

## Nr 208.

*Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen med förslag till förordning om ändring i vissa delar av motorfordonsförordningen den 20 juni 1930 (nr 284) m. m.; given Stockholms slott den 28 februari 1934.*

Under åberopande av bilagda i statsrådet och lagrådet förda protokoll vill Kungl. Maj:t härmed *dels* inhämta riksdagens yttrande över härvid fogade förslag till:

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

2) förordning om ändring i vissa delar av vägtrafikstadgan den 20 juni 1930 (nr 285);

*dels ock* föreslå riksdagen att antaga härvid fogade förslag till:

3) lag om straff för vissa brott vid förande av motorfordon.

Under Hans Maj:ts

Min allernådigste Konungs och Herres frånvaro:

**GUSTAF ADOLF.**

*Henning Leo.*

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

Härigenom förordnas, *dels* att 8 § 2 mom., 12 § 2 mom., 15 § 1 och 3 mom., 21 § 1, 2 och 4 mom., 34 §, 37 § 1 mom., 40 § 1 mom., 41, 42, 50, 51 och 56 §§ motorfordonsförordningen den 20 juni 1930<sup>1</sup> skola hava den ändrade lydelse, som framgår av följande, *dels* att i förordningen skola med nedan angivna lydelser upptagas under 15 § ett nytt med 5 betecknat moment ävensom efter 21 § en ny paragraf, betecknad 21 a §, *dels ock* att 49 § skall upphöra att gälla.

8 §.

*2 mom.* Besiktningsskylt och besiktningssmärke skola vara av beskaffenhet, varom är särskilt stadgat. Besiktningsskylt skall lodrätt och på ett i ögonen fallande sätt anbringas såväl framtill som baktill å automobilen, med skyltens underkant lägst 50 centimeter från marken.

12 §.

*2 mom.* Igenkänningsmärke skall av ägaren till automobilen anskaffas i två exemplar. Dessa skola lodrätt och på ett i ögonen fallande sätt anbringas, ett exemplar framtill och ett baktill å automobilen, med märkets underkant lägst 50 centimeter från marken.

15 §.

*1 mom.* För — — — 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. Om körkorts giltighetstid samt om förnyelse av körkort stadgas i 5 mom.

Körkort, vartill — — — ordet »duplett».

*3 mom.* Har — — — sex månader.

<sup>1</sup> Senaste lydelse beträffande 21 § 1 mom., 34 §, 37 § 1 mom., 40 § 1 mom. samt 42 §, se Sv. förf.-saml. 1933: 406.

Har förarens förmåga att föra automobil blivit så väsentligt nedsatt genom sjukdom, skada eller dylikt, att trafiksäkerheten därav måste anses bliva lidande, skall körkortet återkallas. Förekommer grundad anledning till antagande att förhållande, som nyss sagts, föreligger, äger länsstyrelsen förelägga föraren att inom viss tid förete nytt läkarintyg vid äventyr att körkortet eljest 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 förare vid färd med automobil ådagalagt grov vårdslöshet eller visat uppenbar ligkiltighet för andra människors liv eller egendom eller varit synbarligen överlastad av starka drycker eller har förare till följd av sjukdom, skada eller dylikt uppenbarligen förlorat förmågan att föra automobil utan risk för liv eller egendom, äger polismyndighet som i 14 § 2 mom. fjärde stycket sägs omhändertaga körkortet i avbidan på beslut av länsstyrelse huru med körkortet skall förfaras. Körkort som sålunda omhändertagits skall jämte redogörelse för de skäl, som föranlett omhändertagandet, inom 48 timmar insändas till länsstyrelse, på vars prövning frågan om körkortets återkallande ankommer; och åligger det länsstyrelsen att skyndsamt förordna, huruvida körkortet skall tills vidare återkallas eller till föraren återställas. I avbidan på dylikt förordnande vare föraren icke berättigad att föra motorfordon.

Har återkallelse — — — är stadgat.

5 mom. Körkort, som icke blivit återkallat, gäller till och med dagen då innehavaren fyller sextio år men kan på sätt här nedan sägs förnyas för högst tre år åt gången. Körkort, som utfärdas för den som fyllt femtiosju år, gäller för tre år från utfärdandet men kan därefter förnyas som annat körkort.

Förnyelse må ske under tiden fyra månader före och fyra månader efter det körkortet upphör att gälla. Efter utgången av nämnda tid må körkort utfärdas allenast i den i 1 mom. föreskrivna ordning.

För vinnande av förnyelse har förare att till den länsstyrelse, som utfärdat körkortet, insända ansökan därom samt därvid foga sådana handlingar, varom förmäles i 14 § 2 mom. b), c) och e), därvid vad nämnda moment innehåller beträffande dylika handlingar skall äga motsvarande tillämpning. Länsstyrelsen må, när omständigheterna därtill föranleda, hänvisa sökanden att hos besiktningsman undergå nytt förarprov.

Finnes sökanden böra erhålla fortsatt tillstånd att föra automobil, skall länsstyrelsen för honom utfärda nytt körkort, däri den för körkortet bestämda giltighetstiden skall angivas.

## 21 §.

1 mom. Under — — — automobilens maximilast;

c) då mörker råder, minst två lyktor framtill, visande vitt, blåvitt eller gult

sken, av vilka två skola vara anbragta å samma höjd, en å vardera sidan, samt hava tillräckligt starkt sken för att automobilen skall kunna framföras på ett betryggande sätt, ävensom en belysningsanordning baktill, som med vitt sken så belyser det å automobilen anbragta bakre igenkänningsmärket eller besiktningsskylten, att de lätt kunna avläsas, samt visar rött ljus bakåt.

2 mom. Å ambulansbil eller automobil, som användes vid eldfara för brandväsendets räkning eller av brandkåren för beredande av hjälp vid olycksfall eller av polistrupp, skall under mörker föras, förutom andra för automobiler stadgade belysningsanordningar, tillika framtill minst en lykta visande kraftigt rött sken.

4 mom. Förare — — — verka säkert.

Igenkänningsmärke må ej under färd vara dolt. Det skall såvitt möjligt hållas i sådant skick, att det med lätthet kan avläsas. Det åligger förty förare att, då omständigheterna därtill föranleda, förvissa sig om att icke igenkänningsmärke blivit oläsligt. Vad nu sagts om igenkänningsmärke gäller jämväl i fråga om besiktningsskylt, där sådan skall föras.

## 21 a §.

Polisman äger förbjuda den som är så påverkad av starka drycker, att han kan antagas icke äga nödigt herravälde över sina handlingar, att föra automobil, så ock, där förbudet icke efterkommes, hindra honom att föra automobilen. Det åligger polismannen att så snart ske kan om åtgärden underrätta sin närmaste överordnade.

## 34 §.

I avseende — — — nummer 1.

Å motorcykel skola föras namnskylt och belysningsanordningar 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, blåvitt eller gult sken.

Vad i — — — med motorcykel.

## 37 §.

1 mom. Med — — — sken bakåt.

Vad i 21 a § här ovan är stadgat beträffande förande av automobil gäller jämväl i fråga om förande av traktortåg.

## 40 §.

1 mom. Framföres — — — fastställda maximilasten,

eller brytes mot föreskrifterna i 5 § 1 mom., 21 § 1 mom. a) och c), 2 mom., 3 mom. andra stycket samt 4 och 6 mom., 22 § 8 mom. första och andra styckena samt 11 mom. tredje stycket, 27 § 5 mom. första stycket, 29 a § 4 mom. första stycket eller 37 § 1 mom. näst sista stycket eller mot föreskrift, som meddelats med stöd av 2 § 6 mom.,

straffes den — — — 34 § förmäles.

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 eller besiktningsskylt å fordonet. Har igenkänningsmärke eller besiktningsskylt dolts, borttagits eller gjorts oläslig efter det sammanstötning, påkörning eller annan dylik händelse inträffat, skall förseelsen anses såsom begången under försvårande omständigheter.

#### 41 §.

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. Har föraren vid förseelsens begående ådagalagt grov vårdslöshet eller visat uppenbar likgiltighet för andra människors liv eller egendom, straffes enligt lagen om straff för vissa brott vid förande av motorfordon.

#### 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 § 3 mom. näst sista stycket, 7 mom. samt 8 mom. tredje stycket, 27 § 8 mom. andra stycket, 28 § 3 mom., 29 § 6 mom. andra stycket eller 7 mom., 30 § 6 mom. eller 37 § 1 mom. nionde stycket.

Till enahanda — — — av polismyndighet.

#### 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.

#### 51 §.

Förseelse mot — — — ej skett.

Åtal för sådan förseelse anhängiggöres vid polisdomstol, där sådan är inrättad, men eljest hos poliskammare eller, där sådan icke finnes, vid allmän domstol; dock att mål, däri talan om skadestånd föres, må prövas allenast av allmän domstol.

#### 56 §.

Denna förordning äger icke tillämpning å staten tillhöriga, för särskilda militära ändamål tillverkade motorfordon och släpvagnar eller å motorredskap

och traktortåg, som brukas av krigsmakten, eller å motorfordon, som användas uteslutande inom järnvägs- eller fabriksområde eller annat dylikt inhägnat område.

Därest beträffande — — — därtill förordnar.

#### Övergångsbestämmelser.

Denna förordning träder i kraft den 1 juli 1934; dock skall vid tillämpningen av däri meddelade bestämmelser iakttagas:

1) I fråga om motorfordon, släpvagnar och traktortåg, som vid tiden för förordningens ikraftträdande äro i bruk, skall vad i 8 § 2 mom. och 12 § 2 mom. föreskrivits i fråga om besiktningsskylts och igenkänningsmärkes anbringande å viss lägsta höjd från marken icke äga tillämpning förrän från och med den 1 januari 1935.

2) Körkort, vilkas giltighetstid utgår under tiden från och med den 1 juli till och med den 31 oktober 1934 skola äga giltighet till och med den 31 december samma år oavsett om förnyelse skett. Förare, vilken vid tiden för förordningens ikraftträdande fyllt sextio år åligger, därest han fortfarande efter den 31 december 1934 önskar innehava körkort, att senast sistnämnda dag hava låtit förnya detsamma.

3) Utan hinder av stadgandet i 51 § andra stycket att mål, däri talan om skadestånd föres, må prövas allenast av allmän domstol, skall mål, som vid tiden för förordningens ikraftträdande är anhängigt vid polisdomstol eller poliskammare, behandlas enligt dittills gällande ordning.

---

## Förslag

till

## Förordning

om ändring i vissa delar av vägtrafikstadgan den 20 juni 1930 (nr 285).

Härigenom förordnas, att 10 § 3 mom. samt 16 och 17 §§ vägtrafikstadgan den 20 juni 1930<sup>1</sup> skola erhålla följande ändrade lydelse:

### 10 §.

3 mom. Vid sammanstötning, påkörning eller annan därmed jämförlig händelse 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.

### 16 §.

1 mom. Den som bryter mot föreskrifterna i 3 § 1 mom., 4 och 5 §§ samt 7 § 1 mom. eller mot föreskrift, som meddelas med stöd av 5 §, straffes med böter från och med två till och med trehundra kronor.

2 mom. Bryter någon mot föreskrifterna i 2 och 6 §§, 7 § 2 mom., 8 §, 9 § 1, 2 och 4 mom., 10 § 2 mom., 11, 12 och 13 §§ eller mot föreskrift, som meddelas med stöd av 14 §, straffes med dagsböter. Äro omständigheterna försvårande och har förseelsen skett vid framförande av motorfordon må till fängelse i högst ett år dömas.

3 mom. Förseelse mot 10 § 3 mom. straffes med dagsböter, dock att där förseelsen skett vid framförande av motorfordon straffet skall bestämmas enligt lagen om straff för vissa brott vid förande av motorfordon.

### 17 §.

Förseelse mot — — — ej skett.

Åtal för sådan förseelse anhängiggöres vid polisdомstol, där sådan är inrättad, men eljest hos poliskammare eller, där sådan icke finnes, vid allmän domstol; dock att mål, däri talan om skadestånd föres, må prövas allenast av allmän domstol.

Denna förordning träder i kraft den 1 juli 1934; dock skall utan hinder av stadgandet i 17 § andra stycket att mål, däri talan om skadestånd föres, må prövas allenast av allmän domstol, mål som redan då är anhängigt vid polisdомstol eller poliskammare, behandlas enligt dittills gällande ordning.

<sup>1</sup> Senaste lydelse beträffande 16 §, se Sv. förf.-saml. 1931: 246.

**Förslag**  
till  
**Lag**  
**om straff för vissa brott vid förande av motorfordon.**

Härigenom förordnas som följer:

1 §.

Förer den, som är så påverkad av starka drycker att han kan antagas icke äga nödigt herravälde över sina handlingar, automobil, motorcykel varom i 34 § motorfordonsförordningen sägs eller traktortåg, straffes med fängelse i högst ett år eller, där omständigheterna äro mildrande, med dagsböter, dock ej under tio.

2 §.

Har någon vid förande av fordon som i 1 § avses varit så påverkad av starka drycker som där sägs eller överskridit medgiven hastighet, och har han därvid ådagalagt grov vårdslöshet eller visat uppenbar likgiltighet för andra människors liv eller egendom, dömes till fängelse eller straffarbete i högst ett år.

3 §.

Har förare av fordon varom i 1 § sägs vid sammanstötning, påkörning eller annan därmed jämförlig händelse avlägsnat sig från platsen, innan de åtgärder vidtagits vartill händelsen skäligen bort föranleda, eller undandragit sig att uppgiva namn och hemvist eller lämna övriga upplysningar om händelsen, vare straffet fängelse i högst ett år eller, där omständigheterna äro mildrande, dagsböter.

4 §.

Åtal för brott mot denna lag skall anhängiggöras vid allmän domstol.

5 §.

Böter som ådömas enligt denna lag tillfalla kronan. Saknas tillgång till böternas gäldande, skola de förvandlas enligt allmän strafflag.

---

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1934.

---



*Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför  
Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott  
den 26 januari 1934.*

Närvarande:

Statsministern HANSSON, ministern för utrikes ärendena SANDLER, statsråden  
UNDÉN, SCHLYTER, WIGFORSS, MÖLLER, LEVINSON, VENNERSTRÖM, LEO,  
EKMAN, SKÖLD.

Efter gemensam beredning med chefen för justitiedepartementet anmäler  
chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Leo, fråga om *ändring  
i vissa delar av motorfordonsförordningen den 20 juni 1930 (nr 284) och väg-  
trafikstadgan samma dag (nr 285) med mera* samt anför därvid:

**I. Inledning.**

Vägtrafikens i olika avseenden hastiga utveckling har medfört att de stad-  
ganden, som reglera denna trafik, i vissa delar icke fått någon längre varak-  
tighet. Sedan gällande motorfordonsförordning och vägtrafikstadga den 1  
januari 1931 trätt i kraft, hava också från skilda håll förslag väckts om  
ändring uti ifrågavarande författningar i olika hänseenden. De ändringar  
som i anledning därav hittills kommit till stånd hava huvudsakligen avsett  
reglerandet av rätten att utöva yrkesmässig automobiltrafik. Förhållandena  
torde emellertid numera hava utvecklat sig därhän att jämväl en revision av gäl-  
lande bestämmelser till skydd för trafiksäkerheten synes vara påkallad. Upp-  
märksamheten har därvid framför allt riktats på den ödesdigra inverkan som  
förtäring av spritdrycker i samband med förandet av motorfordon alltjämt ut-  
övar i fråga om antalet inträffade trafikolyckor. En förtjänstfull, sedan  
länge bedriven upplysningsverksamhet från enskilda sammanslutningars och  
pressens sida i ändamål att höja ansvars känslan hos motorfordonsförarna har  
icke åstadkommit det resultat som önskvärt vore. Någon nedgång i frekven-  
sen av beivrade svårare trafikförseelser, begångna under spritens inflytande  
eller eljest förorsakade av grov vårdslöshet, kan sålunda icke konstateras. Det  
torde ock råda en tämligen enhällig uppfattning om att de brott, det här gäl-  
ler, icke kunna förebyggas enbart genom upplysning, utan att denna för att  
öva åsyftad verkan måste kompletteras med tillräckligt allvarliga straff-  
bud.

Flera under senare tid inträffade trafikolyckor, vilka uppenbarligen stått  
i samband med spritpåverkan hos vederbörande bilförare, hava ytterligare ak-  
tualiserat kraven på en revision av gällande trafiklagstiftning i ändamål att  
åstadkomma ökad trafiksäkerhet. En på mitt föranstaltande inom kommu-

nikationsdepartementet företagen utredning i ämnet gav till resultat, att en skärpning av denna lagstiftning i flera hänseenden vore såväl önskvärd som möjlig. Uti en i detta sammanhang utarbetad promemoria föreslogos vissa närmare angivna åtgärder i ändamål att underlätta övervakandet av motorfordonstrafiken och att minska orsakerna till trafikolyckor, varjämte vissa straffbestämmelser ansågos böra bli föremål för skärpning. Beträffande innebörden av de föreslagna åtgärderna och straffskärpningarna hänvisar jag till den följande framställningen.

Över promemorian jämte därvid fogade utkast till förordningar om ändring i vissa delar av motorfordonsförordningen och om ändrad lydelse av 10 § 3 mom. och 16 § vägtrafikstadgan ävensom till lag angående straff för vissa förseelser vid framförande av motorfordon m. m. hava yttranden avgivits utav överståthållarämbetet och samtliga länsstyrelser, statspolisintenden, medicinalstyrelsen och socialstyrelsen, rådhusrätterna i städer med polisdomstol eller poliskammare med domsrätt, nämligen Stockholm, Göteborg, Malmö, Norrköping, Hälsingborg, Eskilstuna och Karlskrona, vidare kungl. automobilklubben samt svenska motorklubben och motormännens riksförbund, svenska motorförbundet, svenska automobilhandlareföreningen, styrelsen för automobilbesiktningsmännens förening, Sveriges droskbilägares riksförbund, Sveriges lasttrafikbilägares riksförbund, Sveriges omnibusägares riksförbund, Sveriges trafikbilägares riksförbund, svenska handelsarbetareförbundet, svenska kommunalarbetareförbundet, svenska transportarbetareförbundet, svenska livsmedelsarbetareförbundet, motorförarnas helnykterhetsförbund, nykterhetsnämndernas centralkommitté, föreningen för gemensamt lagenligt trafikförsäkringsansvar samt styrelsen för Sveriges advokatsamfund.

I detta sammanhang får jag vidare anmäla, att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t den 27 maj 1933, nr 246, anhållit om utredning och förslag angående sådan ändring av motorfordonsförordningen, att polismyndighet erhöle befogenhet att i särskilda fall frångå förare av motorfordon för honom utfärdat körkort. Över en i ämnet upprättad promemoria jämte förslag till förordning om ändrad lydelse av 15 § 3 mom. motorfordonsförordningen, för vilket förslag jag vill redogöra i det följande, hava yttranden avgivits utav överståthållarämbetet och samtliga länsstyrelser ävensom statspolisintenden.

Slutligen har utarbetats en promemoria angående ändrade forumbestämmelser för vissa mål angående förseelser mot motorfordonsförordningen och vägtrafikstadgan. Över denna promemoria jämte förslag till förordningar om ändrad lydelse av 51 § motorfordonsförordningen och 17 § vägtrafikstadgan hava yttranden avgivits utav rikets hovrätter, överståthållarämbetet, rådhusrätterna i förut angivna städer ävensom polisdomstolarna i Göteborg, Malmö och Hälsingborg samt poliskamrarna i Norrköping, Eskilstuna och Karlskrona.

Efter det spörsmålet om vidtagandet av ändringar uti ifrågavarande trafikförfattningar varit föremål för fortsatt beredning inom kommunikationsdepartementet hava inom departementet utarbetats förslag till *förordning om änd-*

ring i vissa delar av motorfordonsförordningen och till förordning om ändring i vissa delar av vägtrafikstadgan samt till lag om straff för vissa brott vid förande av motorfordon m. m. Då jag är av den uppfattningen att, bland annat i avbidan på resultatet av 1932 års trafikutrednings arbete, med en fullständigare revision av gällande trafiklagstiftning tills vidare bör anstå, hava i nämnda författningsförslag huvudsakligen upptagits sådana åtgärder, som enligt min mening redan nu böra vidtagas från statsmakternas sida för vinnande av ökad trafiksäkerhet.

Jag övergår härnäst till att närmare redogöra för de frågor, som behandlas i de återopade författningsförslagen.

