

Nr 175.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen med förslag till förordning om ändring i vissa delar av motorfordonsförordningen den 20 juni 1930 (nr 284); given Stockholms slott den 26 februari 1932.

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 förordning om ändring i vissa delar av motorfordonsförordningen den 20 juni 1930 (nr 284).

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

GUSTAF ADOLF.

Ola Jeppsson.

Förslag
till
Förordning
om ändring i vissa delar av motorfordonsförordningen
den 20 juni 1930 (nr 284).

Härigenom förordnas, att 22 § ävensom, i nedan angivna delar, 24, 25, 38, 40, 42, 43, 44 och 48 §§ motorfordonsförordningen den 20 juni 1930 skola hava följande ändrade lydelse:

22 §.

1 mom. Skall släpvagn, avsedd 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, enligt vad därom är särskilt stadgat, av besiktningsman anbringas ett märke till identifiering av släpvagnen (*identifieringsmärke*); och skall å sådan släpvagn under färd föras en eller flera skyltar av metall, upptagande dels ägarens namn och hemvist, dels, i enlighet med av besiktningsman därom utfärdat bevis, släpvagnens identifieringsmärke, tjänstevikt, bredd och största hjultryck ävensom maximilast, dels ock släpvagnens ordningsnummer jämte tillhörande länsbokstav enligt vad därom stadgas i 5 mom.

2 mom. Släpvagn, avsedd för stadigvarande bruk, må ej, innan den, på sätt i 4 mom. sägs, blivit registrerad och ordningsnummer tilldelats densamma, tagas i bruk genom att kopplas till automobil i andra än nedan angivna fall, nämligen:

1. för provning i och för dess tillverkning eller sammansättning;
2. för färd från hamn, järnvägsstation, fabrik, förvaringslokal eller liknande direkt till sådan plats eller lokal;

3. för färd direkt till besiktningsman för erhållande av sådant bevis, varom i 4 mom. femte stycket sägs;

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

5. av den, som tillverkar eller bedriver handel med släpvnagnar, i trafik lika med registrerad släpvagn, dock allenast såvitt gäller släpvagn, som av honom hålles till salu.

Släpvagn skall i samtliga dessa fall vara åsatt särskild skylt (*släpvnagnsskylt*) av beskaffenhet, varom är särskilt stadgat.

Om skyldighet för tillverkare eller handlande, som avses i 5 punkten, att å släpvagn föra särskild skylt (*skatteskylt*), gäller vad därom är särskilt stadgat.

3 mom. Släpvnagnsskylt skall i ett exemplar, mot nedsättning av skäligt belopp, som fastställas av Konungen, tillhandahållas vederbörande av polismyndigheten i orten.

Släpvnagnsskylt må ej utlämnas till annan än tillverkare eller handlande, som i 2 mom. 5 punkten avses, med mindre vederbörande behörigen styrker, att han betalt stadgad skatt för den släpvagn, å vilken skylten är avsedd att användas.

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

Släpvnagnsskylt skall återställas, så snart behov av densamma icke föreligger.

Vad i 8 § 4 mom. är stadgat skall i tillämpliga delar lända till efterrättelse i avseende å släpvnagnsskylt.

4 mom. Föreskrifterna i 9 § 1 mom. skola äga motsvarande tillämpning beträffande släpvagn, avsedd för stadigvarande bruk.

Ansökan om registrering av släpvagn, som ännu icke är registrerad, skall så snart ske kan och sist inom fjorton dagar från det släpvagnen förvärvats göras av ägaren eller, om släpvagnen tillhör staten eller kommun, av den myndighet eller person, som har att ombesörja skattskyldighetens fullgörande.

Skyldighet att söka registrering av släpvagn åligger dock icke den, som tillverkar eller bedriver handel med släpvnagnar, beträffande släpvagn, 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 ansökningen skall i två exemplar fogas bevis av besiktningsman angående släpvnagnens identifieringsmärke, tjänstevikt, bredd, maximilast, antalet hjul samt största hjultryck ävensom längd å lastflak, där sådant förekommer.

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

Intyg om registreringen och uppgift om det släpvnagnen därvid tilldelade

ordningsnummer jämte länsbokstav skola tecknas å ena exemplaret av nyss-
omfördälda bevis, vilket skall av länsstyrelsen återställas till sökanden.

Vad i 10 § 1—3, 6—8 mom. samt 11 § föreskrivits skall i tillämpliga delar
gälla beträffande släpvagn.

5 mom. Inom respektive län tilldelas vid registreringen varje släpvagn sitt
särskilda ordningsnummer jämte en länet betecknande bokstav. Huru länen
betecknas, därom stadgas i 12 § 1 mom. Ordningsnummer för släpvagnar med-
delas i löpande följd i särskild serie, börjande med nummer 1, dock att, om
släpvagn är avförd ur registret, dennas ordningsnummer må tilldelas annan
släpvagn.

