

## Nr 38.

Ankom till riksdagens kansli den 27 maj 1932 kl. 1 e. m.

*Utlåtande i anledning av dels Kungl. Maj:ts proposition med förslag till förordning om ändring i vissa delar av motorfordonsförordningen den 20 juni 1930 (nr 284), dels ock en i ämnet väckt motion.*

Genom en den 9 mars 1932 till riksdagen avlämnad proposition, nr 175, vilken hänvisats till lagutskott och behandlats av andra lagutskottet, har Kungl. Maj:t, under återopande av propositionen bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden, begärt riksdagens yttrande över följande 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 bromsningssanordningar är i betryggande och lämpligt skick samt i förekommande fall meddela förbud mot släpvnags 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 lufttringar 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 släpvagnar, 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 (*släpvagnsskylt*) 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. Släpvagnsskylt skall i ett exemplar, mot nedsättning av skäligt belopp, som fastställles av Konungen, tillhandahållas vederbörande av polismyndigheten i orten.

Släpvagnsskylt 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 släpvagnsskylt 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.

Släpvagnsskylt 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 släpvagnsskylt.

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 släpvnagar, 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 släpvnagens 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 släpvagnen och dess ägare, som bestämmas av Konungen.

Intyg om registreringen och uppgift om det släpvagnen därvid tilldelade ordningsnummer jämte länsbokstav skola tecknas å ena exemplaret av nyssomfördä 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 släpvnagar meddelas 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 släpvnagar användas, å den sista av dessa anbringas samma igenkänningsmärke 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 släpvnagsskylt skall föras, skall denna anbringas omedelbart intill igenkänningsmärket.

Föreskrifterna i 21 § 10 mom. andra stycket skola äga tillämpning jämväl beträffande släpvnags 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 släpvagnen 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 automobilskatt 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 trafiktillstånd 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, trafiktillståndet 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 motorcykel, varom i 34 § förmäles, 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 § förmäles.

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 § förmäles.

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 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 — — — 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

vällande 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 släpvnagnar, 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.

I sammanhang med berörda proposition har utskottet till behandling förehaft en av herr *Lundquist* i Rotebro i anledning av propositionen inom andra kammaren väckt motion, nr 498, i vilken hemställts, att riksdagen i sitt yttrande över det i propositionen framlagda förslaget ville beträffande bestämmelserna i den nya förordningens §§ 24, 25 och 44 uttala, att riksdagen, utan att för närvarande i sak vilja taga ställning till de föreslagna nya föreskrifterna eller den uppfattning rörande berörda spörsmål, som föredragande departementschefen uttalat, anser, att eventuell ändring av dessa paragrafer icke bör vidtagas, förrän en mera ingående utredning av frågan verkställts.

Beträffande de skäl, som ligga till grund för det genom propositionen framlagda förslaget, får utskottet, i den mån redogörelse för dem icke lämnas här nedan, hänvisa till propositionen; och får utskottet i fråga om vad motionären anfört till stöd för sin hemställan hänvisa till motionen.

Genom proposition nr 174 till innevarande års riksdag har Kungl. Maj:t föreslagit riksdagen att antaga bland annat förslag till förordning om ändring i vissa delar av förordningen den 2 juni 1922 (nr 260) om automobilskatt. Enligt detta förslag skall särskild fordonsskatt, i motsats till vad nu är fallet, utgå för sådan för stadigvarande bruk avsedd släpvagn, som kopplas till automobil. På hemställan av bevillningsutskottet i dess utlåtande nr 32 har riksdagen antagit förslaget med vissa ändringar (se riksdagens skrivelse nr 160.)

Införandet av skatt å släpvnagnar påkallar, enligt vad i propositionen uppgives, för att erforderlig kontroll skall kunna hållas å skattens erläggande, vissa ändringar i motorfordonsförordningen den 20 juni 1930. 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 automo-

*Fråga om  
registrerings-  
skyldighet  
m. m.  
beträffande  
släpvnagnar.  
Propositionens  
tillkomst.*

bilbesiktningsmännens 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.

Propositionens  
innehåll.

Genom propositionen föreslås viss ändring av lydelsen i 22 § motorfordonsförordningen, genom vilken ändring förtydligande utmärkes att vissa föreskrifter i motorfordonsförordningen, liksom automobilskatteförordningens bestämmelser angående släpvagn, hava avseende allenast å släpvagn, avsedd för stadigvarande bruk.