## II. Åtgärder i ändamål att minska orsakerna till trafikolyckor.

### a) Polisbefogenhet att ingripa mot spritpåverkad person som har för avsikt att föra motorfordon.

I först omnämnda *promemoria* föreslogs i ändamål att minska orsakerna till trafikolyckor införandet i motorfordonsförordningen av en uttrycklig bestämmelse om befogenhet för polisman dels att förbjuda den som vore så påverkad av starka drycker, att han kunde antagas icke äga nödigt herravälde över sina handlingar, att föra automobil, motorcykel varom i 34 § nämnda förordning sägs eller traktortåg dels ock att, om så befunnos erforderligt, hindra honom att föra fordonet. I *promemorian* anfördes vidare:

Enligt vad som under utredningsarbetet framkommit föreläge å polishåll tvekan huruvida för närvarande ett sådant ingripande vore möjligt mot en visserligen alkohelpåverkad men icke berusad bilist förrän vederbörande *fört* fordonet. Då det finge anses vara av stor betydelse att polisen ägde en dylik befogenhet, hade ett uttryckligt stadgande därom funnits böra upptagas i motorfordonsförordningen. Underlåtenhet att efterkomma av polisman meddelat körförbud hade icke ansetts böra särskilt kriminaliseras. Ehuru det icke föreläge någon anledning att antaga att ifrågavarande befogenhet komme att missbrukas, hade det dock befunnits lämpligt att föreskriva att polisman skulle om företagandet av åtgärd, varom här vore fråga, så snart ske kunde underrätta sin närmaste överordnade. Att därutöver kringgärda befogenheten med restriktiva bestämmelser hade av flera skäl befunnits mindre lämpligt, utan hade det ansetts böra överlämnas åt polismyndigheterna att tillse att densamma utövades med takt och omdöme.

Det föreslagna stadgandet hade upptagits i utkastet till förordning om ändring i vissa delar av motorfordonsförordningen uti en ny, med 21 a betecknad paragraf.

I detta sammanhang må anmärkas, att enligt 3 § i den av chefen för socialdepartementet den 12 december 1925 fastställda normalinstruktionen för polispersonal, vilken instruktion skall tjäna till ledning vid utfärdande av polisinstruktioner för de olika polisdistrikten i riket, åligger det polisman, bland annat, att vara verksam för förhindrande av varje förfarande, som innefattar ett störande av eller en fara för den allmänna ordningen och säkerheten, ävensom att jämväl i övrigt söka förekomma sådana överträdelser av lag och allmänna stadganden, vilkas åtalande ankommer å åklagarmyndighet. En-

ligt 8 § normalinstruktionen är polisman befogad att verkställa anhållande, då det är erforderligt till förekommande eller avvärjande av gärning som är straffbelagd i lag eller författning och av sådan beskaffenhet att polisman är pliktig ingripa mot densamma.

Förevarande, i promemorian upptagna förslag har tillstyrkts eller i huvudsak lämnats utan erinran av i det närmaste samtliga i ärendet hörda myndigheter ävensom några enskilda sammanslutningar. Vid flera myndigheters yttranden hava fogats uttalanden av underlydande polispersonal i befälsställning samt från besiktningsmän. Av dessa befattningshavare hava åtskilliga uttalt att körförbud, med eller utan omhändertagande av vederbörande fordon, redan nu praktiserades. Andra åter hava uttalat tillfredsställelse med att en förut oklar detalj bleve författningsenligt reglerad. Av myndigheterna har överståthållarämbetet framhållit att i de polisdistrikt, där en i överensstämmelse med normalinstruktionen utfärdad instruktion för polispersonalen saknades, syntes den föreslagna bestämmelsen kunna vara av en viss betydelse och ägnad att undanröja den tvekan om polismans befogenhet uti ifrågavarande avseende som enligt promemorian funnes.

Länsstyrelsen i Skaraborgs län har funnit tvekan kunna råda rörande effektiviteten av den föreslagna bestämmelsen, då överträdelse av en utav polisman med stöd av densamma lämnad föreskrift icke vore belagd med särskilt ansvar. Statspolisintendenten har jämväl funnit underlåtenhet att efterkomma av polisman meddelat körförbud lämpligen böra kriminaliseras.

Att ifrågavarande befogenhet komme att ställa stora krav på vederbörande polismans omdöme har framhållits i flera yttranden. Länsstyrelsen i Kalmar län har på grund därav ansett befogenheten böra förbindas med en föreskrift att polisman vore skyldig att beträffande åtgärd varom här vore fråga *omedelbart* underrätta sin närmaste överordnade. Svenska handelsarbetareförbundet, som helst sett att den föreslagna bestämmelsen kompletterats med en föreskrift om obligatorisk undersökning genom läkare av tredskande förare, har förklarat sig förutsätta, att vederbörande polismyndigheter utfärdade så tydliga instruktioner att bestämmelsen komme att av de enskilda polismännen handhavas med takt och omdöme. I samma riktning hava de övriga tre i inledningen omnämda arbetareförbunden uttalat sig.

Länsstyrelsen i Västmanlands län har anført:

Mot den föreslagna befogenheten för polisman att förbjuda och eventuellt hindra av starka drycker påverkad person att föra motorfordon torde i princip ingenting vara att erinra. Villkoren för ett dylikt ingripande syntes dock böra givas en annan innebörd än som skett i förslaget, vilket förutsatte ett bedömande från polismannens sida huruvida påverkningen av alkohol vore så stark, att vederbörande kunde anses icke äga nödigt herravälde över sina handlingar. Ett sådant bedömande vore som bekant ofta en synnerligen vanskelig sak och kunde långt ifrån alltid med nödig tillförlitlighet göras på stående fot. Förutsättningen för ett ingripande av denna art syntes böra vara den att vederbörande vore synbarligen berörd av starka drycker.

Länsstyrelsen i Västerbottens län har tillstyrkt förslaget med någon tvekan under framhållande, bland annat, att en bestämmelse av ifrågavarande innehåll skulle bli en nyhet i svensk lagstiftning. Efter att i fortsättningen hava anlagt i huvudsak samma synpunkter på frågan som närmast föregående länsstyrelse anförde länsstyrelsen i Västerbottens län vidare i yttrandet:

Det vore icke troligt att ett förbud av polisman att föra motorfordon alltid komme att åtlydas, helst en dylik underlåtenhet ej ansåges böra särskilt kriminaliseras. För att körförbudet skulle bli effektivt måste nog också polismannen i regel vidtaga åtgärd för att hindra vederbörande från att föra motorfordonet. Detta torde ej, för såvitt ej polismannen skulle för att vakta motorfordonet under längre tid försumma sina övriga tjänsteplikter, kunna ske på annat sätt än genom att anhålla föraren. Följden bleve då den att en person kunde berövas sin frihet utan att hava begått något brott.

De enda direkta avstyrkandena utav förevarande förslag hava kommit från kungl. automobilklubben, svenska motorklubben och motormännens riksförbund samt svenska automobilhandlareföreningen ävensom de i inledningen omnämnda fyra automobilägarförbunden. Efter att hava betygat sitt intresse för främjandet av de syften, som den föreslagna bestämmelsen avsåge att tillgodose, hava de ifrågavarande sammanslutningarna dock funnit sig böra avstyrka förslaget, enär det syntes tveksamt om varje polisman hade förmåga att avgöra, huruvida en person vore så påverkad av starka drycker att han borde förbjudas att föra motorfordon.

Beträffande *utländsk rätt* förtjänar påpekas ett stadgande i den danska lagen om motorfordon av följande innehåll. Har någon på ett offentligt näringsställe förtärt sprit och vet värden eller någon representant för denne eller hava de anledning antaga att gästen är motorfordonsförare, åligger det dem, om gästen icke är i stånd att föra sitt fordon på ett betryggande sätt, att — eventuellt genom tillkallande av polis — hindra gästen att i det tillstånd, vari han befinner sig, föra eller försöka föra sitt fordon. Enligt den norska motorfordonslagen kan den som förer motorfordon eller befinner sig i omedelbar närhet av fordon, som han strax förut fört eller som han ämnar sätta i gång, av polisman föras till läkarundersökning, om anledning finnes till antagande att vederbörande är påverkad av alkohol.

Förer den, som är så påverkad av starka drycker, att han kan antagas icke äga nödigt herravälde över sina handlingar, automobil, motorcykel varom i 34 § motorfordonsförordningen sägs eller traktortåg, straffas han jämlikt 41 § 2 mom. samma förordning. Därest det i inledningen omnämnda förslaget till skärpning av straffen för vissa trafikförseelser — till vilket förslag jag senare återkommer — vinner bifall, kommer den nämnda straffbestämmelsen att med skärpt strafflatitud överföras till den ifrågasatta särskilda strafflagen, men i övrigt skall bestämmelsens innehåll bibehållas oförändrat. Det bör givetvis tillkomma polisen att så snart en person, vilken är

Departement-  
schefen.

så spritpåverkad som nyss sagts, visar sig hava för avsikt att föra sitt fordon, söka hindra honom därifrån. En sådan befogenhet måste anses följa av polisens allmänna skyldighet att förebygga brottsliga handlingar. Enligt vad jag inhämtat framhålles jämväl vid undervisningen i statens polisuskolor i Stockholm och Göteborg, att polisman äger rätt och skyldighet att förbjuda en av starka drycker påverkad person att föra motorfordon ävensom att hindra honom därifrån om han skulle vägra att efterkomma polismannens tillsägelse. Det synes vid sådant förhållande kunna ifrågasättas huruvida det är erforderligt att, såsom nu föreslagits, i motorfordonsförordningen införa en uttrycklig bestämmelse angående polismands befogenhet i förevarande hänseende. Av flera utav de i ärendet avgivna yttrandena framgår emellertid, att en viss tvekan föreligger beträffande sagda befogenhet, och det har till och med gjorts gällande, att den ifrågasatta bestämmelsen skulle innebära en nyhet i svensk lagstiftning. Då det synes vara av betydelse att denna tvekan, som också kommit till uttryck i praktiken, undanröjes finner jag mig böra förorda införandet i motorfordonsförordningen av ett stadgande av föreslaget innehåll eller att polisman skall äga förbjuda den som är så påverkad av starka drycker, att han kan antagas icke äga nödigt herravälde över sina handlingar, att föra automobil, så ock, där förhållandena det påkalla, hindra honom att föra automobilen. Vad här sagts om förande av automobil bör självfallet, på sätt föreslagits, jämväl gälla i fråga om förande av motoreykel varom i 34 § motorfordonsförordningen sägs samt traktortåg.

Anledning synes icke föreligga att hysa farhågor för att det föreslagna stadgandet — vilket på sätt redan framhållits icke innefattar något tillägg till polisens nuvarande befogenheter — skulle komma att medföra icke önskvärda verkningar i form av trakasserier eller övergrepp gentemot nyktra motorfordonsförare. Erfarenheten från de samhällen där polisen, till fromma för trafiksäkerheten, redan utövar en verksamhet av ifrågavarande art, torde icke giva grund för dylika farhågor. Med hänsyn till den ömtåliga uppgift som i förevarande hänsende åvilar polisen, finner jag mig dock böra förorda att, på sätt i promemorian förelagits, till det ifrågasatta stadgandet fogas en föreskrift om skyldighet för vederbörande polisman att om företagande av åtgärd, varom här är fråga, så snart ske kan underrätta sin närmaste överordnade. I vidare mån synes det icke lämpligt att giva reglerande stadganden å detta område. Det må i detta sammanhang framhållas att polisman, som uppenbarligen utan grund ingriper mot förare, vare sig denne förer sitt fordon eller står i begrepp att göra detta, därigenom riskerar att straffas för tjänstefel liksom vid varje annat obehörigt ingripande. Vad här föreslagits om skyldighet för polisman att göra anmälan till närmaste förman skall tydligen gälla allenast underordnad polisman. Om polisman i befälsställning skulle finna nödigt att själv ingripa mot en onykter förare, är någon anmälan om den företagna åtgärden till honom överordnad befattningshavare icke erforderlig.

Enär den som förer motorfordon så påverkad av starka drycker, att han kan antagas icke äga nödigt herravälde över sina handlingar, är hemfallen till

straff härför, torde utrymme knappast finnas för en särskild straffbestämmelse avseende det fall att förare vägrar att efterkomma av polisman meddelat körförbud. Överträdelse av sådant förbud torde emellertid komma att betraktas såsom en försvårande omständighet, därest föraren blir i tillfälle att fullfölja sin avsikt att föra motorfordonet. Som regel lär dock polisen komma att hindra en gensträvig förare härifrån genom att omhändertaga fordonet eller i nödfall anhålla föraren, vartill polisen i en sådan situation måste anses berättigad.

**b) Befogenhet för polismyndighet att provisoriskt omhändertaga körkort.**

I 15 § 3 mom. motorfordonsförordningen stadgas, bland annat, att om förare vid färd med automobil i något för trafiksäkerheten väsentligt hänsende allvarligen åsidosatt honom såsom förare åliggande förpliktelser eller varit så påverkad av starka drycker, att han kan antagas ej hava ägt nödigt herravälde över sina handlingar, eller om förare eljest ådagalagt sådana egenskaper att han icke bör betros att föra automobil, skall länsstyrelse som utfärdat körkortet, efter nöjaktig utredning, återkalla detsamma. Körkortet skall jämväl återkallas om förares förmåga att föra automobil blivit så väsentligt nedsatt genom sjukdom, skada eller dylikt, att trafiksäkerheten därav måste anses bliva lidande. 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.

I anledning av motion vid 1933 års riksdag (II:303) har riksdagen uti den i inledningen omnämnda skrivelsen, under åberopande av första kammarens andra tillfälliga utskotts utlåtande nr 14 och andra kammarens tredje tillfälliga utskotts utlåtande nr 8, anhållit om utredning och förslag angående sådan ändring av motorfordonsförordningen, att polismyndighet erhöles befogenhet att i särskilda fall främtaga förare av motorfordon för honom utfärdat körkort.

Uti det i anledning av berörda riksdagsskrivelse upprättade förslaget till förordning om ändrad lydelse av 15 § 3 mom. motorfordonsförordningen stadgades, att körkort skulle kunna omhändertagas i avbidan på slutlig prövning av frågan, huruvida detsamma skulle återkallas, i fall varom i 41 § 3 mom. nämnda förordning förmäles eller då förare vid framförande av automobil befunnit sig i tillstånd som i 18 kap. 15 § strafflagen avses. Befogenhet att verkställa dylikt omhändertagande skulle tillkomma den myndighet som hade att besluta om åtal för förseelsen. Det omhändertagna körkortet jämte kortfattad redogörelse för de skäl, som föranlett åtgärden, skulle inom 48 timmar insändas till den länsstyrelse på vars prövning frågan om körkortets återkallande ankomme. Det ålåg länsstyrelsen att ofördröjligen förordna, huruvida körkortet skulle tills vidare återkallas eller till föraren återställas.

Bland de i ärendet hörda myndigheterna har det rätt i det närmaste fullständig enighet om att i vissa fall ett provisoriskt omhändertagande av körkort borde kunna ske genom lämplig lokal myndighet utan föregånget beslut av

länsstyrelse. Beträffande det praktiska utformandet av förslaget har emellertid förekommit olika meningar.

Vad först angår *förutsättningarna* för ett dylikt ingripande har länsstyrelsen i Uppsala län ansett det mindre lämpligt att i detta sammanhang åberopa 41 § 3 mom. motorfordonsförordningen, enär detta skulle kunna leda till den tolkningen att skäl till ådömande av fängelse i det föreliggande fallet borde vara för handen. Länsstyrelsen anförde vidare, att beträffande onykterhet hos förare 18 kap. 15 § strafflagen torde utgå från att förseelsen skulle på ett märkbart sätt sára tukt och sedlighet, motorfordonsförordningens olika stadganden i ämnet däremot från faran för trafiksäkerheten. Grunden för och beskrivningen på rekvisitet vore olika. För det nu ifrågasatta stadgandet torde utgångspunkten böra vara densamma som i motorfordonsförordningen men med viss begränsning av tillämpningsområdet. I enlighet därmed skulle kunna ifrågasättas att omhändertagande borde få ske, då förare vid färd med motorfordon ådagalagt grov vårdslöshet eller visat uppenbar likgiltighet för andra människors liv eller egendom eller uppenbarligen varit så påverkad av starka drycker, att han icke ägt nödigt herravälde över sina handlingar. — Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län har ansett, att med hänsyn till angelägenheten av en enhetlig behandling av förekommande fall omhändertagande av körkort borde få förekomma endast i händelse förare vid framförande av automobil befunne sig i tillstånd som avses i 18 kap. 15 § strafflagen eller då han enligt 41 § 3 mom. motorfordonsförordningen visat uppenbar likgiltighet för andra människors liv eller egendom. Grov vårdslöshet vore nämligen av den beskaffenhet, att rent subjektiva grunder alltför lätt kunde anläggas vid dess bedömande. — Vidare har länsstyrelsen i Kristianstads län uttalat, att rätten att omhändertaga körkortet syntes böra inskränkas till fall då särskilda omständigheter därtill föranledde, såsom synnerligen grova och erkända eller eljest uppenbara fall eller då föraren saknade stadigt hemvist eller kunde antagas vara svår att sedermera anträffa. — Slutligen har länsstyrelsen i Uppsala län — under framhållande att vissa fall av hastigt uppträdande akut sinnessjukdom, som visserligen ej omöjliggjorde men gjorde det i hög grad riskabelt att föra automobil, borde föranleda omhändertagande av körkort — tillika ifrågasatt att nämnda åtgärd skulle få företagas även då förare till följd av sjukdom uppenbarligen förlorat förmågan att föra automobil utan risk för liv eller egendom. Jämväl länsstyrelsen i Kronobergs län har uttalat sig i denna riktning.

Beträffande frågan om *vilken myndighet*, som den föreslagna befogenheten skulle tillkomma, har det i flera yttranden framhållits såsom mindre lämpligt att befogenheten tillades den myndighet, som hade att besluta om åtal för den förseelse som föranlett omhändertagandet. Överståthållarämbetet har anført därom:

Någon tvekan om den myndighet som i förslaget åsyftades torde icke behöva uppstå i fråga om landsbygden samt de mindre och medelstora städerna. Däremot torde beträffande de så kallade polismästarstäderna, där remissförfarande av ålder i regel tillämpades, ett bibehållande av förslagets formulering förutsätta ett klarläggande i lagstiftningsväg av förhållandet mellan remiss-



myndigheten och åklagaren. Utan en sådan reglering av nämnda förhållande torde kompetens tvister knappast kunna undvikas. Förslagets bestämmelser, omsatta i det praktiska livet, torde icke möjliggöra den snabbhet i körkortsin- dragningen som riksdagen avsett. Men då å andra sidan bestämmelserna gi- vetvis icke kunde medföra någon olägenhet, ansåge överståthållarämbetet sig icke böra avstyrka förslaget under förutsättning att nyssberörda kompetens- fråga funne sin lösning.

I samma riktning har länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län uttalat sig, därvid länsstyrelsen anförde:

Det provisoriska omhändertagandet av ett körkort vore ett rent polisärende, icke en fråga som sammanhänge med beslut om åtal. Med den formulering förslaget erhållit skulle emellertid i städer med poliskammare körkortets om- händertagande komma att åvila den med uteslutande åklagarmyndighet ut- rustade stadsfiskalen i fråga om de verkligt svårartade förseelserna, t. ex. vål- lande till annans död, vilka icke tillhörde polisdomstols handläggning. Att detta skulle vara olämpligt syntes uppenbart. Befogenheten borde tillkomma i stad poliskammare, där sådan funnes, men eljest stadsfiskalen och å landet landsfiskalen.

Länsstyrelsen i Uppsala län har ansett, att befogenheten att omhändertaga körkort borde uppdragas åt sådan polismyndighet som avses i 14 § 2 mom. fjärde stycket motorfordonsförordningen d. v. s. i Stockholm vederbörande poliskommissarie, i annan stad, där polismästare finnes, denne, i övriga städer stadsfiskal eller, om stadsfiskalen är befriad från all befatt- ning med polisväsendet, den som närmast under polischefen har inseende över polisväsendet samt å landet polischefen i orten. Slutligen har länssty- relsen i Östergötlands län förklarat att, med hänsyn till den in- nebörd förslaget fått, länsstyrelsen knappast hyste några betänkligheter mot att ifrågavarande befogenhet tilldelades underordnad polisman.

Några myndigheter hava påpekat, att det vore erforderligt att stadga *särskilt straff* för den som fortsatte att föra motorfordon efter det körkortet blivit om- händertaget men innan länsstyrelsen förordnat om dess indragning. De nuva- rande straffbestämmelserna i 39 § motorfordonsförordningen, vilka avsåge det fall att någon förde motorfordon utan att vara därtill berättigad, ansåges icke kunna vinna tillämpning å först angivna fall.