I vederbörlig ordning förvärvat ordningsnummer gäller för trafik i hela
riket.

6 mom. Är släpvagn tillkopplad automobil, skall baktill å släpvagnen eller,
om flera släpvagnar användas, å den sista av dessa anbringas samma igenkän-
ningsmärke 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.

Där släpvagnsskylt skall föras, skall denna anbringas omedelbart intill igen-
känningsmärket.

Föreskrifterna i 21 § 10 mom. andra stycket skola äga tillämpning jämväl
beträffande släpvagns skyltar och märken.

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

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

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

8 mom. Är en- eller tvåhjulig släpvagn, vars hjul äro försedda med luft-
ringar, tillkopplad vanlig personautomobil eller personomnibus och är släp-
vagnen 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 släpvagn
än ovan sagts eller är släpvagn tillkopplad lastautomobil, vare, om släpvagnens
hjulringar äro av beskaffenhet som föreskrivits för automobil, högsta tillåtna
hastigheten:

	Inom sam- hälles tät- bebyggda delar km. i tim.	Annor- städes 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 släpvagn försedd med hjulringar av annan beskaffenhet, vare högsta tillåtna hastigheten 15 kilometer i timmen.

9 mom. Vad i 6 mom. första stycket och 7 mom. andra stycket är stadgat avser icke släpvagn, som vid eldfara användes för brandväsendets räkning.

Under mörker skall sådan släpvagn 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.

10 mom. Om skyldighet för förare att under färd med automobil, till vilken kopplats släpvagn, avsedd för stadigvarande bruk, medföra det å skatt för släpvagnen senast bekomna kvitto samt uppvisa detsamma för polisman gäller vad i förordningen om automobils katt den 2 juni 1922 (nr 260) är stadgat.

24 §.

1 mom. Den, som — — — myndighet (*trafiktillstånd*).

2 mom. Avser ansökan — — — äga rum.

Ansökan om — — — är belägen.

3 mom. Vill någon — — — i staden.

4 mom. Tillstånd att — — — vederbörande länsstyrelse.

5 mom. När anledning därtill förekommer, kan trafik tillstånd återkallas av myndighet, som meddelat tillståndet.

25 §.

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

För automobil — — — staden stationsort.

2 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, trafik tillståndet avser (*trafikområde*), dock må, där så av särskilda omständigheter påkallas, myndighet, som meddelat tillståndet, helt eller delvis medgiva befrielse från dylik skyldighet.

3 mom. Innehavare av tillstånd till stads- eller länstrafik äger att i anledning av beställning, som av honom emottagits å ort inom trafikområdet, utföra körning jämväl till ort utom detsamma.

4 mom. Har automobil tagits i bruk för körning utom stationsorten, skall

automobilen, sedan körningen avslutats, utan onödigt dröjsmål föras tillbaka till stationsorten.

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

38 §.

1 mom. Brukas automobil eller motorecykel, varom i 34 § förmåles, eller släpvagn i strid mot bestämmelse i 8 § 1 mom. eller 10 § 3 mom. tredje stycket eller 22 § 2 mom. 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 — — — femhundra kronor.

Lag samma — — — är föreskrivet.

3 mom. Har ägare — — — från ansvar.

4 mom. Har förseelse — — — äro stadgade.

Brukades motorfordonet — — — 2 mom. sägs.

40 §.

1 mom. Framföres automobil — — — må framföras, eller brukas automobil eller släpvagn i trafik, vartill särskilt tillstånd enligt 16 § 3 mom. eller 22 § 7 mom. erfordras, utan att dylikt tillstånd erhållits, eller åsidosätts i avseende å sådan trafik av vederbörande myndighet meddelade föreskrifter,

eller befordras — — — 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 § 6 mom. första och andra styckena samt 9 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 — — — femhundra kronor.

Till enahanda — — — 34 § förmåles.

Har automobils — — — å fordonet.

2 mom. Till böter — — — eller släpvagn.

Med böter — — — nu nämnts.

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, 3 mom. näst sista stycket samt 6 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 — — — 34 § förmåles.

Visar den — — — ansvar fri.

Till straff — — — av polismyndighet.

43 §.

1 mom. Sökes ej inom föreskriven tid registrering, på sätt i 9 § 2 mom. och 22 § 4 mom. är stadgat, av automobil eller motorcykel, varom i 34 § sägs, eller släpvagn eller underlåter eljest någon, som enligt denna förordning är pliktig göra anmälan till automobilregistret eller hos myndighet, som meddelat trafikillstånd, 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 — — — sin skyldighet.

2 mom. Envar, som — — — 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 eller 22 § 3 mom. tredje stycket.