För kontroll å skattskyldighetens fullgörande beträffande släpvagnar, avsedda för stadigvarande bruk, föreslås genom propositionen ett registreringsförfarande i nära anslutning till det registreringsförfarande, som är stadgat för automobiler. Enligt den föreslagna lydelsen av 22 § motorfordonsförordningen skall den, som förvärvar ännu ej registrerad släpvagn, vara skyldig att, så snart ske kan och sist inom fjorton dagar från förvärvet, ansöka om registrering av släpvagnar i automobilregistret, vilket föres hos länsstyrelserna. Vid registreringen tilldelas släpvagnen ordningsnummer jämte en länet betecknande bokstav. Skyldighet att söka registrering åligger dock icke den, som tillverkar eller bedriver handel med släpvagnar, beträffande släpvagn, som av honom förvaras å lager eller hålles till salu. När registrerad släpvagn övergår till ny ägare, skall denne anmäla sitt förvärv hos länsstyrelsen.

Släpvagn, avsedd för stadigvarande bruk, får enligt förslaget ej tagas i bruk genom att kopplas till automobil, innan den blivit registrerad. Från denna regel gälla vissa undantag, i det att oregistrerad släpvagn får användas

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 visst slags bevis;
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 blivit erlagd; samt
5. av den, som tillverkar eller bedriver handel med släpvagnar, i trafik lika med registrerad släpvagn, dock allenast såvitt gäller släpvagn, som av honom hålles till salu.

Någon formlig besiktning av släpvagn har icke föreskrivits i förslaget. Besiktningsman skall dock taga viss befattning med släpvagnar, avsedda för stadigvarande bruk, nämligen för anbringande av identifieringsmärke och utfärdande av bevis angående släpvagnens beskaffenhet i vissa hänseenden. Denna besiktningsmannens befattning med släpvagnen skall föregå vagnens registrering.

Släpvagn, avsedd för stadigvarande bruk, skall under nedan angivna förutsättningar vara försedd med följande märken och skyltar.

1. *Identifieringsmärke.* Sådant skall anbringas av besiktningsman, innan registrering av släpvagnen kan ske. Närmare bestämmelser om identifie-

ringsmärkets anbringande äro, enligt vad i propositionen uppgives, avsedda att upptagas i instruktionen för besiktningsmän för motorfordon. Enligt uttalande i propositionen bör märket innehålla ett nummer jämte vederbörlig länsbokstav ävensom en signatur, utmärkande besiktningsmannens tjänstgöringsdistrikt, samt anbringas å släpvagnen medelst stans eller på annat varaktigt sätt. En motsvarighet till identifieringsmärket är beträffande automobiler de uppgifter om motorns fabriksnummer m. m., vilka enligt den i Paris den 24 april 1926 undertecknade internationella konventionen rörande automobiltrafik och kungörelsen den 11 oktober 1930 med anledning av Sveriges tillträde till konventionen skola finnas å automobil.

2. *Skylt, upptagande ägarens namn m. m.* Å släpvagn skall under färd föras en eller flera skyltar av metall, upptagande dels ägarens namn och hemvist, dels släpvagnens identifieringsmärke, tjänstevikt, bredd och största hjultryck ävensom maximilast, dels ock släpvagnens ordningsnummer jämte tillhörande länsbokstav. Sådan skylt skall föras å släpvagn, efter det att denna blivit registrerad. Beträffande automobiler finnes föreskrift i motorfordonsförordningen 21 § 1 mom. b) om förande av motsvarande skyltar.

De nu ifrågavarande skyltarna äro ej att förväxla med de igenkänningsmärken, vilka enligt motorfordonsförordningen skola föras å automobil under färd, med ett exemplar framtill och ett exemplar baktill å bilen. Särskilt igenkänningsmärke för släpvagn föreskrives icke i förslaget, utan skall å släpvagn, som kopplats till automobil, baktill vara anbragt samma igenkänningsmärke som å bilen.

3. *Släpvagnsskylt.* Om släpvagn användes, innan den blivit registrerad, skall särskild s. k. släpvagnsskylt vara åsatt densamma. Närmare bestämmelser angående sådan skylt skola enligt propositionen meddelas av Konungen. Släpvagnsskylt motsvaras, när det gäller automobiler, närmast av besiktningskylt, varom stadgas i motorfordonsförordningen 8 § 1 mom. andra stycket.