Bland de myndigheter som förklarat sig hysa tvekan beträffande lämplig- heten att i motorfordonsförordningen införa en bestämmelse i den av riksdagen föreslagna riktning är länsstyrelsen i Stockholms län, som i sitt yttrande anförde:

Länsstyrelsen vore icke övertygad om att olägenheten av det dröjsmål, som kunde vållas genom att körkortet icke omedelbart omhändertoges, uppvägdes av de risker för rättssäkerheten vilka torde vara ofrånkomliga vid det nu ifrågasatta förfarandet. Underställningen under länsstyrelsen av en åtgärd av denna art från polismyndighetens sida kunde svårigen medföra någon verklig realprövning, enär länsstyrelsen, som bleve skyldig att ofördröjligen meddela beslut, vid detta beslut icke kunde hava tillgång till annat material i ärendet än den summariska redogörelse, som enligt förslaget skulle ingivas från polismyndigheten. I de fall då det konstaterades, att körkortsinnnehavaren varit så påverkad av starka drycker som i 18 kap. 15 § strafflagen sägs,

kunde måhända betänkligheterna övertinnas. Avgjort svårare bleve det att avgöra, när fråga vore om förare som ådagalagt grov vårdslöshet eller visat uppenbar likgiltighet för andra människors liv och egendom. Länsstyrelsen kunde icke undgå att påpeka, att bedömandet härav kunde vara synnerligen olika och att, när den lokala polismyndigheten, som icke alltid kunde förutsättas intaga en fullt objektiv inställning vid frågans bedömande, omhändertagit ett körkort, länsstyrelsen så gott som undantagslöst torde bliva hänvisad att följa polismyndigheten och följaktligen tills vidare indraga körkortet.

Länsstyrelsen i Norrbottens län har uttalat att emot förslaget kunde anmärkas, att det hade ringa betydelse ur trafiksäkerhetssynpunkt och att det vore olämpligt ur rättssäkerhetssynpunkt.

Slutligen må i detta sammanhang omnämnas att länsstyrelsen i Örebro län framhållit, att de skäl, som motiverade inrymmande av befogenhet åt åklagarmyndighet att omhändertaga körkort, syntes tala för att sådan befogenhet tilldelades myndigheten jämväl i fråga om *trafikkort*.

Departements-  
chefen.

Enligt gällande bestämmelser föreligger redan nu möjlighet för länsstyrelse att i det fall, då förare uppenbarligen måste anses olämplig att föra automobil eller motorcykel, utan större tidsutdräkt interimistiskt återkalla för honom utfärdat körkort. Som regel komma dock åtminstone några dagar att förflyta från inträffandet av den händelse, vilken ådagalagt vederbörande föräres olämplighet i berörda hänseende, och till dess länsstyrelsens beslut hinner meddelas. Därjämte torde det understundom komma att förflyta någon tid innan beslutet kan bringas i verkställighet. Det kan emellertid icke anses tillfredsställande att en förare, som genom grovt åsidosättande av gällande trafikföreskrifter eller eljest visat sig utgöra en fara för trafiksäkerheten, under förut angivna tid får behålla sitt körkort. Fall hava ock inträffat då detta lett till nya svåra olyckor. På grund härav synes en ändring vara påkallad av hithörande bestämmelser, i ändamål att bereda möjlighet för ett snabbare och effektivare ingripande av den art varom här är fråga.

Med hänsyn till innebörden av den åtgärd, vilken sålunda ifrågasättes, vill det synas som om omhändertagande av körkort ej borde förekomma annat än i sådana fall, där det finnes tillräckligt grundad anledning antaga, att ett återkallande av körkortet kommer att äga rum. Det torde därför icke vara lämpligt att i den lokala myndighetens hand lägga befogenhet att, låt vara provisoriskt, omhändertaga körkort i samtliga de fall då jämlikt 15 § 3 mom. första och andra styckena motorfordonsförordningen återkallelse må ske. I det inom kommunikationsdepartementet upprättade förslaget i ämnet har stadgats, att det provisoriska omhändertagandet skulle kunna äga rum i första hand i fall, varom förmåles i 41 § 3 mom. motorfordonsförordningen, d. v. s. då förare — jämte det han varit i viss grad alkoholpåverkad eller gjort sig skyldig till fortkörning — ådagalagt grov vårdslöshet eller visat uppenbar likgiltighet för andra människors liv eller egendom. Vidare har föreslagits, att omhändertagandet skulle kunna äga rum då förare vid framförande av automobil befunnit sig i tillstånd som i 18 kap. 15 § strafflagen avses. Vad länsstyrelsen i Uppsala län anfört beträffande det mindre lämpliga i att i förevarande

fall hänvisa till vissa författningsrum finner jag emellertid värt beaktande. Jag anser sålunda att de fall böra konkret beskrivas, då ingripande får ske. Dessa fall synas böra vara de då förare vid färd med motorfordon ådagalagt grov vårdslöshet eller visat uppenbar likgiltighet för andra människors liv eller egendom eller varit synbarligen överlastad av starka drycker. Men därjämte torde, på sätt av tvenne länsstyrelser förordats, berörda preventiva ingripande från samhällets sida jämväl böra kunna ifrågakomma då förare till följd av sjukdom, skada eller dylikt uppenbarligen förlorat förmågan att utan risk för liv eller egendom föra motorfordon.

Vad därefter angår frågan om vilken lokal myndighet, som den ifrågasatta befogenheten bör tillkomma, har densamma i förslaget anförtratts vederbörande åklagarmyndighet. Vad som häremot anförts finner jag emellertid böra beaktas. Det provisoriska omhändertagandet av ett körkort måste anses såsom en ren polisåtgärd, vilken icke kommer åklagarmyndigheten vid i den mån denna är skild från polisväsendet å vederbörande ort. Å andra sidan anser jag mig icke kunna tillstyrka att varje polisman bör äga rätt att omhändertaga en förares körkort, utan bör denna rätt förbehållas viss polispersonal i befälsställning. I enlighet med vad länsstyrelsen i Uppsala län härutinnan föreslagit finner jag mig böra förorda, att befogenhet att besluta om sådant omhändertagande som nu sagts skall tillkomma polismyndighet som avses i 14 § 2 mom. fjärde stycket motorfordonsförordningen d. v. s. i Stockholm vederbörande poliskommissarie, i annan stad, där polismästare finnes, denne, i övriga städer stadsfiskal eller, om stadsfiskalen är befriad från all befattning med polisväsendet, den som närmast under polischefen har inseende över polisväsendet samt å landet polischefen i orten. Gentemot en begränsning av ifrågavarande befogenhet till visst högre polisbefäl kan måhända anföras, att då det direkta ingripandet mot förare, varom här är fråga, oftast företages av underordnade polismän, skulle möjligheten att omedelbart framtaga föraren hans körkort kunna bli skäligen illusorisk. Det är emellertid att antaga att i de flesta fall, då ett ingripande av ifrågavarande art sker, vederbörande förare av polismannen omedelbart inställes till förhör å polisstation eller landsfiskalskontor, varigenom polismannen erhåller möjlighet att komma i förbindelse med den som är behörig att förordna om körkortets omhändertagande.

Den tid inom vilken det skall åligga polismyndigheten att underställa vederbörande länsstyrelse den företagna åtgärden har föreslagits till 48 timmar. Mot förslaget i denna del har icke någon av de i ärendet hörda myndigheterna haft något att erinra och finner jag mig böra förorda detsamma. Bestämmelsen bör givetvis tolkas så att det skall åligga polismyndigheten att inom 48 timmar från det föraren framtogs körkortet hava till länsstyrelsen avsänt de föreskrivna handlingarna, d. v. s. körkortet jämte redogörelse för den vidtagna åtgärden. Denna redogörelse torde böra innefatta alla för sakens bedömande erforderliga upplysningar. Vid sådant förhållande synes ur det föreslagna stadgandet ordet kortfattad, vilket måhända är ägnat att i något fall missuppfattas, böra utgå.

I några yttranden har framhållits, att bestämmelsen om att länsstyrelsen

skulle, efter det polismyndighetens anmälan om körkortets omhändertagande inkommit, ofördröjligen förordna huruvida körkortet skulle tillsvidare återkallas eller till föraren återställas, medförde att länsstyrelsen svårligen kunde hinna verkställa någon realprövning i saken. Fall kunde därjämte tänkas förekomma, då det vore lämpligt att vederbörande förare bereddes tillfälle att avgiva en om än kortfattad förklaring. Ehuru det icke kan anses lämpligt att länsstyrelsens avgörande fördröjes genom något vidlyftigt skriftväxlingsförfarande, vill jag dock, med beaktande av vad sålunda anförts, förordna att stadgandet i förevarande del undergår den ändring att däri föreskrives, att det skall åligga länsstyrelse att skyndsamt meddela omförmälda beslut.

Det bör tydligen vara förenat med straffansvar för förare att under tiden efter det hans körkort blivit av polismyndighet omhändertaget men innan länsstyrelse meddelat beslut i ärendet fortsätta att föra motorfordon. Då 39 § motorfordonsförordningen, däri stadgas straff för den som förer motorfordon utan att vara därtill berättigad, icke utan vidare synes kunna vinna tillämpning å här angivna fall, finner jag mig böra förordna ett tillägg till det föreslagna stadgandet i 15 § 3 mom. av innehåll att, i avbidan på länsstyrelsens förordnande i fråga rörande omhändertagande av körkort, förare icke är berättigad att föra motorfordon.

Vad slutligen angår den av länsstyrelsen i Örebro län väckta frågan om införande av en bestämmelse om rätt för polismyndighet att omhändertaga jämväl trafik kort, finner jag — vid det förhållandet att innehavet av trafik kort vilar på rätten att innehava körkort — en dylik bestämmelse icke erforderlig. Med anledning härav anser jag mig icke böra förordna införandet av en dylik bestämmelse i motorfordonsförordningen.

#### c) Periodisk omprövning av rätten att innehava körkort.

För rätten att föra automobil eller motorcykel fordras i Sverige liksom i åtskilliga andra länder att vederbörande innehar tillstånd därtill, s. k. körkort. För erhållande av körkort åligger det sökande, jämlikt 15 § 1 mom. motorfordonsförordningen, att till länsstyrelsen i det län där han är mantalskriven eller, om han icke är mantalskriven i riket, till länsstyrelsen i det län, där han för tillfället vistas, insända ansökan därom med bifogande av, bland annat, åldersbevis utvisande att han fyllt 18 år (för motorcykel 16 år), läkarintyg enligt av Kungl. Maj:t fastställt formulär, intyg av polismyndighet rörande sökandens nykterhet m. m., sökandens fotografi samt bevis av besiktningsman att sökanden avlagt prov som förare av automobil respektive motorcykel. Har sökanden fullgjort vad sålunda föreskrivits skall länsstyrelsen, eventuellt efter företagen ytterligare utredning rörande vissa sökandens personliga förhållanden, för honom utfärda körkort. Därest körkortet icke sedermera av någon i motorfordonsförordningen angiven grund av länsstyrelsen återkallas, gäller det utan någon tidsbegränsning.

Uti den i inledningen först omförmälda *promemorian* hade, i ändamål att för trafiksäkerhetens höjande vinna ökad kontroll över förarna av motorfordon, föreslagits införandet av en obligatorisk, periodiskt återkom-

mande omprövning av rätten att innehava körkort. Det framhölls att den rådande ordningen att den som en gång erhållit körkort finge behålla det hela sitt liv utan att det — såsom i vissa andra länder skedde — kontrollerades, om vederbörande fortfarande hade nödiga fysiska och psykiska förutsättningar för att kunna betros att föra motorfordon, upprepade gånger hade påtalats från läkarhåll. Åtskilliga inträffade trafikolyckor hade ansetts kunna hänföras till en hos vederbörande förare med åren tilltagande nedsättning av kroppskrafterna, försvagning av syn och hörsel eller dylikt. I promemorian erinrades vidare om att denna fråga behandlats i 1927 års motorfordonssakkunnigas betänkande med förslag till förordning om motorfordon m. m. (Statens offentliga utredningar 1929: 16 s. 111—115) samt att i åtskilliga yttranden över betänkandet framhållits att föreskrift om revision i lämplig form av äldre körkort borde införas.

I det promemorian bifogade utkastet till förordning om ändring i vissa delar av motorfordonsförordningen hade under 15 § upptagits ett nytt med 5 betecknat moment däri stadgades följande. Körkort, som icke blivit återkallat eller varom annat icke föreskrivits, skulle gälla till och med dagen då innehavaren fyllde femtio år men kunde förnyas för fem år, räknat från nämnda dag, och därefter för högst fem år åt gången. Förnyelse finge ske under tiden fyra månader före och fyra månader efter den dag körkortet upphörde att gälla. Efter utgången av nämnda tid kunde körkort utfärdas allenast i den i 1 mom. föreskrivna ordning. För vinnande av förnyelse hade körkortsinnehavare att till den länsstyrelse, som utfärdat körkortet, insända läkarintyg, intyg av polismyndighet samt fotografi. Länsstyrelsen ägde, när omständigheterna därtill föranledde, hänvisa sökanden att hos besiktningsman undergå nytt förarprov. Funnes sökanden böra erhålla fortsatt tillstånd att föra automobil, skulle länsstyrelsen för honom utfärda nytt körkort, däri den för körkortet bestämda giltighetstiden skulle angivas. I övergångsbestämmelserna föreskrevs att förordningen skulle träda i kraft den 1 juli 1934. Innehavare av körkort, vilken vid denna tidpunkt fyllt femtio år, ålåg därest han fortfarande önskade innehava körkort att före den 1 januari 1935 hava låtit förnya detsamma.

Av de i ärendet hörda myndigheterna hava, bland andra, överståthållarämbetet och fjorton länsstyrelser samt medicinalstyrelsen tillstyrkt förslaget eller i huvudsak lämnat detsamma utan erinran.

Av dessa myndigheter har länsstyrelsen i Örebro län anfört:

Länsstyrelsen, som redan tidigare ifrågasatt begränsning av tiden för körkortets giltighet, funne förslaget välbetänkt. Mot detsamma kunde visserligen invändas *dels* att äldre förare i regel framförde sina fordon med större försiktighet och omsorg än yngre sådana och *dels* att en läkarundersökning väl utan svårighet kunde ådagalägga uppkommen nedsättning av syn- eller hörselförmåga eller övriga dylika fysiska defekter, men att däremot andra för en motorfordonsförare minst lika viktiga förutsättningar, såsom den fortsatta förmågan att snabbt och säkert reagera och handla vid uppkommande farliga situationer, icke låte sig på samma sätt konstateras. Nu anmärkta omstän-

digheter borde emellertid icke förhindra, att personer som av förstnämnda orsaker vore olämpliga att föra motorfordon i trafiksäkerhetens intresse finge frånträda sin rätt därtill. Detta trafikintresse utgjorde givetvis i förevarande fall det avgörande momentet. Såsom en fördel av den föreslagna bestämmelsen kunde emellertid vidare framhållas, att densamma skulle möjliggöra uppläggandet av ett åtminstone tillnärmelsevis riktigt kortregister över så att säga effektiva körkort. Ett stort antal körkortsinnehavare vore numera överåriga eller döda men kvarstode det oaktat allt fortfarande i registret. Då uppläggandet av dylikt kortregister länge varit ett önskemål, skulle förslagens genomförande även i detta hänseende bliva till gagn.

Medicinalstyrelsen har i sitt yttrande anført:

Från de synpunkter styrelsen företrädde låge det måhända närmast att förorda den i Norge och Danmark tillämpade periodiska förnyelsen av alla körkort. Då emellertid erfarenheterna i vårt land ej syntes lämna tillräckliga skäl för nödvändigheten av en sådan bestämmelse och å andra sidan tungt vägande invändningar av organisatorisk och ekonomisk art kunde anföras häremot, syntes det vara tillfyllest att åtminstone tillsvidare framgå på den föreslagna linjen med omprövning efter viss levnadsålder. Givetvis vore det då vanskligt att ur medicinsk synpunkt fixera denna ålder, eftersom den 'biologiska' åldern hos en människa ej sällan vore en helt annan än vad levnadsåren angåve, men styrelsen kunde ej finna att några mera avgörande skäl vore att anföras mot den föreslagna. Däremot torde det kunna ifrågasättas om icke en kortare giltighetstid för körkortet efter 60 levnadsår t. ex. 3 år skulle vara att förorda.

Länsstyrelsen i Blekinge län har jämväl framhållit, att det kunde vara föremål för delade meningar huruvida femtio års åldern vore den lämpligaste för omprövningens början och att länsstyrelsen närmast lutade åt den åsikten att ifrågavarande ålder snarare vore för låg än för hög. Socialstyrelsen har i sitt yttrande uttalat såsom önskvärt att den föreslagna fortlöpande kontrollen komme att beröra även andra körkortsinnehavare än dem som uppnått 50 år. Styrelsen har vidare anført:

Några bärande skäl för att utesluta yngre personer torde icke föreligga. Av gjorda erfarenheter att döma framstode det nämligen såsom en väsentlig brist i den nu gällande ordningen, att möjlighet till en dylik generell omprövning av körkortsinnehavares lämplighet såsom motorfordonsförare vore utesluten. Styrelsen ansåge sig därför böra föreslå ändring av ifrågavarande förslag därhän att envar körkortsinnehavare vore skyldig att begära förnyelse av körkortet första gången inom fem år efter dess utfärdande och därefter för högst fem år åt gången, dock utan skyldighet för vederbörande att, därest så ej av särskilda skäl påfordrades, vid förnyelsen förete läkarintyg förrän efter fyllda 50 år. En reform i denna riktning syntes påkallad ej minst med hänsyn till önskemålet att ernå en skärpt kontroll över de förare som ej vore klanderfria i nykterhetshänseende. Det vore en känd sak att en persons alkoholvänor kunde undergå märkbara förskjutningar och att dessa i så fall ofta framträdde redan före femtio års åldern. Under en femårsperiod kunde ett förhållandevis oskadligt spritbruk hava utvecklats till allvarligt missbruk.

Å andra sidan har av länsstyrelserna i Hallands och Värmlands län ifrågasatts huruvida icke omprövningen borde börja först vid 55 år samt av länsstyrelsen i Södermanlands län först vid 60 år.

Länsstyrelsen i Kronobergs län har i sitt yttrande anfört:

Förslaget ginge i denna del längre än som av vunnen erfarenhet kunde anses betingat. Då emellertid ur trafiksäkerhetssynpunkt skälen för en dylik omprövning gjorde sig i särskild grad gällande i fråga om förare av automobil i yrkesmässig trafik, förordade länsstyrelsen att en periodisk revision företoges beträffande trafik kort. För sådant ändamål torde vara tillfyllest att uppställa krav å företeende av nytt läkarintyg, i vilket hänseende bevis borde åtecknas trafik kortet.

Länsstyrelsen i Gotlands län har föreslagit en annan lösning samt anfört:

Den stora grupp körkortsinnehavare av lägre ålder än 50 år, som bland sig inneslöte de för trafiksäkerheten farligaste elementen, skulle falla utanför tillämpningen av ifrågavarande föreskrift. Förutom den omständigheten att åldersgränsen 50 år syntes alldeles godtycklig, förefölle själva anordningen med omprövning av rätten att innehava körkort vara något väl omständlig, medförande regelbundet återkommande utgifter för den enskilde. Genom en dylik omprövning skulle säkerligen ett högst obetydligt procenttal körkortsinnehavare komma att bli utslagna. Med hänsyn därtill torde ett enklare förfarande vara motiverat. Ett sådant förfarande, som för den enskilde icke komme att medföra någon utgift, kunde tänkas genom föreskrift om skyldighet för körkortsinnehavare att vart femte år till vederbörande länsstyrelse insända deklaration rörande sina fysiska och psykiska förutsättningar för att kunna betros att föra motorfordon i huvudsaklig överensstämmelse med det formulär som fastställts genom kungörelsen den 3 oktober 1930. Med ledning av innehållet i denna deklaration och efter den ytterligare utredning, som kunde finnas i varje särskilt fall erforderlig, skulle det ankomma på länsstyrelsen att pröva, huruvida den deklarationspliktige ägde nödiga förutsättningar att bibehållas vid rätten att föra motorfordon. För prövning av vederbörandes lämplighet med hänsyn till hans nyttjande av rusdrycker hade länsstyrelsen tillgång till de anteckningar, som fördes med ledning av uppgifter, inkomna från domstolarna på grund av föreskriften i 15 § 4 mom. motorfordonsförordningen. Något intyg av polismyndighet i sådant hänseende torde därför icke vara erforderligt. Den nu föreslagna deklarationsplikten torde lämpligen böra utsträckas att gälla alla åldersklasser. För att skapa garanti för sanningsenligheten hos de uppgifter, som skulle av körkortsinnehavarna lämnas, torde vara nödigt att komplettera motorfordonsförordningens ansvarsbestämmelser med stadganden om ansvar för envar som i deklarationen mot bättre vetande meddelade oriktig uppgift eller förtege förhållande som skolat uppgivas.