44 §.

1 mom. Utövar någon — — — femhundra kronor.

Är på — — — fall tillämpas.

Uraktlåter någon, som innehar tillstånd till stads- eller länstrafik för befordran av personer, att fullgöra skyldighet, som enligt 25 § 2 mom. åligger honom, straffes som i första stycket sägs.

2 mom. Brukas i — — — femhundra kronor.

Ägde föraren — — — nyss sagts.

3 mom. Fordras vid — — — femhundra kronor.

Till samma straff vare den förfallen, som bryter mot stadgandet i 25 § 4 mom.

48 §.

De för ägare av motorfordon och släpvagn stadgade ansvarsbestämmelser skola äga tillämpning, i händelse fordonet tillhör någon, som står under förmyndare eller annan laga målsman, å denne, samt, där fordonet 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 eller släpvagn, 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 — — — med traktortåg.

Denna förordning träder i kraft, såvitt angår 24, 25 och 44 §§ dagen efter den, då förordningen, enligt därå meddelad uppgift, från trycket utkommit i Svensk Författningssamling, samt i övriga delar den 1 januari 1933;

och äger förordningen i sistberörda delar tillämpning jämväl å för stadigvarande bruk avsedda släpvagnar, som då äro i bruk.

Intill den 20 januari 1933 må här omförmäld släpvagn brukas utan hinder därav att den ej blivit registrerad och att ordningsnummer ej tilldelats densamma.

Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten i statsrådet å Stockholms slott den 26 februari 1932.

Närvarande:

Statsministern EKMAN, ministern för utrikes ärendena friherre RAMEL, statsråden GÄRDE, HAMRIN, VON STOCKENSTRÖM, STADENER, GYLLENSWÄRD, LARSSON, HOLMBÄCK, JEPSSON, HANSÉN, RUNDQVIST.

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

Kungl. Maj:t har tidigare denna dag efter hemställan av chefen för finansdepartementet beslutat föreslå riksdagen att antaga, bland annat, förslag till förordning om ändring i vissa delar av förordningen den 2 juni 1922 (nr 260) om automobils katt, enligt vilket förslag särskild fordonsskatt, i motsats till vad nu är fallet, skall utgå för sådan för stadigvarande bruk avsedd släpvagn, som kopplas till automobil; och skall den föreslagna skatten, för helt kalende r år räknat, utgå, för släpvagn, beträffande vilken den beräknade vikten av den största last och det största antal passagerare, varför släpvagnen är inrättad (maximilast), uppgår till ettusen kilogram eller däröver, med etthundra kronor samt för annan släpvagn med femtio kronor.

*Registrerings-
skyldighet för
vissa släp-
vagnar.*

Införandet av en dylik skatt påkallar, för att erforderlig kontroll skall kunna hållas å dess erläggande, vissa ändringar i motorfordonsförordningen den 20 juni 1930 (nr 284). Inom kommunikationsdepartementet har i anslutning härtill utarbetats ett utkast till förordning om ändring i vissa delar av motorfordonsförordningen, över vilket utkast jämte en därvid fogad promemoria yttranden avgivits av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, överståthållarämbetet och samtliga länsstyrelser, kungl. automobilklubben, svenska automobilhandlareföreningen och automobilbesiktningsmännens förening. Med beaktande av vissa i de inkomna yttrandena framställda erinringar har, i huvudsaklig anslutning till utkastet, upprättats förslag till förordning om ändring i vissa delar av motorfordonsförordningen.

I motorfordonsförordningen finnas vissa föreskrifter upptagna, vilka hava avseende allenast å för stadigvarande bruk avsedd släpvagn, som kopplas till automobil. I flertalet av de avgivna yttrandena har anmärkts, att av förordningen icke klart framginge, var gränsen skulle dragas mellan sådan släpvagn och släpvagn, avsedd för tillfälligt bruk; hittills hade detta spörsmål varit av mindre betydelse, men då denna gräns numera bleve avgörande för skattskyldigheten, vore tydligare bestämmelser härutinnan önskvärda.

Vid anmälan av omförmälda beskattningsfråga har chefen för finansdepartementet i nyssnämnda hänseende till statsrådsprotokollet yttrat följande:

Motorfordonsförordningen skiljer mellan släpvagnar för *stadigvarande bruk* och släpvagnar för *tillfälligt bruk*. De förra utgöras av sådana släpvagnar, vilka äro avsedda att öka ett motorfordons lastförmåga, släpvagnar i egentlig mening, under det att den senare kategorien av släpvagnar, enligt vad av 1927 års motorfordonssakkunnigas betänkande framgår, ansetts omfatta transportabla maskiner och redskap — såsom tröskverk, slåttermaskiner och asfaltkokare — vilka tillfälligt framforslas medelst motorfordon. En släpvagn för stadigvarande bruk lärer följaktligen vara ett sådant fordon, som konstruerats med uteslutande syfte att kopplas till ett annat fordon, under det att en släpvagn för tillfälligt bruk, såsom av 1927 års motorfordonssakkunnigas nyss återgivna exempel torde framgå, redan utan koppling till annat fordon uppfyller ett självständigt syfte. Huruvida en viss släpvagn mera regelbundet eller allenast tillfälligt kopplas till en automobil, saknar därför betydelse för avgörandet, till vilken kategori den är att hänföra.

