automobiler anses böra med hänsyn till å ena sidan trafiksäkerheten och å andra sidan fordonens åverkan å vägbanan företrädesvis vara försedda med självregistrerande hastighetsmätare.

De anställda proven hava ännu icke slutförts. Enligt vad jag erfarit hava de till och med april 1929 utförda proven givit vid handen, att den prövade mätaretypen i och för sig, utan avseende fäst vid drivanordningen fram till instrumentet, är rättvisande och tillförlitlig. De vid proven använda drivanordningarna hava däremot icke befunnits vara tillräckligt driftsäkra.

Enligt min mening hava icke tillräckliga skäl anförts för att utesluta gällande stadgande om hastighetsmätare. Jag kan icke finna annat än, att en tillförlitlig självregistrerande hastighetsmätare skulle kunna bliva till stort gagn vid övervakandet av motorfordonstrafiken. Förvisso skulle en sådan mätare bliva av betydande värde såsom bevismedel, då en olycka inträffat. En dylik apparat skulle jämväl få en ej ringa betydelse genom sin preventiva verkan å hänsynslösa och ovarsamma förare. Vad de ekonomiska verkningarna av införandet av hastighetsmätare beträffar, torde dessa ej behöva bliva alltför betungande. Dels kan ett obligatoriskt införande av hastighetsmätare ej ifrågakomma, förrän en sådan står att erhålla till rimligt pris, dels lärer införandet ej böra ske på en gång för alla fordon utan successivt, därvid med hänsyn till trafiksäkerheten och fordonens åverkan å vägbanan början måhända bör göras med omnibussar och tyngre lastvagnar, varefter den vunna erfarenheten får bliva bestämmande för fortsättningen. Slutligen må framhållas, att efter hand som ett mera allmänt införande av hastighetsmätare äger rum, anskaffningskostnaden kommer att nedbringas därigenom, att dylik mätare torde komma att ingå i automobils standardutrustning.

3 §.
Besiktningss-
män.

Besiktningsmännens uppgifter äro av två slag, nämligen dels att besiktiga motorfordon, dels att undersöka kompetensen hos dem, som önska erhålla tillstånd att framföra sådant fordon. Såsom av det följande framgår hava nya viktiga arbetsuppgifter å besiktningens område föreslagits skola åvila besiktningssmännen. Den tilldelandet av körkort föregående prövningen av förareelever är avsedd att bibehållas och i viss mån

skärpas. Besiktningsmannainstitutionen torde därför även i framtiden vara oundgängligen nödvändig.

Den nuvarande besiktningsmannorganisationen har av de sakkuniga i stort sett lämnats oförändrad, dock att särskilt tjänstgöringsdistrikt föreslagits skola tilldelas envar besiktningsman. Åt Kungl. Maj:t har inrymts befogethet att föreskriva, att om flera besiktningsmän äro stationerade på en och samma ort, dessa skola sammanföras till en besiktningsmyndighet med en av dem såsom föreståndare. Besiktningsmyndighet föreslås skola upprättas i Stockholm, Göteborg och Malmö. Inrättandet av besiktningsmyndighet, framhålla de sakkunniga, är i främsta rummet att uppfatta såsom en av rent praktiska skäl förestavad organisatorisk åtgärd, åsyftande en jämnare fördelning av göromålen besiktningsmännen emellan och därmed även ett bättre utnyttjande av deras arbetskraft, allt till åtnämnad för allmänheten. Genom anordningen torde samtidigt ernås den fördelen, att besiktningsmännen bleve mindre beroende av sina uppdragsgivare och därigenom mera i tillfälle att fullt opartiskt utöva sin verksamhet. Arbetsordning för besiktningsmyndighet torde efter dess förslag böra fastställas av länsstyrelsen, som likaledes utser en av besiktningsmännen att leda arbetet och svara för dess behöriga gång. Anställandet av kontorspersonal, förhyrandet av gemensam kontorslokal o. d. torde böra ankomma på föreståndaren efter samråd med övriga besiktningsmän. I övrigt och särskilt i allt vad rör det egentliga besiktningsmannarbetet skulle en var besiktningsman intaga en självständig ställning.

De sakkunnigas förslag i nu berörda delar, mot vilket de hörda myndigheterna i stort sett ej haft något att erinra, vill jag förorda.

Departements-
chefen.

I sin till 1927 års riksdag avgivna berättelse framställde riksdagens revisorer under kommunikationsdepartementet, § 43 (Del I sid. 74), vissa erinringar mot det nuvarande automobilbesiktningsväsendet och därmed sammanhängande förhållanden. Statsrevisorerna framhöllo bland annat, huru som den allmänna obligatoriska besiktningen företoges i samband med registreringen eller alltså då fordonen vore nya och då felaktigheter i regel icke torde förekomma. Med undantag för de så kallade trafikbilarna vore efterbesiktning icke obligatorisk i andra fall, än då i följd av å fordon företagna ändringar rättelse påkallades uti automobilregistret. Någon mera ingående undersökning för upptäckande av verkliga brister i axlar och hjul, styrinrättning m. m. torde icke vid besiktningarna företagas. Dessa torde hava sin egentliga betydelse såsom grundval för registreringen. Ur trafik-säkerhetssynpunkt torde däremot det nuvarande förfarandet få tillmätas ett tämligen underordnat värde och sammanfattningsvis torde kunna sägas, att detsamma i sin nuvarande utformning innebure en i förhållande till effektiviteten alltför stor omgång.

4 §.

Typbesikt-
ning.

1927 års
statsrevisorer.

De sakkunniga.

De sakkunniga, som i stort sett dela statsrevisorernas uppfattning, ha i syfte att åstadkomma en förenkling av det nuvarande besiktningsförfarandet, i vad detsamma rörer nya fordon, framlagt förslag om *typbesiktning*. Till motivering härför anföra de sakkunniga:

»Det värde ur driftsäkerhetssynpunkt första besiktningen tidigare må hava haft torde med åren hava avsevärt minskats. Motorfordonsfabrikationens utveckling har medfört, att fordonen vid utsläppandet i marknaden torde fylla även högt ställda anspråk på driftsäkerhet. Icke minst på grund av rådande konkurrens torde fabrikanterna vara synnerligen angelägna om att deras fabrikat befinna sig på en hög nivå. Man läser därför i fråga om nya fordon näppeligen behöva räkna med förekomsten av några allvarligare maskinella fel. I allt fall torde dessa i regel ej kunna genom nu förekommande besiktning upptäckas. De sakkunniga anse sig förty kunna instämma med statsrevisorerna så till vida, att ur trafiksäkerhetssynpunkt det nuvarande besiktningsförfarandet, i vad angår första besiktning av nya, ej ombyggda fordon, måste tillmätas ett tämligen underordnat värde. Då man emellertid har att räkna med även andra än nu nämnda, och då såsom nämnts första besiktningen ur registrerings- och särskilt skattesynpunkt är av synnerlig betydelse samt kravet å en tillfyllestgörande kontroll i dessa avseenden icke torde böra uppgivas, har första besiktning i en eller annan form synts de sakkunniga icke kunna helt undvaras.

Ett avsevärt antal av i handeln förekommande motorfordon torde numera tillverkas i större serier och i full överensstämmelse med för varje typ gällande standardutförande. Åtminstone är så förhållandet i fråga om personautomobiler och motorecyklar, och det vill synas, som om utvecklingen går i samma riktning jämväl beträffande andra fordon. En individuell besiktning av varje sålunda tillverkat fordon synes därför kunna ersättas med en besiktning av den typ, fordonet tillhör. I vissa länder har ock fabrikant eller försäljare av motorfordon medgivits rätt att i fråga om fordon av standardiserad serietillverkning erhålla typbesiktning.

Därest betryggande garantier kunna erhållas för tillförlitligheten av de uppgifter, som skola inflyta i automobilregistret, synes intet vara att erinra mot typbesiktning. De sakkunniga hava vid övervägande av detta spörsmål trots sig finna, att dylika garantier stå att erhålla. Ett sätt vore att, såsom styrelsen för automobilbesiktningsmännens förening föreslagit, låta varje vagn före registreringen framföras till besiktningsman, som hade att intyga, vilken typ vagnen tillhörde. En typbesiktning så anordnad skulle emellertid bliva ganska omständlig och icke medföra de fördelar man borde kunna vänta av en sådan besiktning. Enligt de sakkunnigas mening torde tillverkare av automobil eller generalagent för honom kunna betros med att utfärda intyg (typintyg), att varje fordon inom viss serie, som av honom utsläppes i marknaden, är i full överensstämmelse med den typvagn, som undergått besiktning.

De sakkunniga föreslå alltså, att tillverkare här i riket av automobil eller här i riket bosatt generalagent för utländsk tillverkare må kunna erhålla tillstånd att få olika typer av serietillverkning besiktigade i den ordning, som för närvarande gäller för första besiktning, med verkan att varje automobil, som av tillverkaren eller generalagenten intygas vara i full överensstämmelse med besiktigad typvagn, skall anses som om den besiktigats. Tillstånd att erhålla typbesiktning torde kunna givas generellt och

icke behöva hänföra sig till vissa uppgivna typer. Tillståndet lärer böra meddelas av Kungl. Maj:t eller den myndighet, Kungl. Maj:t därtill förordnar. Kungl. Maj:t torde böra meddela de närmare bestämmelser, som må kunna erfordras angående villkor för tillstånds erhållande, så ock om typbesiktningens verkställande m. m. samt angående de besiktningmän, som skola verkställa typbesiktning. Det torde icke vara nödvändigt att bereda möjlighet till sådan besiktning å varje plats, där besiktningssman finnes; behov härav lärer icke föreligga annorstädes än å de större importorterna. Då det ur enhetlighets- och andra praktiska synpunkter är önskvärt, att typbesiktningen koncentreras till så få platser som möjligt, förorda de sakkunniga, att för närvarande allenast besiktningmännen i Stockholm, Göteborg och Malmö, vilka av de sakkunniga föreslås skola arbeta under form av besiktningssmyndighet, utrustas med befogenhet att verkställa typbesiktning.

Såsom en första förutsättning för tillstånds erhållande torde böra gälla, att fordonen i fråga utföras i standardiserad serietillverkning. Till en början torde huvudsakligen personvagnar och motorcyklar bliva föremål för typbesiktning. I den mån emellertid chassier med tillhörande omnibuskarosserier och lastflak standardiseras, torde typbesiktning kunna komma till användning jämväl beträffande omnibussar och lastvagnar. För begagnade fordon av vad slag det vara må kan givetvis typbesiktning ej ifrågakomma.»

Beträffande de närmare föreskrifter, som av de sakkunniga ansetts erforderliga angående typbesiktning m. m., får jag hänvisa till de sakkunnigas år 1928 avgivna betänkande.

De sakkunnigas förslag om införande av typbesiktning har i princip vunnit anslutning så gott som på alla håll. Flertalet myndigheter hava ej heller haft något att erinra mot utformningen av föreskrifterna om typbesiktning. Länsstyrelsen i Hallands län har förklarat, att därest icke de av typbesiktningen föranledda specialbestämmelserna kunde göras betydligt enklare och lättare kontrollerbara, länsstyrelsen hyste stora betänkligheter mot att förorda detta systems införande. Ett system, innebärande att för standardtillverkade nya personbilar första besiktningen inskränktes till ett konstaterande genom besiktningssman av de tekniska data, som erfordrades för fordonets registrering, syntes vara att föredraga. Även länsstyrelsen i Älvsborgs län intager denna ståndpunkt. Länsstyrelsen i Östergötlands län har ansett det önskvärt, att möjlighet beredd till erhållande av typbesiktning även i Norrköping.

Yttranden.

Mot första besiktningens ersättande av typbesiktning i den omfattning de sakkunniga föreslagit har jag intet att erinra. Det sätt, varpå föreskrifterna om typbesiktning utformats, kan jag ock godkänna. Genom dessa föreskrifter synes säkerhet hava vunnits för att de uppgifter, som skola inflyta i automobilregistret, bliva fullt tillförlitliga. Med det av ett par länsstyrelser förordade förfarings sättet, vilket innebär ett uppvisande av varje

Departementa-
chefen.

vagn inför besiktningsman, skulle icke de fördelar stå att vinna, som med typbesiktningen avses. I verkligheten skulle besiktningsförfarandet anordnat på dylikt sätt bliva ungefär lika omständligt som för närvarande är fallet.

Införandet av typbesiktning i enlighet med de sakkunnigas förslag kommer att medföra, att det arbete, som nu åvilar besiktningsmännen, i hög grad minskas, samtidigt som allmänheten besparas avsevärda kostnader. Till belysande av den omfattning, vari första besiktningar för närvarande äga rum, må nämnas, att antalet första besiktningar under år 1929 uppgick av automobiler till cirka 30,000 och av motorecyklar till inemot 11,700, för vilka besiktningar avgift erlagts med över 511,000 kronor.

Det av länsstyrelsen i Östergötlands län framställda önskemålet om möjlighet till erhållande av typbesiktning jämväl i Norrköping synes för närvarande icke böra föranleda någon åtgärd. Erfarenhet torde först här vinnas, om verkligt behov därav föreligger. Nämnas må, att antalet första besiktningar i Stockholms stad och län, Göteborgs och Bohus län samt Malmöhus län utgjorde under år 1929 respektive 10,343, 4,066, 4,607, medan motsvarande antal för Östergötlands län var allenast 1,803, av vilka en betydande del utgjorde besiktningar av motorecyklar. Automobiltyper, som införas i Norrköping, torde undantagslöst inkomma jämväl till någon av rikets tre största städer, där således typbesiktning kan äga rum, eventuellt på uppdrag av representant bosatt i Norrköping, om så skulle anses önskvärt.

5 §.

Flygande besiktning.

I gällande författning har meddelats rätt för länsstyrelse m. fl., att då anledning föreligger antaga, att automobil icke längre befinner sig i föreskrivet skick, låta genom besiktningsman undersöka automobilen samt att, i händelse vid besiktningen antagandets riktighet bekräftas, meddela förbud mot automobilens användande. Erfarenheten har emellertid visat, att dessa bestämmelser icke varit till fyllest. I avsikt att erhålla en viss fortlöpande kontroll å fordonsbeståndet hava de sakkunniga föreslagit (5 § 4 mom.), att besiktningsman, envar för sitt tjänstgöringsdistrikt, skall utrustas med befogenhet att undersöka motorfordon, som kan antagas vara mindre tillförlitligt (*flygande besiktning*). Skulle besiktningsman vid den mera ytliga undersökning, som å platsen må kunna företagas, finna, att fordonet icke är i tillförlitligt skick, har han att förelägga fordonets ägare eller förare att inom viss tid inställa detsamma till eftersyn. Befinnes fordonet så bristfälligt, att det ej utan uppenbar fara för trafiksäkerheten kan vidare nyttjas, må fordonets användande förbjudas, intill dess bristen avhjälpes. Av besiktningsman meddelat förbud skall ofördröjligen underställas länsstyrelses prövning. För ernående av större effektivitet i övervakandet av fordonsbeståndets beskaffenhet har föreslagits, att länsstyrelserna skola, då så anses påkallat och i övrigt lämpligt, äga uppdraga åt en eller flera besiktningsmän inom länet att, mot erhållande av särskilt arvode samt rese-

och traktamentsersättning, då och då under året verkställa inspektion av fordonsbeståndet, i samband varmed stadgad särskild tillsyn över körskolorna skall kunna utövas.

De sakkunnigas förslag har tillstyrkts av flertalet myndigheter m. fl. Några hava ansett, att besiktningsmännens befogenhet att verkställa undersökning respektive meddela trafikförbud, borde redan nu göras mera omfattande än vad de sakkunniga föreslagit. Till denna grupp höra överståthållarämbetet, länsstyrelserna i Göteborgs och Bohus län samt Kopparbergs län ävensom besiktningsmännens förening. Enligt överståthållarämbetets och föreningens mening bör besiktningsmans befogenhet att undersöka automobil icke inskränkas på sätt skett. Undersökning bör kunna företagas när som helst. Enligt berörda båda länsstyrelser uppfattning bör besiktningsman äga rätt att förbjuda användandet av automobil, så snart fara för trafiksäkerheten är för handen, ändock att den icke är uppenbar.

Länsstyrelsen i Stockholms län framhåller, hurusom den uppgift, som enligt den av de sakkunniga föreslagna författningstexten ålägges besiktningsman — att inom sitt distrikt »öva tillsyn över att automobil är i behörigt skick» — fått en så vidsträckt formulering, att den skulle kunna öppna väg för en mer eller mindre allmän kontrollbesiktning även av motorfordon i privat bruk, ehuru de sakkunniga uttryckligen uttalat sig mot ett återinförande av obligatorisk efterbesiktning av sådana fordon. Nyssnämnda generella stadgande borde utgå såsom ägnat att föranleda missförstånd. Det funnes enligt länsstyrelsens mening ingen anledning gå längre än de sakkunniga själva syntes avse, nämligen att giva besiktningsman befogenhet och skyldighet att, även utan särskilt förordnande av vederbörande länsstyrelse, undersöka automobil, där han finner anledning antaga, att densamma ur trafiksäkerhetssynpunkt är mindre tillförlitlig. Länsstyrelsen i Södermanlands län förordar, att besiktningsman utfärdar bevis om verkställd flygande besiktning, vilket borde gälla ett kvartal eller halvår, under vilken tid ny dylik besiktning ej finge äga rum. Kopia av bevisen skulle insändas till länsstyrelsen, som härigenom erhöle kontroll över besiktningen. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen anser den flygande besiktningen hava väsentliga fördelar framför den periodiska och tillstyrker densamma under förutsättning, att i förslaget inrymmes rätt för Konungen att bestämma, om och när den periodiska efterbesiktningen skall upphöra.

Sveriges trafikbilägares riksförbund tager bestämt avstånd från den flygande besiktningen under förmenande, att med denna endast skapas ännu en för den yrkesmässiga trafiken tyngande pålaga utan motsvarande reellt värde, i all synnerhet som denna besiktningsform från en mindre omdömesgill persons sida skulle kunna tänkas leda till rena trakasserier. Jämväl Västra Sveriges omnibusägareförening avstyrker den flygande besiktningen och framhåller därvid, att besiktningsmännens verksamhet bör omfatta en-

Yttranden.

dast en rent teknisk undersökning av motorfordonen och deras förarens lämplighet ur trafiksäkerhetssynpunkt.

Departements-
chefen.

Emot de sakkunnigas förslag om flygande besiktning har jag i huvudsak intet att erinra. Även om genom denna besiktningssform någon fullt effektiv kontroll över motorfordonsbeståndet icke kan erhållas, torde dock blotta medvetandet om, att sådan besiktning kan komma att företagas, bibringa ägare av motorfordon insikt om nödvändigheten av att hava sitt fordon i för trafiken betryggande skick. I den flygande besiktningen ligger, om den handhaves på ett ansvarskännande och omdömesgillt sätt, en viss garanti för att fordonsbeståndet behörigen underhålles. Såsom de sakkunniga framhållit torde det vara angeläget, att man på detta nya område framgår med stor varsamhet. I följd härav torde det, innan praktisk erfarenhet vunnits, icke vara önskvärt, att den flygande besiktningen gives vidsträcktare omfattning än de sakkunniga föreslagit. Då på sätt länsstyrelsen i Stockholms län påpekat de av de sakkunniga föreslagna författningsföreskrifterna synas kunna giva anledning till visst missförstånd på denna punkt, har för vinnande av full tydlighet härutinnan bestämmelserna omredigerats.

6 §. Stadgandet i 6 § 2 mom. i de sakkunnigas betänkande har bredvid föreskrifterna i 10 § 8 mom. sista stycket ansetts överflödigt och förty utslutits ur förslaget.

8—12 §§. Av de sakkunniga i 8—12 §§ föreslagna bestämmelser om registrering av automobil och om igenkänningsmärke överensstämma i huvudsak med hittills gällande stadganden i ämnet. Vissa ändringar hava dock förordats, bland annat beträffande rätten att i trafik använda motorfordon ändock att desamma ej registrerats, vilka ändringar de sakkunniga ansett böra föranleda jämkningar i förordningen om automobils katt m. m. Till de sakkunnigas förslag härutinnan torde chefen för finansdepartementet senare idag återkomma.

Registre-
ringsbestäm-
melser m. m.