4. *Skatteskyld.* Enligt propositionen böra bestämmelserna i kungörelsen den 20 juni 1930 om särskild skatt i vissa fall för användande i trafik av motorfordon, som icke registrerats, givas tillämplighet jämväl med avseende å den, som tillverkar eller bedriver handel med släpvagnar. Nämda kungörelse innehåller föreskrift om skyldighet för tillverkare och handlande, varom där är fråga, att under färd med icke registrerad automobil å fordonet föra skatteskyld, vilken erhålles mot avlämnande av kvitto å erlagd skatt enligt kungörelsen samt nedsättande av visst belopp.

I motorfordonsförordningen 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 fråga  
angående  
yrkesmässig  
trafik.  
(Gällande  
bestämmelser.*

I motorfordonsförordningen 24 och 25 §§ stadgas därjämte följande. Vid med-  
*Bihang till riksdagens protokoll 1932. 9 saml. 2 avd. 33 häft. (Nr 38.) 1082 32 2*

delande 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.

Enligt vad i propositionen omförmäles hava delade meningar uppkommit i frågan, huruvida utövare av stads- eller länstrafik äga rätt att utföra körning i det fall, att från ort utom trafikområdet inkommit beställning att utom detta område avhämta person eller gods för vidare befordran därifrån. I propositionen omtalas, hurusom Göta hovrätt i ett mål funnit en innehavare av tillstånd till länstrafik vara förfallen till ansvar för det han inom sitt trafikområde mottagit och efterkommit beställning telefonledes från ort utom trafikområdet avseende körning från sistnämnda ort. Utskottet är i tillfälle meddela, att samma domstol i ett liknande mål den 24 mars 1932 meddelat utslag av motsatt innehåll.

Propositionen.

Av propositionen framgår, att föredragande departementschefen för att undanröja tvetydighet hos de ifrågavarande bestämmelserna låtit utarbeta förslag till ändrad lydelse av 24 och 25 §§ motorfordonsförordningen. Enligt detta förslag, vilket framlägges genom propositionen, utsäges i förordningen, att 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. Efter vad föredragande departementschefen i propositionen uttalar, synes det honom näppeligen böra antagas, att de lagstiftande myndigheterna vid motorfordonsförordningens tillkomst i förevarande hänseende haft annan uppfattning än den, varåt förslaget giver uttryck. I sammanhang med de föreslagna ändringarna i 24 och 25 §§ stå vissa i förslaget upptagna ändringar av lagrumsbeteckningar i 44 §.

Utskottet.

Genom förevarande proposition föreslås bland annat, att i motorfordonsförordningen införas bestämmelser om registreringsskyldighet och vissa därmed sammanhängande stadganden beträffande släpvagnar, avsedda för stadigvarande bruk. Denna ändring av motorfordonsförordningen är föranledd av den vid innevarande års riksdag fastställda skatten å släpvagnar. Utskottet har vid granskning av förslaget i denna del icke funnit skäl till erinran i sak mot detsamma. Vad beträffar avfattningen torde det emellertid enligt utskottets mening böra tagas under övervägande, huruvida icke större lättfattlighet skulle kunna vinnas genom omplacering av stadgandena i 22 § i syfte att låta den ordningsföljd, vari de förekomma i författningstexten, närmare ansluta sig till tidsföljden av de åtgärder, som enligt motorfordonsförordningen företagas med en släpvagn.