I detta uttalande kan jag till alla delar instämma; och i anslutning härtill har jag låtit första punkten i första stycket av 22 § 1 mom. motorfordonsförordningen undergå en redaktionell ändring, varigenom denna punkt jämväl bringats i bättre överensstämmelse med förenämnda, inom finansdepartementet upprättade förslag till ändring av förordningen om automobilskatt.

Den enligt förordningen om automobilskatt utgående skatten å automobiler och motorcyklar bygger på det för dessa fordon genomförda registreringssystemet, vars grundval utgöres av besiktning förfarandet. Då det nu gäller att införa en mot automobilskatten svarande skatt å släpvagnar, lärer det icke kunna undgås att föreskriva registreringsskyldighet även för dessa. Erforderlig kontroll å skattskyldighetens fullgörande torde eljest icke kunna åstadkommas. Även vid ett registreringssystem för släpvagnar synes besiktningsmännens medverkan erfordras. Emellertid lärer ett så vidlyftigt besiktning förfarande, som i fråga om motorfordon är föreskrivet, icke vara påkallat. Med sådan släpvagn, som den föreslagna skatten är avsedd att drabba, skall redan nu, såsom av 22 § 1 mom. tredje stycket motorfordonsförordningen framgår, besiktningssman taga viss befattning, i det han har att utfärda i berörda författningsrum omförmält bevis, innefattande bland annat den uppgift, som erfordras för skattens bestämmande, nämligen om släpvagnens maximilast.

I förslaget har därför upptagits ett registrerings förfarande, som nära ansluter sig till det beträffande automobiler stadgade, varemot någon särskild besiktning av släpvagn icke föreskrivits i förslaget.

Släpvagn synes mig icke böra vid registrering tilldelas igenkänningsmärke. Då enligt nu gällande föreskrift (22 § 1 mom. sista stycket) släpvagn, som kopplats till automobil, skall baktill vara åsatt samma igenkänningsmärke som automobilen — en föreskrift, vilken av flera skäl lärer böra bibehållas — skulle, därest släpvagn, avsedd för stadigvarande bruk, tilldelats eget igenkänningsmärke, å sådan finnas anbragta två dylika. Detta synes icke vara att förorda.

Det ordningsnummer jämte länsbokstav, som släpvagn enligt förslaget skall erhålla vid införandet i det av länsstyrelsen förda automobilregistret, bör därför icke, på sätt i fråga om automobil är föreskrivet, utgöra släpvagnens igenkänningsmärke att anbringas, bland annat, baktill å släpvagnen, utan bör ordningsnumret jämte länsbokstaven upptagas allenast i sådan skylt, som omnämnes i förslaget 22 § 1 mom. sista stycket. I enlighet härmed har förslaget avfattats.

På grund av vad som framhållits i vissa av de inkomna yttrandena, bland annat från länsstyrelsen i Värmlands län, har det befunnits lämpligt att till säkerställande av en betryggande kontroll tillika upptaga föreskrift, att å släpvagn för stadigvarande bruk skall av besiktningsman anbringas ett märke till identifiering av släpvagnen (*identifieringsmärke*) samt att det bevis besiktningsmannen, såsom förut nämnts, har att utfärda skall innehålla uppgift jämväl angående detta märke. Närmare bestämmelser om identifieringsmärkets anbringande böra upptagas i instruktionen för besiktningsmän för motorfordon. Därvid torde böra föreskrivas att, då beträffande släpvagn för stadigvarande bruk första gången begäres sådant bevis, varom nyss nämnts, besiktningsman skall å släpvagnen anbringa sagda märke, som bör innehålla ett nummer jämte vederbörlig länsbokstav ävensom en signatur utmärkande den besiktningsmans tjänstgöringsdistrikt, vilken märkets anbringande åligger, och bör märket medelst stans eller annorledes varaktigt anbringas å släpvagnen. Omförmälda signatur, som lämpligen kan utgöras av en bokstav, bör av länsstyrelserna fastställas för varje tjänstgöringsdistrikt; denna bokstav bör i identifieringsmärket följa efter länsbokstaven och numret. Besiktningsman bör hava att — jämte det identifieringsmärket upptages i förenämnda bevis — föra ett särskilt register över sådana märken.