I några hänseenden har jag ansett ändringar böra vidtagas i de i 8—12 §§ upptagna författningsföreskrifterna.

Stadgandet i 8 § 1 mom. 2 punkten om rätt att, innan registrering skett, taga automobil i bruk för körning från hamn, järnvägsstation, fabrik eller dylikt direkt till utställningslokal, annat förvaringsrum eller liknande har givits en mera generell avfattning.

Såsom av de sakkunnigas förslag till kungörelse om ändrad lydelse av 5—7 §§ i kungörelsen den 12 december 1924 angående uppbörd av automobils katt m. m. framgår, avses den i 5 punkten i 8 § 1 mom. angivna tid av tre veckor skola räknas från den dag skatt för automobilen blivit erlagd. Uttrycklig föreskrift härom har upptagits i berörda moment.

I syfte att erhålla ökad säkerhet för att automobilregistrens uppgifter om fordonens ägare bleve tillförlitliga upptogs i 1923 års förordning 10 § 1 mom. stadgande om skyldighet för den, som blivit ägare till förut registrerad automobil, att, även för det fall att till följd av äganderättens övergång automobilen skulle registreras i annat län, göra anmälan om äganderättens övergång till det register, där automobilen tidigare varit upptagen. Denna föreskrift har av allmänheten i stor utsträckning åsidosatts. Av flertalet länsstyrelser har bestämmelsens efterlevnad ej heller påfordrats. Därest registrering sker i nytt län, saknar nämligen ifrågavarande anmälan betydelse, enär meddelande om registreringen jämlikt 11 § 3 mom. lämnas av länsstyrelsen i detta län till länsstyrelsen i det län, där den föregående registreringen skett. Om åter ansökan om registrering försumrats, har enligt vad erfarenheten visat även anmälan till det gamla registret så gott som undantagslöst underlåtit. Bestämmelsen har vid sådana förhållanden i enlighet med vad från länsstyrelsehåll föreslagits icke ansetts böra längre bibehållas.

I likhet med de sakkunniga anser jag, att varje anmälan till automobilregistret av förre ägaren om övergång av äganderätt ävensom anmälan om verkställd efterbesiktning av automobil, som användes i yrkesmässig trafik, bör vara avgiftsfri. De sakkunnigas förslag om sänkning av den för registrering av automobil utgående avgiften från 15 kronor till 10 kronor kan jag däremot icke biträda.

De sakkunniga hava i stort sett bibehållit de nuvarande bestämmelserna om förarutbildning. Mot de sakkunnigas förslag härutinnan har jag intet att erinra och kan förty icke ansluta mig till ett reservationsvis framfört yrkande, att undervisning av förare endast måtte få ske i under länsstyrelses överinsende stående auktoriserad körskola.

13 §.

I sin förenämnda till 1927 års riksdag avgivna berättelse fäste statsrevisorerna uppmärksamheten på den frihet, som enligt gällande författningsbestämmelser vore allmänheten medgiven i fråga om valet av besiktningsman. Sålunda finge för körkorts erhållande prov avläggas för vilken som helst av besiktningsmännen inom det län, där vederbörande vore mantalskriven. Om vederbörande hellre så önskade, kunde prov också få avläggas för någon av besiktningsmännen i det län, där han erhållit sin utbildning. Redan i samband med genomförandet av 1923 års lagstiftning i ämnet hade framhållits de möjligheter till missbruk, som en dylik alltför stor valfrihet kunde medföra. På grund härav hade vissa begränsningar i tidigare förefintlig allmän frihet i val av besiktningsman genomförts. Revisorerna ifrågasatte, huruvida icke ytterligare inskränkningar av valfriheten mellan olika besiktningsmän kunde vara påkallad.

14 §.

Friheten i valet av besiktningsman.

1927 års statsrevisorer.

De sakkunniga, som dela revisorernas uppfattning, hava förordat den inskränkning i nämnda valfrihet, att körkortssökande skulle vara skyldig under-

De sakkunniga.

gå provning hos besiktningsman i det distrikt, inom vilket han är mantalsskriven eller, om han visar synnerlig olägenhet vara förbunden med provning inför denne, hos besiktningsman inom utbildningsdistriktet.

Yttranden. I anledning av de sakkunnigas förslag i denna del hava några länsstyrelser framhållit, att det synes oklart, vem som skall avgöra, huruvida »synnerlig olägenhet» är förbunden med provning inför besiktningsman inom mantalsskrivningsdistriktet. Ett par länsstyrelser föreslå, att provningsrätten härutinnan skall tillkomma vederbörande länsstyrelse. Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län anser, att därest man vill bibehålla en viss valfrihet, torde enda utvägen vara att närmare angiva, i vilka särskilda fall sökande vore berättigad att undergå provning inför utbildningsdistriktets besiktningsman. Sådant medgivande borde kunna lämnas, om elev inom distriktet innehade tjänstbefattning eller fast arbetsanställning eller genomgånge lärokurs vid offentlig läroanstalt eller eljest under längre sammanhängande tid uppehölle sig därstädes. Länsstyrelsen i Norrbottens län har gjort gällande, att obetingad rätt borde medgivas till val mellan besiktningsmannen i hemorten och utbildningsorten.

Departementschefen. Vad av myndigheterna anförts har jag ej ansett böra medföra vidtagande av någon ändring i de sakkunnigas förslag. Det synes ej vara ändamålsenligt att låta underställa frågan om valfrihet länsstyrelsens provning. Någon olägenhet torde ej vara förenad med att, såsom de sakkunniga avse, låta vederbörande besiktningsman företaga denna provning. Att uttömmande angiva, när sökande skall få prova inför besiktningsman i utbildningsorten, lär knappast vara möjligt.

Intyg om nykterhet m. m. Enligt gällande förordning skall vid ansökan om körkort bifogas intyg, som kan av länsstyrelse godtagas, att sökanden gjort sig känd för nykterhet, ordentlighet och ett hänsynfullt uppträdande. De sakkunniga, vilka funnit denna bestämmelse innebära alltför ringa säkerhet för att allenast i nykterhetshänseende m. m. fullt kvalificerade personer bekomma körkort, hava i syfte att vinna ökad garanti härför föreslagit, att i stället för sagda intyg skulle företas intyg av polismyndigheten å den eller de orter inom riket, varest sökanden under de senaste två åren varit mantalsskriven, att han gjord sig känd för ett nyktert levnadssätt ävensom att han med hänsyn till sina personliga förhållanden i övrigt icke kan anses olämplig som förare av automobil.

Gent emot de sakkunnigas förslag i denna del hava betänkligheter uttalats av flera av de hörda myndigheterna.

Yttranden. Så hava några länsstyrelser yttrat, att de nuvarande bestämmelserna medgäve en smidigare anpassning efter de i varje särskilt fall föreliggande omständigheterna än de sakkunnigas förslag. Detta innebure faktiskt, att

prövningsrätten rörande en körkortsaspirants allmänna lämplighet utan appell överflyttades från länsstyrelserna till de underordnade myndigheterna. Länsstyrelserna borde som nu äga vidtaga de åtgärder för frågans utredning, som i det särskilda fallet befunnas påkallade. Polismyndigheterna sutte ej alltid inne med den bästa kunskapen i förevarande hänseende. Motorförarnas helnykterhetsförbund framhåller, att nykterhetsnämnderna i regel ha den bästa kännedomen om nykterhetsförhållandena bland sin hemorts medborgare. Även intyg från sådan nämnd borde företes. Lämpligast vore måhända att helt frångå nykterhetsintygen och i stället ålägga länsstyrelserna att införskaffa noggranna upplysningar om sökandes lämplighet ur nykterhetssynpunkt. På en liknande tankegång är även kontrollstyrelsen inne. Enligt styrelsens mening borde systemet med intyg, som lämnas av annan om sökandes nykterhet och lämplighet, helt och hållet slopas och ersättas med att varje ansökan om erhållande av körkort remitteras till vederbörande polismyndighet för yttrandes avgivande. Härvid finge polismyndigheten tillfälle att göra en undersökning i saken, bland annat genom hänvändelse till vederbörande systembolag och nykterhetsnämnd, och kunde på grundvalen av de rent faktiska upplysningar, som sålunda lämnas, bilda sig en uppfattning om vederbörande.

De sakkunnigas förslag att det nuvarande nykterhetsintyget skulle utbytas mot intyg av polismyndighet synes mig icke ändamålsenligt. Gällande bestämmelser i detta ämne, enligt vilka intyg må kunna utfärdas av vem som helst, endast länsstyrelse anser sig kunna godtaga detsamma, medge uppenbarligen en smidigare anpassning efter de förhandenvarande förhållandena än de sakkunnigas förslag. Mot detta kan ock invändas, att polismyndigheterna mångenstädes i vårt land knappast besitta sådan kännedom om medborgarnas levnadssätt, att säker uppgift härom kan lämnas. I varje fall förutsätter lämnandet av dylik uppgift i ett ej litet antal fall ingående och tidsödande undersökningar. Vidare skulle det av de sakkunniga förordade systemet helt visst komma att medföra kostnader och besvär för körkortsaspiranterna. Med nuvarande bestämmelser är länsstyrelse oförhindrad att vidtaga de åtgärder, som i varje särskilt fall kunna finnas påkallade för vinnande av tillförlitlig utredning om sökandes allmänna lämplighet. På åtskilliga håll anlita länsstyrelserna i tveksamma fall ej blott polismyndigheterna för frågans utredande utan jämväl systembolagen. Även nykterhetsnämnderna synas mig med fördel kunna i dylika fall användas som kunskapskälla. Ur trafiksäkerhetssynpunkt är det av allra största betydelse, att endast personer, mot vilka i nykterhets hänseende inga befogade anmärkningar kunna göras, betros att framföra motorfordon. Det är därför angeläget, att intet försummas för att erhålla tillförlitlig utredning om sökandes nykterhetsförhållanden, innan körkort tilldelas honom.

I enlighet med min nu uttalade uppfattning hava stadgandena i 14 § 2 mom. c) samt 15 § 1 mom. 2 stycket i de sakkunnigas förslag undergått vissa ändringar.

Departements-
chefen.

Prövningen
av förare-
elever.

Med avseende å den prövning inför besiktningsman i och för erhållande av körkort, som skall ådagalägga kompetensen hos den till förare utbildade, har av de sakkunniga vissa ändringar föreslagits. Den viktigaste nyheten är, att besiktningsman skulle vid körkortsprov genom anställande av förhör med vederbörande eller på annat lämpligt sätt förvissa sig om, att denne äger nödig kännedom om alkoholhaltiga dryckers inverkan å den mänskliga organismen, särskilt ur trafiksäkerhetssynpunkt. De sakkunnigas förslag i denna del, vilket i allmänhet lämnats utan erinran, vill jag förorda till antagande.

15 §.
Förarnas
förhållande
till alkohol-
haltiga
drycker.

I gällande förordning, 15 § 3 mom., föreskrives, att körkort skall indragas, då förare under färd med automobil varit berusad. Enligt 41 § första stycket av 1923 års författning i dess ursprungliga lydelse straffades den, som vid framförande av motorfordon överskred gällande hastighetsbestämmelser, med böter från och med 10 till och med 1,000 kronor. Hade förare vid sådan förseelse ådagalagt grov vårdslöshet eller varit berusad eller visat uppenbar likgiltighet för andras liv eller egendom, kunde, enligt andra stycket i samma paragraf, till fängelse i högst tre månader dömas.

Vid 1925 års riksdag framlade Kungl. Maj:t i proposition nr 114 förslag till ändrad lydelse av 41 § i motorfordonsförordningen. I förslaget, som godkändes av riksdagen, upptogs såsom mom. 1 förutvarande första stycket med oförändrad lydelse. I mom. 2 stadgades, att den, som vid förande av motorfordon vore *synbarligen berörd av starka drycker*, skulle straffas med böter från och med tjugufem till och med ettusen kronor. Förutvarande andra stycket ingick som mom. 3 i paragrafen, dock med den jämkning att dels orden »eller varit berusad» utgått och dels i stadgandet angivna omständigheter föreskrivits skola verka straffskärpande även vid förseelse jämlikt mom. 2.

De sakkunniga.

Såsom redan nämnts anbefalldes de sakkunniga vid mottagande av sitt uppdrag att särskilt beakta frågan om motverkande av onycterhet hos motorfordonsförare. Denna fråga har ock varit föremål för synnerlig uppmärksamhet från de sakkunnigas sida. De sakkunniga anföra bland annat:

»Knappast något annat spörsmål har varit föremål för så allvarligt övervägande som frågan om automobilförarnas förhållande till alkoholhaltiga drycker. För de sakkunniga har det stått klart, att någon verklig trafiksäkerhet näppeligen står att vinna med mindre detta spörsmål erhåller en tillfredsställande lösning. Att med nuvarande bestämmelser uppnå en sådan synes, enligt vad erfarenheten tydligt ger vid handen, icke vara möjligt. Gällde det blott att förhindra av starka drycker »synbart berörda» personer att tjänstgöra som förare skulle väl gällande lagstiftning efter företagande av vissa skärpningar kunna anses tillfyllest. Så är tyvärr icke fallet. En rik erfarenhet har ådagalagt, att

redan en avsevärt mindre alkoholkonsumtion än den, varom 41 § 2 mom. talar, kan medföra allvarlig fara för trafiken. Det är ingalunda endast den »synbara berördheten» av starka drycker, som vållar minskat herravälde över uppmärksamheten, minskad sinnesnärvaro, nedsatt iakttagelseförmåga m. m. vid framförandet av motorfordon. En sådan nedsatt förmåga blir ej sällan följden av en högst ringa och å andra områden såsom ofarlig betraktad alkoholförtäring. Det gäller alltså att förhindra ett alkoholbruk, som endast med svårighet läser kunna konstateras och vilket åtminstone å vissa håll i det dagliga livet är det normala.

Under dylika förhållanden kan det vid ett första betraktande synas, som om ett strängt upprätthållande av kravet på förarens fullständiga avhållsamhet från alkoholhaltiga drycker vore det enda effektiva medlet för borteliminering av de risker, som förarnas alkoholförtäring kan medföra för trafiken. En lagstiftning av dylik innebörd torde dock helt visst icke komma att i praktiken medföra de resultat, som med densamma åsytas, i allt fall icke så länge kravet på absolut avhållsamhet uteslutande riktar sig mot en viss grupp av medborgare och icke mot samhället i sin helhet. Att enbart för bilförare meddela bestämmelser, som givetvis å många håll komma att uppfattas som en klasslagstiftning, kan icke vara lämpligt. Ett överskridande av lagen i ej ringa utsträckning torde ock vara att emotse och detta utan att det allmänna rättsmedvetandet komme att med större skärpa reagera häremot. En dylik lag skulle medföra minskad respekt för lagarna samt antagligen även giva upphov till spioneri och andra trakasserier.

Vad nu yttrats gent emot kravet på total avhållsamhet från alkoholhaltiga drycker för alla bilförare torde med lika fog kunna göras gällande mot ett dylikt krav avseende enbart förare i yrkesmässig trafik. Om ock beträffande dessa förare kan åberopas, att allmänheten, som saknar möjlighet att bedöma yrkeschaufförens kompetens ur nykterhetssynpunkt, bör ha rätt att utgå från att härutinnan intet är att anmärka mot denne, kan å andra sidan hänvisas till att, enligt vad erfarenheten synes giva vid handen, antalet olyckor i den yrkesmässiga motorfordonstrafiken, vilka kunna härledas av förarens alkoholbruk, är jämförelsevis ringa.

Med hänsyn till vad sålunda anförts ha de sakkunniga icke ansett sig kunna förorda införandet av föreskrift om absolut avhållsamhet för förare av motorfordon utan hava de sakkunniga i stället funnit sig böra — i anslutning till ovanberörda stadgande i det vid 1928 års riksdag framlagda förslaget till lag angående fylleri m. m. — föreslå bestämmelser åsyftande att förhindra, att den, som är så påverkad av starka drycker, att han kan antagas icke äga nödigt herravälde över sina handlingar, tjänstgör som förare av motorfordon.

Införande av dylika bestämmelser mötes emellertid av svårighet att kunna fastslå, dels var gränsen mellan straffri och straffbar alkoholförtäring lämpligen bör dragas, dels när denna gräns i det konkreta fallet överskridits. I Danmark, varest såsom redan nämnts ansvarsförsättning inträder, när föraren befinnes så påverkad av alkohol, att han icke har nödigt herravälde över sina handlingar, har man praktiserat en personlig undersökning för att få uttrönt om alkoholpåverkan förelegat.»

Under sommaren 1928 framlade *professorn* i medicinsk och fysiologisk kemi vid universitetet i Lund *E. M. P. Widmark* förslag att genom blodprov bestämma förekomsten av alkohol i den mänskliga organismen

ävensom kvantiteten härav. Nämnda förslag är framställt i ett av professor Widmark vid Trettonde nordiska nykterhetsmötet i Stockholm den 16 juli 1928 hållet föredrag, benämnt: Symtomen vid lindrigare alkoholpåverkan samt möjligheterna att diagnosticera densamma. Föredraget är intaget i de sakkunnigas betänkande. De sakkunniga, som i professor Widmarks förslag trodde sig finna ett medel att övervinna nyssnämnda svårigheter, hänvände sig i anledning härav till medicinalstyrelsen med anhållan, att styrelsen ville avgiva yttrande över det framlagda förslagets praktiska användbarhet i vårt land, därvid i anslutning till vad professor Widmark framhållit lagstiftningen till äventyrs skulle kunna upptaga en presumptionsregel av innehåll, att förare av motorfordon, hos vilken blodets alkoholhalt fastslagits till viss minimikvantitet, skulle, där ej särskilda omständigheter föranledde till annat, anses vara i straffbar grad påverkad av alkoholhaltiga drycker.

Över de sakkunnigas framställning har *Karolinska institutets lärarkollegium* på styrelsens begäran avgivit yttrande, däri anföres bland annat:

»Ehuru kollegiet anser det önskvärt, att fastställandet av kroppsvätskor-nas halt av alkohol kommer att ingå som ett led i undersökningen av personer, som prövas å symtom av alkoholpåverkan, finner kollegiet det icke klart, att den av professor Widmark införda modifikationen av Nieloux' metod för blodprov bör komma till användning. De nyare undersökningar, som meddelats beträffande utandningsluften som analys-objekt, tala för möjligheten av en för praktiska syften bekvämare metod. Det torde först genom särskilda försök böra utrönas, huruvida nämnda metod, eller kanske snarare prov å alveolarluften, är att föredraga framför blodbestämningar.»

Sedan till medicinalstyrelsen avgivits promemorior i ärendet av professor Widmark och av *professorn* i farmakodynamik och farmakognosi vid Karolinska institutet *G. Liljestrand* samt Widmark och Liljestrand på förfrågan förklarar sig villiga att utföra vissa undersökningar, anförde *medicinalstyrelsen* i skrivelse till de sakkunniga bland annat, att styrelsen på grund av den föreliggande frågans stora vikt funne särdeles önskvärt, att utredning verkställdes angående de båda nyss nämnda metodernas praktiska värde och betydelse för bestämmande av förekomsten av alkohol i den mänskliga organismen samt att uppdrag i sådant avseende lämnades åt professorerna Widmark och Liljestrand. Styrelsen vore villig att i vad på styrelsen kunde ankomma medverka till undersökningarnas genomförande. Styrelsen hemställde, att genom de sakkunnigas föranstaltande erforderliga medel härför måtte ställas till styrelsens förfogande.

På framställning av de sakkunniga ställde Kungl. Maj:t den 5 april 1929 ett belopp av 8,000 kronor till medicinalstyrelsens förfogande; och uppdrog Kungl. Maj:t åt styrelsen att med biträde av professorerna Widmark och Liljestrand verkställa ifrågavarande undersökningar. Därvid föreskrevs, att undersökningarna skulle dels planläggas med utgående från att desamma skulle vara avslutade och redogörelse för dem ingiven

till Kun gl. Maj:t före utgången av år 1929 och dels bedrivs med särskilt beaktande av möjligheten att praktiskt utnyttja resultaten av desamma.