Det i promemorian framlagda förslaget har direkt avstyrkts av fem länsstyrelser samt de i ärendet hörda enskilda sammanslutningarna. Därvid har huvudsakligen anförts följande:

Någon utredning föreläge icke om i vilken utsträckning de äldre motorfordonsförarna till följd av rubbningar i hälsotillståndet, kroppsfel eller lyten utgjorde ett riskmoment i trafiken. I allt fall hade det icke kunnat påvisas att just femtio års åldern skulle vara kritisk i förevarande hänseende. En mera påtaglig nedsättning i själs- och kroppsförmögenheterna inträdde hos vår tids människor först långt efter fyllda 50 år. Den nedsättning som tilläventyrs kunde påvisas hos äldre förare uppvägs för övrigt av en med åren ökad försiktighet. Periodiskt återkommande läkarundersökningar torde icke lämna någon mera tillförlitlig garanti för vederbörandes lämplighet som förare. De

kostnader för det allmänna och den enskilde, som ett omprövningsförfarande skulle förorsaka, stode icke i rimlig proportion till den ökade trygghet som vunnos. Vidare skulle en periodiskt återkommande omprövning av rätten att innehava körkort innebära en onödig irritation för tiotusentals körkorts-innehavare. Förslaget hade slutligen en allvarlig social sida. Om nämligen yrkeschaufförerna till följd av något nedsatta kroppskrafter bleve avstängda från sitt hittillsvarande förvärvsarbete vid 50 å 55 år, måste åtgärder vidtagas för dessa yrkesmäns pensionering eller för att bereda dem andra existensmöjligheter. Därest förslaget trots de gjorda avslagsyrkandena ansåges böra genomföras, hemställdes att omprövningen icke måtte börja förrän vid 60 år.

I samband med avgivande av yttranden över föreliggande förslag hava flera myndigheter ifrågasatt vissa *andra ändringar* i gällande körkorts- och trafik-kortsbestämmelser. Sålunda har länsstyrelsen i Gävleborgs län framhållit att fall förekommit, då till länsstyrelsen anmälts att körkorts-innehavares förmåga att föra automobil blivit nedsatt på grund av sjukdom eller lyte och där tveksamhet uppstått huruvida körkort jämlikt bestämmelserna i 15 § 3 mom. andra stycket motorfordonsförordningen kunde återkallas. I dylika fall hade länsstyrelsen lämnat körkortsinnehavaren tillfälle att förete läkarintyg. Då emellertid viss tvekan förefunnos, huruvida länsstyrelse ägde befogenhet att utan särskilt författningsstadgande ålägga vederbörande att förete läkarintyg och andra erforderliga handlingar, syntes uttryckligt stadgande därom böra upptagas i motorfordonsförordningen. Länsstyrelsen i Blekinge län, som givit uttryck åt samma uppfattning i denna fråga, har föreslagit att det återopade momentet borde kompletteras med ett tillägg av innehåll att närhelst länsstyrelse, vid skäligen grundad misstanke om förekomsten av förhållande som det i momentet avsedda, det påfordrade skulle det åligga körkortsinnehavaren att inom viss förelagd tid förete nytt läkarintyg vid äventyr att körkortet eljest återkallades.

Länsstyrelserna i Östergötlands och Jämtlands län hava ifrågasatt, om icke länsstyrelse borde tilläggas befogenhet att vid utfärdandet av körkort för personer, behäftade med sjukdom eller lyte som icke vore av beskaffenhet att utgöra hinder för erhållande av körkort men som kunde antagas komma att förvärras under tiden innan körkortsinnehavaren fyllt 50 år, förordna, att körkortet skulle gälla allenast viss tid, förslagsvis fem år, varefter ny prövning skulle ske. Det förekomme icke sällan att från läkarhåll uttalades önskvärdheten därav att körkort måtte utfärdas endast för begränsad tid och att en omprövning sedermera måtte äga rum. Länsstyrelse torde därför böra tillerkännas befogenhet att i särskilda fall förordna om revision av rätten att innehava körkort oberoende av körkortsinnehavarens ålder. Länsstyrelsen i Östergötlands län har därjämte ifrågasatt huruvida icke trafik-kort för omnibus borde meddelas endast för en begränsad tidsperiod, exempelvis för fem år varje gång. Jämväl länsstyrelsen i Värmlands län har, till vinnande av likformighet i föreskrifterna om körkort och trafik-kort, ansett det böra påfordras, att beträffande trafik-kortens giltighet skulle gälla enahanda föreskrifter som de för körkort föreslagna.



Länsstyrelsen i Västerbottens län har anfört:

Av de till länsstyrelsen inkomna handlingar rörande ifrågasatta körkortsindragningar framginge ofta, att vederbörande ej ägde erforderlig förtrogenhet med automobils verkningssätt och manövrering eller, vilket vore det vanligaste, saknade nödig kännedom om gällande trafikföreskrifter. Med anledning härav föresloge länsstyrelsen sådan ändring i 15 § 3 mom. motorfordonsförordningen, att däri föreskreves att vid ansökning om utfärdande av nytt körkort, efter det sådant blivit indraget, alltid skulle företes bevis från besiktningsman om förarprov, undergånget sedan den för återkallelsen bestämda tiden gått till ända.

Vidare har länsstyrelsen i Norrbottens län föreslagit, att stämpelavgiften för förnyat körkort icke borde bestämmas till högre belopp än två kronor.

Slutligen har socialstyrelsen — som ansett att vid en fortlöpande kontroll över körkortens nykterhetsintyg av polismyndighet, grundat på yttrande av nykterhetsnämnd, borde bli obligatoriskt — funnit det böra övervägas huruvida icke särskild ersättning i någon form kunde beredas nämnderna för hithörande göromål, exempelvis genom en mindre avgift för varje sökande av nykterhetsintyg. I samma riktning har nykterhetsnämndernas centralkommitté uttalat sig.

Beträffande *utländsk rätt* må nämnas, att i Danmark och Norge körkort utfärdas av polismyndigheten samt att körkortet gäller allenast fem år åt gången, dock med möjlighet att få detsamma förnyat. Önskas ett danskt körkort förnyat efter utgången av femårsperioden, skall föraren för polismyndigheten i sin hemort styrka, bland annat, att han fortfarande besitter erforderlig syn- och hörselförmåga samt psykiska och fysiska förutsättningar i övrigt. Polismyndigheten avgör huruvida vederbörande må befrias från att genomgå nytt förarprov. Ett norskt körkort kan förnyas vid vilken tidpunkt som helst under dess giltighetstid och dessutom under loppet av ett år efter utgången av densamma. Överskrides denna tid måste föraren söka nytt körkort. Vid ansökan om förnyelse skall föraren styrka att han fortfarande besitter körskicklighet. På framställning av polismyndigheten skall jämväl företes nytt läkarintyg angående syn, hörsel och hälsotillståndet i övrigt. Vederbörande besiktningsman avgör på grundval av de sålunda företedda handlingarna, huruvida sökanden skall undergå nytt förarprov eller om körkortet kan förnyas utan sådant prov.

Därest för erhållande av tillstånd att föra motorfordon kräves, att den blivande föraren uppfyller vissa betingelser med avseende å, bland annat, hälsa och körskicklighet, synes konsekvensen bjuda att det sedermera, efter körkortets utfärdande, med vissa mellanrum kontrolleras att vederbörande fortfarande fyller dessa betingelser. En dylik konsekvens har den danska och den norska trafiklagstiftningen tagit i det att däri föreskrivits, att ett körkort måste i viss ordning förnyas vart femte år för att bibehålla sin giltighet. Har i Sverige däremot ett körkort icke blivit av någon i motorfordonsförordningen angiven grund återkallat, gäller det för innehavarens livstid utan att

Departementschefen.

denne behöver styrka, att han alltjämt besitter de stadgade förutsättningarna för att kunna betros att föra motorfordon. Denna ordning har bland annat från läkarhåll betecknats såsom mindre tillfredsställande. Tidigare från samma håll väckta förslag om införande av en periodisk omprövning i en eller annan form av rätten till körkort hava emellertid icke lett till någon åtgärd. Då det gäller att skapa förutsättningar för en ökad trafiksäkerhet, synes dock denna fråga vara av en icke ringa betydelse. I anledning härav har jag ansett densamma böra ånyo upptagas till behandling.

Mot en periodisk omprövning av rätten att innehava körkort har anförts, bland annat, att en i samband därmed företagen läkarundersökning icke torde komma att lämna någon mera tillförlitlig garanti för körkortsinnehavarens fortsatta lämplighet som förare. Denna uppfattning kan jag icke dela. Under förutsättning att ifrågavarande läkarundersökning i likhet med den som föregår körkortets utfärdande utföres med erforderlig noggrannhet, synes man enligt min mening icke hava anledning att tvivla på undersökningens ändamålsenlighet. Det har vidare åberopats, att en med åren tilltagande nedsättning av exempelvis syn- och hörselförmåga hos en förare som regel intill en viss gräns kompenseras av ökad försiktighet och omsorg vid körningen. Jag vill icke förneka, att detta påstående har ett visst berättigande, men det må å andra sidan framhållas, att åtskilliga andra defekter än de nu nämnda, av natur att menligt inverka på förmågan att föra motorfordon, icke låta sig på samma sätt kompenseras. Det är i främsta rummet sådana förare, som lida av dylika åkommor eller efter körkortets utfärdande ådragna skador och lyten, vilka vid en periodisk omprövning skola ägnas särskild uppmärksamhet.

Jag vill sålunda i princip giva min anslutning till tanken på en periodvis återkommande omprövning av rätten till körkort och anser mig böra förorda att bestämmelser härom upptagas i motorfordonsförordningen. En sådan omprövning synes emellertid för närvarande icke lämpligen böra ifrågakomma beträffande samtliga körkort. Med hänsyn till de organisatoriska och ekonomiska konsekvenserna av ett stadgande om en allmän omprövning exempelvis vart femte år torde — åtminstone till en början innan närmare erfarenhet vunnits angående verkningarna av ifrågavarande kontrollåtgärd — en tämligen hög begynnelseålder böra övervägas. Delvis med föranledande av innehållet i de i ämnet avgivna yttrandena, finner jag mig böra förorda en första omprövning då körkortsinnehavaren uppnår 60 år. I anslutning till av medicinalstyrelsen väckt förslag anser jag mig därjämte böra förorda en bestämmelse om att körkortet icke bör förnyas för längre tid än högst tre år åt gången. För den, som erhållit körkort under de tre åren närmast före revisionsålderns inträde eller senare, må körkortet gälla tre år utan förnyelse, därest annat icke sägs. Förnyelse bör kunna sökas under en tidsperiod av fyra månader före och fyra månader efter den dag körkortet upphör att gälla. Efter utgången av nämnda tid synes den som försummat att söka förnyelse böra vara hänvisad till att söka nytt körkort.

Vid ansökan om förnyelse, vilken synes böra ske hos den länsstyrelse, som utfärdat körkortet, bör naturligen företes läkarintyg enligt det i kungörelsen den 3 oktober 1930 (nr 360) angående läkarintyg, avsett att bifogas ansökan

om körkort för förare av motorfordon, fastställda formulär. Därjämte böra företes sådant intyg av polismyndighet om körkortsinnehavarens förhållande i nykterhetshänseende och om hans personliga vandel, som omförmäles i 14 § 2 mom. c) motorfordonsförordningen, ävensom sökandens fotografi. Däremot synes det icke erforderligt att sökanden i andra fall, än då länsstyrelsen finner det påkallat, förete bevis om undergånget förnyat förarprov inför besiktningsman. Finnes sökanden böra erhålla fortsatt tillstånd att föra motorfordon, bör länsstyrelsen för honom utfärda nytt körkort däri den för körkortet bestämda giltighetstiden angives. I anslutning till vad länsstyrelsen i Norrbottens län föreslagit finner jag mig böra förorda, att avgiften för förnyat körkort icke bestämmes till högre belopp än två kronor. Härför erfordras ändring i gällande förordning om stämpelavgiften, varom chefen för finansdepartementet torde framlägga förslag.

Jag övergår härefter till de i detta sammanhang väckta förslagen till vissa andra ändringar i gällande körkortsbestämmelser. Det har därvid ifrågasatts införandet i motorfordonsförordningen av ett stadgande som gäve länsstyrelse befogenhet att, när skälig anledning föreläge till antagande att körkortsinnehavare fått sin förmåga att föra motorfordon nedsatt på grund av sjukdom eller lyte, förelägga denne att till länsstyrelsen inkomma med nytt läkarintyg. En sådan befogenhet finner jag vara av värde, då till länsstyrelses kännedom kommit, att en körkortsinnehavare av nyss angiven grund icke längre är i besittning av erforderliga fysiska och psykiska kvalifikationer för att uppträda såsom förare. Ett dylikt föreläggande av länsstyrelse bör självklart vara förbundet med den påföljden att, därest körkortsinnehavaren icke ställer sig föreläggandet till efterrättelse, körkortet återkallas. Jag finner mig sålunda böra förorda införandet av ett stadgande av föreslaget innehåll, vilket stadgande i så fall lämpligen synes böra upptagas i 15 § 3 mom. andra stycket motorfordonsförordningen. Däremot anser jag skäl icke föreligga att biträda förslaget att länsstyrelse skulle tilläggas befogenhet att i vissa fall kunna förordna att körkort, som utfärdades före den för en allmän omprövning bestämda åldern, skulle äga giltighet allenast för viss tid. I de fall då en person är behäftad med sjukdom eller lyte, som icke är av beskaffenhet att vid tiden för ansökningen utgöra hinder för erhållande av körkort men som kan antagas komma att längre fram förvärras, torde det böra tillkomma Kungl. Maj:t att i dispensväg förordna om villkoren för körkortets erhållande. Ej heller anser jag mig böra biträda förslagen om viss begränsad giltighet för trafik kort. Med hänsyn till den skärpning av kontrollen över körkortet, som av mig här förordats, synes en dylik åtgärd icke för närvarande påkallad.

Beträffande slutligen förslaget om att vid ansökan om nytt körkort efter återkallelse alltid skulle fogas bevis från besiktningsman om förarprov, undergånget efter det den för återkallelsen bestämda tiden gått till ända, torde med ett ställningstagande till detta förslag tillsvidare böra anstå. Ej heller synes förslaget om beredande av särskild ersättning åt nykterhetsnämnd för vissa intyg böra i detta sammanhang påkalla någon åtgärd.

### III. Åtgärder för underlättandet av övervakningen av motorfordonstrafiken.

Automobil må ej innan den blivit registrerad och igenkänningsmärke tilldelats densamma tagas i bruk i andra än i 8 § 1 mom. första stycket motorfordonsförordningen angivna fall. I samtliga dessa fall skall automobilen vara åsatt särskild skylt (besiktningsskylt). Enligt 2 mom. i samma paragraf skall dylik skylt vara anbragt på ett i ögonen fallande sätt såväl framtill som baktill å automobilen. Detsamma gäller jämlikt 12 § 2 mom. i fråga om det automobilen vid registreringen tilldelade igenkänningsmärket. Vidare stadgas i 21 § 4 mom. andra stycket att igenkänningsmärke och besiktningsskylt må ej under färd vara dolda och skola såvitt möjligt hållas i sådant skick, att de med lätthet kunna avläsas. Slutligen skall enligt 21 § 1 mom. c) under färd, då mörker råder, å automobil föras, bland annat, en lykta baktill som med vitt sken så belyser det å automobilen anbragta bakre igenkänningsmärket eller besiktningsskylten, att de lätt kunna avläsas, samt visar rött ljus bakåt. De närmare bestämmelserna angående beskaffenheten av igenkänningsmärke och besiktningsskylt återfinnas i en kungörelse i ämnet den 12 oktober 1923 (nr 381). Beträffande såväl märket som skylten gäller, att de skola vara förfärdigade av metallplåt eller av annat i fråga om hållbarhet därmed jämförligt material. Vad här sagts om igenkänningsmärke för automobil gäller enligt 30 § jämväl för igenkänningsmärke för motorcykel, som för tillfälligt brukande i riket införts från utlandet, samt enligt 34 § för igenkänningsmärke för motorcykel.

I ändamål att underlätta övervakningen av motorfordonstrafiken hade i den i inledningen först omnämnda *promemorian* ifrågasatts ändrade bestämmelser beträffande dels igenkänningsmärkes (besiktningsskylts) placering och dels belysningen av det bakre igenkänningsmärket (besiktningsskylten) under färd i mörker. Det hade sålunda föreslagits, att å automobil igenkänningsmärke (besiktningsskylt) skulle vara placerat med underkanten lägst 60 centimeter från marken samt att baktill skulle finnas en belysningsanordning med den effekt, som redan nu vore stadgad beträffande baklyktan. Därjämte föreslogs införandet i 21 § 4 mom. andra stycket av en uttrycklig föreskrift om skyldighet för förare att under färd vid smutsigt väglag, snöfall eller eljest så ofta omständigheterna därtill föranledde förvissa sig om att icke igenkänningsmärkena (besiktningsskyltarna) blivit oläsliga.

Vad först angår frågan om *igenkänningsmärkes eller besiktningsskylts placering* har förslaget i denna del tillstyrkts eller i huvudsak lämnats utan erinran av i det närmaste samtliga i ärendet hörda myndigheter. Länsstyrelsen i Blekinge län har i sitt yttrande uttalat, att den föreslagna bestämmelsen ginge i rätt riktning, men att den knappast i längden vore tillfyllest. Länsstyrelsen anförde:

Ätminstone när det gällde det bakre märket vore den föreslagna höjden av 60 centimeter alldeles för låg. Det främre märket borde placeras högre än den så kallade kofångaren, där sådan funnes, och det bakre märket så högt att

det ej kunde döljas av å bagagehållaren befintligt gods eller, om bagagehållare ej finnes, i allt fall så högt över marken som lämpligen låte sig göra.

Jämväl länsstyrelsen i Hallands län har ansett det föreslagna avståndet för litet. Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län har i sitt yttrande erinrat om att länsstyrelsen tidigare ifrågasatt, att igenkänningsmärke och besiktningsskylt borde såvitt möjligt anbringas å automobilens yttersta — främre och bakre — delar och i varje fall så att icke någonting försvårade märkets eller skyltens avläsande. Länsstyrelsen förklarade sig fortfarande anse att det ur kontrollsynpunkt vore synnerligen angeläget, att bestämmelser i den av länsstyrelsen angivna riktning i detta sammanhang komme till stånd.

Länsstyrelsen i Örebro län har framhållit, att å vissa automobiler syntes det bakre igenkänningsmärket på grund av karosseriets form och märkets därav föranledda snedställning tydligt på nära håll men vore på längre avstånd mer eller mindre osiktbart. Länsstyrelsen hemställde därför, att stadgandet i 12 § 2 mom. måtte fullständigas med en föreskrift om att igenkänningsmärket skulle anbringas lodrätt. I samma riktning har styrelsen för automobilbesiktningsmännens förening uttalat sig under framhållande att berörda olägenhet särskilt förekomme i fråga om motorecyklar.

Tre länsstyrelser hava funnit det tveksamt, huruvida den föreslagna bestämmelsen kunde komma att medföra sådana fördelar, att de uppvägade de kostnader som bestämmelsens genomförande skulle åsamka åtskilliga ägare till redan i trafik varande automobiler.

Förslaget har avstyrkts av de enskilda sammanslutningar som yttrat sig i denna fråga. Därvid har i huvudsak anförts:

Beträffande det främre märket påpekades, att smutsbeläggning vållades ej mindre av det egna fordonets framhjul än även av framförkörande fordon. I båda fallen torde en uppflyttning av det främre igenkänningsmärket till den föreslagna höjden icke komma att medföra någon förändring till det bättre i förevarande hänseende. I fråga om det bakre igenkänningsmärket vore att märka att på grund av det vacuum, som bildades bakom en bil, damm och smuts uppsöges från vägbanan mot fordonets baksida till en höjd som väsentligt överstege 60 centimeter. Det framhölles tillika, att till landet inkommande bilar som regel vore försedda med särskild hållare för det bakre märkets anbringande. Till hållaren vore dragna ledningar för belysningsanordningen. Ett genomförande av den föreslagna bestämmelsen skulle i många fall innebära, att nämnda hållare och ledningar måste underkastas vissa, ur kostnadssynpunkt icke oväsentliga ändringsarbeten.