Med anledning av en missuppfattning av utkastet, som kommit till uttryck i några av de inkomna yttrandena, vill jag i detta sammanhang erinra, att — såsom tydligt torde framgå av 22 § 1 mom. sista stycket i förslaget — där omförmäld skylt icke är avsedd att såsom något slags igenkänningsmärke anbringas baktill å släpvagn.

Det har synts mig icke böra ifrågakomma att förbjuda användandet av släpvagn, innan den registrerats. Vid sådant förhållande uppstår fråga, huru erforderlig kontroll skall anordnas därå, att skattskyldigheten fullgöres beträffande släpvagn, som tages i bruk, innan den registrerats. Övervägande skäl synas tala för att härutinnan beträda samma väg som i fråga om icke registrerad automobil. Bestämmelserna i 8 § motorfordonsförordningen hava därför, med vissa jämkningar, i förslaget erhållit motsvarande tillämplighet med avseende å släpvagn av här ifrågavarande slag.

I förberörda utkast förekom icke någon motsvarighet till punkterna 1 och 6 i 8 § 1 mom. motorfordonsförordningen. I den vid utkastet fogade memorian anfördes härutinnan, att provkörning i och för släpvagns tillverkning eller sammansättning näppeligen förekomme utanför fabriksområdet samt att, då det uppgivits, att någon körning i syfte att för en tilltänkt köpare demonstrera släpvagn icke plägade förekomma, behov av en mot nyss-

berörda punkt 6 svarande bestämmelse ansetts — ehuru med tvekan — icke för närvarande föreligga.

I denna del har svenska automobilhandlareföreningen anfört bland annat:

Hittills torde de flesta i Sverige förekommande släpvagnar bestå av tämligen enkelt byggda anordningar, i vilka man använt bakaxel och hjul från gamla kasserade lastvagnar. Emellertid finnes även en hel del specialkonstruerade släpvagnar i marknaden, och erfarenheten från utlandet gäve vid handen, att användandet av dessa specialkonstruerade släpvagnar bleve alltmera allmänt på grund av den ökade driftsekonomi, som därigenom erhöles. Givet vore, att ingen spekulant på dylik anordning köpte den utan att provköra den, och säljaren måste sålunda hava möjlighet att kunna köra släpvagnen för demonstration under liknande betingelser, som gällde de automobiler han hölle till salu. Vid viss släpvnagnskonstruktion, som komme alltmera i bruk (lång 2-hjulig släpvagn kopplad till och med framändan vilande på en vändskiva, monterad på en kort lastvagn), bildades ett enda aggregat, vars lastvagn över huvud taget ej kunde användas utom i kombination med sin släpvagn. Släpvagnen kunde ej heller användas utom tillsammans med sin speciella lastvagn. Här såldes sålunda alltid båda tillsammans. En sådan kombination måste givetvis före försäljningen demonstreras och provköras, och detta borde kunna göras utan att vare sig den dragande vagnen eller släpvagnen vore registrerad liksom fallet vore med andra till salu varande automobiler.

Föreningen hemställde därför, att jämväl punkterna 1 och 6 i 8 § 1 mom. motorfordonsförordningen gäves motsvarighet i fråga om släpvagn.

Vid automobilhandlareföreningens yttrande fanns fogat ett av aktiebolaget Svenska maskinverken och aktiebolaget Scania-Vabis gemensamt avgivet yttrande, däri bolagen av i huvudsak enahanda skäl uttalade, att en fabrikation och försäljning av släpvagnar icke rimligtvis vore möjlig, med mindre tillverkaren respektive försäljaren hade tillåtelse att utföra grundliga provkörningar med släpvagnar samt demonstrera sådana för spekulanter. Bolagen förenade sig i automobilhandlareföreningens nyssnämnda hemställan och anförde vidare, att frågan om brukande av släpvagnar började bliva allt mera aktuell i vårt land, varför det vore av största vikt för såväl automobilindustrien som automobilhandeln och allmänheten, att bestämmelserna om släpvagnar bleve så smidiga och så litet hindrande som möjligt.

Med hänsyn till vad sålunda förekommit hava jämväl punkterna 1 och 6 i 1 mom. av 8 § motorfordonsförordningen i förslaget erhållit motsvarande tillämplighet i fråga om släpvagn.