De sakkunniga anförde vidare i detta sammanhang:

»På utfallet av professorerna Widmarks och Liljestrands undersökningar kommer uppenbarligen i hög grad att bero, vilka bestämmelser som uti nu ifrågavarande hänseende skola kunna lämnas. Skulle en tillförlitlig och praktiskt lätthanterbar metod för bestämmande av förekomsten av alkohol i den mänskliga organismen och kvantiteten därav kunna utfinnas, synes, såsom de sakkunniga i sin skrivelse till medicinalstyrelsen framhållit, i lagstiftningen kunna upptagas en presumptionsregel av innehåll, att förare av motorfordon, hos vilken blodets eller alveolarluftens alkoholhalt fastslagits till viss minimikvantitet, skulle, där ej särskilda omständigheter föranledde till annat, anses vara i straffbar grad påverkad av alkoholhaltiga drycker.

Men även om det av de av professorerna Widmark och Liljestrand företagna undersökningarna skulle komma att framgå, att ovannämnda metoder icke kunna praktiskt utnyttjas, bör likväl enligt de sakkunnigas mening i lagstiftningen intagas bestämmelser, som drabba ej blott den av starka drycker synbart berörde föraren utan jämväl den förare, som — ehuru detta ej förmärkes i det yttre — genom alkoholförtäring förlorat nödigt herravälde över sina handlingar. En sådan grad av alkoholförtäring har av de sakkunniga föreslagits skola medföra såväl återkallelse av körkort som ansvarspåföljd. För övertvinnande av de svårigheter, som därvid ur bevisningssynpunkt möta, skulle eventuellt ett förfarande i överensstämmelse med det danska »Spiritusprøve» kunna anlitas, en metod som trots dess påtagliga brister dock visat sig enligt vad från danskt håll framhållits i många fall tillförlitlig och »i det store hele blevet akcepteret af Publicum, navnlig af de bredere Lag».

De sakkunniga.

Vissa av de hörda myndigheterna hava icke ansett sig kunna förorda de sakkunnigas förslag i denna del. Överståthållarämbetet och motorförarnas helnykterhetsförbund företräda den uppfattningen, att absolut avhållsamhet från rusdrycker bör fordras av motorfordonsförare såväl under som avsevärd tid före körning. Ungefär samma ståndpunkt intages även av länsstyrelsen i Kopparbergs län. Länsstyrelsen i Stockholms län framhåller, att den vaga formulering, som ligger i orden »kan antagas», synes nästan alltför svävande för att vara lämplig i en författningstext, avsedd att karakterisera ett med straffpåföljd belagt förfarande. Vill man undvika denna oklarhet, synas med de utgångspunkter, som här föreligga, knappast mer än två utvägar stå till buds: antingen att stadga straffpåföljd för det fall, att vederbörande »varit så påverkad av starka drycker, att han icke ägt nödigt herravälde över sina handlingar» eller ock att upptaga den stränga regeln i norsk rätt, att straffpåföljd skall inträda, så snart någon, vilken för motorfordon, över huvud taget befinnes vara påverkad av starka drycker.

Yttranden.

Några länsstyrelser hemställa, att åtminstone till dess förutberörda vetenskapliga undersökningar blivit slutförda ifrågavarande författningsbestämmelser bibehållas vid sin nuvarande lydelse, vilken å ena sidan synes vara ganska tillfyllest för sitt ändamål samt å andra sidan lämnar bättre garanti

för en mera enhetlig tillämpning. Från ett par håll har förordats, att orden »varit berusad» i 15 § 3 mom. ersättas med det i 41 § 2 mom. använda uttrycket »varit synbarligen berörd av starka drycker».

*Professorerna
Widmarks och
Liljestrands
undersökningar.*

Med skrivelse den 28 december 1929 har medicinalstyrelsen till Kungl. Maj:t överlämnat av professorerna Widmark och Liljestrand avgivna redogörelser för de av dem utförda undersökningarna ävensom andra till ärendet hörande handlingar. Beträffande innehållet i redogörelserna får jag hänvisa till följande av styrelsen verkställda sammanfattning:

De framlagda resultaten grunda sig på utförda laboratorieförsök. Widmark har därjämte varit i tillfälle att tillämpa sin undersökningsmetodik på trenne rättsfall.

Widmark har i enlighet med den överenskomna planen inriktat sin undersökning på lämpligheten av att vid rättsfall använda sin metod för alkoholbestämning i blodet. Denna Widmarks metod gör endast små blodmängder erforderliga för analys. Liljestrand har programenligt anställt jämförande undersökningar beträffande alkoholhalt i såväl blod och urin som i utandnings- och alveolarluft och har han använt sig av Nieloux' metod.

Av Widmarks och Liljestrands redogörelser framgår, att de förenämnda metoderna giva analysresultat beträffande alkoholhalten i nämnda kroppsvätskor och luft, som för detta ändamål äro tillräckligt noggranna. Undersökningsmetoderna äro emellertid av den art, framhålla både Widmark och Liljestrand, att de kräva vana och erfarna undersökare, om bestämningarna skola tjäna forensiskt syftemål.

Widmarks undersökningar giva vid handen att den av honom anvisade metoden skänker möjlighet att av den i blodet funna alkoholhalten uppskatta såväl den vid provtagningen i kroppen *befintliga mängden* alkohol som ock den att angiva ett minimumvärde på den *alkoholkonsumtion*, som måste hava förelegat; detta under den förutsättning att undersökningsföremålets vikt är känd och tidpunkterna för både förtäringen av spritdrycker och blodprovstagningen äro bekanta. Widmark har med stöd av sina vunna resultat deducerat fram formler för bestämmande av de två sökta storheterna. Sambandet mellan de anförda siffrorna belysas av anförda tabeller, dels över den minsta kvantitet alkohol respektive starksprit, som vid en angiven kroppsvikt finnes i kroppen vid en alkoholhalt i blodet av 1 promille, dels över medelomsättningen av alkohol per timme inom organismen i dess helhet samt undre gränsen för densamma. Av den förra tabellen må följande siffror anföras: vid en kroppsvikt av 60 kg. finnas 28 gm. alkohol motsvarande 7.8 cl. starksprit, vid 80 kg. respektive 38 gm. och 10.6 cl. samt vid 100 kg. 47 gm. respektive 13.1 cl.

Medelst det av Widmark angivna förfarandet erbjuder det sålunda inga svårigheter att av den vid analysen funna alkoholhalten i blodet beräkna ett minimumvärde på de förtärda spritdryckernas alkoholmängd. Som exempel härpå anför Widmark, att om en person om 70 kg. tre timmar efter konsumtionens början visar en promille alkoholconcentration i blodet, den minsta antagliga konsumtionen är 46 gm. alkohol. Den sannolika är enligt Widmark betydligt större motsvarande nämligen 60 gm. alkohol eller motsvarande cirka 17 cl. starksprit.

Liljestrand framhåller beträffande *blodundersökningarna* först, att talrika iakttagelser angående sambandet mellan blodets alkoholhalt och den förtärda

alkoholmängden under skilda förhållanden föreligga, varför ett närmare ingående på denna fråga synts honom överflödig. Liljestrands undersökningar bestyrka de för hela undersökningen grundläggande värden, Widmark funnit beträffande måttet på den hastighet, med vilken alkoholen försvinner ur organismen. Liljestrand drager ock av sina undersökningar den viktiga slutsatsen, att ven-, artär- och kapillärblod äro för ifrågavarande ändamål praktiskt taget likvärdiga.

Beträffande *urinens* förhållande har Liljestrand funnit, att urinalkoholen under första tiden efter förtäringen av spritdrycker visat sig ligga mycket nära blodalkoholen, i regeln något under densamma. Men när blodalkoholen nått sitt maximum eller kort därefter, stiger också urinalkoholen till ett maximum, som är väsentligt större än blodalkoholens och håller sig i regel kurvan för urinalkoholen högre än den för blodalkoholen. Efter att ha antytt olika anledningar till de sålunda funna högre värdena framhåller Liljestrand, att användandet av urin i varje fall synes kunna betraktas såsom mycket fördelaktigt, i det att materialet i regel är lätt åtkomligt och bekvämt kan försändas för analys samt i stort sett ger en ganska tillförlitlig upplysning om blodalkoholhalten. Widmark har i ett sin redogörelse bifogat arbete »Till frågan om alkoholens övergång i urinen genom diffusion» påvisat anledningen till de funna högre urinalkoholvärdena och framhåller, att med aktgivande på vissa förhållanden urinalkoholvärdena sjunka ned till storleksordningen av blodplasmas alkoholhalt.

Liljestrand har ensamt utfört undersökning över *utandnings- respektive alveolarluftens* alkoholhalt och härvid funnit, att samtidigt utförda bestämningar av alkoholhalten i blod å ena och å utandnings- respektive alveolarluftens å andra sidan utmärkt stämma överens. Liljestrand anger en särskild kolv, avsedd för upptagning av luftproven, och beskriver härvid sättet för provtagningen, som är mycket enkelt. Emellertid vidlåder denna undersökning den olägenheten, att luftprovens alkoholhalt avtager vid bevaring. De närmare förhållanden, som härvid kunna spela in, och fenomenets betydelse för luftprovens praktiska användning äro ännu icke klarlagda.

Som sammanfattning anför Liljestrand att för kännedom om kroppsvätskornas halt av alkohol blodet torde vara den bästa mätaren. Därnäst torde utandningsluften böra sättas, då denna bättre än urinen följer växlingarna i kroppen. Ur praktisk synpunkt är blodprovet vanskligt, eluru det å andra sidan icke försätter aktiv medverkan från den undersökte själv. Bekvämast är nog urinprovet. Liljestrand utgår ifrån att blodet utsuges medels spruta. För Widmarks metod åter äro endast så små blodmängder erforderliga, som kunna vinnas genom ett litet stiek i ena örsnibben eller i ett finger.

Widmark föreslår följande tillvägagångssätt vid provtagningen.

Erforderliga utensilier:

- a. Stilet för instiek i örsnibb eller fingerblomma.
- b. Steril bomull.
- c. Sublimatlösning (1:1000)
- d. Postpåse, innehållande bleckdosa med 3 stycken vinkelböjda kapillärer jämte 6 stycken gummiproppar enligt prov. Dosans lock är försett med etikett för anteckning av erforderliga uppgifter: den undersöktes namn (eventuellt nummer), datum och klockslog för provets tagande.

Fingerblomman eller örsnibben tvättas omsorgsfullt med sublimatlösningen, vilken noga avtorkas. Efter stiek med stiletten neddoppas kapillärens vinkelböjda, korta ända i bloddroppen, varvid kapillären av sig själv

fylles. Gummipropparna påsättas, varvid man vid den första proppens påsättande tillsluter kapillärens andra ände med fingret. De på detta sätt fyllda kapillärerna omgivas med bomull och nedläggas i bleckdosa, vilken eventuellt förseglas och i postpåsen insändes till analyscentralen såsom rekommenderat expressbrev.

Provtagningen bör kunna organiseras så, att varje läkare, som har anledning att verkställa undersökning av ifrågavarande slag, samt eventuellt alla större polisstationer och apotek förses med ett antal av de ovan nämnda påsarna, innehållande bleckdosa med kapillärer, allt i sådant skick, att det omedelbart efter provtagningen kan insändas till analyscentralen. Denna bör omedelbart returnera nytt material. Priset på en dylik utrustning torde belöpa sig till cirka 35 öre. Kapillärerna ha hittills förfärdigats av medicinskt-kemiska institutionens i Lund vaktmästare till ett pris av 5 öre per styck. Eventuellt bör varje större polisstation förses med etui, innehållande stilet, steril bomull och sublimatlösning.

För att alkoholhalten under tiden mellan provtagningen och analysen ej skall förändras, är det nödvändigt att förhindra infektion av blodet. Dessutom får blodet ej koagulera, emedan kapillärerna i så fall ej kunna tömmas. Kapillärerna måste för att uppfylla dessa villkor prepareras på i redogörelsen närmare angivet sätt.

Vid inom styrelsen hållna överläggningar i förevarande ämne, i vilka deltagit, förutom representanter för styrelsen samt professorerna Widmark och Liljestränd, även medlemmarna av styrelsens vetenskapliga råd professorn Gunnar Hedrén och docenten Oscar Lindbom samt föreståndaren för statens rättskemiska laboratorium professor E. Wolff, hava, enligt vad styrelsen uppgivit, samtliga uttalat som sin uppfattning, att blodundersökning vore i denna frågas nuvarande läge att förorda för ifrågavarande syfte och att Widmarks mikrometod härvid vore att anbefalla.

Om de uttalanden, som i övrigt gjordes vid dessa överläggningar, yttrar styrelsen följande:

Närmaste anledning till att urinprov ansågs mindre lämpligt än blodprov vore att söka i det förhållandet, att felkällor kunde uppstå därigenom, att proven härledde sig ur urin, som under längre tid varit samlad i urinblåsan. Emot analysförfarandet och de resultat, vartill de utförda analyserna samt beräkningarna lett, gjordes icke någon erinran. Så icke heller mot det sätt, på vilket provtagning av blod enligt Widmarks anvisning borde ske.

Även det av Widmark föreslagna förfarandet innebure visserligen ett ingrepp, men dock så obetydligt, att detsamma icke på denna grund borde väcka några som helst betänkligheter. Alldenstund undersökningarna ifråga borde centraliseras och sålunda även preparationen av de små kapillärerna, vilka äro avsedda att användas vid provtagningen, borde äga rum på det laboratorium, på vilket analyserna komme att utföras, kunde det förväntas, att förfaringssättet i fråga skulle finnas ändamålsenligt. Emellertid torde först en vidgad praktisk erfarenhet kunna lämna besked härom.

Beträffande undersökningsmaterialet uttalades ett beklagande av att förhållandena icke medgivit mera än analys av tre rättsfall. De vid dessa vunna resultaten bestyrkte visserligen metodens praktiska användbarhet. Men med hänsyn till den avgörande betydelse proven kunde komma att få

vore en ökad erfarenhet erforderlig, innan förfarandet borde anbefallas att läggas till grund för ett rättsligt bedömande av föreliggande fall. Även ett annat synnerligen viktigt skäl talade för en vidgad prövning.

Beträffande det kardinala spörsmålet, om vår nuvarande erfarenhet och våra kunskaper i förevarande fråga kan göra det berättigat, att av den i kroppsvätskorna, här i blodet, befintliga alkoholhalten draga några slutsatser beträffande undersökningsobjektets alkoholpåverkan, har Widmark i sin redogörelse framhållit att förhållandet mellan berusningssymtomens styrka och *blodets alkoholhalt* anses allmänt vara underkastat stora individuella växlingar. I betraktande härav har Widmark vidare uttalat, att det åtminstone tillsvidare vore olämpligt att låta den kemiska bestämningen ensam avgöra, om alkoholpåverkan skall anses vara förhanden eller ej. I överensstämmelse härmed har Widmark ansett, att den kliniska diagnosen ej kan undvaras, utan att densamma alltjämt bör ligga till grund för bedömningen av det förevarande fallet. Härom voro samtliga de i överläggningen deltagande fullt ense med Widmark. Däremot biträdades icke vissa regler, som Widmark för det praktiska tillämpandet vid undersökningsresultatens bedömande uppställt. Härvid har det synts Widmark som om den fällande gränsen borde under angivna förutsättningar sättas vid en pro mille alkoholkoncentration i blodet, en gräns som för de flesta individer torde tillåta konsumtionen av den så kallade restaurangkvantiteten d. v. s. 15 centiliter sprit, cirka 55 gram alkohol. Härmed hade emellertid de sakkunniga, som styrelsen tillkallat för överläggning, ingalunda uttalat ett underkännande av blodanalysen, tvärtom vore den att anse såsom ett viktigt led i undersökningen av ifrågavarande fall. Sålunda vore ett negativt utfall av provet ett avgörande bevis liksom ock höga alkoholvärden av stor betydelse, då ovisshet kunde råda om alkoholpåverkan föreläge eller icke. Det vore endast mot angivande av bestämda värden såsom i tvivelaktiga gränsfall absolut avgörande om betänkligheter med skärpa anfördes. Ett ställningstagande härtill förutsatte nämligen en vidgad erfarenhet jämväl vunnit under förhållanden, som fullt motsvarade dem, under vilka undersökningarna voro avsedda att i forensiskt syfte tillämpas.

Styrelsen har såsom egen mening i ärendet uttalat, att en undersökning av alkoholhalten i kroppsvätskorna i blodet otvivelaktigt vore ett betydelsefullt led i en undersökning, om en person varit påverkad av rusdrycker eller icke, men att erfarenheten för närvarande icke gäve tillräckligt stöd för uppställande av regler med angivande av vissa värden, som skola vara avgörande om en motorförare varit påverkad av rusdrycker eller icke.

Slutligen har styrelsen — under förmälan att professor Widmark erbjudit sig, att därest erforderligt material ävensom visst belopp ställdes till hans förfogande, företaga fortsatta undersökningar angående frågan om förhållandet mellan graden av alkoholpåverkan och alkoholhalten i blodet — hemställt bland annat, att Kungl. Maj:t måtte lämna styrelsen i uppdrag att anmoda professor Widmark att under en tid av sex månader företaga alkoholanalyser för blodprov av motorförare.

Kravet på att förare skulle åläggas fullständig avhållsamhet från alkoholhaltiga drycker viss tid före och under körning kan jag icke tillmötesgå.

Medicinal-
styrelsen.

Departements-
chefen.

Utgående från att erfarenheten ådagalagt, att även en mindre alkoholförtäring än den, vilken medför berusning eller tager sig uttryck i synbara, i förarens åthävor m. m. framträdande symptom, kan medföra fara för trafiken, hava de sakkunniga föreslagit, att varje alkoholförtäring, som kan innebära sådan fara, skall åtföljas av straffpåföljd och återkallelse av körkort. För att karakterisera den grad av påverkan av alkohol, som bör fordras för straffbarhet etc., hava de sakkunniga använt sig av det i 1928 års förslag till lag angående fylleri m. m. använda uttrycket »varit så påverkad av starka drycker, att han kan antagas ej hava ägt nödigt herravälde över sina handlingar».

Mot de sakkunnigas förslag är väl rent teoretiskt sett intet att erinra. Förslaget praktiska tillämpning mötes dock av stora svårigheter, främst svårigheten att kunna konstatera en alkohelpåverkan, som icke behöver hava tagit sig något som helst yttre uttryck. De sakkunniga, som icke varit blinda för dessa svårigheter, hava uti från medicinskt-vetenskapligt håll framkomna förslag, att genom kemiska undersökningar av kroppsvätskorna eller utandningsluften bestämma förekomsten av alkohol i den mänskliga organismen ävensom kvantiteten därav, trott sig finna ett medel för svårigheternas övervinnande. Såsom i det föregående meddelats hava emellertid de företagna medicinska undersökningarna ännu ej ådagalagt möjligheten att åstadkomma en för sådant syfte användbar metod.

De sakkunniga hava ansett, att för övervinnande av de svårigheter, som vid tillämpningen av de sakkunnigas förslag komma att möta ur bevisningssynpunkt, ett förfarande i överensstämmelse med det i Danmark anlitade s. k. »Spirituspröve» eventuellt skulle kunna anlitas. Denna de sakkunnigas uppfattning kan jag icke dela. Den danska metoden är enligt vad från medicinskt håll uppgives icke tillförlitlig och lämnar, då lindrigare alkohelpåverkan föreligger, alltför stort spelrum åt det subjektiva omdömet.

Vad angår det av de sakkunniga använda uttryckssättet för karakteriserande av den grad av påverkan av alkohol, som bör fordras för straffbarhet, synes mot detsamma kunna göras befogade erinringar. Härutinnan inskränker jag mig att hänvisa till första lagutskottets utlåtande (nr 24, år 1928) i anledning av förut berörda förslag till lag om fylleri m. m.

Vid nu angivna förhållanden kan jag icke tillstyrka de sakkunnigas förslag. För min del anser jag mig icke böra gå längre än att för tillämplighet av lagrummen uppställa den fordran, att föraren varit antingen synbarligen berörd av starka drycker eller ock eljest så påverkad därav, att han icke kunnat på tillfredsställande sätt föra bilen.

16 §. Enligt 16 § 3 mom. i motorfordonsförordningen får automobil med ett största
Särskilt tillstånd för tunga automobiler. hjultryck överstigande 2,000 kilogram icke framföras å allmän väg utan särskilt tillstånd av vederbörande länsstyrelse. De sakkunniga hava före-

slagit en höjning av det utan särskilt medgivande tillåtna hjultrycket till 2,500 kilogram.