De fyra i inledningen omnämnda automobilägarförbunden hava emellertid tillagt, att därest en föreskrift om märkets placering skulle anses påfordrad, föresloges ett minimiavstånd av 50 centimeter från marken till skyltens underkant. En sådan placering kunde i de flesta fall åstadkommas utan vidlyftiga och alltför kostbara ändringar i nu gängse fastsättningsanordningar.

I fråga om den föreslagna bestämmelsen om skyldighet för förare att vid färd i dåligt väglag förvissa sig om att icke igenkänningsmärkena eller be-

siktningsskyltarna blivit oläsliga har länsstyrelsen i Älvsborgs län i sitt yttrande anført, att den nuvarande bestämmelsen att igenkänningsmärke skall såvitt möjligt hållas i sådant skick att det med lätthet kan avläsas, syntes vara tillfyllest.

Förslaget har avstyrkts av kungl. automobilklubben samt svenska motorklubben och motormännens riksförbund ävensom svenska automobilhandlareföreningen och styrelsen för automobilbesiktningsmännens förening.

Förslaget om ändrad föreskrift beträffande *den bakre belysningen* har i de avgivna yttrandena lämnats utan erinran.

I detta sammanhang må nämnas, att länsstyrelsen i Blekinge län uttalat önskemål om att skyltar med relieftyper måtte förbjudas, när å dessa lätt samlades damm och smuts varjämte de vid belysning kastade skuggor som försvårade märkets avläsande. Länsstyrelserna i Kristianstads och Jönköpings län hava förordat användandet av skyltar med genombrutna bokstäver och siffror. Vidare har länsstyrelsen i Uppsala län framhållit att igenkänningsmärke borde, för att med lätthet kunna avläsas, ej innehålla flera än högst tre siffror. Slutligen har av länsstyrelsen i Kalmar län ifrågasatts införandet av en bestämmelse om rätt för läkare, sjuksköterska eller barnmorska att å av dem i tjänsten brukat motorfordon få under färd i mörker föra en röd lykta. Därigenom skulle vid brådskanie sjukbud dessa befattningshavares fordon erhålla samma möjlighet att få fri plats å vägar och gator som exempelvis ambulansbil eller liknande fordon.

Departementschefen.

Införandet i motorfordonsförordningen av en bestämmelse om viss lägsta höjd, på vilken igenkänningsmärke eller besiktningsskylt å automobil skall vara anbragt, synes vara väl ägnat att underlätta den, framför allt å landsbygden, ofta med svårigheter förbundna övervakningen av motorfordonstrafiken. Ehuru det från denna synpunkt får anses önskvärt att märket anbringas tämligen högt upp på fordonet, finner jag mig likväl, med hänsyn till de av vissa länsstyrelser och enskilda sammanslutningar anförda kostnadsskälen, icke böra förorda en föreskrift om placering å större höjd än 50 centimeter över marken räknat från märkets underkant. Det från flera håll gjorda påpekandet att, för vinnande av här avsett syfte, det vore önskvärt att igenkänningsmärkena placerades lodrätt i förhållande till fordonets längdaxel finner jag värt beaktande. En liknande föreskrift återfinnes exempelvis i den tyska trafiklagstiftningen. Nu berörda stadganden torde böra gälla såväl automobil som motorcykel varom i 34 § sägs. Jag anser mig tillika böra förorda vidtagandet av den föreslagna ändringen i 21 § 1 mom. c) beträffande den bakre belysningen å automobil. Beträffande länsstyrelsens i Kalmar län förslag att vissa befattningshavare såsom läkare, sjuksköterskor och barnmorskor skulle berättigas att i vissa fall å av dem i tjänsten brukade motorfordon vid färd i mörker föra en röd lykta i likhet med vad som gäller för ambulansbil, finner jag väl att fall kunna förekomma, då på grund av brådskanie sjukbud

dessas befattningshavare kunna hava en berättigad fordran att övriga vägfärdande i god tid lämna fri plats för deras fordon. Då någon närmare utredning icke föreligger angående behovet av en bestämmelse av föreslagen innebörd, finner jag mig emellertid för närvarande icke böra biträda länsstyrelsens förslag.

Vad angår den ifrågasatta föreskriften om skyldighet för förare att vid färd i dåligt väglag så ofta omständigheterna därtill föranleda förvissa sig om att icke igenkänningsmärkena eller besiktningsskyltarna blivit oläsliga, finner jag en föreskrift i denna riktning lämpligen böra meddelas. Erfarenheten har nämligen givit vid handen, att det ofta förekommer att förare, i de flesta fall av bekvämlighetsskäl, eftersätta sin skyldighet att tillse att märkena äro i läsligt skick. I detta sammanhang må nämnas att frågan om igenkänningsmärkenas konstruktion och utseende synes böra bliva föremål för förnyat övervägande. De anmärkningar som från flera håll på senaste tiden riktats mot igenkänningsmärken med relieftyper synas giva vid handen, att dessa märken måste anses mindre lämpliga. Det kan därför ifrågasättas huruvida de icke böra helt förbjudas. Däremot torde måhända igenkänningsmärken med genombrutna bokstäver och siffror böra tillåtas, därest sådana märken av ändamålsenlig konstruktion kunna framställas. Om så blir fallet, torde svårigheten för förare att vid färd i dåligt väglag hålla skyltarna i läsligt skick komma att väsentligt underlättas.

I detta sammanhang vill jag slutligen efter framställning från militärt håll upptaga frågan om ett tillägg i 56 § motorfordonsförordningen. Enligt nämnda paragraf äger förordningen icke tillämpning å bland annat staten tillhöriga, för speciella militära ändamål konstruerade motorfordon eller å motorredskap och traktortåg som brukas av krigsmakten. På grund av sin avfattning torde denna undantagsbestämmelse icke vara tillämplig å sådana för speciella militära ändamål avsedda släpvagnar som exempelvis artilleripjäser och ammunitionsfordon. Då motorfordonsförordningens bestämmelser om släpvagnar i allmänhet icke lämpligen böra gälla i förevarande fall, finner jag mig böra förorda att i uppräknningen av de i 56 § angivna fordonen jämväl upptagas staten tillhöriga, för särskilda militära ändamål tillverkade släpvagnar.

#### **IV. Ändrade forumbestämmelser för vissa mål angående förseelser mot motorfordonsförordningen och vägtrafikstadgan.**

Enligt 51 § motorfordonsförordningen skall förseelse mot förordningen, där ej allenast enskild målsägandes rätt blivit därav förnärmad, 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 forumbestämmelse återfinnes i 17 § vägtrafikstadgan. Bestämmelsen hade i propositionen (nr 121) till 1930 års riksdag med förslag till nämnda två författningar oförändrad upptagits från närmast föregående författningar i ämnet, nämligen förordningen om motorfordon den 15 juni

1923 och vägtrafikstadgan samma dag. I propositionen yttrade föredragande departementschefen beträffande frågan om polisdomstols och poliskammars behörighet att pröva i samband med åtal för förseelse mot motorfordonsförordningen eller vägtrafikstadgan framställda skadeståndsanspråk i huvudsak följande:

Inom vissa polisdomstolar och poliskammare hade utbildat sig den praxis, att i åklagarmål upptoges till prövning av enskild målsägande framställt yrkande om skadestånd. Å andra håll torde ansvarsyrkande upptagas vid polisdomstolen eller poliskammaren, under det att skadeståndspåstående prövades av rådhusrätten. Slutligen tillämpades å vissa håll det förfarandet, att mål enligt ifrågavarande författningar, vari såväl ansvarsyrkanden som ersättningspåståenden framställdes, upptoges i hela dess vidd av rådhusrätten. Då bestämda olägenheter visat sig vara förenade såväl därmed att polisdomstolarna prövade skadeståndsanspråk, som ock därmed att ansvars- och skadeståndsyckanden upptoges till prövning av skilda domstolar, hade för undanröjande av nämnda olägenheter från skilda håll föreslagits, att motorfordonsförordningens och vägtrafikstadgans forumregler gäves sådan lydelse, att vid polisdomstol, respektive poliskammare, endast skulle anhängiggöras åtal av allmän åklagare i mål av sådan beskaffenhet att talan däri icke kunde föras av målsägande. Över ett inom kommunikationsdepartementet utarbetat författningsförslag av dylik innebörd hade yttranden avgivits av vederbörande rådhusrätter, polisdomstolar och poliskammare. Av yttrandena framginge emellertid, att ytterligare utredning i ämnet vore nödvändig innan de föreslagna författningsändringarna, för vilka i och för sig starka skäl syntes tala, kunde låta sig genomföras. Då emellertid resultatet av denna utredning, vilken redan igångsatts, icke torde kunna förväntas föreligga inom den närmaste tiden, borde enligt departementschefen ifrågavarande lagrum tills vidare upptagas med sin dåvarande lydelse.

I motion (I:256) i anledning av forumbestämmelserna i förenämnda proposition hemställdes — under ytterligare framhållande av att den hittillsvarande ordningen innebure betydande olägenheter för rättsskipningen på ifrågavarande område — att riksdagen måtte göra det uttalandet, att från polisdomstols behörighet att upptaga mål angående förseelser mot motorfordonsförordningen och vägtrafikstadgan måtte undantagas mål, vari talan om skadestånd fördes av målsägande.

I utlåtande (nr 34) i ämnet anförde andra lagutskottet att forumbestämmelserna tills vidare borde upptagas i sin hittillsvarande lydelse. Utskottet ansåge emellertid principiellt riktigt, att polisdomstol icke skulle äga upptaga mål av ifrågavarande beskaffenhet, vari talan om skadestånd fördes av målsägande. — I skrivelse (nr 359) i anledning av propositionen anmälde riksdagen, att den godkänt utskottets utlåtande i förevarande del.

Den fortsatta utredning i ämnet varom förmäles i propositionen till 1930 års riksdag har numera slutförts och såsom resultat därav föreligger den i inledningen omnämnda *promemorian* jämte förslag till förordningar om ändrad lydelse av 51 § motorfordonsförordningen och 17 § vägtrafikstadgan. Enligt dessa förslag skulle åtal för förseelser mot motorfordonsförordningen och vägtrafikstadgan anhängiggöras vid polisdomstol, där sådan vore inrättad, men



eljest hos poliskammare eller, där sådan icke finnes, vid allmän domstol; dock att mål, däri talan om skadestånd fördes, finge upptagas allenast av allmän domstol. De ändrade forumbestämmelserna föreslogos skola träda i kraft den 1 juli 1934. Mål som redan då vore anhängigt vid polisdomstol eller poliskammare skulle dock behandlas enligt dittills gällande ordning. I promemorian anfördes bland annat:

De skäl, som tidigare anförts till stöd för en revision av motorfordonsförordningens och vägtrafikstadgans forumbestämmelser i den av 1930 års riksdag angivna riktningen ägde naturligen fortfarande giltighet. Genomförandet av det sistnämnda år utarbetade ändringsförslaget skulle dock, såsom av avgivna yttranden framgick, komma att beträffande vissa av de utav reformen berörda domstolarna framtvinga organisatoriska förändringar av sådan art att de under nuvarande förhållanden helst borde undvikas. Det avsedda ändamålet syntes emellertid även kunna nås genom ett stadgande av innehåll, att polisdomstol icke vore behörig att upptaga trafikmål, däri talan om skadestånd verkligen fördes av målsägande. Visserligen skulle jämväl en sådan forumbestämmelse i några städer komma att medföra någon mindre ökning av vederbörande rådhusrätters arbetsbörda, men det kunde antagas, att denna ökning, därest så skulle finnas erforderligt, kunde kompenseras genom överflyttning från rådhusrätten till polisdomstolen av vissa mål, som nu handlades vid förstnämnda domstol men vilka vore av polismåls natur. — Mot den i promemorian ifrågasatta forumbestämmelsen kunde invändas, att densamma understundom kunde leda till att en polisdomstol nödgades visa ifrån sig ett därstädes redan anhängigt mål på den grund att en målsägande uppträdde med skadeståndsanspråk. Vidare kunde det inträffa att en målsägande helt underlåte att göra några dylika anspråk gällande förrän målet angående den trafikförseelse, varmed hans berörda anspråk ägde samband, blivit av polisdomstolen avdömt, med påföljd att fortfarande ansvars- och skadeståndsyrkandena kunde komma att bli prövade av skilda domstolar. Det sagda torde dock icke böra tillmätas alltför stor betydelse. I de allra flesta fall torde det nämligen kunna förutsättas att det under polisutredningen konstaterades huruvida målsägande komme att föra skadeståndstalan eller ej.

Av de i ärendet hörda myndigheterna har endast polisdomstolen i Hälsingborg haft något att erinra mot riktigheten av den princip som ligger till grund för förslaget. Nämnda domstol avstyrkte detsamma, enär dess genomförande ansåges komma att medföra vissa praktiska olägenheter. Rådhusrätten i Göteborg uttalade, att den icke vore övertygad om att de nackdelar, som kunde vara förknippade med den därstädes hittills tillämpade ordningen för ifrågavarande måls handläggning, vore så betydande att de oundgängligen påkallade ändring. Ett genomförande av det föreliggande förslaget komme att för rådhusrätten nödvändigöra organisatoriska förändringar. Den lindring i arbetet, som skulle kunna beredas rådhusrätten genom eventuellt överförande till polisdomstolen av vissa mål angående smärre förseelser, bleve icke av någon nämnvärd betydelse. Rådhusrätterna i Malmö och Hälsingborg befarade även organisatoriska olägenheter av förslagets genomförande, under det att Stockholms rådhusrätt i sitt yttrande fann den beräknade förskjutningen i fördelningen av trafikmålen mellan rådhusrätten och polisdomstolen vara av

så ringa omfattning, att den icke kunde anses inverka på sistnämnda domstolars arbetsbörda. Rådhusrätten anförde:

Förslaget anslöte sig i princip nära till den praxis som sedan gammalt tillämpats i Stockholm. Vid polisdomstolen hade till avgörande företagits mål, vari skadeståndstalan förts, allenast då de fordrade skadeståndsbeloppen blivit till skäligheten medgivna eller uppgått till synnerligen ringa belopp, i allmänhet ej över några tiotal kronor. Att avgörandet vid polisdomstolen av mål vari skadeståndstalan förts hörde till undantagen framginge därav att antalet sådana mål under senare år uppgått till i medeltal allenast omkring 20 om året. Att denna polisdomstolens prövning av enklare skadeståndsmål icke kunde sägas hava inneburit någon egentlig olägenhet vore tämligen uppenbart, men rent principiellt sett ansåge rådhusrätten, att full enhetlighet i rättstillämpningen borde åvägabringas. Denna enhetlighet syntes ej kunna vinnas på annat sätt än genom ett stadgande som helt betoge polisdomstol och poliskammare möjlighet att till avgörande företaga mål av ifrågavarande beskaffenhet, däri skadeståndstalan fördes. Olägenheten av att polisdomstol eller poliskammare vid införande av sådan föreskrift skulle i vissa fall nödgas visa från sig redan därstädes anhängiga mål syntes rådhusrätten så ringa, att den icke borde tillmätas någon vikt vid bedömandet av det föreliggande förslaget.

Polisdomstolen i Göteborg har anfört:

Hittills hade polisdomstolen i mål angående förseelser mot motorfordonsförordningen och vägtrafikstadgan endast till prövning upptagit däri framställda ansvarsyrkanden men däremot hänskjutit gjorda framställningar om skadestånd till rådhusrättens bedömande. Att en viss dualism stundom blivit följden av detta system torde ej kunna förnekas, men på grund av att parterna i de flesta fall på grundval av polisdomstolens eller eventuellt hovrättens dom i ansvarsfrågan träffat förlikning om skadeståndet, hade olägenheterna av systemet icke varit av någon större betydelse utan helt uppvägts av de förmåner i fråga om snabb rättsskipning och billigare rättegångskostnader som vunnits med sagda system. Den föreslagna författningsändringen skulle medföra att de flesta vidlyftigare mål, som för närvarande handlades av polisdomstolen, komme att överflyttas till rådhusrätten, varigenom den protokollslösen, som i dessa mål utgått till de vid polisdomstolen tjänstgörande polisnotarierna, skulle komma att försvinna. Slutligen hade Göteborgs stad ett ganska stort ekonomiskt intresse av att de böter och dagsböter som utdömdes vid polisdomstolen icke komme att i stället utdömas av rådhusrätten. Enligt kungl. brev den 17 juni 1850 hade nämligen staden erhållit privilegium på att de vid polisdomstolen utdömda böterna skulle tillfalla stadens kassa i stället för kronan. De till staden i sådant avseende under år 1932 inlevererade bötesbeloppen uppginge till omkring 70,000 kronor. Genom de föreslagna författningsändringarna skulle stadens bötesandelar komma att nedgå högst avsevärt, enär de största bötesbeloppen just härrörde från trafikmål, där dagsbötesbeloppen bleve relativt höga. — Polisdomstolen hemställde om en föreskrift av innehåll att mål däri talan fördes om skadestånd, ostridigt överstigande 500 kronor, finge upptagas allenast av allmän domstol.

Ytterligare några ändringsförslag hava framkommit i de avgivna yttrandena. Sålunda har rådhusrätten i Malmö ifrågasatt, huruvida det icke vore mera tillfredsställande att åt forumbestämmelserna gäves det innehåll, att samtliga mål av beskaffenhet att talan däri kunde föras av målsägande skulle anhängiggöras vid allmän domstol. Sagda kategori av mål

avsåge nästan undantagslöst åtal för ovarsam framfart och det vore fördenskull, med hänsyn till dessa måls betydenhet och likformighet, enligt rådhusrättens uppfattning önskvärt, att de avgjordes av en och samma domstol, oavsett huruvida målsägandetalan fördes eller icke. Frågan om en utsträckning av rådhusrättens kompetens vore för Malmös vidkommande knappast av avgörande betydelse för frågan om behovet av en ändring i rådhusrättens nuvarande organisation, enär en omändring torde påkallas vid genomförandet av författningsändringen även sådan den i promemorian föreslagits. — Rådhusrätten och poliskammaren i Eskilstuna hava under framhållande av att förslaget genomförande komme att medföra en viss förskjutning av arbetsbördan mellan befattningshavarna vid rådhusrätten och poliskammaren funnit det böra övervägas, huruvida icke den ifrågasatta förändringen, därest rättegångsreformen komme att under de närmaste åren genomföras, borde vidtagas först i samband med denna reform och av densamma motiverade omarbetningar av flertalet rådhusrätters arbetsordningar. Ett dylikt uppskov kunde enligt sistnämnda domstolars mening måhända vara lämpligt även ur den synpunkten att rättegångsreformen till äventyrs kunde komma att medföra ändringar beträffande polisdomstolarna eller deras arbete. — Vidare har Svea hovrätt anført:

Enligt förslagen skulle mål, däri talan om skadestånd fördes, ej *anhängiggöras* vid polisdomstol eller poliskammare utan *upptagas* av allmän domstol. För det fall att i ett redan anhängigt mål angående ansvar en målsägande uppträdde med skadeståndsanspråk vore enligt motiveringen förslagen så att förstå, att polisdomstolen eller poliskammaren skulle visa målet i från sig, varefter ny talan finge väckas vid allmän domstol. Den i det förra målet försiggångna handläggningen förlorade därvid sin omedelbara betydelse såsom processmaterial. Att en domstol på detta sätt ginge miste om den behörighet att handlägga ett ansvarsyrkande, som förut tillkommit densamma, vore en anomali, som möjligen kunde giva upphov till vissa svårigheter i rättstillämpningen. Antoges ett vid orätt forum anhängiggjort åtal icke avbryta återfalls-preskription, uppstode sålunda frågan, huruvida detsamma skulle gälla i förevarande fall. Hovrätten hade under sådana förhållanden känt en viss tvekan, huruvida icke i de sällsynta fall varom här vore fråga skadeståndsyrkandet borde få handläggas vid specialdomstolen. Det förtjänade i detta sammanhang erinras, att från denna domstols kompetens icke skulle uteslutas skadeståndsfrågor över huvud. Om emellertid övervägande praktiska skäl ansåges tala för den i motiven utvecklade ståndpunkten, torde en jämkning av de föreslagna texterna vara påkallad; ett i redan anhängigt mål väckt ersättningsyrkande kunde icke föranleda vägran att *upptaga* målet.

Slutligen har överståthållarämbetet hemställt, att 17 § vägtrafikstadgan måtte erhålla sådan avfattning att till allmän domstol hänvisades allenast mål, vilka avsåge ansvar för förseelse vid handhavande av motorfordon och vari talan om skadestånd fördes.