Då besiktning i egentlig mening av släpvagn icke är föreskriven såsom villkor för dess tagande i bruk — såsom av det föregående följer innefattar förslaget ej någon ändring av härutinnan gällande bestämmelser — har det syntts mindre lämpligt att, på sätt i motsvarande fall är föreskrivet ifråga om automobil, låta släpvagn, som tages i bruk, innan den registrerats, föra besiktningsskylt. Emellertid lär släpvagn i här avsett fall böra föra något märke, som utvisar, att den ännu icke registrerats. Föreskrifter hava därför upptagits om *släpvnagnsskylt*. Såsom av förslaget framgår motsvarar denna skylt i det närmaste en besiktningsskylt. Till form och ut-

seende torde den emellertid böra så utföras, att den skiljer sig från en besiktningsskylt. Närmare bestämmelser härom ävensom angående storleken av det belopp, som vid utlämnande av släpvagnsskylt skall nedsättas hos polismyndighet, torde det böra ankomma på Kungl. Maj:t att meddela.

Då på sätt av det föregående framgår den, som tillverkar eller bedriver handel med släpvagnar, skall äga taga i bruk släpvagn, avsedd för stadigvarande bruk, innan den registrerats, torde bestämmelserna i kungörelsen den 20 juni 1930 (nr 288) om särskild skatt i vissa fall för användande i trafik av motorfordon, som icke registrerats, böra givas tillämplighet jämväl med avseende å dylik tillverkare eller handlande.

Av förslagets bestämmelser i 22 § 4 mom. sjätte stycket föranledas vissa ändringar i förordningen den 3 oktober 1930 (nr 359) om automobilregisters föiande m. m. Dessa ändringar torde böra innebära — förutom erforderliga tillägg till 3 § — att registret, i överensstämmelse med särskilt formulär jämte anvisningar därå, skall i fråga om släpvagnar föras i en tredje avdelning. Berörda formulär torde böra upptaga särskilda rubriker eller kolumner för de uppgifter, som omnämnas i förslagets 22 § 4 mom. fjärde och femte styckena. I sistnämnda stycke omförmälda bevis skall väl innehålla vissa uppgifter, som icke påkallas av den ifrågasatta beskattningen av släpvagnar. Då emellertid uppgifter rörande släpvagnar av annan anledning kunna anses önskvärda, har det synts lämpligt föreskriva, att beviset skall innehålla en något utförligare beskrivning av däri avsedd släpvagn.

Vidare anför chefen för kommunikationsdepartementet:

Enligt gällande motorfordonsförordning (23 §) definieras begreppet yrkesmässig trafik såsom tillhandahållande åt allmänheten av automobil mot ersättning. I förordningen (24 §) skiljes på tre slag av yrkesmässig trafik: *linjetrafik*, varunder inbegripes yrkesmässig trafik i regelbunden fart å viss vägsträcka; *stadstrafik*, varmed avses annan inom stad bedriven yrkesmässig trafik än linjetrafik; samt *länstrafik*, vilken angives såsom inom visst län eller del därav bedriven yrkesmässig trafik, som icke är att hänföra till linje- eller stadstrafik.

Viss bestämmelse angående yrkesmässig trafik.

I motorfordonsförordningen (24 och 25 §§) stadgas härjämte: Vid meddelande av tillstånd till länstrafik skall bestämmas, å vilken ort automobil, som brukas i trafiken, skall vara stationerad (stationsort); för automobil, som användes i stadstrafik, är vederbörande stad stationsort. Därest automobil tagits i bruk för körning utom stationsorten, skall automobilen, sedan körningen avslutats, utan onödigt dröjsmål föras tillbaka till stationsorten. Har färd avslutats å ort utom det område trafiktillståndet avser (trafikområde), må automobilen å sådan ort tagas i bruk för körning direkt tillbaka till trafikområdet. Innehavare av tillstånd till stads- eller länstrafik för befordran av personer är i regel skyldig att på anfordran utföra körning inom trafikområdet.

I den proposition (nr 121) till 1930 års riksdag, varigenom förslag till motorfordonsförordning m. m. förelades riksdagen, anförde min företrädare i ämbetet med avseende å de i förslaget upptagna bestämmelserna rörande den yrkesmässiga trafiken, bland annat, följande:

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 trafikstillstånd att på anfordran stå allmänheten till tjänst med körning inom det område tillståndet avser. 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 bliva alltför betungande för utövarna av denna trafik, synes densamma 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. 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 avslutas 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 bilen 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 trafikstillståndet.

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 trafikutövares rätt att utbjuda sitt fordon till körning (med ty åtföljande begränsning av körplikten) må anses vara av behovet påkallad.

Mot de synpunkter, som av departementschefen sålunda framhållits i fråga om den yrkesmässiga trafiken, framställde riksdagen icke någon erinran.