Förslaget i övrigt torde, såsom departementschefen uttalat, innebära allenast ett förtydligande av motorfordonsförordningens nu gällande bestämmelser i fråga om yrkesmässig trafik, i det att genom förslaget i denna del uttryckligen stadgas rätt för innehavare av tillstånd till stads- eller läns- trafik att i anledning av beställning, som av honom emottagits å ort inom hans trafikområde, utföra körning jämväl till ort utom detta. Då det visat sig, att motorfordonsförordningens hittillsvarande bestämmelser i detta hänseende givit rum för annan tolkning än den, som synes hava varit avsedd vid förordningens tillkomst, kan utskottet icke ansluta sig till motionärens åsikt, att riksdagen i sitt yttrande över propositionen borde uttala sig för att ingen ändring av motorfordonsförordningens lydelse i denna del nu skulle vidtagas. Utskottet har, med hänsyn till det sagda, intet att erinra mot förslaget i förevarande del. Med vad utskottet nu anför, har utskottet alltså icke velat taga ställning till den frågan, huru de omfattande och svårlösta spörsmålen om regleringen av konkurrensen mellan skilda grupper av trafikutövare böra lösas, när de upptagas till saklig prövning. I detta sammanhang vill utskottet nämna, att förslag om utredning i dessa frågor har framställts bland annat av motionären i motionen II: 315 och att bankoutskottet i anledning av bland annat nämnda motion tillstyrkt en utredning, vid vilken även konkurrensen mellan innehavare av tillstånd till stadstrafik och innehavare av länstrafiktillstånd synes böra bliva föremål för prövning. (Se bankoutskottets utlåtande nr 59.)

På grund av vad sålunda anförts, får utskottet hemställa,

A) att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anmäla, att vid granskning av det vid förevarande proposition fogade förslaget till förordning om ändring i vissa delar av motorfordonsförordningen den 20 juni 1930 riksdagen ej funnit skäl att mot detsamma göra andra erinringar än utskottet i detta utlåtande upptagit, samt

B) att den i anledning av propositionen väckta motionen II: 498 måtte anses besvarad genom vad utskottet hemställt under A).

Stockholm den 24 maj 1932.

På andra lagutskottets vägnar:

K. G. WESTMAN.

Vid ärendets behandling hava närvarit:

från första kammaren: herrar *Westman*, *Linder*, *von Geijer*, *Frändén*\*, *Norman*, *Olof Carlsson*\*, *P. Sandström* och *Granström*;

från andra kammaren: herrar *Magnusson* i Skövde, *Magnusson* i Kalmar, *Johanson* i Hallagården, *Pettersson* i Hällbacken, *Sandström* i Nyland, *Björnberg*, *Ljung*\* och *Isacsson*.

\*) Ej närvarande vid utlåtandets justering.

### Reservation

av herrar *Magnusson* i Kalmar och *Sandström* i Nyland, vilka ansett, att utskottets uttalande beträffande de ifrågasatta ändringarna av motorfordonsförordningens §§ 24, 25 och 44 bort erhålla följande lydelse:

»I den i ämnet väckta motionen har framhållits, att en komplettering av motorfordonsförordningens föreskrifter i enlighet med Kungl. Maj:ts proposition i förberörda punkter måste komma att få avsevärd räckvidd och vittgående konsekvenser. Den föreslagna ändringen i fråga om förtydligande av motorfordonsförordningens nu gällande bestämmelser angående yrkesmässig trafik kunde komma att giva anledning till nya komplikationer och tvister och dessutom ytterligare skärpa den redan nu i många fall osunda konkurrensen såväl i vad rör biltrafikföretagen inbördes som mellan dessa å ena sidan och övriga kommunikationsföretag å den andra. Det vore vidare att märka, att även andra än de av departementschefen berörda bestämmelserna i motorfordonsförordningen behövde förtydligas. Det förslag, som i propositionen framförts, hade sålunda visst samband med de spörsmål, som berörts i motionen II: 315. Enligt motionärens mening borde det föreliggande förslaget därför icke av riksdagen nu biträdas utan i stället ingå i den allsidiga utredning av hela det trafikproblem det här gällde, som i nyssnämnda motion föreslagits.

Utskottet anser, att de synpunkter och de skäl, som motionären anført, måste tillmätas betydelse. På grund härav och då utskottet utgår från att en utredning av hela det stora problem i fråga om landets transportväsen, som motortrafikens oerhörda utveckling skapat, måste under den närmaste framtiden komma till stånd, anser utskottet, att riksdagen i frågans nuvarande läge icke bör taga definitiv ställning till det detaljspörsmål, som i propositionen framdragits, utan att jämväl detta bör ingå i förutnämnda utredning.

Under återopande av vad sålunda anförts får utskottet hemställa,

att riksdagen ville beträffande bestämmelserna i motorfordonsförordningens §§ 24, 25 och 44 uttala, att riksdagen, utan att för närvarande i sak taga ställning till de föreslagna nya föreskrifterna, anser, att eventuell ändring av dessa paragrafer icke bör vidtagas, förrän en mera ingående utredning av frågan verkställts.»