I flera domstolars yttranden har frågan om en överflyttning från rådhusrätt till polisdomstol av vissa så kallade bagatellmål behandlats därvid ifrågasatts, huruvida icke ändring i gällande bestämmelser om dessa måls anhängiggörande vid allmän domstol kunde tagas under omprövning. Å andra sidan har rådhusrätten i Malmö framhållit såsom önskvärt, att en sådan

ändring vidtoges i fråga om forumbestämmelsen i § 26 ordningsstadgan för rikets städer den 24 mars 1868 att för anhängiggörandet av åtal angående ovarsamhet vid framförande av spårvagn ävensom vid trafik med tågsätt eller lokomotiv å på gator inom stad utlagda järnvägsspår gäves samma regler som för ovarsam framfart enligt vägtrafikstadgan. Förenämnda förseelser torde icke falla under vägtrafikstadgans bestämmelser utan dömdes, då de begåtts i Malmö, jämlikt särskilda ordningsstadgor utfärdade med stöd av bestämmelserna i § 20 ordningsstadgan för rikets städer, varför förseelserna i enlighet med forumbestämmelsen i § 26 sistnämnda stadga skulle åtalas vid polisdomstol.

Departementschefen.

Enligt min mening tala starka skäl för en sådan ändring av motorfordonsförordningens och vägtrafikstadgans forumbestämmelser att de i 1930 års proposition berörda olägenheterna förekommas. I ärendet hörda myndigheter hava jämväl med enstaka undantag i princip varit eniga om att nuvarande bestämmelser icke äro tillfredsställande. Mot de föreslagna författningsändringarna har huvudsakligen anförts, att de kunde beräknas komma att medföra en sådan ökning av vissa rådhusrätters arbetsbörda, att dessa domstolars arbetskrafter måste på grund härav i viss omfattning förstärkas. Det torde dock kunna ifrågasättas, om den väntade arbetsökningen i de rådhusrätter varom här är fråga blir större än att den skall kunna bemästras med den nuvarande organisationen vid respektive domstolar. I allt fall lärer vad sålunda anförts icke få utgöra hinder för nya processuella författningsbestämmelser i den mån sådana finnas påkallade i rättsskipningens intresse.

Förslaget att polisdomstols behörighet skall anknytas till det faktiska förhållandet huruvida skadeståndstalan föres eller icke finner jag mig böra tillstyrka. Jag kan således icke ansluta mig till det i ett av de avgivna yttrandena väckta förslaget, att samtliga mål av beskaffenhet att talan däri kan föras av målsägande skola anhängiggöras vid allmän domstol. En dylik bestämmelse skulle nämligen, särskilt då det gäller de större städerna, leda till att från polisdomstolarna överflyttades ett stort antal rena bagatellmål. Vad Svea hovrätt anført rörande olägenheten därav att den ifrågasatta forumbestämmelsen kunde leda till att polisdomstol i vissa fall skulle nödgas visa från sig ett därstädes redan anhängigt mål, är visserligen i och för sig riktigt, men erfarenheterna från Stockholm, där denna forumbestämmelse praktiskt taget redan tillämpats sedan åtskilliga år, visar att några svårigheter i rättstillämpningen icke äro att befara av berörda bestämmelse. Vid sådant förhållande och då det synes av vikt att principen att skadeståndsfrågorna i trafikmål skola bedömas av de allmänna domstolarna helt upprätthållas, finner jag ej skäl tillstyrka någon ändring i förslaget härutinnan. Av samma skäl finner jag mig ej heller kunna förorda överståthållarämbetets förslag att inskränka forumbestämmelsen så vitt angår förseelser mot vägtrafikstadgan att gälla allenast mål angående förseelser begångna under framförande av motorfordon.

De nya forumbestämmelserna lära böra träda i kraft samtidigt som övriga

av mig i detta sammanhang föreslagna ändringar. Mål som vid tiden för de nya bestämmelsernas ikraftträdande äro anhängiga vid polisdomstol eller poliskammare torde dock böra slutligt prövas enligt dittills gällande ordning, oavsett huruvida skadeståndstalan föres i målet eller icke.

Av flera domstolar i detta sammanhang berörda förslag om ändringar i andra författningars forumbestämmelser synas i vissa fall värda beaktande men lära icke utan ytterligare utredning kunna föranleda till någon åtgärd.

#### **V. Strängare straffbestämmelser för vissa förseelser vid förande av motorfordon m. m.**

Enligt 41 § 2 mom. motorfordonsförordningen straffas den som förer automobil eller motorcykel varom i 34 § sägs eller traktortåg och därvid är så påverkad av starka drycker, att han kan antagas icke äga nödigt herravälde över sina handlingar, med böter från och med etthundra till och med ettusen kronor eller med fängelse i högst tre månader. Efter dagsbotssystemets införande ådömas böterna i dagsböter, lägst tio. Har förare vid sådan förseelse som nyss sagts eller under framförande av fordonet med otillåten hastighet ådaggat grov vårdslöshet eller visat uppenbar likgiltighet för andra människors liv eller egendom, må enligt 41 § 3 mom. till fängelse i högst ett år dömas. I 10 § 3 mom. vägtrafikstadgan stadgas att förare av fordon — varmed förstås jämväl annat än motorfordon — vid sammanstötning eller annan olyckshändelse icke må avlägsna sig från platsen innan de åtgärder vidtagits vartill händelsen skäligen föranleder, ej heller må föraren undandraga sig att uppgiva namn och hemvist eller lämna övriga nödiga upplysningar om händelsen. Förseelse häremot straffas jämlikt 16 § andra stycket samma stadga med böter från och med två till och med ettusen kronor — numera dagsböter — varjämte om omständigheterna äro försvårande och förseelsen skett vid framförande av motorfordon straffet kan bli fängelse i högst ett år.

Ifrågavarande straffbestämmelser, vilka trädde i kraft den 1 januari 1931, inneburo i flera hänseenden en skärpning i förhållande till vad som tidigare gällt. Straffskärpningen motiverades såvitt anginge 41 § 2 och 3 mom. motorfordonsförordningen med den ödesdigra inverkan föräres förtäring av starka drycker kunde hava på trafiksäkerheten. Inom riksdagen har sedermera i enskilda motioner påyrkats ytterligare skärpt lagstiftning till förhindrande av olycksfall vid motorfordonstrafik, föranledda genom förtäring av starka drycker (1932/I:101 samt 1933/I:121 och II:304). Riksdagen har emellertid, under hänvisning till att nuvarande bestämmelser varit gällande alltför kort tid för att det skulle vara möjligt att bilda sig ett bestämt omdöme om behovet av den påyrkade skärpningen, funnit motionerna icke föranleda någon riksdagens åtgärd.

Såsom i inledningen omnämnts har frågan om en skärpt trafiklagstiftning under senaste tiden varit föremål för behandling inom kommunikationsdepartementet. Ut i den i ämnet upprättade *promemorian* föreslogs, bland annat, att från motorfordonsförordningen och vägtrafikstadgan skulle till en särskild lag överföras vissa i nämnda författningar upptagna förseelser samtidigt som

straffen för dessa förseelser skulle väsentligt skärpas. Enligt 1 § i det vid promemorian fogade lagutkastet skulle den som vore så påverkad av starka drycker, att han kunde antagas icke äga nödigt herravälde över sina handlingar, och i detta tillstånd förde automobil, motorcykel varom i 34 § motorfordonsförordningen sägs eller traktortåg straffas med fängelse i högst ett år eller, där omständigheterna vore synnerligen mildrande, med dagsböter, dock ej under tio. Om förare, som gjort sig skyldig till i 1 § omförmäld förseelse eller vilken framfört fordonet med otillåten hastighet, därvid ådagalagt grov vårdslöshet eller visat uppenbar likgiltighet för andra människors liv eller egendom, skulle han enligt 2 § straffas med fängelse eller med straffarbete i högst ett år. Med fängelse i högst ett år eller, där omständigheterna vore synnerligen mildrande, med dagsböter skulle jämlikt 3 § straffas förare, vilken vid sammanstötning, påkörning eller annan därmed jämförlig händelse avlägsnat sig från platsen innan de åtgärder vidtagits, vartill händelsen skäligen bort föranleda, eller vilken undandragit sig att uppgiva namn och hemvist eller lämna övriga upplysningar om händelsen. I utkastet föreskrevs vidare att straff enligt den föreslagna lagen icke skulle tillämpas, där förseelsen enligt allmänna strafflagen vore belagd med strängare straff (4 §), ävensom att åtal för förseelse mot lagen skulle anhängiggöras vid allmän domstol (5 §). I 6 § meddelades slutligen bestämmelser om bötesförvandling m. m.

De föreslagna straffbestämmelserna hava i de avgivna yttrandena tillstyrkts eller i allt väsentligt lämnats utan erinran av överståthållarämbetet och nitton länsstyrelser, rådhusrätterna i Malmö, Norrköping, Hälsingborg, Eskilstuna och Karlskrona, statspolisintendenten, medicinalstyrelsen, socialstyrelsen, motorförarnas helnykterhetsförbund, nykterhetsnämndernas centralkommitté, svenska handelsarbetareförbundet samt svenska motorförbundet. Flera länsstyrelser hava betecknat den föreslagna straffskärpningen såsom välbetänkt eller ägnad att väcka tillfredsställelse. Rådhusrätten i Norrköping säger sig vid handläggningen av mål, som falla under gällande trafiklagstiftning, hava kommit till den uppfattningen att en skärpning av denna lagstiftning visat sig vara av behovet påkallad för åstadkommande av ökad trafiksäkerhet. Socialstyrelsen, som funnit förslaget om skärpning av det normala straffet för hithörande förseelser till fängelse i högst ett år välgrundat, har ansett det obestridligt att bötesstraffet, vilket hittills i regel kommit till användning vid beivrandet av dessa överträdelse, visat sig utöva skäligen ringa effekt och att detsamma därför borde tillämpas endast vid synnerligen förmildrande omständigheter. En dylik reform syntes enligt styrelsen även stå i god överensstämmelse med den allmänna rättskänslans krav. — Vissa myndigheter hava tillstyrkt allenast vissa paragrafer i utkastet. Sålunda har Stockholms rådhusrätt tillstyrkt allenast 1 och 2 §§, länsstyrelsen i Södermanlands län, rådhusrätten i Göteborg, kungl. automobilklubben samt svenska motorklubben och motormännens

riksförbund endast 2 § samt länsstyrelsen i Blekinge län endast 2 och 3 §§.

De erinringar som gjorts mot lagutkastet avse huvudsakligen brottsbestämningen i 1 § och de föreslagna straffsatserna.

Beträffande *brottsbestämningen i 1 §* har länsstyrelsen i Västmanlands län framhållit, att densamma vore likalydande som den i 41 § 2 mom. motorfordonsförordningen upptagna och att den redan vid sin tillkomst varit föremål för allvarliga erinringar med hänsyn till den skäligen vaga gräns mellan det straffbara och det straffria, som författningsrummet onekligen innebure och som ansetts kunna lämna rum för godtycke vid tillämpningen. Länsstyrelsen ansåge att, i den mån dessa erinringar av erfarenheten bestyrkts vara befogade, de torde komma att med ökad styrka göra sig gällande, därest såsom normalstraff för förseelsen stadgades fängelse i stället för böter. Måhända bleve det därför nödvändigt att i avseende å själva brottsbestämningen underkasta detta författningsrum en revision, som då även borde utsträckas till motsvarande stadgande i 15 § 3 mom. motorfordonsförordningen. — Styrelsen för Sveriges advokatsamfund har i sitt yttrande berört samma spörsmål samt anfört bland annat:

Man hade beträffande onykterhet vid ratten, vilken förseelse styrelsen ansåge vara av så grov beskaffenhet att normalstraffet borde utgöra fängelse, i motsats till vad fallet vore i grannländerna lämnat de fasta brottsbestämmningarna och genom lagens formulering låtit förhandenvaron av ett svårt brott i vissa fall vara beroende av mer eller mindre löst grundade antaganden. Hitills hade dock denna löslighet i lagstiftningen ej varit till så stort men för rättssäkerheten, ty åtminstone i regel hade domstolarna i de fall, där berörda antagande ej närmat sig visshet, allenast utdömt böter. Att bötesstraff förekommit i fall, där måhända intet straff bort hava utdömts, hade varit desto mindre ägnat att väcka större uppmärksamhet som ju många andra med böter belagda trafikförseelser till sin natur vore rena kvasidelikt. Annorlunda bleve fallet, om normalstraffet för den ifrågavarande förseelsen sattes till fängelse. Styrelsen ifrågasatte fängelse såsom normalstraff för den som varit så påverkad av starka drycker, att han icke ägt nödigt herravälde över sina handlingar, samt dagsböter i de fall då full bevisning om den här avsedda graden av alkoholpåverkan ej förebragts. Genom en omarbetning av utkastet i sådan riktning skulle de straffbara handlingarnas område ej inskränkas, men däremot skulle det förhindras, att frihetsstraff utdömdes i tvivelaktiga fall.

Motorförarnas helnykterhetsförbund har jämväl framhållit, att den ifrågavarande brottsbestämningen vore mindre tillfredsställande samt i anledning därav föreslagit, att straff skulle stadgas för förare, som vore påverkad av starka drycker eller som eljest förtärt sådana drycker på sådan tid att han därav kunde vara påverkad.

De föreslagna *straffsatserna* hava av några myndigheter och sammanslutningar ansetts för stränga.

Beträffande straffet i 1 § har länsstyrelsen i Blekinge län anfört bland annat:

Att en straffskärpning komme till stånd för fall som avsåges i 1 §

torde vara motiverat, men däremot kunde länsstyrelsen ej finna annat än att man vid förslaget utarbetande i detta avseende gått till en avsevärd överdrift. I en dylik överdrift låge en dubbel fara, nämligen dels så tillvida att inryskandet av fängelse som det normala straffet även för ett relativt lindrigt brott vore ägnat att i det allmänna rättsmedvetandet bryta udden av detta straffs allvarliga karaktär, dels ock i så måtto att en i förhållande till straffsystemet i övrigt illa avvägd straffskala, enligt vad erfarenheten gäve vid handen, lätt ledde till en för den allmänna rättskänslan sårande synnerligen ojämn lagtillämpning. Det kunde rent av ifrågasättas, huruvida ej den föreslagna starka straffskärpningen skulle få till följd att åklagarna i många fall — där ej på grund av timad skada, upprepade överträdelse eller eljest förseelsen finge anses vara av mera allvarlig beskaffenhet — komme att draga sig för att överhuvud åtala vederbörande. Man torde icke heller kunna blunda för den risk för ett för den allmänna rättskänslan kränkande resultat, som med den i lagförslaget ifrågasatta straffskalan föreläge särskilt i sådana fall, då frågan, huruvida berusning som här avsåges förelegat eller icke, avgjordes genom blodundersökning efter myckenheten av förtärd sprit, utan att erforderlig hänsyn toges till spritens subjektiva inverkan på vederbörande. Vidare hade under senare tiden framträtt en tendens att på grund av de menliga verkningar i skilda avseenden — ej minst efter straffets utstående — som ett inspärrande i fängelse med nödvändighet alltid innebure, söka i möjligaste mån undvika tillgripandet av frihetsstraff, särskilt då fråga vore om förstagångsförbrytare. Det syntes då ganska opåkallat att i nu förevarande fall i allt för hög grad utsträcka detta straffs tillämpningsområde, helst då fråga vore om förseelser vid vilka myndigheterna i allt fall jämsides med straffet till sitt förfogande hade ett så effektivt medel i korrektiv riktning som körkortets indragning. Länsstyrelsen ansåge att i 1 § avsedd förseelse borde straffas med fängelse i högst sex månader eller med dagsböter, dock ej under tio.

Länsstyrelsen i Södermanlands län har i fråga om samma strafflatitud anfört:

När förseelsen endast bestått däri att föraren varit i viss grad påverkad av starka drycker vid förande av automobil, men han ej gjort sig skyldig till fortkörning eller annan vårdslös körning och ej vållat någon skada, syntes fängelsestraff vara ett väl strängt straff, som knappast kunde antagas påfordras av det allmänna rättsmedvetandet. Det syntes lämpligare att helt enkelt stadga förbud att inom viss tid efter förtäring av rusdrycker föra automobil vid äventyr av bötesstraff och körkortets återkallande. En så radikal åtgärd syntes dock måhända ej nödvändig.

Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län, som väl funnit en skärpning av straffbestämmelserna för den som förde motorfordon så påverkad av starka drycker, att han kunde antagas icke äga nödigt herravälde över sina handlingar, ur avskräckningssynpunkt vara av förhållandena påkallad, har i sitt yttrande föreslagit, att straffskalan i 1 § måtte bestämmas till fängelse högst sex månader eller dagsböter, dock ej under tio. — Rådhusrätten i Göteborg har, under framhållande att den i 1 § angivna förseelsen obestriddligen vore av allmänfarlig karaktär, uttalat att de med förseelsen förknippade omständigheterna dock mången gång kunde vara sådana att, ehuru icke synnerligen mildrande omständigheter föreläge, det likväl måste anses obilligt att belägga förseelsen med frihetsstraff. Beträffande en dylik förseelse måste som regel bevisningen grundas på mer eller



mindre tillförlitliga omdömen och det torde kunna befaras, att om 1 § erhöles den föreslagna lydelsen, antingen kraven på bevisning skärptes med påföljd att åtskilliga fall lämnades straffria, som under nuvarande förhållanden skulle hava bestraffats, eller också begreppet synnerligen mildrande omständigheter pressades till undvikande av frihetsstraffs utdömande. Straffet för ifrågavarande förseelse borde bestämmas till fängelse i högst ett år eller dagsböter. Redan därigenom inträdde en högst betydlig straffskärpning, jämfört med nu gällande bestämmelser. Genom fängelsestraffets placering främst i straffskalan framhölles att sådant straff borde i första rummet ifrågakomma. — Kungl. automobilklubben samt svenska motorklubben och motormännens riksförbund hava framhållit att när ingen skada drabbade människors liv eller egendom, syntes i 1 § angivna brott böra som regel kunna sonas med dagsböter. Under alla förhållanden borde böter kunna ådömas då omständigheterna vore mildrande, ej blott då de vore synnerligen mildrande. Jämväl länsstyrelsen i Hallands län har funnit det vara att gå alltför långt i stränghet att medgiva bötesstraff endast då omständigheterna vore synnerligen mildrande.

Vad angår 2 § i utkastet har länsstyrelsen i Hallands län helt allmänt uttalat att straffsatserna synts avvägda i högsta laget. Jämväl för länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län har den föreslagna straffskalan förefallit onödigt skärpt; länsstyrelsen har ansett, att straffet borde bestämmas till högst straffarbete i sex månader och att sålunda även böter borde kunna ådömas i förevarande fall. Slutligen har länsstyrelsen i Östergötlands län, som funnit straffskärpningen väl befogad beträffande berusade förare, ifrågasatt om grov vårdslöshet under alla förhållanden borde beläggas med urbota straff när den ägde rum vid något överskridande av den stadgade körhastigheten.

Beträffande det föreslagna straffet i 3 § hava betänkligheter anförts av i stort sett samma art som i fråga om 1 §. Stockholms rådhusrätt har sålunda anfört:

Det förekomme givetvis fall som utan tvekan borde förskylla fängelse. Rådhusrättens erfarenhet gäve emellertid vid handen, att i Stockholm ifrågavarande förseelse i flertalet fall beginges efter lindriga sammanstötningar, vid vilka endast ringare skada å egendom uppkommit. Begången under sådana omständigheter syntes förseelsen icke böra förskylla strängare straff än böter. Med hänsyn därtill funne rådhusrätten den föreslagna straffskalan vara väl sträng. Straffet för ifrågavarande förbrytelse borde sättas till fängelse i högst ett år eller dagsböter. Möjligen borde därvid visst minimum för böterna bestämmas.

Samma straffsatser som de av Stockholms rådhusrätt föreslagna hava även förordats av länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län samt rådhusrätten i Göteborg. Länsstyrelsen i Hallands län ävensom några enskilda sammanslutningar hava givit uttryck åt samma principiella uppfattning i denna del som Stockholms rådhusrätt. Länsstyrelsen i Västernorrlands län har därjämte anfört:

Bestämmelsen i 3 § kunde på grund av bestämmelsens allmänna avfattning och svårigheten för föraren att bedöma fallet tänkas medföra nackdelar för den resande allmänheten i de landsändar där avståndet till närmaste telefon, polisman eller trafikmedel vore avsevärt långt. Länsstyrelsen ifrågasatte huruvida bestämmelsen icke kunde uppmjukas, utan eftergift likväl mot dem som straffet vore avsett att träffa, nämligen personer som försvunne från platsen i hopp att undgå upptäckt.