I likhet med några av de hörda myndigheterna finner jag tiden icke ännu vara inne för en dylik höjning. Även de för automobiltrafik mest lämpade vägarna, de s. k. förstaklassvägarna, torde allttjämt i stor utsträckning vara för svaga för att utan olägenhet kunna upptaga trafik med så stort hjultryck som det av de sakkunniga förordade. Nuvarande stadgande har förty ansetts böra bibehållas.

Motsvarande ändring har vidtagits i de sakkunnigas förslag rörande högsta tillståndsfria hjultrycket för släpvagn (22 § 2 mom.).

Vid meddelande av tillstånd till trafik, som nyss berörts, må länsstyrelse, om till följd av den ifrågavarande trafikens förstörande inverkan å körbanan underhållet av allmän väg oskäligen försvåras, föreskriva skyldighet för tillståndets innehavare att bidra till ombesörjande av sålunda försvårat underhåll efter ty länsstyrelsen bestämmer. Sådan skyldighet kan jämväl i vissa andra fall stadgas, nämligen vid meddelande av tillstånd till linje- eller lokaltrafik (27 § 1 mom.), till framförande av automobil vid tävling eller dylikt tillfälle med större hastighet än den eljest medgivna (18 § 6 mom.) samt till framförande av tyngre släpvagn (22 § 2 mom.) eller traktortåg (37 § 2 mom.).

Av de sakkunnigas under 16 § 3 mom. lämnade utredning framgår att länsstyrelserna vid meddelande av tillstånd till nyss nämnd trafik endast i ringa utsträckning meddela föreskrifter om erläggande av särskild ersättning. De få fall, där skyldighet att utgiva dylik ersättning stadgas, gälla i allmänhet den yrkesmässiga linjetrafiken. Jag erinrar i detta sammanhang om, att vid 1927 års riksdag beslutades viss höjning av automobilskatten (gummirings- och bensinskatterna häri inbegripna). Den proposition (nr 173), som ligger till grund för riksdagsbeslutet, innehåller följande uttalande om vägslitningsavgifterna: »Vid bifall till förevarande förslag om ökad automobilbeskattning lär återhållsamhet böra iakttagas vid tillämpningen av de i förordningen om motorfordon meddelade bestämmelserna om särskilda vägslitningsavgifter, så att dylika avgifter uttagas endast i de fall och i den omfattning, vari det låter sig påvisas, att vägbanan utsättes för kraftigare förstöring av den ifrågavarande trafiken än av den, som i övrigt allmänligen förekommer, samt att därigenom underhållet i alldeles särskild grad försvåras». Med detta uttalande, vilket av riksdagen lämnades utan anmärkning, åsyftades uppenbarligen att åstadkomma en snävare tillämpning av föreskrifterna om vägslitningsersättning än som i motorfordonsförordningen avses.

De sakkunniga hava föreslagit, att särskilda vägslitningsavgifter icke vidare skola utkrävas, och ha till motivering härför anfört:

Vägslitningsavgifter.

De sakkunniga.

»Såsom skäl för införandet av särskild vägslitningsavgift vid viss trafik har bland annat framhållits (se proposition nr 124 till 1924 års riksdag), att man vid bestämmande av automobilskatten (gummiringsskatten häri inbegripen) endast kunnat taga hänsyn till den mera normala automobiltrafiken och ej till sådana speciella fall, då genom trafiken vägarna utsätts för särskild påfrestning, såsom vid den tyngsta automobiltrafiken, regelbunden trafik med omnibussar m. m. Med de olika former, i vilka skatten numera utgår — egentlig bilskatt, gummiskatt och bensinskatt —, torde dock möjlighet förefinnas att vid beskattningens genomförande ernå ett resultat, som i görligaste mån tager hänsyn även till nämnda speciella fall. Det vill ock synas, som om denna möjlighet i viss mån tillvaratagits i den gällande lagstiftningen. Gummi- och bensinskatterna drabba särskilt linjetrafiken hårt. Att för vissa extrema fall bibehålla rätten för länsstyrelse att åsätta vägslitningsavgift torde ej vara av nöden. För dessa fall lärer helt visst en lämplig reglering på annat sätt allt efter de föreliggande omständigheterna kunna åstadkommas.

De avgifter, som från det allmännas sida uttagas av trafiken, böra utgå i form av en efter objektiva grunder avvägd beskattning. Några sådana grunder torde knappast kunna åstadkommas för vägslitningsavgifternas bestämmande. Vägslitningsavgift får endast utkrävas, om vägunderhållet genom trafiken oskäligt försvåras, men bestämmandet när ett dylikt oskäligt försvårande av vägunderhållet inträder, måste alltid bliva i viss mån godtyckligt. Detsamma gäller avgifternas storlek.

Vägslitningsavgifterna drabba, fränsett vissa undantagsfall som i praktiken äro av föga betydelse, endast linjetrafiken, något som ej kan anses fullt rättvist. Även om det ej kan förnekas, att omnibustrafiken medför en stark påfrestning av vägarna, kan det dock ej med fog påstås, att den skada, som dessa fordon, vilka i regel äro försedda med breda hjulringar och vilka framföras med relativt låg hastighet, är större än den, som t. ex. uppkommer genom trafiken med smalringade personbilar, vilka framföras med avsevärt högre hastighet, eller med tungt lastade häståkdon. Särskilt timmerkörning med häståkdon, vilken ofta äger rum under tjällossningen, utövar å många håll inom vårt land en förödande inverkan på vägarna.»

Departements-
chefen.

De sakkunnigas förslag, som i denna del så gott som undantagslöst lämnats utan erinran från de hörda myndigheternas sida, vill jag förordna.

Såsom jag senare kommer att omnämna, har jag för avsikt att tillstyrka bifall till de sakkunnigas förslag om utfärdande av vissa särbestämmelser för av krigsmakten brukade motorfordon. Då de i 16 § 7 mom. föreslagna föreskrifterna lämpligen torde böra meddelas i dessa bestämmelser, har momentet uteslutits ur 16 §.

18 §.

*Hastighets-
bestäm-
melser.*

Gällande lag-
stiftning.

Av de spörsmål, som varit föremål för de sakkunnigas övervägande, torde den s. k. hastighetsfrågan vara den mest aktuella. Knappast några andra av motorfordonsförordningens stadganden motsvara mindre utvecklingens krav än hastighetsbestämmelserna. Dessa överträdas — även av eljest laglydiga förare — i stor omfattning och detta utan att det allmänna rättsmedvetandet reagerar häremot. En fullständig omarbetning

av nu gällande hastighetsbestämmelser har därför av de sakkunniga ansetts nödvändig.

Enligt gällande förordning är högsta tillåtna hastigheten för automobil, vars alla hjul äro försedda med *luftringar*: för vanlig personbil 45 km. å landsbygden i allmänhet och 35 km. inom stads och köpings bebyggda område ävensom inom annat tätbebyggt samhälle, för lastvagn med bruttovikt ej överstigande 2,500 kg. 25 km., för personomnibus och för lastvagn med bruttovikt överstigande 2,500 men ej 3,600 kg. 20 km. och för lastvagn med bruttovikt överstigande 3,600 kg. 15 km., allt i timmen. För automobil med *massiva gummiringar* med en tjocklek av minst 4 cm. är högsta tillåtna hastigheten 15 km. i timmen. För automobiler med massiva gummiringar av mindre tjocklek eller med *hjulringar av järn eller annat hårt material* stadgas en högsta hastighet av 10 km. i timmen.

Till utredning av hastighetsspörsmålet anföra de sakkunniga, bland annat, följande: De sakkunniga.

»Automobilens förhända förnämsta egenskap är hastigheten. Automobilens främsta företrädare framför andra fordon, avsedda att brukas å vanliga vägar och gator, ligger i dess större snabbhet och den tidsvinst, som härigenom kan göras. Att denna egenskap kan medföra viss fara för trafiken är tydligt. I synnerhet under automobilismens tidigare år, då trafiken med hästakdon var den vida övervägande, kunde givetvis de avsevärt snabbare automobilerna icke undgå att förorsaka olyckor och andra störningar. I samma mån åter som motorfordonstrafiken utvecklats och därmed den för denna trafik utmärkande färdhastigheten blivit den så att säga normala å våra vägar och gator, har dock den fara för trafiksäkerheten, som automobilernas hastighet tidigare visat sig utgöra, i ej ringa grad minskats.

Det har åtminstone tidigare ansetts, att nödig trafiksäkerhet lättast uppnås genom stränga hastighetsbestämmelser för trafiken med motorfordon.

Nedsatt körhastighet för motorfordon torde icke i och för sig betyda ökad trafiksäkerhet. Det är de omständigheter, varunder hastigheten utvecklas, som spela huvudrollen. Snart sagt varje hastighet kan i en viss situation vara för hög. Verklig trafiksäkerhet uppnås först, när såväl automobilisterna som övriga slag av vägfarande bliva medvetna om sitt ansvar. Genom att stadga vittgående hastighetsinskränkningar för motorfordon och föreskriva stränga straff för dem, som överskrida den tillåtna hastigheten, kan man lätt riskera, att ansvarskänslan försvagas hos andra kategorier av vägfarande.

Redan 1909 års sakkunniga yttrade, att det gällde att lagstifta för de svårare, de farliga situationerna, ej för sådana då andra trafikanters intresse ej vore i fara. Att denna mening i förhållandevis ringa omfattning kom till synes i de sakkunnigas förslag, vilket i huvudsakliga delar låg till grund för 1916 års automobilförordning, torde vara att härleda ur det dåvarande vägnätets för motorfordonstrafiken mindre väl lämpade beskaffenhet, fordonens ofullkomlighet och allmänhetens bristande kännedom om det nya trafikmedlet, allt omständigheter som tvingade till stor varsamhet. Jämväl 1920 års automobilsakkunniga framhöllo med skärpa vikten av att hastighetsbestämmelserna avfattades efter de i olika situa-

tioner föreliggande förhållandena. De av dessa sakkunniga föreslagna maximihastigheterna avsågo endast fordonens framförande 'i gynnsammaste fall'.

Såsom redan nämnts överträdas nu gällande hastighetsbestämmelser i avsevärd omfattning. I synnerhet vanliga personbilar framföras å landsbygden med en hastighet, som ligger åtskilligt över den högsta tillåtna. Framför allt å raka, jämna, lätt överskådliga sträckor låta förarna fordonen utveckla en hastighet, vilken betydligt överstiger den nu tillåtna, men som med hänsyn till de moderna personbilarnas byggnad och konstruktion bättre lämpar sig för dessa vagnar och som därför är den ur ekonomisk synpunkt fördelaktigaste.

Erfarenheten torde hava ådagalagt, att olyckor mera sällan inträffa å öppna, fria och lätt överskådliga vägsträckor. Flertalet olyckor tima å krokiga, slingrande vägar; de svenska vägkurvornas ödesdiga inverkan å automobiltrafiken hava många förare fått erfara. Å dylika vägar kan det vara fullkomligt oförsvarligt att färdas med en hastighet, som närmar sig den i motorfordonsförordningen högst tillåtna.

Allt eftersom klarare insikt vunnits därom, att det främst är de farliga situationerna, som böra göras till föremål för lagstiftarens reglerande ingripande, har utvecklingen å förevarande område gått i riktning mot borttagande av maximigränsen i öppen terräng. I utlandet har man å många håll slopat i siffror fixerade hastighetsbestämmelser för trafiken med personautomobiler. I Holland, Tyskland och Ungern har hastigheten i åtskilliga år varit fri å öppen landsväg. Detsamma gäller i Spanien sedan 1919, i Frankrike och Polen sedan 1921 och i Belgien sedan 1925.

Några önskemål om en återgång till bestämmelser om viss maximihastighet har, såvitt de sakkunniga erfarit, icke i dessa länder framkommit.

Vad våra grannländer beträffar hava dessa ännu ej övergått till »fri» hastighet. I Danmark får körhastigheten för personvagnar å landet ej överstiga 50 km. i timmen. I Norge får hastigheten utanför tätbebyggda samhällen icke överstiga 35 km. i timmen, dock att vederbörande regeringsdepartement kan för vissa vägsträckor medgiva en högsta hastighet av 45 km. i timmen. I Finland ligger å landsbygden gränsen för den högsta tillåtna hastigheten för personbilar vid 65 km. i timmen, en hastighet som med hänsyn till de finska vägarnas beskaffenhet i det närmaste är att anse såsom fri hastighet.»

Högsta tillåt-
na hastighet
för vanlig per-
sonautomobil
å landsbyg-
den.

Såsom redan omnämnts hava de sakkunniga funnit tiden nu vara inne för slopande av absoluta hastighetstal för trafiken med vanliga personbilar (och motorcyklar) å landsbygden. Till motivering härför anföras de sakkunniga.

De sak-
kunniga.

»De omständigheter, vilka tidigare talat för i siffror fixerade hastighetsbestämmelser, synas beträffande denna trafik numera icke böra lägga hinder i vägen för den fria hastighetens införande. Personautomobilerna hava under den senaste tiden nått en allt större fullkomlighet i de avseenden, som äro av betydelse för trafiksäkerheten. Särskilt bromsningsanordningarna fylla högt ställda anspråk. Jämväl våra vägar hava under de sistflutna åren undergått avsevärda förbättringar. Åtminstone de större trafiklederna befinna sig i allmänhet numera i ett gott skick. Ur vägslitningssynpunkt torde de med lågtrycksringar numera i allmänhet

försedda personbilarnas körhastighet spela en vida mindre roll än man i allmänhet tillägger densamma. Särskilt gäller detta de i allt större utsträckning förekommande vägar, varest s. k. permanent beläggning kommit till användning. Å dylika vägar torde personautomobilerna knappast utöva någon skadlig inverkan.

Att körskickligheten hos förarna väsentligt ökats under de senaste åren lär ej kunna förnekas. Även en större ansvarskänsla och hänsynfullhet har på detta håll kommit till synes, låt vara att ännu mycket återstår innan i detta avseende allt kan anses väl beställt. Det torde dock kunna antagas, att bland annat de av de sakkunniga föreslagna bestämmelserna i syfte att erhålla omdömesgilla och hänsynfulla förare skola komma att bidra till en bättre sakernas ordning.

Med den utbredning, som motorfordonen numera fått, hava snart sagt alla lager av vårt lands befolkning vunnit en ej ringa kunskap om och förtrogenhet med trafiken med dessa fordon.

Att betänkligheter skola möta mot ett borttagande av bestämmelserna om viss maximihastighet är fullt förklarligt. Ej minst den omständigheten att våra vägar, trots den avsevärda förbättring desamma undergått, ännu på många håll äro alltför smala och krokiga för att tillåta större hastigheter, torde komma att anföras. Denna invändning kan emellertid med lika fog göras mot varje höjning av den gällande maximihastigheten; en avsevärd höjning synes under alla förhållanden vara ofrånkomlig. Redan den nuvarande högsta tillåtna hastigheten, 45 km., är såsom ovan framhållits för dylika vägar i regel allt för hög. Vidare torde komma att framhållas de beklagliga olyckor, som redan med nuvarande föreskrifter förorsakas av överdådiga och hänsynslösa förare. De sakkunniga hava grundad anledning antaga, att någon förändring till det sämre härutinnan icke skall bli följd av den fria hastighetens införande. För dylikt sorts folk spela i maximisiffror angivna hastighetsbestämmelser föga eller ingen roll.

I maximisiffror angivna hastighetsbestämmelser verka i viss mån förslappande å känslan hos föraren av det honom åvilande ansvaret för att i varje särskilt fall ej köra hastigare och annorlunda än situationen kräver. Erfarenheten har ådagalagt, att de fastställda siffrorna av den stora allmänheten ej sällan uppfattas såsom åsyftande de hastigheter, som *under alla förhållanden* äro tillåtna. Huru ofta anföres icke till försvar vid inträffad olycka, att föraren »ej kört fortare än 45 km.». Antagligen skulle även en högsta tillåten hastighet av t. ex. 55 à 60 km. komma att betraktas såsom den normala. För trafiken skulle detta komma att innebära oerhörda faror. Om däremot, såsom de sakkunniga föreslå, regeln blir, att hastigheten *stödse* skall anpassas efter som vid varje tillfälle behörig hänsyn till trafiksäkerheten kräver och nödig försiktighet bjuder, har man anledning att förmoda, att detta skall bidra till att skärpa förarens uppmärksamhet och öka hans ansvarskänsla.

En dylik regel kombinerad med den i gällande lagstiftning innehållna föreskriften om att automobil »ingenstädes må framföras med större hastighet, än att automobilen under alla omständigheter kan stannas innan kortare sträcka tillryggalagts än en tredjedel av den framförvarande överskådliga och fria delen av körbanan» är enligt de sakkunnigas mening tillfyllest för att förekomma att automobilerna framföras med en för trafiksäkerheten äventyrlig hastighet.

Att vid bifall till de sakkunnigas förslag körhastigheten i gemen skulle komma att ökas utöver vad för närvarande är fallet, torde knappast vara

att förvänta. Ett ej ringa antal förare — ej minst de kunniga, varsamma och ansvarskännande — lär redan nu vid fordonens framförande allenast låta sig bestämmas av de principer, som kommit till uttryck i de sakkunnigas förslag. För de vårdslösa och omdömeslösa bilisterna hava såsom ovan påpekats maximibestämmelserna icke utgjort någon hämsko.»

*Avgifna
yttranden.*

De sakkunnigas förslag i förevarande del har tillstyrkts av flertalet av de myndigheter och organisationer, vilka yttrat sig i hastighetsfrågan. För införande av fri hastighet å landsbygden för vanliga personbilar och motorcyklar hava uttalat sig: överståthållarämbet, 16 länsstyrelser, järnvägsstyrelsen, arméförvaltningen, chefen för generalstaben, automobilklubben, motorklubben, vägföreningen, väginstitutet, järnvägsföreningen, automobilhandlareföreningen, handelsarbetareförbundet, transportarbetareförbundet, spårvägsföreningen, industriförbundet, droskbilägarnas och omnibusägarnas riksförbund, motorförarnas helnykterhetsförbund och teknologföreningen. Tillstyrkande uttalanden hava vidare gjorts av omkring 125 stadsfiskaler och landsfiskaler, 28 vägstyrelser, länsvägnämnden i Malmöhus län, inemot ett femtiotal besiktningsmän samt cirka 35 magistrater, stadsstyrelser och poliskammare.

Vissa av ovannämnda länsstyrelser hava dock endast med stor tvekan ansett sig kunna förorda den fria hastighetens införande, därvid de med skärpa understrukt, att anställandet av trafikpolis eller vidtagandet av någon annan effektiv anordning för vägtrafikens övervakande vore en oundgänglig förutsättning för genomförande av de sakkunnigas förslag. Såsom en dylik förutsättning har ock angivits, att de i 41 § intagna straffbestämmelserna för vårdslös och hänsynslös körning likasom ock för den, som i alkoholpåverkat tillstånd framför automobil, undergå en väsentlig skärpning, utöver vad de sakkunniga föreslagit.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har tillstyrkt fri hastighet för vanliga personbilar, men har ansett sådan hastighet icke böra medgivas för motorcyklar, med mindre åldern för erhållande av motorecykelkörkort höjes från 16 till 18 år.

Bland dem, som ställt sig avvisande mot de sakkunnigas förslag, må till en början nämnas 7 länsstyrelser, besiktningsmännens förening och svenska vägstyrelsernas förbund. Dessa myndigheter och korporationer anse dock den nuvarande maximihastigheten för låg. Flertalet bland länsstyrelserna förorda en höjning av hastigheten till 60 kilometer i timmen. Besiktningsmännens förening anser, att hastigheten ej bör få överskrida 65 kilometer i timmen med mindre vägens beskaffenhet och andra på frågans bedömande inverkan faktorer äro av den natur, att hastigheten i och för sig ej kan innebära fara av något slag för andra vägfarande. Vägstyrelsernas förbund föreslår en maximihastighet av 55 kilometer i timmen. Förbundet framhåller dock, att på vissa sträckor av bilvägarna, där permanentbeläggning

genomförts, hastigheten torde ytterligare kunna höjas eller till och med helt frigivas.

Införandet av fri hastighet har vidare avstyrkts av omkring 45 stadsfiskaler och landsfiskaler, 13 vägstyrelser och ett tiotal besiktningsmän.