Såsom av det föregående framgår, läser utövare av stads- eller länstrafik äga att var som helst inom sitt trafikområde — varmed i fråga om stadstrafik avses vederbörande stad — upptaga passagerare eller gods för körning jämväl till ort utom trafikområdet. Härom torde ock i praktiken enighet föreligga. Däremot hava delade meningar uppkommit rörande dylik trafikutövares rätt

att utföra körning i det fall, att från ort utom trafikområdet beställning inkommit till trafikutövaren att utom sagda område avhämta personer eller gods för vidare befordran därifrån. Sålunda hava åtskilliga trafikbilägare å landsbygden i Bräkne och Listers härader uti en den 20 november 1931 dagtecknad skrift till chefen för kommunikationsdepartementet anfört i huvudsak följande:

Trafikbilägare i städerna (här benämnda stadstrafikutövarna) hade låtit landsbygdens trafikbilägare (här kallade länstrafikutövarna) förstå, att de ämnade ställa länstrafikutövarna under åtal, emedan dessa enligt stadstrafikutövarnas mening skulle hava förbrutit sig mot 1930 års motorfordonsförordning genom att inkräkta på stadstrafikutövarna speciellt tillkommande rättigheter. Enligt stadstrafikutövarnas tolkning av sagda förordning skulle länstrafikutövarna förmenas rätten att inom städernas områden avhämta gods eller personer, för vilka länstrafikutövarna per telefon bleve anmodade företaga körning. Ur sagda förordning kunde länstrafikutövarna icke utläsa något förbud för sådan hämtning, utan ansåge länstrafikutövarna, att de hade rätt att företaga körning från städerna, om de per telefon eller genom bud bleve anmodade därtill. På landsbygden skedde körningen som regel så, att passagerare kördes till staden och avlämnades där för att senare samma dag eller dagen efter avhämtas. En del passagerare reste med tåg eller omnibus till staden, varifrån de sedermera per telefon eller genom bud anmodade om avhämtning. Ävenledes finge länstrafikutövarna företaga flera resor till sjukhus för patienter, som skulle besöka sjukhusen. För dessa passagerare anmodades länstrafikutövarna ofta företaga hämtning, stundom samma dag, stundom efter en längre tid, allt efter som vederbörande finge stanna på sjukhuset. På grund av omförmälda meningsskiljaktighet i fråga om tolkningen av 1930 års förordning anhölle länstrafikutövarna om en »riktig och klar tolkning» av sagda förordning. Skulle denna tolkning visa sig vara sådan, att länstrafikutövarna ej hade rätt att inom stad avhämta gods och passagerare, anhölles, att departementschefen ville gå i författning om sådan ändring av motorfordonsförordningen, att länstrafikutövarna finge dylik rätt.

Vidare hava medlemmar av Kalmar läns trafikbilägarförening uti en till länsstyrelsen i sagda län avlåten skrift, vilken länsstyrelsen med skrivelse den 27 november 1931 överlämnat till Kungl. Maj:t, anfört bland annat:

Tvenne innehavare av tillstånd till yrkesmässig trafik för personbefordran inom länet hade av underrätt fällts till ansvar jämlikt 44 § 1 mom. i 1930 års motorfordonsförordning för det de, efter därom å stationsorten emottagen beställning, utfört körning från stad till ort inom annat trafikområde. Enligt vad ombudsmannen i Sveriges trafikbilägares riksförbund meddelat tolkades hithörande lagbestämmelser överallt i riket på det sätt, att dylik körning ansåges tillåten.

I skriften hemställdes, att länsstyrelsen ville upplysa föreningen, huru däri berörda bestämmelser i motorfordonsförordningen borde tolkas.

I sin förenämnda skrivelse har länsstyrelsen — med förmälan att nyssnämnda hemställen icke kunnat föranleda någon åtgärd från länsstyrelsens sida — förklarat, att då i skriften berörda förhållanden syntes vara föremål för olika tolkning, länsstyrelsen ansett sig böra överlämna skriften till Kungl. Maj:t för den åtgärd Kungl. Maj:t kunde finna påkallad.

Den tolkning av hithörande bestämmelser i motorfordonsförordningen, mot vilken i nyssberörda båda framställningar riktats gensagor, har i åtminstone

ett fall vunnit godkännande av hovrätt. I åsyftade fall voro omständigheterna följande:

Länsstyrelsen i Kalmar län meddelade den 17 mars 1930 med stöd av 24, 27, 28 och 29 §§ i förordningen den 15 juni 1923 om motorfordon åkeriidkaren S. i Verkeback, Gladhammars socken, tillstånd att inom Kalmar och angränsande län, med station i Verkeback, utöva yrkesmässig automobiltrafik för personbefordran.

Allmän åklagare instämde S. till rådstuvurätten i Västervik och anförde: S., som icke ägde tillstånd att i Västervik bedriva yrkesmässig trafik, hade det oaktat där utövat sådan, i det han vid upprepade tillfällen under år 1931 med automobil från staden till ort utanför densamma befordrat personer, vilka per telefon till S:s bostad i Verkeback beställt dylik körning. Åklagaren yrkade förty, att S. måtte fällas till ansvar för vad sålunda låge honom till last.