I detta sammanhang må nämnas att rådhusrätten i Eskilstuna i sitt yttrande ifrågasatt, huruvida ej straffbestämmelserna borde kompletteras med en sådan ändring i lagen om villkorlig straffdom att i de fall, då frihetsstraff enligt den nu tilltänkta lagstiftningen kunde ifrågakomma, villkorlig dom vore utesluten. Rådhusrätten har anfört, att en dylik förändring borde i så fall givas den räckvidd, att däri även inbegreps vållande till annans död genom framförande i av starka drycker påverkat tillstånd av automobil. Det finge nämligen anses såsom i hög grad för rättskänslan stötande att, såsom i en del fall hänt, villkorlig dom här komme till användning. Det samhällsintresse, som lett till att villkorlig dom uteslutits för vissa andra brott, torde beträffande de ifrågavarande överträdelserna göra sig med ännu större styrka gällande.

Forumbestämmelsen i 4 § har av de rådhusrätter som yttrat sig angående densamma betecknats såsom principiellt riktig. Stockholms rådhusrätt och rådhusrätten i Göteborg hava emellertid framhållit, att denna bestämmelse komme att medföra att en del mål, som hittills handlagts vid polisdomstolarna i respektive städer, hädanefter skulle anhängiggöras vid rådhusrätterna. Därav skulle följa en ökad arbetsbörda vilken icke skulle kunna bemästras utan någon ökning av rådhusrätternas arbetskrafter.

I övrigt har gentemot lagutkastet huvudsakligen anförts att det syntes mindre lämpligt att sammanföra ifrågavarande straffbestämmelser i en *särskild lag*. Av praktiska hänsyn borde dessa bestämmelser fortfarande upptagas i motorfordonsförordningen och vägtrafikstadgan.

Beträffande *utländsk rätt* må här endast nämnas att den danska lagen om motorfordon förbjuder den, som på grund av spritförtäring icke är i stånd att på ett betryggande sätt föra motorfordon, att föra eller försöka föra sådant fordon. Förseelse mot detta stadgande straffas med fängelse eller under synnerligen förmildrande omständigheter med böter. Enligt den norska lagen i ämnet äger ingen som är berusad eller påverkad av alkohol föra motorfordon. Överträdelser av den norska lagens föreskrifter straffas enligt en generell straffbestämmelse med böter eller fängelse i högst tre månader. Har förare i berusat tillstånd fört motorfordon skola endast vid synnerligen förmildrande omständigheter böter ifrågakomma.

Departements-  
chefen.

De svårare trafikförseelserna visa tyvärr icke någon märkbar tendens att avtaga. Av dessa förseelser torde ett icke ringa antal vara att tillskriva alko-

holpåverkan hos förarna av motorfordon. Såsom i inledningen antytts hava under senare år inträffat åtskilliga fall då mer eller mindre berusade förare ådagalagt en hänsynslöshet mot andra trafikanter som medfört vådliga följder och i hög grad upprört allmänheten. I samband därmed hava krav rests på väsentligt strängare straff för sådana förare som i onyktert tillstånd eller eljest visade likgiltighet för andra människors liv eller egendom. Kraven på straffskärpning äro emellertid icke att betrakta såsom uttryck för en tillfällig stämning utan torde uppbäras av en bestämd mening om nödvändigheten av att vidtaga allvarliga åtgärder mot dem som på detta sätt äventyra trafiksäkerheten.

Att här behandlade förseelser för närvarande i det övervägande antalet fall sonas med böter framgår av en av statistiska centralbyrån verkställd utredning avseende åren 1931 och 1932. Av 854 förstnämnda år jämlikt 41 § 2 mom. motorfordonsförordningen eller samma moment, jämfört med 3 mom., sakfällda personer blevo endast 29 ådömda frihetsstraff. Motsvarande siffror för år 1932 voro 924 och 37. Personer som i ett och samma mål jämväl dömts för svårare brott än här avses äro därvid ej medräknade. Anledningen till domstolarnas synbarligen mycket milda bedömande av nu ifrågavarande förseelser torde vara att söka i gällande låga strafflatituder. Strängare straffbestämmelser böra enligt min mening ifrågakomma först och främst för de förseelser som avses i 41 § 2 och 3 mom. motorfordonsförordningen, d. v. s. då en förare är onykter och då han antingen under alkoholpåverkan eller vid körning med otillåten hastighet ådagalägger grov vårdslöshet eller visar uppenbar likgiltighet för andra människors liv eller egendom. Därjämte bör straffet höjas för det fall att en förare avviker efter en påkörning utan att lämna den hjälp eller de upplysningar, som omständigheterna påkalla. Vid flera, särskilt under senare tid, inträffade påkörningar hava de skyldiga förarna fortsatt sin färd utan att på minsta sätt sörja för offren för deras hänsynslösa framfart. Erfarenheten har visat att den för dylika förseelser, i vilka ingår ett starkt moment av råhet, enligt 16 § vägtrafikstadgan gällande straffskalan, som upptager i första hand böter och endast vid försvarande omständigheter fängelse, uppenbarligen är för låg för att förhindra utbredningen av detta slag av förseelser.

Då jag finner mig böra förorda en väsentligt skärpt lagstiftning på ifrågavarande område, beror detta icke på att jag hyser den uppfattningen att strängare straffbestämmelser enbart skola vara i stånd att helt avlägsna de föreliggande missförhållandena. Sålunda bör den upplysningsverksamhet, varom jag i inledningen talat, energiskt fullföljas efter lämpliga linjer, men åt densamma bör givas erforderligt eftertryck i form av strängare straff. Förekomsten av spritpåverkade eller eljest hänsynslösa motorfordonsförare innebär en så allvarlig fara för trafiken på vägar och gator, att inga medel få lämnas oförsökta då det gäller att avlägsna denna fara.

Den uppfattning angående behovet av straffskärpning jag här uttalat har i princip delats av alla i ärendet hörda myndigheter och enskilda sammanslutningar. Av de avgivna yttrandena framgår tillika att det utremitterade lagutkastet torde kunna läggas till grund för de nya straffbestämmelserna.

Vidkommande först frågan huruvida dessa bestämmelser skola bibehållas i motorfordonsförordningen och vägtrafikstadgan eller på sätt uti den i ämnet upprättade promemorian förordats sammanföras i en särskild lag, finner jag väl att vissa praktiska skäl tala för att bestämmelserna rörande motorfordonstrafiken äro samlade i så få författningar som möjligt. Emellertid kunna invändningar givetvis göras mot att Kungl. Maj:t i administrativ väg, om än efter riksdagens hörande, utfärdar så stränga straffbestämmelser som de vilka här ifrågasatts, varjämte må erinras om att i sammanhang med behandlingen vid 1930 års riksdag av förslagen till motorfordonsförordning och vägtrafikstadga i särskilda motioner (I: 255 och II: 425) yrkades, att straffbestämmelserna angående spritmissbruk av motorfordonsförare ävensom angående de övriga förseelser, vilka i förenämnda författningsförslag blivit — med skärpning av dittills gällande bestämmelser — belagda med fängelsestraff, måtte utbrytas ur ifrågavarande administrativa författningar och sammanföras i en särskild lag. I utlåtande (nr 34) i ämnet anförde andra lagutskottet att utskottet icke vore berett förorda den ändring av bestämmelserna i de riksdagen förelagda förslagen, varom motionärerna hemställt, men att utskottet ansåge det önskvärt att frågan i vilka fall straffbestämmelser, vari urbota straff stadgades, borde meddelas av Kungl. Maj:t i administrativ väg eller av Kungl. Maj:t och riksdagen i lagstiftningsväg gjordes till föremål för utredning. Med hänsyn till att straffarbete synes böra upptagas i straffsatsen för vissa av de brott varom här är fråga, anser jag det riktigast att de ifrågasatta skärpta straffbestämmelserna antagas enligt den ordning som är stadgad i § 87 regeeringsformen.

I fråga om brottsbestämningen i 1 § har i några yttranden anmärkts, att den icke skulle giva erforderliga hållpunkter för en tydlig gränsdragning mellan straffbar och straffri alkoholpåverkan vid förande av motorfordon. Tillika har anförts att den anmärkta otydligheten skulle bliva mera betänkelig i mån som straffet höjdes. Det torde visserligen icke kunna bestridas att den ifrågavarande brottsbestämningen är i någon mån svävande. Emellertid ligger det i sakens natur att en fullt klar brottsbeskrivning icke står att erhålla. De farhågor, som vid tillkomsten av nu gällande motorfordonsförordning uttalades därom att förevarande brottsbestämning skulle leda till godtycke vid tillämpningen, torde ej heller hava i någon avsevärd grad vunnit bekräftelse under den tid förordningen varit gällande. I varje fall har icke tillräcklig erfarenhet under denna tid erhållits för att motivera en revision av bestämmelsen.

Såsom framgår av vad jag redan anført bör enligt min mening för de trafikförseelser varom nu är fråga frihetsstraff användas i betydligt större utsträckning än som med nu gällande bestämmelser sker. För de fall som upptagits i 1 § i det remitterade lagutkastet bör sålunda normalstraffet bliva fängelse. Att såsom i några av de avgivna yttrandena föreslagits anknypa frågan om fängelsestraff för en alkoholpåverkad förare till det faktum huruvida han därjämte gjort sig skyldig till vårdslös körning eller rentav huruvida skada å liv eller egendom uppkommit, innebär enligt min mening en fel-

aktig inställning till hela problemet. Redan den omständigheten att en förare sätter sig vid ratten under det att han fysiskt och psykiskt är under inflytande av alkohol ådagalägger enligt min mening en sådan ansvarslöshet och utgör en sådan fara för andra trafikanter och eventuella medpassagerare, att det måste anses befogat att som regel här tillgripa frihetsstraff. Dock finner jag, med beaktande av vad härutinnan från flera håll anförts, att utkastets bestämmelse att böter endast skulle kunna förekomma vid synnerligen förmildrande omständigheter böra ändras därhän att böter kunna ådömas då omständigheterna äro mildrande.

I fråga om 2 § finner jag mig icke kunna förorda annan ändring uti de i utkastet föreslagna straffsätserna än att straffet synes böra bestämmas till fängelse eller straffarbete i högst ett år. Att här avsedda brott skulle, såsom nu är fallet, kunna sonas med böter anser jag icke lämpligt.

I förtydligande syfte har åt brottsbeskrivningen i 3 § givits en något annan utformning än den har i 10 § 3 mom. vägtrafikstadgan. Med ändring av utkastets stadgande att böter skola ådömas endast då omständigheterna äro synnerligen mildrande, förordar jag liksom skett beträffande 1 § sådan lydelse av 3 §, att böter skola kunna ifrågakomma då omständigheterna äro mildrande. Under övervägande har varit att stadga en allmän skyldighet för motorfordonsförare att efter sammanstötning, påkörning eller annan därmed jämförlig händelse inom viss tid anmäla det inträffade för polismyndigheterna. Underlåtenhet härutinnan skulle i så fall jämväl vara straffbelagd. Jag har emellertid ansett att en dylik föreskrift åtminstone för närvarande icke bör meddelas.

Förslaget att genom en ändring i lagen om villkorlig straffdom betaga domstol möjligheten att tillämpa villkorlig dom i mål angående vissa grövre trafikförseelser anser jag mig ej böra biträda, ehuru jag delar uppfattningen att villkorlig dom som regel ej lämpar sig vid brott av ifrågavarande art. De fall då i sådana mål villkorlig dom hittills meddelats torde ock vara relativt sällsynta. Det är att förmoda att domstolarna jämväl i fortsättningen med urskillning skola begagna sig av möjligheten att medgiva villkorlig dom i de trafikmål varom här är fråga.

Då de straffbara handlingar som upptagits i den föreslagna nya lagen icke längre hava karaktär av polisförseelser utan i straffhänseende jämsställas med brott som upptagas i allmänna strafflagen, anser jag riktigast att bestämmelserna i den nya lagen icke behandlas såsom subsidiära i förhållande till allmänna strafflagen. Den i 4 § i utkastet upptagna bestämmelsen att straff enligt den nya lagen ej skulle tillämpas, där förseelsen enligt allmänna strafflagen vore belagd med strängare straff, lärers alltså böra utgå. Härav följer att de frågor, som kunna uppkomma i anledning av sammanträffande av brott enligt den nya lagen och brott enligt allmänna strafflagen, skola bedömas på samma sätt som om bestämmelserna i förstnämnda lag tillhörde allmänna strafflagen. För konkurrensfrågornas avgörande äro sålunda reglerna i 4 kap. strafflagen tillämpliga.

Att brott mot den föreslagna lagen böra handläggas vid rådhusrätt och icke

vid polisdomstol, även om i målet icke skulle föras skadeståndstalan, finner jag riktigt, då såsom nämnts i den ifrågasatta lagstiftningen dessa brotts karaktär av polisförseelser försvunnit.

Slutligen vill jag i detta sammanhang även beröra av flera myndigheter väckta förslag att, i stället för eller jämsides med straffskärpning, tiden för körkortsindragningen måtte beträffande den, som gjort sig skyldig till onycterhet vid framförande av motorfordon, avsevärt utsträckas. Ehuru jag delar den uppfattningen att berövandet av körkortet är en naturlig reaktion mot en dylik förseelse, anser jag mig likväl icke för närvarande böra biträda förenämnda förslag. Det råder nämligen i fråga om tiden för körkortsindragningarna en viss ojämnhet i den praxis som tillämpas av de olika länsstyrelserna, och en ändring i föreslagen riktning skulle måhända i ändå högre grad komma att giva anledning till en icke önskvärd olikhet i tillämpningen av 15 § 3 mom. första stycket motorfordonsförordningen. Då innehavet av körkort därjämte är en förutsättning för stora grupper yrkesmän att vinna försörjning, anser jag att den nu stadgade maximitiden för prövning av körkortsindragning, två år, icke bör utsträckas. Länsstyrelse bör givetvis vid prövningstidens utgång icke utfärda nytt körkort med mindre det av omständigheterna tydligt framgår, att sökanden finnes utan fara för trafiksäkerheten eller eljest åter kunna anförtros rätten att föra motorfordon.

## VI. Övergångsbestämmelser.

De föreslagna ändringarna i motorfordonsförordningen och vägtrafikstadgan ävensom den föreslagna lagen om straff för vissa brott vid förande av motorfordon m. m. torde böra träda i kraft utan någon längre övergångstid. Såsom lämplig tidpunkt i sådant hänseende synes kunna bestämmas den 1 juli 1934. Därvid torde emellertid undantag böra göras i vissa hänseenden.

I fråga om motorfordon, släpvagnar och traktortåg, vilka sistnämnda dag redan äro i bruk, synes vad i 8 § 2 mom. och 12 § 2 mom. föreskrivits i fråga om besiktningsskylts och igenkänningsmärkes anbringande å viss lägsta höjd från marken icke böra äga tillämpning förrän från och med den 1 januari 1935. Med korrigering av snedställda skyltar och märken synes däremot icke böra anstå.

För de körkortsinnehavare, som vid tiden för de nya körkortsbestämmelsernas införande äro fyllda 60 år, synes en särskild bestämmelse erforderlig beträffande tiden för förnyelsen av deras körkort. I detta hänseende torde det vara erforderligt att införa ett stadgande att, därest sådan körkortsinnehavare fortfarande önskar innehava körkort, det skall åligga honom att före den 1 januari 1935 hava låtit förnya detsamma. Vidare synes det nödvändigt att medgiva att körkort, vilkas giltighetstid utgår under tiden från och med den 1 juli till och med den 31 oktober 1934, skola äga fortsatt giltighet till och med den 31 december samma år oavsett om förnyelse skett.

Beträffande slutligen de ändrade forumbestämmelserna för vissa mål angående förseelser mot motorfordonsförordningen och vägtrafikstadgan, får jag hänvisa till vad jag förut under IV anfört.

Föredraganden uppläser härafter de i enlighet med vad sålunda anförts upprättade förslagen till *förordning om ändring i vissa delar av motorfordonsförordningen den 20 juni 1930 (nr 284)* och till *förordning om ändring i vissa delar av vägtrafikstadgan den 20 juni 1930 (nr 285)* samt till *lag om straff för vissa brott vid förande av motorfordon m. m.* av den lydelse bilaga till detta protokoll utvisar samt hemställer, att lagrådets utlåtande över lagförslaget måtte för det i § 87 regeringsformen omförmälda ändamål inhämtas genom utdrag av protokollet.

Denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställan bifaller Hans Maj:t Konungen.

Ur protokollet:

A. C. F. v. Krusenstierna.

---

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

Härigenom förordnas, *dels* att 8 § 2 mom., 12 § 2 mom., 15 § 1 och 3 mom., 21 § 1, 2 och 4 mom., 34 §, 37 § 1 mom., 40 § 1 mom., 41, 42, 50, 51 och 56 §§ motorfordonsförordningen den 20 juni 1930<sup>1</sup> skola hava den ändrade lydelse, som framgår av följande, *dels ock* att i förordningen skola med nedan angivna lydelser upptagas under 15 § ett nytt med 5 betecknat moment ävensom efter 21 § en ny paragraf, betecknad 21 a §.

8 §.

2 mom. Besiktningsskylt och besiktningsskyltsmärke skola vara av beskaffenhet, varom är särskilt stadgat. Besiktningsskylt skall lodrätt och på ett i ögonen fallande sätt anbringas såväl framtill som baktill å automobilen, med skyltens underkant lägst 50 centimeter från marken.

12 §.

2 mom. Igenkänningsmärke skall av ägaren till automobilen anskaffas i två exemplar. Dessa skola lodrätt och på ett i ögonen fallande sätt anbringas, ett exemplar framtill och ett baktill å automobilen, med märkets underkant lägst 50 centimeter från marken.

15 §.

1 mom. För — — — 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. Om körkorts giltighetstid samt om förnyelse av körkort stadgas i 5 mom.

Körkort, vartill — — — ordet »duplett».

3 mom. Har — — — sex månader.

Har förarens förmåga att föra automobil blivit så väsentligt nedsatt genom

<sup>1</sup> Senaste lydelse beträffande 21 § 1 mom., 34 §, 37 § 1 mom., 40 § 1 mom. samt 42 §, se Sv. förf.-saml. 1933: 406.



sjukdom, skada eller dylikt, att trafiksäkerheten därav måste anses bliva lidande, skall körkortet återkallas. Förekommer grundad anledning till antagande att förhållande, som nyss sagts, föreligger, äger länsstyrelsen förelägga föraren att inom viss tid förete nytt läkarintyg vid äventyr att körkortet eljest återkallas.

Har fråga uppstått om återkallelse av körkort och förelägga 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 förare vid färd med automobil ådagalagt grov vårdslöshet eller visat uppenbar likgiltighet för andra människors liv eller egendom eller varit synbarligen överlastad av starka drycker eller har förare till följd av sjukdom, skada eller dylikt uppenbarligen förlorat förmågan att föra automobil utan risk för liv eller egendom, äger polismyndighet som i 14 § 2 mom. fjärde stycket sägs omhändertaga körkortet i avbidan på beslut av länsstyrelse huru med körkortet skall förfaras. Körkort som sålunda omhändertagits skall jämte redogörelse för de skäl, som föranlett omhändertagandet, inom 48 timmar insändas till länsstyrelse, på vars prövning frågan om körkortets återkallande ankommer; och åligger det länsstyrelsen att skyndsamt förordna, huruvida körkortet skall tills vidare återkallas eller till föraren återställas. I avbidan på dylikt förordnande vare föraren icke berättigad att föra motorfordon.

Har återkallelse — — — är stadgat.

5 mom. Körkort, som icke blivit återkallat, gäller till och med dagen då innehavaren fyller sextio år men kan på sätt här nedan sägs förnyas för högst tre år åt gången. Körkort, som utfärdas för den som fyllt femtiosju år, gäller för tre år från utfärdandet men kan därefter förnyas som annat körkort.

Förnyelse må ske under tiden fyra månader före och fyra månader efter det körkortet upphör att gälla. Efter utgången av nämnda tid må körkort utfärdas allenast i den i 1 mom. föreskrivna ordning.

För vinnande av förnyelse har förare att till den länsstyrelse, som utfärdat körkortet, insända ansökan därom samt därvid foga sådana handlingar, varom förmäles i 14 § 2 mom. b), c) och e), därvid vad nämnda moment innehåller beträffande dylika handlingar skall äga motsvarande tillämpning. Länsstyrelsen må, när omständigheterna därtill föranleda, hänvisa sökanden att hos besiktningsman undergå nytt förarprov.