I motsats till de sakkunniga och jämväl flertalet av dem, som yttrat sig över de sakkunnigas förslag till hastighetsbestämmelser, finner jag tiden ännu icke vara inne för slopande av absoluta hastighetstal för trafiken med vanliga personbilar och motorcyklar å landsbygden. För närvarande synes mig det riktiga vara, att en ej alltför obetydlig höjning av den gällande maximihastigheten företages. Erfarenheten får sedan utvisa om och när en övergång till fri hastighet kan anses lämplig. Att så inom en kanske snar framtid skall befinnas vara fallet, håller jag för troligt. I likhet med några av de hörda myndigheterna anser jag, att gränsen för den högsta tillåtna hastigheten bör dragas vid 65 kilometer i timmen. Något praktiskt behov av högre hastighet lärer näppeligen föreligga.

Departements-
chefen.

Min nu angivna ståndpunkt betingas huvudsakligen av två faktorer, nämligen dels de allmänast trafikerade vägarnas beskaffenhet och dels den allmänna körkulturen.

Vad vägarna beträffar lär det ej kunna bestridas, att trots under senaste åren vidtagna förbättringar av olika slag mycket återstår, innan desamma i någon större utsträckning kunna sägas vara lämpade för att upptaga en mycket snabb trafik. Den fria hastigheten skulle å våra i regel ännu smala och krokiga vägar innebära en avsevärd fara för trafiksäkerheten. Den fria hastigheten skulle slutligen helt visst å många håll även medföra en icke önskvärd stegring av kostnaden för vägarnas underhåll.

Att införande av fri hastighet förutsätter en hög grad av trafikultur och trafikvana ej blott hos automobilförarna utan jämväl hos övriga trafikanter, torde ej vara föremål för något tvivel. Även om man måste medgiva, att förhållandena härutinnan under de senaste åren undergått en avsevärd förändring till det bättre, lär det dock alltjämt vara så, att åtskilliga av våra förare icke ådagalägga nödig försiktighet och hänsynsfullhet. Jämväl övriga trafikanter torde till ej ringa antal vara mindre väl skickade att möta de faror, som med en mycket snabb automobiltrafik lätteligen komma att uppstå för dem.

Ytterligare en omständighet, som för min nu intagna ståndpunkt väl ej varit av avgörande betydelse men som dock icke kunnat av mig helt lämnas å sido vid frågans bedömande, är, att övervakandet av trafiken kommer att efter införandet av fri hastighet bliva förenat med ökade svårigheter. Ett stadgande om viss maximihastighet innebär uppenbarligen större möjligheter att rättsligen konstatera och därmed även att förhindra vårdslös och överdådig körning än en föreskrift, som allenast ålägger föraren att anpassa hastigheten efter trafiksäkerhetens krav och försiktighetens bud.

*Högsta till-
lättna hastig-
het för vanlig
personbil
inom tätbe-
byggt sam-
hälle.*

De sakkunniga hava icke funnit sig böra föreslå någon höjning av den för vanlig personautomobil inom tätbebyggt samhälle för närvarande till-
lättna högsta hastigheten, 35 kilometer i timmen. Jag är på denna punkt såtillvida ense med de sakkunniga som jag anser, att som regel en högre maximihastighet icke är tillrädlig inom dylikt samhälle. Å vissa för auto-
mobiltrafik särskilt lämpade gator torde dock en högre hastighet låta sig väl förenas med trafiksäkerhetens krav. Redan nu torde, särskilt i de större städerna, automobilerna å sådana gator ofta framföras med en hastighet, som ligger mellan 35 och 45 kilometer i timmen. Vid sådana förhållanden vill jag föreslå, att den av de sakkunniga för nu ifrågavarande fall före-
slagna hastighetsbestämmelsen kompletteras med föreskrift om rätt för vederbörande myndighet att, där trafikförhållandena det medgiva, för viss trafikled meddela förordnande om höjning av maximihastigheten intill högst 45 kilometer i timmen.

*Högsta till-
lättna hastig-
het för
personomni-
bussar och
lastvagnar.*

De av de sakkunniga för personomnibussar och lastvagnar föreslagna maximihastigheterna innebära en avsevärd höjning i jämförelse med vad nu gäller. Beträffande de hastighetsbestämmelser, som skulle gälla för trafiken med dessa fordon, hänvisas till betänkan-
det.

Mot de sakkunnigas förslag i denna del hava i olika hänseenden fram-
ställt anmärkningar från de hörda myndigheternas sida. Erinringarna gälla dels hastighetssiffrorna, vilka av somliga ansetts för höga, av andra för låga, dels införande av olika maximihastighet för trafiken å landsbyg-
den och inom tätbebyggt samhälle, dels den för lastvagnar föreslagna av-
gränsningen av de olika viktgrupperna m. m.

För egen del vill jag i huvudsak ansluta mig till de sakkunnigas upp-
fattning och kan förty ej biträda ett reservationsvis framlagt förslag om en genomgående sänkning av den av de sakkunniga förordade maximi-
hastigheten med 5 kilometer i timmen. Endast i ett hänseende har jag ansett jämkning i de sakkunnigas förslag böra vidtagas. De av de sak-
kunniga i fråga om lastvagnar föreslagna viktgränserna — respektive högst 3,000, högst 4,500 och över 4,500 kilograms totalvikt — finner jag i likhet med besiktningsmännens förening, automobilklubben, automobilhandlare-
föreningen m. fl. icke kunna godtagas. Gränsen för de båda lättaste grup-
perna anser jag böra dragas vid en totalvikt av respektive högst 3,600 och högst 6,000 kilogram. Med de sakkunnigas förslag skulle allenast paketbilar komma att tillhöra den lättaste och ur hastighetssynpunkt mest
gynnade gruppen. Däremot skulle de s. k. lätta lastvagnarna — Volvo, Ford, Chevrolet m. fl. — icke komma att hänföras dit. För dessa märken, vilkas totalvikt tidigare understeg 3,000 kilogram, är samma vikt numera 3,200—3,500 kilogram. Även de tyngre lastvagnarna hava under senare år undergått en avsevärd ökning i vikt, närmast föranledd av de betydande förbättringar vägarna undergått. Till den mellersta gruppen synas last-
automobiler med en lastkapacitet intill 3 ton böra föras. Dessa fordon

hava i allmänhet en totalvikt av cirka 5,500 à 5,600 kilogram. Ej sällan äro dock vagnar av denna storlekstyp utrustade med lämmar, bommar m. m., vilka anordningar medföra en ökning av totalvikten till inemot 6,000 kilogram.

De av mig nu föreslagna ändringarna föranleda motsvarande jämkningar i hastighetsbestämmelserna för lastvagn jämte släpvagn (22 § 3 mom).

Ett spörsmål, som i förevarande sammanhang påkallar uppmärksamhet, är frågan om motorfordonstrafikens övervakande, särskilt å landsbygden. Med den betydande omfattning denna trafik numera erhållit, har behovet av en verksam kontroll över efterlevnaden av trafikreglerna gjort sig allt mera gällande. I följd härav och då det visat sig, att landsfiskalerna och dem underlydande tjänstemän på grund av övriga tjänstegöromål icke kunna medhinna att effektivt övervaka vägtrafiken, har från olika håll framförts krav på inrättande av särskild trafikpolis.

*Motorfordons-
trafikens
övervakande.*

En dylik lösning av ifrågavarande spörsmål synes mig emellertid icke vara att förorda. Införande av en polis med uteslutande uppdrag att syssla med övervakande av vägtrafiken skulle helt säkert komma att ställa sig ganska dyrbart, utan att dock därigenom vunnas någon fullt effektiv kontroll. Särskilt den omständigheten, att den trafikerande allmänheten snart nog skulle lära sig att igenkänna de tjänstgörande polismännen och deras bilar eller motorcyklar, skulle i hög grad minska möjligheten för polisen att uppträda överraskande. Vid trafikkontrollens utövande är uppenbarligen i många fall överraskningsmomentet av största betydelse.

Frågan om trafikens övervakande bör enligt min mening lösas efter riktlinjer, vilka redan uppdragits av statsmakterna. Vid anmälan av de frågor, som tillhörde regleringen för budgetåret 1926/1927 av utgifterna under riksstatens femte huvudtitel, omfattande anslagen till socialdepartementet, anförde föredragande departementschefen angående anslag till polisväsendet i riket, bland annat, att man måste räkna med att vissa länsstyrelser i framtiden då och då måste använda reservpolispersonal för övervakande av motorfordonstrafiken, ett ordningspolisändamål vartill personal tidigare icke stått till förfogande, samt att med hänsyn härtill ett något större belopp än förut syntes erfordras till ersättningar åt polisdistrikt i fall, då reservpolispersonalen kommit till användning. Vid anslagets beräkning togs hänsyn jämväl till härav uppkommande kostnader. Vad sålunda anförts lämnades av riksdagen utan erinran och beviljades anslaget till av Kungl. Maj:ts föreslaget belopp. I cirkulär till länsstyrelserna den 6 juli 1926 fäste härefter chefen för socialdepartementet vederbörandes uppmärksamhet på, att reservpolispersonalen vore avsedd att användas för utövande av kontroll å motorfordonstrafiken.

Möjligheten att använda reservpolispersonal för trafikkontroll har hittills endast i ringa omfattning tillvaratagits av länsstyrelserna. I några län har så emellertid skett.

Trafikkontrollen är åtminstone i ett par av dessa län anordnad på följande sätt. Då och då hava på oregelbundna tider, huvudsakligen under sommarmånaderna, och å olika vägsträckor utsänts patruller å två personer, ej alltid desamma. Polismännen hava varit försedda med polisbricka men utan andra tjänstetecken. Patrullerna hava färdats å motorcykel, som av länsstyrelsen förhyrts för ändamålet. Genom att motorcykeln förhyrts har den fördelen kunnat vinnas, att icke samma fordon alltid behövt användas, varför patrullfordonets utseende och registreringsnummer kunnat för den trafikerande allmänheten hemlighållas. Denna metod för övande av uppsikt över trafiken har, enligt vad vederbörande länsstyrelser vitsordat, visat sig ändamålsenlig och effektiv. Härtill kommer, att densamma ställt sig föga dyrbar. Kostnaderna för patrulleringen, som ägt rum under cirka sex veckor av året, ha inskränkt sig till — förutom av polislagens bestämmelser betingade utgifter för polismännens användande — hyran för en motorcykel med sidvagn jämte bensinkostnad och försäkringsavgift. Sistnämnda utgifter hava per år uppgått till inemot 1,500 kronor, vilket belopp efter gjord framställning av Kungl. Maj:t ställts till förfogande.

Då med den metod, för vilken nu redogjorts, en verksam kontroll över trafiken synes kunna erhållas, är det önskvärt, att länsstyrelserna i större utsträckning än hittills använda sig av densamma. Skulle det, sedan större erfarenhet vunnits, visa sig, att trafikens alltjämt pågående utveckling kräver ytterligare åtgärder i övervakningssyfte från statsmakternas sida, torde nu avhandlade spörsmål få upptagas till nytt övervägande.

19 §. För att allmänheten skall kunna erhålla tillförlitlig kännedom om av polismyndighet jämlikt 13 § 1 mom. meddelat förbud att å viss plats företaga övningskörning har i 19 § upptagits stadgande, att uppgift å de vägar, beträffande vilka dylikt förbud meddelats, skall intagas i kungörelsen om automobilvägar.

20 §. Enligt 20 § 2 mom. 2 stycket i de sakkunnigas förslag ankommer det på länsstyrelse, respektive polismyndighet i stad att meddela de närmare föreskrifter, som må vara av nöden, beträffande anslag för tillkännagivande av inskränkningar i rätten att med automobil befara viss väg. Då denna bestämmelse, som jämväl återfinnes i gällande förordning, vad landsbygden beträffar redan i viss utsträckning satts ur tillämpning genom Kungl. Maj:ts cirkulär den 12 maj 1927 samt det ur enhetlighetssynpunkt torde vara önskvärt, att motsvarande föreskrifter meddelas jämväl för städerna, har nämnda bestämmelse i 2 mom. ansetts böra ersättas med stadgande om rätt för Konungen att meddela erforderliga föreskrifter rörande sagda anslag.

I samband härmed ha 2 och 3 mom. i de sakkunnigas förslag sammanförts till ett moment.

Med den lydelse stadgandet om varningsmärken erhållit i de sakkunnigas förslag skulle för detsammans tillämpning i stad komma att erfordras ett

betydande antal märken. Ett alltför rikligt användande av varningsmärken skulle, något som ock av de sakkunniga framhållits, komma att medföra att uppmärksamheten å och respekten för varningssignalerna slappades. För undanröjande av nämnda olägenhet har viss jämkning föreslagits i de sakkunnigas författningsförslag.

Erfarenheten har givit vid handen, att baklyktans sken å många automobilerna är så svagt, att man även på kortare avstånd från fordonet endast med svårighet kan avläsa det å detsamma anbragta igenkänningsmärket. Föreskrift har därför ansetts böra meddelas i 21 § 1 mom. punkt c), att baklyktans vita sken skall så belysa bakre igenkänningsmärket eller besiktningsskylten, att de lätt kunna avläsas.

De sakkunnigas förslag, att lastvagn ej skulle vid lustresa, utflykt eller dylikt få brukas för befordran av personer med mindre härför påkallade anordningar godkänts av besiktningsman, finner jag välbetänkt. Angående motiveringen för förslaget tillåter jag mig hänvisa till betänkandet. Stadgande har i samband härmed ansetts böra meddelas om, att vid sådan resa ej får befordras passagerare till större antal, än besiktningsmannen vid godkännandet bestämt (3 mom.), ävensom att bevis om besiktningsmans godkännande skall av föraren under färd medhavas för att på tillsägelse av besiktningsman eller polisman uppvisas (10 mom.).

För vinnande av säkerhet för att de uppgifter angående släpvagns tjänstevikt m. m., som jämlikt 22 § 1 mom. 3 stycket skola anbringas å sådant fordon, bliva fullt tillförlitliga har intagits föreskrift, att uppgifterna skola vara fastställda av besiktningsman.

Vad i 21 § 4 mom. 2 stycket är stadgat om igenkänningsmärke för automobil har föreslagits skola gälla jämväl för sådant å släpvagn anbragt märke.

Beträffande vissa ändringar, som av mig vidtagits i 22 § 2 och 3 mom., hänvisas till motiveringen härförut under 16 § och 18 §.

De för den yrkesmässiga automobiltrafiken gällande föreskrifterna ha varit föremål för ingående överväganden från de sakkunnigas sida. De sakkunniga, vilka anse särskilt tillstånd av offentlig myndighet alltjämt böra fordras för denna trafik, ha till en början föreslagit viss ändring av definitionen å begreppet yrkesmässig trafik. De sakkunniga anföra härutinnan:

»Redan enligt 1906 års automobilförordning var den, som ville utöva yrkesmässig automobiltrafik, skyldig att söka tillstånd härtill av offentlig myndighet, och jämväl i denna författning definierades yrkesmässig automobiltrafik såsom automobils tillhandahållande åt allmänheten mot ersättning. 1903 års sakkunniga, vilkas betänkande i huvudsakliga delar låg till grund för 1906 års förordning, yttrade i samband med fråga att göra rätten att använda automobil beroende av särskilt tillstånd bl. a. följande: 'Vad nu

21 §.

22 §.

Yrkes-
mässig
trafik.

23 §.

Definition.

De sak-
kunniga.

anförts om obehövligheten av särskilt tillstånd avser den enskilda automobiltrafiken, rätten att för enskilt bruk i trafik använda automobil, medan däremot dylikt tillstånd lämpligen bör påfordras vid den yrkesmässiga trafiken, då det ifrågasättes att mot ersättning betjäna allmänheten med befordran av personer eller gods. En livligare, mera regelbunden och i allmänhet för gator och vägar så prövande trafik som den yrkesmässiga påkallar den mera ingående och allsidiga prövning, som bör föregå ett meddelande av särskilt tillstånd. Då det här är fråga om ett utbudande till allmänheten av ett visst befordringsmedel, kan allmänheten ock äga anspråk på, att lämpligheten såväl av befordringsmedlet självt som av de kommunikationsleder, där det skall användas, ägnas en mera grundlig och allsidig prövning. Att den, som önskar idka automobiltrafik såsom affär för egen förtjänst, underkastas bestämmelser och kontrollföreskrifter utöver dem, som ifrågasättes vid automobils användande till enskilt bruk, kan icke möta några befogade invändningar ur synpunkten av en praktisk och för de enskilde icke mer än nödigt betungande lagstiftning.' Vilken trafik och vilka trafikutövare, som av 1903 års sakkunniga åsyftades med detta uttalande, torde ej behöva vara föremål för någon tvekan. Härmed åsyftades uppenbarligen allenast de, vilka helt eller delvis hade sin utkomst av den av dem bedrivna trafiken, med andra ord de yrkesgrupper, vilka före automobilernas uppträdande utövade åkeri-, drosk-, hyrverks- eller liknande rörelse med hästfordon. Däremot lärer det näppeligen hava varit avsikten, att varje automobilägare, som mot betalning utförde körning, skulle vara underkastad de för den yrkesmässiga trafiken föreslagna föreskrifterna.

Utvecklingen inom domstolspraxis har emellertid i allt fall numera gått därhän, att så gott som envar som mot betalning tillhandahåller annan automobil, anses utöva yrkesmässig trafik, även om det kan påvisas, att tillhandahållandet skett i mycket ringa omfattning och allenast för att hjälpa en granne eller bekant och således ej i förvärvssyfte. Denna praxis har föranlett stora olägenheter, särskilt för befolkningen å landsbygden. Åtskilliga exempel härpå kunna nämnas. Av dessa må endast anföras ett par. För att kunna närvara vid en begravning anlidade en person — då alla trafikbilar i trakten voro upptagna i anledning av begravningen — en granne tillhörig automobil. Grannen, som begärde och erhöll betalning för skjutsen, dömdes till ansvar för att utan tillstånd ha utövat yrkesmässig automobiltrafik. — En bonde hade under åtskilliga år med hästskjuts kört sin mjölk till mejeriet i närmaste stad och därvid för att hjälpa en granne, som saknade åkdon, mot en ringa ersättning medtagit dennes mjölk. Någon ändring härutinnan skedde icke, sedan bonden utbytt hästskjutsen mot en automobil. Bonden blev till följd härav åtalad och dömd till ansvar för att hava utövat yrkesmässig automobiltrafik utan att ha varit därtill berättigad.

Att beträffande dylik trafik uppställa samma krav som i fråga om den trafik, vilken bedrivs såsom yrke, torde icke vara ur säkerhets- eller annan synpunkt nödvändigt. De för den yrkesmässiga trafiken meddelade bestämmelserna hava bl. a. tillkommit i syfte att skapa garanti för att den, vilken bedriver automobiltrafik såsom affär för egen förtjänst, skall på ett för allmänheten fullt betryggande sätt fullgöra sitt åtagande eller med andra ord för att förhindra att förvärvssynpunkten tilläventyrs skulle av vederbörande tillgodoses på trafiksäkerhetens bekostnad. När fråga är om tillhandahållande av automobil för att bistå en granne eller vän är förhållandet ett annat. Grannen eller vännen tager automobilen i bruk så att säga med

öppna ögon och bör ej på den grund att han erlägger betalning för fordonets brukande kunna göra anspråk på, att det allmänna lämnar annan garanti för kommunikationsmedlets lämplighet än vad fallet är vid automobilens användande i privat trafik.

För att de synpunkter som ovan framhållits skola kunna vinna beaktande hava de sakkunniga givit definitionen å yrkesmässig trafik följande lydelse: 'Tillhandahålles i förvärvssyfte åt allmänheten automobil mot ersättning.'

De sakkunniga inse väl, att den föreslagna definitionen icke på ett fullt bindande sätt från begreppet 'yrkesmässig trafik' avskiljer den mot ersättning utövade trafik, som enligt de sakkunnigas mening bör behandlas såsom privat trafik. En definition, som härutinnan fyller måttet, läser icke utan stor omständlighet kunna lämnas. Den givna definitionen torde emellertid, restriktivt tillämpad, icke komma att medföra någon olägenhet ur säkerhets- eller ordningssynpunkt och ej heller någon kränkning av de verkliga yrkesutövarnas befogade anspråk på näringsskydd.»