Rådstuvurätten yttrade i utslag den 13 april 1931: I målet vore upplyst och ostridigt, att S., som icke erhållit polismyndighetens i Västervik tillstånd att inom staden utöva sådan trafik med automobil, som i motorfordonsförordningen den 20 juni 1930 benämndes stadstrafik, vid åtskilliga tillfällen under år 1931 efter beställning i telefon i sin bostad i Verkeback upptagit automobilskjutsar i Västervik och därefter mot ersättning befordrat passagerare till platser, belägna utanför Västervik. På grund därav och enär den yrkesmässiga trafik S. sålunda utövat vore att hänföra till stadstrafik, fällde rådstuvurätten jämlikt 44 § 1 mom. i sistnämnda förordning S. till böter.

Efter besvär av S. fann Göta hovrätt enligt utslag den 16 juni 1931 ej skäl att göra ändring i rådstuvurättens utslag.

I detta sammanhang bör anmärkas, att i mål av nyssberörda beskaffenhet hovrätts utslag enligt gällande regler om fullföljd av talan mot hovrätts beslut icke må av enskild part överklagas, vadan hovrätt som regel är högsta instans i dylika mål.

Departements-
chefen.

Av den tolkning, som hithörande bestämmelser i motorfordonsförordningen sålunda av domstol erhållit, skulle i vissa fall kunna föranledas uppenbara orimligheter. Exempelvis skulle en person, som önskade färdas från staden X till den närbelägna staden Y, icke äga att från Y tillkalla en automobil, som i Y brukades i stadstrafik, oaktat samtliga automobiler, vilka i X användes i stadstrafik, vore upptagna. Och även om samtliga automobiler i en stad vore upptagna, exempelvis för en begravningsprocession, skulle en person, som önskade deltaga i processionen, ej äga att efter beställning per telefon därtill anlita automobil, som brukades i länstrafik och till äventyrs vore stationerad nära intill staden. Om däremot i sistnämnda exempel vederbörande själv begåve sig till den i länstrafik brukade automobilens stationsort och där toge automobilen i bruk, lär, på sätt även framgår av min företrädares i ämbetet förut återgivna uttalande, något hinder icke enligt gällande bestämmelser möta för länstrafikutövaren att med automobilen utföra körning inom staden.

För min del anser jag, att en trafikutövares rätt att med av honom brukad automobil utföra körning till ort utom trafikområdet icke bör vara beroende av det sätt, varpå en beställning om körning kommer trafikutövaren (eller av denne anlita förare) till handa. Skillnad synes mig förty icke böra i förevarande hänseende göras mellan, å ena sidan, det fall att beställningen lämnas per telefon, i brev eller telegram, genom bud eller genom annat dylikt be-

fördringssätt samt, å andra sidan, det fall att beställningen av beställaren personligen framföres. I båda fallen måste, därest körning i anledning av beställningen utföres, automobilen sägas hava omedelbart tagits i bruk för beställarens räkning. Därest efter telefonbeställning från en stad en trafikutövare, vilkens automobil är stationerad å annan ort, i staden avhämtar beställaren, läser automobilen följaktligen ej tagas i bruk först i staden; den beställda körningen har tagit sin början å den ort, där beställningen mottogs.

Det synes mig näppeligen böra antagas, att de lagstiftande myndigheterna i förevarande hänseende haft annan uppfattning än den, varåt jag nu givit uttryck. Då emellertid hithörande bestämmelser i motorfordonsförordningen, såsom av förut refererade rättsfall framgår, giva rum för annan tolkning, har det syntts mig angeläget att sagda bestämmelser erhålla en ändrad avfattning. Jag har därför låtit inom kommunikationsdepartementet utarbета förslag till ändrad lydelse av 24 och 25 §§ i motorfordonsförordningen, varigenom i förordningen tydligt utsäges, att innehavare av tillstånd till stads- eller läns- trafik äger att i anledning av beställning, som av honom emottagits å ort inom trafikområdet, utföra körning jämväl till ort utom detsamma. Den föreslagna lydelsen av sagda paragrafer föranleder i sin tur viss ändring av 44 § i motorfordonsförordningen.

Chefen för kommunikationsdepartementet uppläser härefter de av honom omförmälda förslagen till ändringar av motorfordonsförordningen, vilka sammanförts i ett författningsförslag, samt anför vidare:

Över sagda förslag bör riksdagens yttrande inhämtas.

Jag hemställer alltså, att Kungl. Maj:t måtte besluta inhämta riksdagens yttrande över ifrågavarande författningsförslag, med förklarande att Kungl. Maj:t vill, efter mottagande av riksdagens svar, meddela det beslut, som därav föranledes.

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

Ur protokollet:

F. Wessberg.