

Nr 35.

Ankom till riksdagens kansli den 17 maj 1934 kl. 1 e. m.

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

Genom en den 6 mars 1934 till riksdagen avlämnad proposition, nr 208, vilken hänvisats till lagutskott och behandlats av andra lagutskottet, har Kungl. Maj:t, under åberopande av propositionen bilagda, i statsrådet och lagrådet förda protokoll, *dels* anhållit om riksdagens yttrande över följande förslag till

1) 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 skola hava den ändrade lydelse, som framgår av följande, *dels* att i förordningen skola med nedan angivna lydelse 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 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 bilen, med skyltens underkant lägst 50 centimeter från marken.

12 §.

2 mom. Igenkänningsmärke skall av ägaren till bilen anskaffas i två exemplar. Dessa skola lodrätt och på ett i ögonen fallande sätt anbringas, ett exemplar framtill och ett baktill å bilen, 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 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 forete 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 förmåles 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 försvärande 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 in-

rättad, 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.

2) 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 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 undandra 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 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.

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.

dels ock föreslagit riksdagen att antaga följande förslag till

L a g**om straff för vissa brott vid förande av motorfordon.**

Häri genom 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.

I sammanhang med berörda proposition har utskottet till behandling förehåft följande inom riksdagen väckta motioner, nämligen

inom första kammaren

nr 320 av herr *Bergström*,

nr 321 av herr *Nylander m. fl.* och

nr 324 av herr *Bergman m. fl.* samt

inom andra kammaren

nr 568 av herr *Andersson* i Rasjön *m. fl.*

nr 569 av herrar *Hansson* i Vännäsby och *Thorell*,

nr 571 av herrar *von Seth* och *Lindberg* i Stockholm och

nr 574 av herr *Johanson* i Huskvarna *m. fl.*

Gällande motorfordonsförordning och vägtrafikstadga äro utfärdade den 20 juni 1930 (nr 284 och 285), sedan riksdagen avgivit yttrande (skrivelse nr 359) över förslag i ämnet, som nämnda år framlades i propositionen nr 121. Vissa ändringar i dessa författningar hava därefter vidtagits, i motorfordonsförordningen genom förordningar den 29 maj 1931 (nr 135), den 12 juni 1931 (nr 253), den 17 juni 1932 (nr 233) och den 14 juni 1933 (nr 406) samt i vägtrafikstadgan genom förordning den 19 juni 1931 (nr 246).

Flertalet av de ändringar i gällande trafiklagstiftning, som innefattas i förevarande proposition, har föreslagits i syfte att åstadkomma ökad trafiksäkerhet. Uppmärksamheten har framför allt riktats därpå, att alltjämt ett stort antal trafikolyckor orsakas av spritpåverkan hos vederbörande förare, varför skärpta åtgärder mot dessa ansetts påkallade.

I sitt år 1929 avgivna betänkande med förslag till ny motorfordonsförordning m. m. anförde 1927 års motorfordonsakkunniga, att knappast något an-

Utskottet.

nat spörsmål från de sakkunnigas sida varit föremål för så allvarligt övervägande som frågan om automobilförarnas förhållande till alkoholhaltiga drycker och att någon verklig trafiksäkerhet knappast stode att vinna med mindre detta spörsmål erhöle en tillfredsställande lösning. Hittills gjorda erfarenheter synas hava bekräftat riktigheten av denna uppfattning om det centrala i trafiksäkerhetsproblemet. Utskottet vill i detta hänseende hänvisa till i nedanstående tabell lämnade uppgifter angående körkortsindragningar under åren 1924—1932 och dessas orsaker. Uppgifterna äro hämtade, beträffande åren 1924—1928 från en av 1927 års motorfordons-sakkunniga gjord utredning och beträffande åren 1929—1932 från en av Motorförarnas helnykterhetsförbund verkställd undersökning.

Antalet av länsstyrelserna och överståthållarämbetet under nedanstående år fattade beslut, varigenom meddelade körkort återkallats.