Det övervägande antalet av de hörda myndigheterna hava biträtt de sakkunnigas förslag, därvid framhållits att definitionen erhållit ett välbehövt förtydligande. Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län, som delar de sakkunnigas uppfattning om vad som bör inläggas i begreppet yrkesmässig trafik, anser dock, att den föreslagna författningstexten knappast täcker, vad som därmed avses, samt föreslår, att densamma gives följande lydelse: »Tillhandahåller någon yrkesmässigt allmänheten automobil mot ersättning». För det nuvarande stadgandets bibehållande hava några länsstyrelser, svenska järnvägsföreningen, svenska spårvägsföreningen samt en del organisationer, som företräda de yrkesmässiga trafikutövarna, uttalat sig. Genom den föreslagna ändringen skulle öppnas möjlighet för en för yrkesmännen ruinerande konkurrens från enskilda motorfordonsägares sida. Den föreslagna bestämmelsen inbjöde direkt till tolkningstvister och försök att undgå kontroll från det allmänns sida. Länsstyrelsen i Uppsala ifrågasätter, om ej den trafik, varför särskilt tillstånd erfordras, blivit alltför snävt begränsad genom de kumulerade förutsättningarna om förvärvssyfte och om tillhandahållande åt allmänheten mot (särskild) ersättning. Förutsättningen om tillhandahållande åt allmänheten föranledde redan nu ofta bevisvärigheter. Länsstyrelsen i Östergötlands län finner det icke lämpligt, att syftet med fordonets tillhandahållande blir avgörande för frågan, huruvida yrkesmässig trafik eller ej föreligger. Enligt länsstyrelsens åsikt bör den omfattning, i vilken automobil tillhandahålles utomstående, vara bestämmande för rörelsens egenskap av yrkesmässig eller icke. Länsstyrelsen skulle för sin del vilja karakterisera den yrkesmässiga automobiltrafiken såsom tillhandahållande mot ersättning samt annorledes än vid enstaka tillfällen av automobil åt personer, vilka icke tillhöra automobilägarens hushåll.

Yttranden.

I likhet med länsstyrelsen i Östergötlands län finner jag det mindre lämpligt, att syftet med fordonets tillhandahållande blir bestämmande för, huruvida trafiken är att betrakta såsom yrkesmässig eller ej. Syftet torde i all-

Departements-
chefen.

mänhet vara mycket svårt att konstatera, och för övrigt lärer i flertalet fall, då automobil mot ersättning tillhandahålles annan, automobilägarens önskan att förskaffa sig någon inkomst av automobilen medverka till hans beredvillighet att mot betalning ställa fordonet till förfogande, låt vara att detta måhända icke är huvudsyftet. Enligt min mening bör den omfattning, i vilken tillhandahållandet sker, vara avgörande, då det gäller att avgränsa begreppet yrkesmässig automobiltrafik. Därest en automobilägare vid något eller några enstaka tillfällen mot betalning utför körning åt en granne eller bekant eller annan, vilken icke kan sägas falla under begreppet allmänheten, synes detta icke böra betecknas såsom yrkesmässig trafik, även om det är uppenbart att jämväl hänsyn till inkomsten varit motivet för tillhandahållandet. Om däremot ett tillhandahållande av automobil sker vid ofta återkommande tillfällen eller mera regelmässigt, torde trafiken böra anses såsom yrkesmässig och detta även om automobilägaren kan göra sannolikt, att tjänstvillighet mot grannar och bekanta varit det så gott som enda motivet för tillhandahållandet.

Den nuvarande definitionen å begreppet yrkesmässig trafik synes mig täcka de synpunkter, jag nyss framhållit, och även stå i överensstämmelse med den uppfattning, som kommit till synes i 1903 års sakkunnigas uttalanden, vilka ligga till grund för den allt sedan vår första automobilförordning gällande definitionen å yrkesmässig trafik. Vål synas vissa domstolar ha gått emot denna uppfattning. Den av de sakkunniga påtalade praxis å detta område stödes dock, så vitt jag vet, icke av något av den högsta dömande instansen meddelat avgörande. Vid skapandet av denna praxis förefaller det, som om domstolarna givit en vidare innebörd åt begreppet allmänheten än som i detta sammanhang skäligen synes böra ifrågakomma. Därest ändring härutinnan kommer att ske, torde de olägenheter, som med berörda praxis onekligen uppstått, särskilt för landsbygdens befolkning, komma att försvinna. Vid sådant förhållande har jag ansett mig böra förorda, att 23 § bibehålles med oförändrad lydelse.

Jag är ense med de sakkunnigas flertal därom, att bestämmelserna för den yrkesmässiga automobiltrafiken icke böra göras tillämpliga å yrkesmässigt uthyrande av automobil, utan att förare ställes till vederbörandes förfogande. Jag kan alltså icke biträda på denna punkt framställd reservation.

24—29 §§.

De av de sakkunniga för olika slag av yrkesmässig automobiltrafik föreslagna bestämmelserna ansluta sig nära till den gällande lagstiftningen. Liksom nu skiljes på tre slag av yrkesmässig trafik. Tillstånd till *linjetrafik*, varunder inbegripes yrkesmässig trafik i regelbunden fart å viss, i förväg bestämd vägsträcka, meddelas av länsstyrelsen i det eller de län, där trafiken skall utövas. Tillstånd att inom viss stad bedriva annan yrkesmässig trafik än linjetrafik meddelas av polismyndigheten i staden. Den nuvarande benämningen å sådan trafik, lokaltrafik, har utbytt mot *stadstrafik*. För annan yrkesmässig trafik (*länstrafik*) meddelas tillståndet,

därest trafiken skall bedrivas inom visst län eller del därav, av vederbörande länsstyrelse, men om trafiken skall utövas inom två eller flera län, av länsstyrelsen i det län, varest trafiken företrädesvis skall utövas.

Enligt motorfordonsförordningen skall vid prövning av ansökan om tillstånd till linjetrafik eller lokaltrafik 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.

Under de första åren efter ikraftträdandet av 1923 års författning, anföra de sakkunniga, torde det endast sällan hava förekommit, att vid prövning av ansökan om tillstånd till länstrafik någon hänsyn togs till »behövligheten och lämpligheten», vilket hade till följd att å många håll i landet uppkom en kategori av »halvyrkesmässiga» trafikutövare, vilka bedrevo trafiken huvudsakligen vid sidan av sin egentliga näring och å de tider, då denna medgav dem att verkställa körning, främst lördagskvällar och söndagar, samt ofta mot avgifter vida under fastställd taxa. För de verkliga yrkesutövarna medförde denna konkurrens allvarliga ekonomiska svårigheter. Det dröjde ej heller länge, förrän dessa trafikutövare framställde yrkanden på, att tillstånd till länstrafik ej måtte meddelas till större antal än att de, som verkligen bedrevo trafiken som yrke, av densamma kunna erhålla sin ordentliga bärgning, tillhandahålla förstklassig materiel och i övrigt fullgöra sina förpliktelser. De påtalade missförhållandena ha inom vissa län föranlett, att numera vid medgivande av tillstånd till länstrafik såsom regel hänsyn tages till behövligheten och lämpligheten, även om detta icke påkallas av särskilda omständigheter.

De sakkunniga.

De sakkunniga ha föreslagit, att denna numera allt mer tillämpade praxis skulle lagfästas.

I och med att man låter behovsprincipen vara avgörande vid prövning av tillstånd till länstrafik, torde det, fortsätta de sakkunniga, vara nödvändigt, åtminstone när det gäller befordran av personer, att stadga skyldighet för innehavare av trafik tillstånd att på anfordran stå allmänheten till tjänst med körning inom det område, trafik tillståndet avser (*trafikområde*), något som redan gäller i stadstrafiken, åtminstone i de större städerna. Genom införande av körplikt uppnår man ock lättare syftet att ur trafikbilägarekåren utmönstra de element, vilka bedriva trafiken såsom en bisyssla. Att av varje innehavare av länstrafik tillstånd kräva skyldighet att utföra körning torde dock icke låta sig göra. Detta skulle helt visst för åtskilliga orter, där full sysselsättning för en utövare av trafik ej kan beredas, komma att innebära, att dessa orter bleve helt utan trafikbilar och således finge sina trafikförhållanden avsevärt försämrade. Särskilt i mera avlägsna och glest befolkade trakter torde det ej kunna undgås att befrielse från körplikt måste medgivas. De sakkunniga hava därför ansett det böra läggas i vederbörande myndighets hand att, där så av omständigheterna påkallas, medgiva viss tillståndshavare befrielse, helt eller delvis, från körplikt.

Den förmån, som sålunda vissa tillståndsinnehavare komma i åtnjutande av, bör enligt de sakkunnigas åsikt motsvaras av ett krav på dessa nämligen det, att de skola vara skyldiga att avstå från tillståndet, därest sedermera en sökande anmäler sig, vilken vill åtaga sig körplikt, om trafikrättighet

meddelas honom. Därmed vilja de sakkunniga dock icke hava sagt, att icke förhållandena i vissa fall kunna vara sådana, att den äldre tillståndshavaren bör få behålla sin rättighet samtidigt som tillstånd med körplikt lämnas ny trafikutövare, nämligen då behovet icke kan anses fyllt med en helyrkesutövare.

Även den, som är skyldig att på anfordran verkställa körning, bör uppenbarligen vara befriad från sådan skyldighet i fall, där snöstorm, för trafiken farlig isbeläggning å vägarna eller dylikt naturhinder kan medföra fara för trafiken. Vidare bör körning kunna förvägras synbarligen överlastade eller av smittosamma sjukdomar lidande personer o. s. v.

En annan förutsättning för att behövligheten och lämpligheten skall vid ansökan om länstrafiktillstånd kunna behörigen prövas anse de sakkunniga vara, att tillståndet förenas med skyldighet att hava i trafiken brukade bilar stationerade å viss ort (*stationsort*). De sakkunniga hava i sitt förslag upptagit ett stadgande av dylikt innehåll, vilket stadgande ansetts böra kompletteras med föreskrift om skyldighet för vederbörande att (vid straffansvar) utan onödigt uppehåll föra automobilen tillbaka till stationsorten efter avslutad körning.

Att bedriva yrkesmässig trafik inom visst område, torde, yttra de sakkunniga, innebära, att vederbörande inom detta område äger utbjuda bilen till körning. Utanför trafikområdet äger han däremot icke dylik rätt. En trafikutövare, som innehar stadstrafiktillstånd i Stockholm och som där åtagit sig körning till Lidingön, är alltså förhindrad att, sedan den åkande avlämnats, under återresan upptaga några passagerare, förrän automobilen kommit inom Stockholms stads område. En dylik ordning är uppenbarligen ur ekonomisk synpunkt mindre tillfredsställande och har givit anledning till åtskilliga lagöverträdelser. De sakkunniga hava därför ansett sig böra föreslå att automobil skall efter färd, som avslutats utom trafikområdet, därstädes få tagas i bruk för körning direkt tillbaka till sagda område.

Reservationer. I förevarande frågor har icke samstämmighet rått bland de sakkunniga. En bland dem, friherre Thott, har förordat, att jämväl för innehavare av tillstånd till linjetrafik måtte stadgas skyldighet att utföra samtliga turer, som finnas upptagna i för trafiken fastställd turlista, ävensom att innehavare av tillstånd till stads- eller länstrafik avseende befordran av gods måtte åläggas körplikt, dock att sådan trafikutövare skulle äga rätt att vägra körning, därest godsets vikt icke uppginge till halva den för fordonet fastställda maximilasten eller ock godsets dimensioner vore sådana, att det icke lämpligen kunde lastas å fordonet. Rörande transport av explosiva varor borde uti förevarande hänseende utfärdas särskilda föreskrifter. En annan av de sakkunniga, herr Wallée, har icke ansett sig kunna biträda bestämmelsen, att automobil i ortstrafik skall efter färd, som avslutas utom automobilens trafikområde, få tagas i bruk för körning direkt tillbaka till trafikområdet. En dylik bestämmelse skulle enligt denne sakkunniges mening komma att medföra så avsevärda missbruk från mindre samvetsgranna och ansvarsmedvetna yrkesutövares sida, att den ordning och reda inom den mera lokalt betonade yrkesmässiga personbiltrafiken, som man avsett att vinna genom att göra innehavet av trafiktillstånd till villkor för rätten

att inom visst område utöva yrkesmässig trafik, skulle äventyras för att icke säga så gott som tillspillogivas.

Mot den av de sakkunniga föreslagna regleringen av den yrkesmässiga automobiltrafiken har flertalet av de hörda myndigheterna icke haft något att erinra. Några myndigheter äro dock av avvikande mening. Länsstyrelsen i Hallands län avstyrker sålunda de sakkunnigas förslag att jämväl vid prövning av ansökan om tillstånd till länstrafik hänsyn skulle tagas till behövligheten och lämpligheten av den ifrågasatta trafiken. Tendenserna att göra trafikrättigheterna till en handelsvara skulle härigenom befordras och stärkas, något som icke skulle vara till gagn för trafiken eller allmänheten.

Yttranden.

Länsstyrelsen i Stockholms län gör gällande, att de sakkunniga icke beaktat, vad som i allmänhet torde vara det karakteristiska för det slag av trafik, som av dem betecknats såsom länstrafik, nämligen icke tillståndets större eller mindre omfattning med avseende å det område, inom vilket trafiken må bedrivas, utan i stället trafikens utövande från viss, i tillståndet angiven stationsort. All länstrafik i Stockholms län vore numera förbunden med viss stationsort. För tillståndets meddelande vore det städse trafikbehovet å stationsorten, som vore det utslagsgivande momentet; åtminstone i Stockholms län följdes den praxis, att området för trafikens bedrivande bestämdes i enlighet med ansökningen. Så gott som alla inom länet beviljade länstrafiktillstånd gällde numera hela riket. Påtagligt vore, att de sakkunnigas definition icke stode i önskvärd överensstämmelse med de bestående förhållandena. Denna anmärkning undanröjdes icke med ett påvisande av, att de sakkunniga i förordningen infört bestämmelser, som fastsloge trafikens art av stationstrafik. Dessa bestämmelser, införda såsom ett sekundärt stadgande, kunde icke förläna själva definitionen, vad denna borde innehålla för att bliva tillfredsställande. För övrigt torde de sakkunniga, då de infört begreppet stationsort, icke hava fullt klargjort betydelsen härav. De sakkunniga syntes anse, att ett utbudande av bilen skulle få äga rum var som helst inom det bestämda trafikområdet. Därest detta bleve fallet, skulle en fullständigt ohållbar situation inträda, i all synnerhet om trafiktillståndet gällde två eller flera län. Länsstyrelsen ansåge det påtagligt, att begreppet stationsort i detta sammanhang skulle bliva skäligen betydelselöst, därest det ej förlänades den innebörden, att ett utbudande av bilen åtminstone i regel finge ske allenast å denna ort. Detta borde vara huvudregeln för all länstrafik. Det enda undantag, som kunde tänkas ifrågakomma, skulle gälla returkörningar.

Länsstyrelsen i Södermanlands län har yttrat, att det syntes tvivelaktigt, huruvida ett inskränkande av tillstånd till länstrafik till visst trafikområde vore påkallat av något särskilt behov, därest, såsom föreslagits, viss stationsort för i trafiken godkänd automobil bestämdes. Att inskränka trafiken för en trafikbilägare till »viss del av länet» t. ex.

vissa socknar eller härader, syntes kunna vålla svårigheter för allmänheten vid längre resor. Länstrafiken syntes vara underkastad tillräcklig reglering med hänsyn till behövligheten och lämpligheten av trafikrättigheter genom föreskriften om en viss stationsort, då ju vederbörande endast å denna ort ägde utbjuda automobilen till körning. Dock torde, i likhet med vad av de sakkunniga föreslagits, böra stadgas rätt att efter avslutad färd taga upp beställning och använda automobilen för körning direkt tillbaka till stationsorten.

Vissa länsstyrelser ha framhållit, att då trafikområdet för automobiler i länstrafik i de flesta fall omfattade hela riket, framstode bestämmandet av körtrafiken på sätt som skett såsom olämpligt. Länsstyrelsen i Östergötlands län erinrar, att så länge förhållandena äro sådana, att på många platser å landsbygden trafikens omfattning icke är tillräckligt stor för att lämna sysselsättning åt en helyrkesman, torde trafikrättigheter böra upplåtas åt andra än helyrkesmän och följaktligen åtgärder icke vidtagas, som kunna hindra dessa att utöva sin trafikrörelse. Detta hade de sakkunniga insett och därför föreslagit, att dispens skulle kunna beviljas från den av dem föreslagna körplikten. Såvitt länsstyrelsen kunde finna, måste emellertid dispens meddelas så gott som alla icke helyrkesmän, vilka saknade möjlighet att helt avlöna en chaufför. Under sådana förhållanden vore icke mycket vunnet med körpliktens införande. De sakkunnigas förslag att medgiven dispens från körplikt skulle förbindas med skyldighet att avstå trafikrättigheten, så snart densamma kunde övertagas av en helyrkesman, funne länsstyrelsen alltför hårt, särskilt om detta skulle gälla även redan beviljade trafikrättigheter.

Friherre Thotts reservation har i viss omfattning biträtts av ett fåtal myndigheter. Herr Wallées reservation har förordats av en länsstyrelse samt av trafikbilägarnas, droskbilägarnas och omnibusägarnas riksförbund.

Departements-
chefen.

Vid tiden för motorfordonsförordningens tillkomst hade den s. k. länstrafiken ännu icke nått den omfattning och stadga, att mera ingripande bestämmelser för reglering av densamma ansågos lämpliga eller önskvärda. Numera har emellertid jämväl detta slag av yrkesmässig trafik utvecklats därhän, att dylika bestämmelser icke längre kunna undvaras. De sakkunnigas förslag härutinnan, vilket i väsentliga delar ansluter sig till den praxis, som under de senare åren å vissa håll utbildat sig på detta område, kan jag i stort sett biträda. Jag är sålunda ense med de sakkunniga därom, att även ifråga om länstrafik prövning av ansökan om trafiktillstånd bör ske ur synpunkten av behövligheten och lämpligheten av trafiken. Med hänsyn till länstrafikens natur torde det dock, för så vitt man vill undvika en försämring av landsbygdens trafikförhållanden, vara nödvändigt, att beträffande denna trafik principen om behovsprövning tillämpas med viss försiktighet. Trafiktillstånd bör, såsom en länsstyrelse framhållit, icke förvägras allenast av den anledning, att trafik-

behovet redan är nödortftigt tillgodosett. Det bör därutöver tagas i beaktande, huruvida tillståndets beviljande skall medföra för allmänheten menliga påföljder, såsom av alltför liten inkomst förorsakad låg kvaliteten å fordonsmateriel eller dylikt.

Att bedriva yrkesmässig automobiltrafik inom visst område torde, enligt vad förarbetena till gällande lagstiftning ge vid handen, som regel innebära, att vederbörande tillståndshavare var som helst inom detta område äger utbjuda i trafiken använda fordon till körning. Utanför detta område äger han icke sådan rätt, men väl torde han vara oförhindrad att vid resa, som börjat inom området, utsträcka färden till ort utom detsamma.

I och med att man låter behovsprincipen vara avgörande vid prövning av tillstånd till länstrafik, torde det, såsom de sakkunniga framhållit, vara nödvändigt, när det gäller befordran av personer, att stadga skyldighet för innehavare av trafik tillstånd att på anfordran stå allmänheten till tjänst med körning inom det område tillståndet avser (trafikområde). Nödvändigt torde jämväl vara att vid tillståndets meddelande föreskrift lämnas om den ort, varest i trafiken använda fordon skola vara stationerade.

För att körplikten skall kunna bestämmas på sätt de sakkunniga föreslagit torde vid länstrafik trafikområdet böra givas en mindre omfattning än vad för närvarande i allmänhet plägar ske. Därest körplikten ej skall bli alltför betungande för utövarna av denna trafik, synes detsamma böra begränsas att avse visst län eller del därav, en begränsning som — då det område, inom vilket körplikt kräves, torde böra sammanfalla med trafikområdet — föranleder, att rätten att bedriva länstrafik inskränkes på enahanda sätt. Några nämnvärda olägenheter torde icke komma att uppstå härigenom, då, såsom i det föregående framhållits, tillståndshavare är oförhindrad att utsträcka färd, som börjat inom hans trafikområde, till ort utom detsamma. Andra stycket i 24 § 4 mom. i de sakkunnigas betänkande har i enlighet med det nu sagda utgått ur förslaget.