Finnes sökanden böra erhålla fortsatt tillstånd att föra automobil, skall länsstyrelsen för honom utfärda nytt körkort, däri den för körkortet bestämda giltighetstiden skall angivas.

## 21 §.

1 mom. Under — — — automobilens maximilast;

c) då mörker råder, minst två lyktor framtill, visande vitt, blåvitt eller gult sken, av vilka två skola vara anbragta å samma höjd, en å vardera sidan, samt

*Bihang till riksdagens protokoll 1934. 1 saml. Nr 208.*

hava tillräckligt starkt sken för att automobilen skall kunna framföras på ett betryggande sätt, ävenom en belysningsanordning baktill, som med vitt sken så belyser det å automobilen anbragta bakre igenkänningsmärket eller besiktningsskylten, att de lätt kunna avläsas, samt visar rött ljus bakåt.

2 mom. Å ambulansbil eller automobil, som användes vid eldfara för brandväsandets räkning eller av brandkåren för beredande av hjälp vid olycksfall eller av polistrupp, skall under mörker föras, förutom andra för automobiler stadgade belysningsanordningar, tillika framtill minst en lykta visande kraftigt rött sken.

4 mom. Förare — — — verka säkert.

Igenkänningsmärke må ej under färd vara dolt. Det skall såvitt möjligt hållas i sådant skick, att det med lätthet kan avläsas. Det åligger förty förare att, då omständigheterna därtill föranleda, förvissa sig om att icke igenkänningsmärke blivit oläsligt. Vad nu sagts om igenkänningsmärke gäller jämväl i fråga om besiktningsskylt, där sådan skall föras.

## 21 a §.

Polisman äger förbjuda den som är så påverkad av starka drycker, att han kan antagas icke äga nödigt herravälde över sina handlingar, att föra automobil, så ock, där förbudet icke efterkommes, hindra honom att föra automobilen. Det åligger polismannen att så snart ske kan om åtgärden underrätta sin närmaste överordnade.

## 34 §.

I avseende — — — nummer 1.

Å motorcykel skola föras namnskylt och belysningsanordningar 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, blåvitt eller gult sken.

Vad i — — — med motorcykel.

## 37 §.

1 mom. Med — — — sken bakåt.

Vad i 21 a § här ovan är stadgat beträffande förande av automobil gäller jämväl i fråga om förande av traktortåg.

## 40 §.

1 mom. Framföres — — — fastställda maximilasten,

eller brytes mot föreskrifterna i 5 § 1 mom., 21 § 1 mom. a) och c), 2 mom., 3 mom. andra stycket samt 4 och 6 mom., 22 § 8 mom. första och andra styckena samt 11 mom. tredje stycket, 27 § 5 mom. första stycket, 29 a § 4 mom. första stycket eller 37 § 1 mom. näst sista stycket eller mot föreskrift, som meddelats med stöd av 2 § 6 mom.,

straffes den — — — 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 eller besiktningsskylt å fordonet. Har igenkänningsmärke eller besiktningsskylt dolts, borttagits eller gjorts oläslig efter det sammanstötning, påkörning eller annan dylik händelse inträffat, skall förseelsen anses såsom begången under försvårande omständigheter.

#### 41 §.

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. Har föraren vid förseelsens begående ådagalagt grov vårdslöshet eller visat uppenbar likgiltighet för andra människors liv eller egendom, straffes enligt lagen om straff för vissa brott vid förande av motorfordon m. m.

#### 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 § 3 mom. näst sista stycket, 7 mom. samt 8 mom. tredje stycket, 27 § 8 mom. andra stycket, 28 § 3 mom., 29 § 6 mom. andra stycket eller 7 mom., 30 § 6 mom. eller 37 § 1 mom. nionde stycket.

Till enahanda — — — av polismyndighet.

#### 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.

#### 51 §.

Förseelse mot — — — ej skett.

Åtal för sådan förseelse anhängiggöres vid polisdomstol, där sådan är inrättad, men eljest hos poliskammare eller, där sådan icke finnes, vid allmän domstol; dock att mål, däri talan om skadestånd föres, må prövas allenast av allmän domstol.

#### 56 §.

Denna förordning äger icke tillämpning å staten tillhöriga, för särskilda militära ändamål tillverkade motorfordon och släpvagnar eller å motorredskap och traktortåg, som brukas av krigsmakten, eller å motorfordon, som användas

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

Därest beträffande — — — därtill förordnar.

#### Övergångsbestämmelser.

Denna förordning träder i kraft den 1 juli 1934; dock skall vid tillämpningen av däri meddelade bestämmelser iakttagas:

1) I fråga om motorfordon, släpvagnar och traktortåg, som vid tiden för förordningens ikraftträdande äro i bruk, skall vad i 8 § 2 mom. och 12 § 2 mom. föreskrivits i fråga om besiktningsskylts och igenkänningsmärkes anbringande å viss lägsta höjd från marken icke äga tillämpning förrän från och med den 1 januari 1935.

2) Körkort, vilkas giltighetstid utgår under tiden från och med den 1 juli till och med den 31 oktober 1934 skola äga giltighet till och med den 31 december samma år oavsett om förnyelse skett. Förare vilken vid tiden för förordningens ikraftträdande fyllt sextio år åligger, därest han fortfarande efter den 31 december 1934 önskar innehava körkort, att senast sistnämnda dag hava låtit förnya detsamma.

3) Utan hinder av stadgandet i 51 § andra stycket att mål, däri talan om skadestånd föres, må prövas allenast av allmän domstol, skall mål, som vid tiden för förordningens ikraftträdande är anhängigt vid polisdomstol eller poliskammare, behandlas enligt dittills gällande ordning.

---

**Förslag**  
till  
**Förordning**

**om ändring i vissa delar av vägtrafikstadgan den 20 juni 1930 (nr 285).**

Härigenom förordnas, att 10 § 3 mom. samt 16 och 17 §§ vägtrafikstadgan den 20 juni 1930<sup>1</sup> skola erhålla följande ändrade lydelse:

10 §.

3 mom. Vid sammanstötning, påkörning eller annan därmed jämförlig händelse 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.

16 §.

1 mom. Den som bryter mot föreskrifterna i 3 § 1 mom., 4 och 5 §§ samt 7 § 1 mom. eller mot föreskrift, som meddelas med stöd av 5 §, straffes med böter från och med två till och med trehundra kronor.

2 mom. Bryter någon mot föreskrifterna i 2 och 6 §§, 7 § 2 mom., 8 §, 9 § 1, 2 och 4 mom., 10 § 2 mom., 11, 12 och 13 §§ eller mot föreskrift, som meddelas med stöd av 14 §, straffes med dagsböter. Äro omständigheterna försvårande och har förseelsen skett vid framförande av motorfordon må till fängelse i högst ett år dömas.

3 mom. Förseelse mot 10 § 3 mom. straffes med dagsböter, dock att där förseelsen skett vid framförande av motorfordon straffet skall bestämmas enligt lagen om straff för vissa brott vid förande av motorfordon m. m.

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

17 §.

Förseelse mot — — — ej skett.

Åtal för sådan förseelse anhängiggöres vid polisdomstol, där sådan är inrättad, men eljest hos poliskammare eller, där sådan icke finnes, vid allmän

<sup>1</sup> Senaste lydelse beträffande 16 §, se Sv. förf.-saml. 1931: 246.

domstol; dock att mål, däri talan om skadestånd föres, må prövas allenast av allmän domstol.

---

Denna förordning träder i kraft den 1 juli 1934; dock skall utan hinder av stadgandet i 17 § andra stycket att mål, däri talan om skadestånd föres, må prövas allenast av allmän domstol, mål som redan då är anhängigt vid polisdomstol eller poliskammare, behandlas enligt dittills gällande ordning.

---

**Förslag**  
till  
**Lag**  
om straff för vissa brott vid förande av motorfordon m. m.

Häriigenom förordnas som följer:

1 §.

Förer den, som är så påverkad av starka drycker att han kan antagas icke äga nödigt herravälde över sina handlingar, automobil, motorcykel varom i 34 § motorfordonsförordningen sägs eller traktortåg, straffes med fängelse i högst ett år eller, där omständigheterna äro mildrande, med dagsböter, dock ej under tio.

2 §.

Har förare, som gjort sig skyldig till förseelse varom i 1 § sägs eller vilken framfört fordonet med större hastighet än som enligt gällande bestämmelser i varje fall är medgiven, därvid ådagalagt grov vårdslöshet eller visat uppenbar ligkiltighet för andra människors liv eller egendom, dömes till fängelse eller straffarbete i högst ett år.

3 §.

Har förare av fordon varom i 1 § sägs vid sammanstötning, påkörning eller annan därmed jämförlig händelse avlägsnat sig från platsen, innan de åtgärder vidtagits vartill händelsen skäligen bort föranleda, eller har föraren undandragit sig att uppgiva namn och hemvist eller lämna övriga upplysningar om händelsen, vare straffet fängelse i högst ett år eller, där omständigheterna äro mildrande, dagsböter.

4 §.

Åtal för brott mot denna lag skall anhängiggöras vid allmän domstol.

5 §.

Böter som ådömas enligt denna lag tillfalla kronan. Saknas tillgång till böternas gäldande, skola de förvandlas enligt allmän strafflag.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1934.

*Utdrag av protokollet, hållet i Kungl. Maj:ts lagråd den 26 februari 1934.*

N ä r v a r a n d e:

justitierådet EKLUND,  
regeringsrådet ASCHAN,  
justitieråden GREFBERG,  
FORSSMAN.

Enligt lagrådet tillhandakommet utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet den 26 januari 1934, hade Kungl. Maj:t förordnat, att lagrådets utlåtande skulle för det i § 87 regeringsformen omförmälda ändamålet inhämtas över upprättat förslag till *lag om straff för vissa brott vid förande av motorfordon m. m.*

Förslaget, som finnes bilagt detta protokoll, hade inför lagrådet föredragits av hovrättsassessorn Ernst Leche.

Förslaget föranledde följande yttranden.

1 och 2 §§.

*Lagrådet:*

Gällande bestämmelser tillämpas vanligen på det sätt att förare, som gjort sig skyldig till fortkörning och därvid varit påverkad av starka drycker, dömes till särskilda straff dels jämlikt 41 § 1 mom. motorfordonsförordningen och dels jämlikt 2 mom. i samma paragraf. Har han tillika ådagalagt grov vårdslöshet eller visat uppenbar ligkiltighet för andra människors liv eller egendom utmätas dels ett straff enligt 1 och 3 mom. och dels ett straff enligt 2 och 3 mom. i 41 § (se t. ex. N. J. A. 1931 s. 134 och 1932 B 588).

Enligt det remitterade förslaget skall, då förare ådagalagt grov vårdslöshet eller visat uppenbar ligkiltighet för andra människors liv eller egendom, med tillämpning allenast av 2 § *ett* straff ådömas honom även om vårdslösheten eller ligkiltigheten är förenad med onykterhet, fortkörning eller båda dera. I överensstämmelse härmed har i det vid remissprotokollet fogade förslaget till förordning om ändring i vissa delar av motorfordonsförordningen till 41 §, som innehåller straffbestämmelsen för fortkörning i allmänhet, fogats en andra punkt av innebörd att om föraren vid förseelsens begående ådagalagt sådan vårdslöshet eller ligkiltighet, varom nu är fråga, lagens straffbestämmelser skola tillämpas och icke motorfordonsförordningens. Däremot lär vara avsett att vid konkurrens mellan den nya 41 § i motorfordonsförordningen och 1 § i lagen särskilda straff skola utmätas.



Mot förslaget's ståndpunkt att *ett* straff skall ådömas vid sammanträffande av de gärningar, som avses i 2 §, är intet att erinra. En sådan princip torde i dessa fall vara att föredraga framför den för närvarande tillämpade. För att tydligare utmärka att 1 och 2 §§ icke skola åberopas samtidigt synes någon jämkning av ordalagen i 2 § böra vidtagas. Tillräckliga skäl synas emellertid icke föreligga att låta en motsatt regel gälla för det fall att en förare på en gång gjort sig skyldig till fortkörning samt till förfarande enligt lagens 1 §. Det ligger i sakens natur att alkoholens inverkan å föraren vanligen tager sig uttryck i fortkörning och detta förhållande bidrager i hög grad att förläna brott mot 1 § den prägel av allmänfarlighet, som föranlett den stränga straffbestämmelsen i samma paragraf. Med hänsyn härtill lär det vara riktigast att vid sådan konkurrens ej ålägga den felande särskilda straff för onykterhet enligt lagens 1 § och för fortkörning enligt motorfordonsförordningen. Godtages detta, synes dock ändring i förevarande lagförslag icke vara erforderlig. Det åsyftade resultatet lär nämligen kunna vinnas antingen med tillämpning av 4 kap. 1 § strafflagen eller ock genom en utvidgning av den i 41 § motorfordonsförordningen föreslagna undantagsbestämmelsen.

I detta sammanhang må ock framhållas lämpligheten av att vid den tilltänkta omarbetningen av vägtrafikstadgan straffbestämmelserna erhålla en avfattning som icke utesluter tillämpning av 4 kap. 1 § strafflagen vid sammanträffande av exempelvis brott mot 14 kap. strafflagen och förseelse enligt 2 § vägtrafikstadgan. För vinnande av detta syfte lär 16 § sista stycket vägtrafikstadgan böra jämkas.

### 3 §.

*Justitierådet Eklund, regeringsrådet Aschan och justitierådet Forssman:*

Enligt gällande vägtrafikstadga är straffet för förfarande, som avses i denna paragraf, i vanliga fall dagsböter. Endast därest omständigheterna äro försvårande, må dömas till fängelse i högst ett år. I jämförelse härmed innebär förslaget en betydande straffhöjning i det att normalstraffet satts till fängelse i högst ett år; endast när omständigheterna äro mildrande, skola dagsböter ådömas.

Att en avsevärd skärpning av straffet för vissa hithörande förseelser genomföres är säkerligen av förhållandena påkallat. Emellertid får ej förbises, att under brottsbeskrivningen i förevarande paragraf rymmas förfaranden av högst olika art. I det av föredragande departementschefen anförda fallet att förare överger en av honom påkörd person är föraren utan tvivel förtjänt av en allvarlig näpst. Av en helt annan karaktär kan förfarandet vara, om offret är exempelvis ett mindre husdjur eller fråga är om en lindrig sammanstötning, vid vilken endast ringa skada å egendom uppkommit.

Det kan därför ej anses uteslutet att jämförelsevis obetydliga förseelser enligt det föreslagna stadgandet komme att drabbas av fängelsestraff, något som skulle verka stötande för rättskänslan. Anmärkningsvärt är ock att

1 och 3 §§ hava nästan samma straffsatser, oaktat det i 1 § angivna brottet i det stora flertalet fall uppenbarligen är av väsentligt svårare beskaffenhet än det i 3 § omförmälda.

På grund av vad sålunda anförts hemställes att i förevarande paragraf straffsatsen ändras till fängelse i högst ett år eller dagsböter. Om på detta sätt fängelsestraffet placeras främst i skalan och sålunda vid val av straffart skall äga ett visst företräde framför böter, komma domstolarna säkerligen icke att underlåta att i sådana fall som åberopats till stöd för den nu föreslagna straffskärpningen döma den skyldige till fängelse.

*Justitierådet Grefberg:*

Då enligt min mening ringa skada eller annat liknande förhållande vid straffmätningen kan i erforderlig omfattning vinna beaktande som mildrande omständighet samt med hänsyn till det kända förhållandet att straff oftast utmätas i närheten av minimum i latituden — i vilket hänseende den högsta instansen i följd av gällande fullföljdsbestämmelser i ytterst ringa mån blir i tillfälle att vägledande inverka på rättstillämpningen — lämnar jag förevarande paragraf utan anmärkning.

Ur protokollet:

*Ragnar Kihlgren.*

---

*Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför  
Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten i statsrådet  
å Stockholms slott den 28 februari 1934.*

Närvarande:

Statsministern HANSSON, ministern för utrikes ärendena SANDLER, statsråden  
UNDÉN, SCHLYTER, WIGFORSS, MÖLLER, LEVINSON, VENNERSTRÖM, LEO,  
ENGBERG, EKMAN, SKÖLD.

Efter gemensam beredning med chefen för justitiedepartementet anmäler chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Leo, lagrådets den 26 februari 1934 avgivna utlåtande över det den 26 januari 1934 till lagrådet remitterade förslaget till lag om straff för vissa brott vid förande av motorfordon m. m.

Efter redogörelse för utlåtandets innehåll anför föredraganden:

Mot 2 § har lagrådet framställt en erinran av formell natur, vilken synts mig böra beaktas, och har jag i enlighet härmed låtit paragrafen undergå erforderlig jämkning.

Mot förslagets ståndpunkt att *ett* straff skall ådömas vid sammanträffande av de gärningar som avses i 2 § har lagrådet funnit intet vara att erinra. Enligt lagrådets mening föreligga icke tillräckliga skäl att låta en motsatt regel gälla för det fall att en förare på en gång gjort sig skyldig till onykterhet enligt 1 § och fortkörning enligt motorfordonsförordningen. Jag delar lagrådets sålunda uttalade uppfattning och finner det åsyftade resultatet, nämligen ådömandet av *ett* straff, lämpligast kunna vinnas därigenom att 4 kap. 1 § strafflagen i förevarande fall tillämpas. I likhet med lagrådet anser jag sistnämnda lagrum böra vinna tillämpning jämväl vid sammanträffande av exempelvis brott mot 14 kap. strafflagen och förseelse enligt 2 § vägtrafikstadgan. Då överhuvud vid sammanträffande av brott eller förseelser mot allmänna strafflagen och de övriga författningar varom här är fråga reglerna i 4 kap. strafflagen om brottskonkurrens synas böra vinna tillämpning, finner jag mig böra förorda att 49 § motorfordonsförordningen samt sista stycket i 16 § vägtrafikstadgan upphävas.

I fråga om straffbestämmelserna i 3 § i lagförslaget finner jag desamma icke böra undergå någon ändring. Jag delar den av en utav lagrådets ledamöter uttalade meningen, att ringa skada eller annat liknande förhållande kan i erforderlig omfattning vinna beaktande såsom mildrande omständighet vid straffmätningen.

Lagtexten och överskriften till lagförslaget hava undergått vissa redaktionella jämkningar.

Föredraganden uppläser härefter de sålunda omarbetade förslagen till *förordning om ändring i vissa delar av motorfordonsförordningen den 20 juni 1930 (nr 284)* och till *förordning om ändring i vissa delar av vägtrafikstadgan den 20 juni 1930 (nr 285)* ävensom till *lag om straff för vissa brott vid förändring av motorfordon* samt hemställer att Kungl. Maj:t måtte genom proposition till riksdagen *dels* inhämta dess yttrande över först omförmälda två författningsförslag, med förklarande att Kungl. Maj:t vill, efter mottagande av riksdagens svar, meddela det beslut, som därav föranledes, *dels ock* föreslå riksdagen att antaga omförmälda lagförslag.

Med bifall till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdade hemställan förordnar Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten, att till riksdagen skall avlätas proposition av den lydelse bilaga till detta protokoll utvisar.

Ur protokollet:

*Nils Hellenius.*

**Innehållsförteckning.**

	Sid
Kungl. Maj:ts proposition . . . . .	1
Vid propositionen fogade författningsförslag:	
Förslag till förordning om ändring i vissa delar av motorfordonsförordningen .	2
Förslag till förordning om ändring i vissa delar av vägtrafikstadgan . . . . .	7
Förslag till lag om straff för vissa brott vid förande av motorfordon . . . . .	8
Utdrag av statsrådsprotokollet den 26 januari 1934:	
I. Inledning . . . . .	9
II. Åtgärder i ändamål att minska orsakerna till trafikolyckor . . . . .	11
a) Polismans befogenhet att ingripa mot spritpåverkad person som har för avsikt att föra motorfordon . . . . .	11
b) Befogenhet för polismyndighet att provisoriskt omhändertaga körkort .	15
c) Periodisk omprövning av rätten att innehava körkort . . . . .	20
III. Åtgärder för underlättandet av övervakningen av motorfordonstrafiken . .	28
IV. Ändrade forumbestämmelser för vissa mål angående förseelser mot motorfordonsförordningen och vägtrafikstadgan . . . . .	31
V. Strängare straffbestämmelser för vissa förseelser vid förande av motorfordon m. m. . . . .	37
VI. Övergångsbestämmelser . . . . .	46
Bilaga till statsrådsprotokollet den 26 januari 1934 (författningsförslag) . . . .	48
Utdrag av lagrådets protokoll den 26 februari 1934 . . . . .	56
Utdrag av statsrådsprotokollet den 28 februari 1934 . . . . .	59