Då det för vinnande av reda och ordning torde vara nödvändigt, att i framtiden samma regler komma att gälla för all länstrafik, har i övergångsbestämmelserna föreslagits, att vid förordningens ikraftträdande gällande tillstånd att bedriva länstrafik, som icke är begränsad till visst län, skall därefter allenast avse rätt att bedriva länstrafik inom det län, vars länsstyrelse meddelat tillståndet.

Att, på sätt länsstyrelsen i Stockholms län föreslagit, såsom regel föreskriva, att utbudande av automobil ej må ske annorstädes än å stationsorten, finner jag med hänsyn till de i allmänhet å landsbygden rådande förhållandena vara mindre lämpligt. Genom föreskriften om skyldighet att efter körning, som avslutats utom stationsorten — varmed i detta sammanhang lämpligen synes böra förstås ej blott den körning, som tagit

sin början å stationsorten, utan jämväl efter dennas utförande i omedelbar följd inom trafikområdet mottagna uppdrag att verkställa körning — utan onödigt dröjsmål föra automobilen tillbaka till stationsorten, torde vinnas tillräcklig garanti för att, även då rätt att utbjuda automobil utom stationsorten förefinnes, trafikutövaren icke uppehåller sig å annan ort för att där söka körning, utan i stället stadigvarande vistas å stationsorten. Överträder trafikutövaren nämnda föreskrift genom att ställa upp sin automobil å annan ort för att där avvakta beställning till körning, kan detta hans förfarande, förutom straffpåföljd, för honom medföra återkallelse av trafiktillståndet.

Det inom Stockholms län tillämpade systemet, att utbudande av bil endast får äga rum å stationsorten, synes dock ej böra helt förbjudas. Å en del håll, särskilt inom län med tätare bebyggelse och livliga trafikförhållanden, kan en dylik reglering av trafiken befinnas mest ändamålsenlig. Det torde kunna utan olägenhet överlämnas åt länsstyrelserna att avgöra, när nu berörd inskränkning i trafikutövarers rätt att utbjuda sitt fordon till körning (med ty åtföljande begränsning av körplikten) må anses vara av behovet påkallad.

Att utsträcka bestämmelsen om körplikt, på sätt en av de sakkunniga förordat, synes vad beträffar linjetrafiken icke vara nödvändigt, då även utan föreskrift härom, myndigheterna torde övervaka att fastställd turlista följes. För stads- och länstrafik, avseende befordran av gods, synes mig körplikt, även med den inskränkning reservanten föreslagit, ej böra ifrågakomma. Ej heller kan jag biträda den likaledes reservationsvis framförda meningen, att den av de sakkunniga förordade bestämmelsen om rätt att utom trafikområdet taga returkörning bör utgå ur förslaget.

*Konkurrens
mellan olika
trafikföretag.*

Det aktuella spörsmålet om automobiltrafikens, enkannerligen linjetrafikens, konkurrens med järnvägar och andra trafikföretag har av de sakkunniga gjorts till föremål för en omfattande utredning. Denna utredning, beträffande vilken jag får hänvisa till betänkandet, har resulterat i, att de sakkunniga i stort sett icke ansett sig böra — utöver vad redan nämnts — föreslå någon ändring i nu gällande bestämmelser för prövning av tillstånd till yrkesmässig automobiltrafik. Dessa synas enligt de sakkunnigas mening vara tillräckliga för att åstadkomma en rationell och ändamålsenlig reglering av nämnda trafik utan förfång för redan förefintlig järnvägs- eller annan trafik. Att missförhållanden, som haft menliga påföljder särskilt för järnvägarna, det oaktat uppstått, anse de sakkunniga huvudsakligen vara att tillskriva, att de principer, varåt uttryck givits i motorfordonsförordningen ävensom i de lagstiftande myndigheternas vid förordningens tillkomst gjorda uttalanden, icke under de första åren efter författningens ikraftträdande i praktiken vunno behörigt beaktande. Härutinnan torde emellertid, framhålla de sakkunniga, under de senaste åren en betydande förändring hava ägt rum.

De sakkunnigas uppfattning i denna fråga, mot vilken det stora flertalet myndigheter icke haft något att erinra, vill jag ansluta mig till och kan förty icke biträda av järnvägsväsendets representant bland de sakkunniga reservationsvis framställda förslag till reglering av konkurrensen mellan olika trafikföretag.

Departements-
chefen.

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

De sakkunniga hava föreslagit (26 § 1 mom.), att vid ansökan om trafik-tillstånd skall företes intyg av besiktningsman att för trafiken uppgiven automobil är därför lämplig. Såsom av vissa länsstyrelser framhållits är företeende av dylikt intyg uppenbarligen icke nödvändigt för prövning av ansökan om trafik-tillstånd. Vid tidpunkten härför har sökanden för övrigt merendels ännu icke träffat definitivt val av fordon för den till-ännade trafiken. Däremot har intyget sin givna betydelse, när fråga är om godkännande av automobil för yrkesmässig trafik. Jag har förty ansett intygets företeende böra förbindas med ansökan om sådant god-kännande (27 § 4 mom.).

De sakkunniga hava vidare föreslagit, att när tillstånd till stads- eller länstrafik sökes, vederbörande myndighet skall genom tillkännagivanden i ortstidningar bereda trafikföretag, som beröras av den ifrågasatta trafi-ken, tillfälle att yttra sig över ansökningen (27 § 1 mom.). Med den känne-dom rörande behovet av yrkesmässig trafik på en viss ort, som den till-ståndsbeviljande myndigheten själv äger eller genom underordnad polis-myndighets yttrande vinner, torde i allmänhet förutsättningarna för en prövning av behovet och lämpligheten av trafiken förefinnas. Genom hö-rande av de trafikföretagare, som beröras av den ifrågasatta trafiken, skulle i regel någon ökad säkerhet för nämnda prövnings behöriga före-tagande icke vinnas. Ett obligatoriskt kungörelseförfarande av nu ifrå-gasatt slag skulle förorsaka betydande omgång och besvär vid ärendenas handläggning, fränsett att det dessutom skulle medföra väsentliga kost-nader. I de helt visst få fall, där hörande av äldre trafikutövare kan be-finnas ändamålsenligt, torde säkerligen myndigheterna även utan uttryck-lig föreskrift härom inhämta dessas yttrande. Med hänsyn till det nu an-förda anser jag i likhet med åtskilliga länsstyrelser ifrågavarande stad-gande icke böra upptagas i förslaget.

De i gällande förordning upptagna bestämmelserna om automobiltaxor (28 §) anser jag böra bibehållas och kan förty icke biträda vare sig av de sakkunnigas flertal eller av två reservanter framställda förslag till ändring härutinnan. Tillräckliga skäl hava enligt min mening icke an-förts för införande — i all eller viss trafik — av bestämda taxor, d. v. s. taxor vilka varken få över- eller underskridas.

De taxor, vilka för närvarande tillämpas i skilda län, förete betydande variationer i såväl avgifternas storlek som i bestämmelserna angående återfärd, resgods, nattkörning m. m. Givetvis skulle det ur åtskilliga syn-

punkter innebära vissa fördelar, om taxebestämmelserna kunde inom de olika länen bringas mera i överensstämmelse med varandra. Än synes dock tiden knappast vara mogen för att å detta område, varest de lokala förhållandena spela en särskilt stor roll, författningsvis åstadkomma full enhetlighet. Särskilt gäller detta avgifternas storlek.

Vid den s. k. landshövdingekonferensen år 1927 förelåg till behandling ett inom kommunikationsdepartementet upprättat förslag till taxa och reglemente för yrkesmässig, till linje- eller lokaltrafik ej hänförlig automobiltrafik för personbefordran. Förslaget, som innebar ett försök att få taxorna upplagda enligt samma system i alla län, vann i stort sett de närvarandes gillande. Förslaget har sedermera varit utställt till yttrande av vederbörande myndigheter. Sedan viss bearbetning verkställts av förslaget, har jag för avsikt att hos Kungl. Maj:t tillstyrka utfärdande av normalbestämmelser i huvudsaklig överensstämmelse med detsamma för att tjäna som ledning för myndigheterna vid fastställande av taxor för de olika länen.

De nu gällande bestämmelserna om förare i yrkesmässig trafik (29 §) hava av de sakkunniga omarbetats i viktiga delar. De sakkunnigas förslag, vilket bland annat innebär, att meddelat tillstånd att tjänstgöra som förare i yrkesmässig trafik (av de sakkunniga benämnt trafik kort) skulle gälla för hela riket, har jag ansett mig böra i huvudsakliga delar biträda. Endast på ett par punkter har jag funnit jämkningar böra vidtagas i förslaget. I likhet med ett stort antal av de hörda myndigheterna anser jag det alltså böra krävas, att sökande till styrkande av sin lämplighet såsom förare i yrkesmässig trafik företer intyg av besiktningsman i sådant hänseende. Ur kontrollsynpunkt torde det vara lämpligt, att anmälan enligt 5 mom. om i yrkesmässig trafik tjänstgörande förare sker ej blott vid tjänstgöringens början utan jämväl efter det densamma avslutats.

Reservationsvis framställt yrkande, att trafik kort icke måtte berättiga till förande av lastautomobil, som för lustresa, utflykt eller dylikt apterats för personbefordran, där ej i trafik kortet uttryckligt medgivande härtill lämnats, kan jag icke ansluta mig till.

*Maximi-
arbetstid för
förare i
yrkesmässig
trafik.*

De sakkunniga ha i 27 § 2 mom. upptagit föreskrift av innehåll, att vederbörande myndighet skall vid meddelande av trafik tillstånd föreskriva den begränsning av i trafiken tjänstgörande förares arbetstid, som med hänsyn till förhållandena kan anses nödig; och skall i dylikt avseende iakttagas, att längsta tillåtna arbetstid under tjugofyra på varandra följande timmar icke får överskrida tretton timmar, raster däri inbegripna.

Till motivering av förslaget anföra de sakkunniga bland annat:

»Som regel torde väl i allmänhet den effektiva körtiden för yrkesförarna icke vara ur trafiksäkerhetssynpunkt särskilt lång. Det kan dock ej förnekas, att på sina håll yrkeschaufförerna tidvis få tjänstgöra så lång tid i följd, att fara för trafiksäkerheten härigenom kan komma att uppstå.

Enligt de sakkunnigas mening synes det därför önskvärt, att bestämmelser meddelas i syfte att avlägsna eller inskränka ifrågavarande riskmoment till trafikolyckor.

I fråga om arbetstidens längd äro förhållandena ytterst växlande å olika orter. Vad som härutinnan gäller för de större städerna med dess intensiva, för förarna påfrestande trafik, är ingalunda tillämpligt å de mindre samhällena eller den rena landsbygden, där körningen kanske inskränker sig till en eller annan timme, ofta å vägar med förhållandevis ringa trafik. Även i olika slag av trafik råda skilda förhållanden. I regel torde väl chaufförens arbete i linjetrafik vara mera intensivt och regelbundet än motsvarande arbete i ortstrafik. Särskilt för länstrafiken torde behovet av reglering å detta område vara förhållandevis litet. Det torde dock kunna antagas, att ökat behov härav skall uppstå, därest även länstrafikutövarna komma att, såsom de sakkunniga föreslagit, i regel bliva 'helyrkesutövare'.

Sagda olikheter torde omöjliggöra en generell reglering av förevarande spörsmål, utan lärer en prövning från fall till fall böra ske. För verkställande av en dylik prövning synas de myndigheter, som ha att meddela trafiktillstånd, bäst lämpa sig.

Det synes ligga nära till hands att låta 8-timmarsdagen bliva normerande i avseende å ifrågavarande yrkesutövare på så sätt, att begränsningen kommer att avse viss bruttoarbetstid, så beräknad att den härinom fallande genomsnittliga effektiva arbetstiden uppgår till cirka 8 timmar per dygn. Bruttoarbetstiden bör enligt de sakkunnigas mening begränsas per dygn. Med en begränsning allenast till vecka eller månad skulle det ej kunna förhindras, att en förare fortsätter att köra så lång tid i följd, att han blir överansträngd.

Såsom en *högst* bruttoarbetstid under tjugofyra på varandra följande timmar, även om tjänstgöringen är av lindrig art, synes lämpligen kunna föreskrivas tretton timmar, raster däri inbegripna.»

De sakkunnigas förslag i denna del har varit föremål för erinringar av olika innebörd. Å ena sidan har framhållits, att det komme att visa sig praktiskt utförbart för myndigheterna att för varje trafiktillstånd genomföra en särskild prövning av arbetstiden. Det vore nödvändigt att inskränka stadgandet till en generell regel om maximitid för visst slags trafik, vilken kunde likformigt infogas i alla trafiktillstånd. Å andra sidan har gjorts gällande, att det vore lämpligast att icke i författningen införa någon generell bestämmelse om arbetstidens längd utan överlåta åt vederbörande myndighet att i varje särskilt fall fastställa villkoren beträffande förares arbetstid. Vidare har gjorts gällande, att den föreslagna bestämmelsen knappast kunde tillämpas i fråga om länstrafiken. Bestämmelsen borde i allt fall omredigeras så, att begränsningen komme att hänföras till den verkliga arbetstiden. Slutligen har framhållits de svårigheter, som komme att bliva förenade med en effektiv kontroll över bestämmelsens efterlevnad.

Yttranden.

I likhet med de sakkunniga anser jag det önskvärt, att bestämmelser meddelas i syfte att inskränka de risker för trafiken, som kunna uppstå genom förares överansträngning till följd av alltför lång arbetstid. Be-

Departements-
chefen.

hovedet av en reglering å detta område är emellertid väsentligt olika för skilda slag av trafik. Linje- och stadstrafiken med dess mera regelbundna och intensiva tjänstgöring innebär givetvis större fara för överansträngning än vad fallet är beträffande länstrafiken. För flertalet förare i länstrafik torde den dagliga körtiden i genomsnitt inskränka sig till ett par timmar. I de fall, där länstrafikbilarna användas för längre färder, utföres ofta körningen under loppet av några få timmar, under det att uppehållet vid resans mål kanske sträcker sig över en hel dag.

Att för förare i dylik trafik stadga en längsta arbetstid, som under inga förhållanden får överskridas, kommer helt visst att vålla trafikutövarna ej ringa ekonomiskt avbräck och medföra försämrade trafikförhållanden för landsbygdens befolkning. Såsom ett par av de hörda myndigheterna framhållit torde det komma att visa sig praktiskt utförbart att i varje särskilt fall verkställa en prövning av de på frågan om arbetstidens begränsning inverkan omständigheterna. Vid nu angivna förhållanden synes det mig vara lämpligast, att ifrågavarande bestämmelse gives det innehåll, att i trafiktillstånden intages en generell föreskrift om viss längsta arbetstid, vilken i regel icke får överskridas, med rätt dock för myndigheterna att i de fall, där ytterligare begränsning av arbetstiden finnes nödig, meddela föreskrift härom.

30—33 §§. I rubriken till stadgandena i 30—33 §§ ävensom i 32 § (33 § i sakkunnigbetänkandet) hava vissa smärre jämkningar vidtagits. Jämkningarna äro föranledda av bestämmelserna i 1926 års internationella konvention rörande automobiltrafik, vilken för Sveriges del kommer att träda i kraft den 24 oktober 1930.

Under 31 § hava sammanförts 31 och 32 §§ i de sakkunnigas förslag, varigenom olika paragrafnumrering i fortsättningen av förslaget kunnat undvikas.

36 §. Med anledning av framställda yrkanden, att högre maximihastighet än 10 kilometer i timmen måtte tillåtas för motorredskap, erinras, att bestämmelsen i 36 § om sådan hastighet endast avser motorredskaps framförande å väg eller gata, som icke är redskapets arbetsplats. Bestämmelsen utgör förty ej, såsom påståtts, något hinder för ett rationellt utnyttjande av väg-
hyvlar eller andra vägmaskiner.

38—53 §§. I 38—53 §§ äro upptagna föreskrifter i avseende å förordningens efterlevnad.

*Ansvarsbestämmelser
m. m.*

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

I 40 § 1 mom. har upptagits straffbestämmelse för underlåtenhet att å släpvagn, som användes vid eldfara för brandväsendets räkning, föra föreskriven lykta eller reflexanordning (22 § 4 mom. andra stycket).

Sista stycket i 1 mom. samt 3 mom. hava sammanförts till ett stycke, därvid bestämmelsen i sistnämnda moment givits en mera generell avfattning. Då jämlikt vägtrafikstadgan varje vägförande är skyldig att vid straffansvar stanna, när polisman därtill giver tecken, har det av de sakkunniga i 40 § 2 mom. andra stycket upptagna strafbudet för den, som icke efterkommer av polisman meddelat tecken att stanna motorfordon, uteslutits ur förslaget.

Straffbestämmelserna i 41 § 2 mom. hava gjorts tillämpliga å den, som vid förande av motorfordon eller traktortåg är synbarligen berörd av starka drycker eller eljest så påverkad därav, att han icke kunnat på tillfredsställande sätt föra fordonet. Angående de skäl, som föranlett denna ändring i de sakkunnigas förslag, får jag hänvisa till mitt anförande under 15 §. I likhet med åtskilliga av de hörda myndigheterna anser jag straffmaximum i 41 § 3 mom. böra avsevärt skärpas. Jag föreslår, att det samma höjes till fängelse i ett år.

I 42 § har upptagits straffpåföljd för underlåtenhet att återställa besiktnings skylt (8 § 3 mom. sista stycket). Den i samma paragraf föreslagna ansvarsbestämmelsen för underlåtenhet att göra anmälan om i yrkesmässig trafik anställda förare (29 § 5 mom.) bör utgå ur förslaget. Dylik underlåtenhet läser omfattas jämväl av straffbestämmelsen i 43 § 1 mom. För bifall till vad i 42 § tredje stycket föreslagits ifråga om befrielse i visst fall från ansvar för underlåtet uppvisande av körkort eller trafik kort synes mig ej hava anförts tillräckliga skäl.

Den i 43 § 1 mom. för länsstyrelserna med flera föreslagna befogenheten att medelst föreläggande av viten tillhålla vederbörande att fullgöra honom åliggande registrerings- eller anmälningsskyldighet har jag ansett icke böra få utövas i annat fall, än då den försumlige genom laga kraft vunnet utslag ådömts straff för här avsedd förseelse utan att rättelse därav följt.

Enligt 51 § i gällande motorfordonsförordning skall förseelse mot förordningen, där ej allenast enskild målsägandes rätt blivit därav förnärmat, 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. Motsvarande stadgande återfinnes jämväl i 13 § i vägtrafikstadgan. Dessa stadganden hava utan någon förändring bibehållits i de sakkunnigas förslag.

Inom vissa polisdomstolar och poliskammare har utbildat sig den praxis, att i åklagarmål upptages till prövning av enskild målsägande framställt yrkande om skadestånd. Å andra håll läser ansvarsyrkande upptagas vid polisdomstolen eller poliskammare, under det att skadeståndspåstående prövas av rådhusrätten. Slutligen tillämpas å vissa håll det förfarandet, att mål enligt ifrågavarande författningar, vari såväl ansvarsyrkanden som ersättningspåståenden framställas, upptagas i hela dess vidd av rådhusrätten.

Då bestämda olägenheter visat sig vara förenade såväl därmed att polisdomstolarna pröva skadeståndsanspråk, som ock därmed att ansvars- och skadeståndsyorkanden upptagas till prövning av skilda domstolar, har för undanröjande av nämnda olägenheter från skilda håll föreslagits, att motorfordonsförordningens och vägtrafikstadgans forumregler givas sådan lydelse, att vid polisdomstol, respektive poliskammare, endast skall anhängiggöras åtal av allmän åklagare i mål av sådan beskaffenhet, att talan däri icke kan föras av målsägande.

Över ett inom kommunikationsdepartementet utarbetat författningsförslag av dylik innebörd hava yttranden avgivits av vederbörande rådhusrätter, polisdomstolar och poliskammare. Av yttrandena framgår, att åtminstone i vissa städer de ifrågasatta forumreglerna skulle föranleda organisatoriska förändringar inom domstolarna och därmed följande kostnader av sådan omfattning, att en närmare utredning härutinnan torde vara nödvändig, innan de föreslagna författningsändringarna, för vilka i och för sig starka skäl synas tala, kunna låta sig genomföras. Denna utredning har redan igångsatts. Då emellertid resultatet härav icke torde kunna förväntas föreligga inom den närmaste tiden, torde ifrågavarande lagrum tills vidare böra upptagas med sin nuvarande lydelse.

54 §. Enligt gällande lagstiftning äga besiktningsmännen att för av dem verkställda förrättningar tillgodogöra sig arvode ur uppburna förrättningsavgifter enligt grunder, som av Konungen bestämmas. Av de sakkunniga har, såsom redan omnämnts, föreslagits införande av ett nytt lönesystem, innebärande att besiktningsmännen — jämte det de bibehållas vid viss andel i inflytande avgifter — erhålla vissa fasta arvoden. Till de sakkunnigas förslag i denna del får jag senare under riksdagen återkomma.

56 §. Mot de sakkunnigas förslag angående utfärdande av särskilda bestämmelser rörande besiktning av krigsmakten tillhöriga motorfordon m. m. har jag intet att erinra. Även förslaget, att ansökan om registrering av sådana fordon skulle vara avgiftsfri, kan jag tillstyrka. Vad beträffar de sakkunnigas förslag, att krigsmakten tillhörande personer, vilka utbildats till förare, måtte utan avgift erhålla körkort, torde anledning icke förefinnas, att i detta sammanhang upptaga denna fråga till övervägande.

*Föreskrifter
om trafik-
försäkring.*

Genom förordningen den 10 maj 1929, som trätt i kraft den 1 januari 1930 (i viss del redan den 1 juli 1929), har i gällande förordning om motorfordon införts ett nytt kapitel (kap. 7), innehållande föreskrifter om vad som skall iakttagas beträffande motorfordon, varå skall hållas trafikförsäkring. I föreliggande förslag återfinnas sagda föreskrifter i de lagrum, med vilka de på grund av sin beskaffenhet och innebörd hava samband. Sälunda hava bestämmelserna i 57 § 3 mom., 1 mom. första styck-

ket, 2 mom., 1 mom. tredje stycket och 5 mom. inordnats i respektive 8 § 3 och 4 mom., 9 § 2 och 4 mom., 10 § 1 mom., 10 § 5 mom. och 33 §. Föreskriften att godkännande av automobil för yrkesmässig trafik icke må meddelas, med mindre det visas, att försäkringsplikten fullgjorts, återfinnes i 27 § 4 mom. Stadgandet i 57 § 1 mom. andra stycket torde böra upptagas i den av de sakkunniga föreslagna kungörelsen med närmare föreskrifter om vissa uppgifter, som skola vid anmälan av motorfordon till första besiktning lämnas och vid registrering av sådant fordon intagas i automobilregistret.

Enligt 57 § 6 mom. äger länsstyrelse, där anledning är att befara, att motorfordon kommer att tagas i bruk, oaktat försäkringsplikten icke blivit fullgjord, förordna, att fordonet skall på ägarens bekostnad omhändertagas av polismyndighet. Detta stadgande torde kunna undvaras. Erinras må, att uttrycklig föreskrift av motsvarande innehåll icke ansetts erforderlig vid underlåtenhet att fullgöra stadgad registreringskyldighet eller vid bristande betalning av skatt.

I likhet med vissa av de hörda myndigheterna anser jag, att massiva gummiringar eller hjulringar av järn eller annat hårt material icke böra i de i 2 punkten i övergångsbestämmelserna angivna fall få användas under längre tid än tre år efter förordningens ikraftträdande.

Övergångsbestämmelser.

Angående stadgandet i 6 punkten tillåter jag mig hänvisa till mitt anförande under 24 §.

I anledning av bestämmelserna i 7 punkten må framhållas, att den, som enligt nu gällande föreskrifter erhållit tillstånd att tjänstgöra såsom förare i yrkesmässig trafik men först efter den föreslagna förordningens ikraftträdande uppnår 21 års ålder, uppenbarligen äger att i den i punkten angivna ordning utbekomma trafik kort gällande från 1931 års ingång.

Stadgan om trafiken å vägar och gator (vägtrafikstadga) har jag ansett böra benämnas »Vägtrafikstadga».

Vägtrafikstadgan.

Beträffande de särskilda paragraferna i stadgan må anföras följande.

Rubriken.

Med anledning av den i 1 § förekommande definitionen å väg erinras om, att under väg och gata uppenbarligen jämväl inbegripas därå befintliga broar och färjor.

1 §.

Det har av vissa ansetts tveksamt, huruvida spårvagn är att anse såsom fordon i vägtrafikstadgans mening. Så torde ej vara förhållandet. Av de till ledning för körtrafiken i stadgan lämnade bestämmelserna framgår tydligt, att under begreppet fordon icke faller befordringsmedel, som är bundet vid skenor.

I 2 § 2 mom. första stycket hava de sakkunniga upptagit föreskrift av innehåll, att gående bör, där gångbana är anordnad å båda sidor av väg,

2 §.

företrädesvis använda den högra gångbanan, ävensom att, där å väg icke finnes anordnad särskild gångbana, gående bör företrädesvis färdas å högra sidan av vägen. Beträffande motiveringen härför hänvisas till betänkandet.

Såsom i det följande kommer att omnämnas har jag för avsikt att tillstyrka vidtagande av viss utredning rörande möjligheten att övergå till högertrafik i vårt land. Innan frågan om övergång till högertrafik blivit definitivt löst, torde det ej vara lämpligt att för gångtrafiken meddela ändrade bestämmelser av nu ifrågasatt innehåll. Med hänsyn härtill har jag icke ansett mig böra förorda de sakkunnigas förslag i förevarande del.

4 §. Även annan lämplig signalapparat än ringklocka bör få användas å velociped och sparkstötting.

5 §. I nuvarande andra stycket av 4 § stadgas, att där sådant finnes av behovet uppenbarligen påkallat, må länsstyrelse beträffande viss väg med livlig trafik förordna, att å med dragare förspänt fordon, som under mörker framföres å vägen, skall föras tänd lykta med vitt sken så anbragt, att ljuset är synligt på avstånd såväl framifrån som bakifrån.

Förordnande enligt 4 § i vägtrafikstadgan har, såvitt jag vet, hittills meddelats allenast av överståthållarämbetet. Vissa länsstyrelser lära emellertid ha under utredning frågan om meddelande av dylikt förordnande. Överståthållarämbetets kungörelse avser vissa större utfartsvägar.

Att hästfordon icke äro skyldiga att under mörker föra lykta har vållat automobiltrafikanterna stora svårigheter och medfört avsevärda risker för hästfordonen. Vid å landsväg inträffade olyckshändelser, beroende på sammankörning under mörker mellan automobil och annat fordon, torde anledningen till olyckshändelsen i många fall vara, att automobilföraren i mörkret icke kunnat iakttaga det andra fordonet förrän så sent, att en kollision varit oundviklig. Att länsstyrelserna det oaktat icke begagnat den möjlighet gällande lagstiftning giver i förevarande hänseende, torde ha berott bland annat på svårigheten att kunna på fordon av visst slag (hölass, timmerforor etc.) anbringa lykta på sådant sätt, att ljuset är synligt på avstånd såväl framifrån som bakifrån.

Från länsstyrelsehåll har, upplysa de sakkunniga, ifrågasatts, huruvida icke stadgandet kunde utvidgas så, att även lämpliga reflexanordningar finge användas i stället för lykta. Skedde så, skulle länsstyrelserna lättare övervinna de betänkligheter mot lagrummets tillämpning, som hittills förefunnits.

För vinnande av kännedom om, huruvida i marknaden förekommande reflexglas vore för dylikt ändamål lämpliga, ha de sakkunniga å plats såväl inom som utom Stockholm företagit en del försök med olika slag av sådana glas. Beträffande de närmare omständigheterna vid provens utförande får jag hänvisa till de sakkunnigas betänkande.

Med anledning av den erfarenhet, som vid proven vunnits angående möjligheten att använda reflexglas, hava de sakkunniga ansett sig böra föreslå, att ifrågavarande stadgande — upptaget i 5 § i förslaget — gives följande lydelse: »Framföres å väg under mörker med dragare förspänt fordon, skall å fordonet eller dragaren föras antingen tänd lykta så anbragt, att ljuset är synligt på avstånd såväl framifrån som bakifrån, eller ock reflexanordningar, som vid belysning återkasta sken såväl framåt som bakåt. Lykta och reflexanordningar skola visa vitt ljus framåt och rött ljus bakåt.»

De sakkunnigas förslag i denna del, som i stor utsträckning tillstyrkts av de hörda myndigheterna, vill även jag biträda. Helt visst kommer förslagets omsättning i praktiken att i ej ringa grad främja trafiksäkerheten å våra vägar under den mörka delen av dygnet, och detta icke minst för hästfordonens vidkommande, vilka härigenom i god tid bliva uppmärksammade av automobilernas förare. Förslagets genomförande torde ej bliva förenat med några avsevärda utgifter. Enligt vad de sakkunniga uppgivit skulle priset å reflexglas komma att hålla sig omkring en krona.

Departements-
chefen.

I 6 § meddelas bestämmelser om lämnande av fordon å väg. Det i första punkten upptagna stadgandet, att fordon ej må lämnas å väg, utan att det föres så långt till sidan av vägen, att andra fordon fritt kunna komma förbi, har jag ansett böra utsträckas att omfatta även det fall, då fordon stannas å väg. Jag anser därjämte, att stannande eller lämnande av fordon å plats, varest utsikten över vägen är skymd, bör förbjudas. Uppställande av fordon invid kurvor, bäckkrön o. s. v. kan medföra stor fara för andra trafikanter.

6 §.

I 7 § 2 mom. har jag upptagit vissa föreskrifter i syfte att förhindra att motorecykel överbelastas, ävensom att utrymmet i automobils förarsäte upptages av passagerare eller gods till sådant antal eller myckenhet, att föraren tvingas intaga en obekvämlig körställning.

7 §.

Under 8 § 1 mom. hava de sakkunniga föreslagit vissa allmänna hastighetsregler avseende trafiken med motorfordon och fordon för dragare. Bland dessa regler må allenast erinras om den i näst sista stycket upptagna föreskriften, som ålägger förare av sådant fordon, att då fordonet nalkas korsning i samma plan mellan järnväg och väg, nedbringa hastigheten så, att fordonet under alla förhållanden kan stannas på ett betryggande avstånd från närmaste rälssträng. Denna bestämmelse synes mig välbetänkt. Hittillsvarande erfarenheter giva vid handen, att förekomsten av olyckshändelser vid plankorsningar mellan järnväg och väg svårligen kan undvikas enbart genom vidtagande av tekniska säkerhetsåtgärder. Strävandena att motverka uppkomsten av dylika olyckor måste förty starkt inriktas på åtgärder i syfte att förmå vägtrafikanterna att vid passerande av järnväg iakttaga största varsamhet och uppmärksamhet.

8 §.

I detta sammanhang må nämnas, att de sakkunniga under 20 § i motorfordonsförordningen förordnat, att triangelmärke, som avser att utmärka järnvägsövergång, skulle vara försett med särskilt tecken, som varskor vederbörande härom. Genom detta på ett avstånd av omkring 100 à 150 meter från järnvägen placerade märke komma fordonens förare att i god tid erhålla upplysning om, att de nalkas övergång, och kunna alltså på ett tidigare stadium än nu sker nedbringa körhastigheten.

9 §.

*Vänster-
eller höger-
trafik.*

I 9 § innehållas huvudsakligen bestämmelser avsedda att reglera riktningen för trafiken vid möte och omkörning. Det föreslås, att vänsterkörning — vid möte hållande till vänster och vid omkörning åt höger — tills vidare skall gälla i vårt land.

De sakkunniga.

Den alltmer starkt ökade motortrafiken länderna emellan, yttra de sakkunniga, torde förr eller senare komma att nödvändiggöra att likartade trafikbestämmelser tillämpas över hela världen. För den som vant sig vid vänstertrafik innebär det en allvarlig fara att vid körning i sådant land, där högertrafik råder, helt plötsligt nödgas börja tillämpa de för denna trafik gällande reglerna (och vice versa). Då numera länderna med vänstertrafik befinna sig i avgjord minoritet, lär det bliva dessa länder, som få vidtaga ändring i förevarande hänseende. I Europa tillämpas numera vänstertrafik, förutom i Sverige, allenast i Storbritannien, Irland, Tjeckoslovakiet, Ungern och Österrike (med undantag av Vorarlberg). Österrike kommer dock att inom kort övergå till högertrafik.

Övergången till ny trafikriktning kommer emellertid, framhålla de sakkunniga vidare, att medföra vissa ekonomiska konsekvenser, framför allt om förändringen skulle utsträckas att avse även järnvägstrafiken, något som dock icke torde vara nödvändigt. I Frankrike t. ex., som städse haft högertrafik, tillämpas vänstertrafik för järnvägarna. Men även om förändringen endast skulle gälla annan trafik, medför densamma givetvis ansevärd utgifter. Den tid och sakkunskap, som stått de sakkunniga till buds, har emellertid icke medgivit en utredning av spörsmålets ekonomiska sida. De sakkunniga hava därför — ehuru själva livliga anhängare av högertrafik — icke föreslagit någon ändring i de med avseende å trafikriktningen i vårt land gällande reglerna. De sakkunniga hemställa, att en dylik utredning måtte snarast företagas.

Av de myndigheter, som yttrat sig över förslaget i denna del, ha de flesta förklarat sig förordna övergång till högertrafik.

Departements-
chefen.

I vårt land har sedan gammalt, åtminstone från 1700-talet, vänsterregeln vid all fordonstrafik varit gällande (och formligt lagstadgad till slutet av 1870-talet). Vid dylikt förhållande torde vid övergång till en ny trafikregel det icke kunna undvikas, att särskilt å landsbygden viss osäkerhet, oreda och fara för trafiksäkerheten kommer att följa härav under

de första åren. Såsom de sakkunniga framhållit torde det dock till följd av den alltmer ökade internationella motortrafiken måhända visa sig nödvändigt att även vårt land antager den regel, som tillämpas såväl i våra nordiska grannländer som i större delen av Europa i övrigt. Jag är därför beredd att tillstyrka de sakkunnigas hemställan, att utredning snarast igångsättes angående de kostnader, som kunna bliva förenade med införande av högertrafik i vårt land.

I stadgandet i 9 § 2 mom. första stycket har ansetts böra utsägas, att även den, som åker sparkstötting, är skyldig att hålla till vänster vid möte.

De sakkunnigas uppfattning, att omkörning under inga förhållanden bör få ske å broar eller vid möte med annat fordon kan jag icke ansluta mig till. Ett dylikt förbud skulle knappast kunna upprätthållas i städerna. Ur trafiksäkerhetssynpunkt torde ej heller någon anledning föreligga att förhindra en personautomobil eller velociped att å t. ex. Norrbro i Stockholm köra om en långsamt framskridande lastvagn eller att å en bred stadsaveny verkställa omkörning samtidigt med möte.

Till undvikande av sammanstötning, när ett fordons kurs skär ett annat fordons kurs (korsande möte), skall, enligt gällande vägtrafikstadga, det fordon, som har det andra på sin vänstra sida, låta detta senare köra först, dock att genom denna föreskrift ingen förare av fordon fritages från att iakttaga särskild försiktighet vid färd in på korsande körbana. De sakkunniga hava föreslagit, att dessa regler skulle kompletteras sålunda, att myndigheterna skulle erhålla befogenhet att beträffande viss väg eller gata, varest livlig trafik framgår (*huvudväg*), meddela föreskrift, att fordon, som från korsväg eller grenväg färdas in på huvudvägen, skall låta fordon, som framföres å denna, köra först. Sådant förordnande skulle kungöras samt i den ordning vederbörande myndighet bestämde, tillkännagivas medelst anslag å eller invid vägen.

Beträffande de sakkunnigas motivering för förslaget får jag hänvisa till betänkandet.

Såsom från vissa håll påpekats, torde trafikförhållandena näppeligen komma att bliva bättre, därest förkörsrätten skulle, förutom av vänsterregeln, göras beroende jämväl av myndighets föreskrift om huvudväg och biväg, även om förordnande härom kungöres och tillkännagives medelst anslag. Snarare torde den omständigheten, att för olika vägar skulle gälla olika regler, kunna giva anledning till viss osäkerhet och förvirring och därigenom öka risken för sammanstötning. Redan de nuvarande bestämmelserna lämna i tillämpningen åtskilligt övrigt att önska. Det kan väl ej förnekas, att den meningen, att trafiken å huvudväg bör äga förkörsrätt framför trafiken å biväg, har visst fog för sig. En dylik företrädesrätt synes dock icke böra beredas genom författningsföreskrifter

Korsande
möte.

Departement-
chefen.

utan skapas av den särskilda försiktighet och hänsyn förare skall iakttaga gent emot andra trafikanter vid färd in på korsande körbana. Med hänsyn till vad nu anförts har jag icke ansett mig böra i förslaget upptaga 9 § 5 mom. i de sakkunnigas betänkande.

10 §. Vad beträffar den nu stadgade skyldigheten för förare av motorfordon (och velocipeder) att giva varningssignal 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, har denna skyldighet av de sakkunniga ansetts böra inskränkas till »då utsikten över vägen är skymd eller eljest omständigheterna så påfordra». Därest gällande bestämmelser, framhålla de sakkunniga, ordagrant tillämpades, vilket ofta begäres av vederbörande myndigheter, skulle trafiken med motorfordon, framför allt i städerna, bliva i hög grad störande. Enligt de sakkunnigas mening torde en inskränkning i signalrandet vara påkallad även ur den synpunkten, att härigenom såväl motorförarnas som fotgängarnas uppmärksamhet skärpes. För närvarande köra många förare, för att använda ett gängse uttryck, »på signalen», d. v. s. de anse sig ha uppfyllt allan rättfärdighet genom att signalera och underlåta att efter signalens givande iakttaga nödig försiktighet. Fotgängarna åter bliva genom de många signalerna så vana vid dessa, att de icke vidare aktgiva på dem.

Departements-
chefen.

Föreskriften att signal skall givas, då utsikten över vägen är skymd, innebär, att signal strängt taget alltid skall givas, innan en gatukorsning passeras. Både vid färd igenom gatukors och vid vändning om gatuhörn torde signalering i regel vara obehöflig. Jag erinrar om, att enligt 8 § förare av motorfordon skulle vara skyldig, att vid färd i vägkorsning i god tid nedbringa hastigheten så som vid varje tillfälle behörig hänsyn till trafiksäkerheten kräver, ävensom att vid vändning om gatuhörn icke använda större hastighet än att fordonet kan stannas så gott som ögonblickligen och under alla omständigheter på en sträcka av högst två meter. Skyldigheten att giva varningssignal torde böra inskränkas till de fall, då »omständigheterna så påfordra» eller med andra ord signal bör icke givas, såvida icke därtill finnes särskild anledning. I Helsingfors och Åbo har, enligt vad som upplyses i ett par av de avgivna yttrandena, numera införts förbud mot onödiga signaler. Härigenom hade motorförarna tvingats till större omsorg och varsamhet, varjämte fotgängarna nödgas iakttaga större försiktighet vid beträdande av körbana. I Åbo hade antalet sammanstötningar nedgått i antal efter införandet av det »ljudlösa» systemet. Även erfarenheterna från Helsingfors vore gynnsamma.

14 §. Meddelande av närmare bestämmelser angående de i denna paragraf omnämnda anslag torde böra ankomma på Konungen.

Straffmaximum i 16 § första stycket andra punkten bör vara detsamma som enligt 41 § 3 mom. i motorfordonsförordningen. Det finnes givetvis ingen anledning, att stadga lindrigare straff för den motorfordonsförare, som t. ex. grovt åsidosatt regeln i 9 § 1 mom. att i vägkrökar hålla till vänster, än för den, vars förseelse bestått däri, att han överskridit gällande hastighetsbestämmelser och därvid ådagalagt grov vårdslöshet eller visat uppenbar likgiltighet för andra människors liv eller egendom.

Straff enligt 16 § torde ej böra tillämpas, där förseelsen enligt motorfordonsförordningen bör beläggas med strängare straff.

I enlighet med sålunda angivna grunder hava inom departementet utarbetats förslag till dels motorfordonsförordning och dels vägtrafikstadga. Över dessa förslag bör riksdagens yttrande inhämtas. Departements-
chefens
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:

Fredric Hawerman.