	På grund av onykterhet vid färd med motorfordon		På grund av onykterhet utan samband med sådan färd		Av annan anledning		Summa
	Förare i yrkesmässig trafik	Andra förare	Förare i yrkesmässig trafik	Andra förare	Förare i yrkesmässig trafik	Andra förare	
1924	113	296	8	25	53	161	656
1925	192	476	8	26	81	204	987
1926	193	643	8	20	117	246	1,227
1927	249	787	7	44	77	272	1,436
1928	238	886	33	91	60	181	1,489
1929	319	1,146	32	132	62	226	1,917
1930	382	1,303	27	169	100	277	2,258
1931	354	1,182	30	138	125	310	2,139
1932	414	1,172	37	155	112	342	2,232

Av denna tabell framgår, att under femårsperioden 1924—1928 hade av 5,795 indragna körkort 4,343 eller omkring 75 % av hela antalet återkallats på grund av förarens onykterhet. Beträffande de under fyraårsperioden 1929—1932 verkställda körkortsindragningarna, sammanlagt utgörande 8,546, var onykterhet den påtagliga anledningen till sammanlagt 6,992 indragningar eller nära 82 % av samtliga.

Enligt en i februari 1934 utkommen statistik rörande »Brottsligheten 1931» begingos nämnda år 19,193 förseelser mot vägtrafikstadgan och 20,389 förseelser mot motorfordonsförordningen. Den officiella statistiken har ingen specifikation rörande dessa överträdelser. Enligt uppgift från statistiska centralbyrån begingos emellertid 1931 1,036 och 1932 1,045 förseelser mot 41 § 2 mom. i motorfordonsförordningen (stadgandet angående onykterhet vid förande av motorfordon) av 854 resp. 924 personer.

Av den i mars 1934 utgivna officiella statistiken beträffande »Dödsorsaker 1931» framgår, att sistnämnda år dödades vid motorfordonsolyckor 349 personer eller cirka 16 % av hela antalet genom våldsamt död (drunkning, fall från höjd, förgiftning etc., dock ej självmord) omkomna personer, som år 1931 utgjorde 2,200.

För att belysa den snabba utveckling, som trafiken med motorfordon undergått, och den ingripande betydelse för samhället, som detta samfärdsmedel erhållit, vill utskottet erinra, att ännu så sent som vid 1919 års utgång funnos i Sverige inregistrerade allenast omkring 9,000 motorfordon. Antalet sådana fordon har därefter kraftigt stegrats till och med år 1931, vid vars utgång funnos cirka 205,000 motorfordon. Under år 1932 har antalet något nedgått och uppgick vid årets slut till 199,111, därav 146,947 automobiler och 52,164 motorecyklar.

Intill den 1 januari 1929 hade cirka 315,000 körkort utfärdats. Motsvarande dag innevarande år torde antalet utfärdade körkort hava uppgått till omkring 400,000.

Efter granskning av de i propositionen innefattade förslagen och de i ämnet väckta motionerna har utskottet funnit Kungl. Maj:ts förslag i flertalet hänseenden på ett tillfredsställande sätt fylla de krav, utvecklingen framkallat, och anser desamma böra läggas till grund för lagstiftning. I vissa andra avseenden har utskottet däremot funnit anledning till erinringar mot desamma.

Utskottet övergår nu till en redogörelse för och en granskning av Kungl. Maj:ts förslag och de i ämnet väckta motionerna. I propositionen föreslagna ändringar, för vilka redogörelse ej lämnas här nedan, har utskottet ansett vara av formell natur eller endast innefatta obetydliga jämkningar av gällande bestämmelser; och har utskottet icke haft något att erinra mot berörda stadganden. I den mån redogörelse ej lämnas för innehållet i propositionen och motionerna får utskottet hänvisa till desamma.

Förslaget till förordning om ändring i vissa delar av motorfordonsförordningen.

8 § 2 mom. och 12 § 2 mom.

Automobil må ej innan den blivit registrerad och tilldelad igenkänningsmärke tagas i bruk i andra än i 8 § 1 mom. motorfordonsförordningen angivna fall. I samtliga dessa fall skall automobilen vara åsatt en särskild skylt (besiktningsskylt), som tillhandahålles av polismyndighet och är försedd med nummer. I vissa fall skall tillika beträffande automobil, som icke tillhör besiktigad typ, besiktningsskylt vara medelst plombering av besiktningsman försedd med särskilt märke (besiktningsmärke). De närmare bestämmelserna angående beskaffenhet av igenkänningsmärke och besiktningsskylt finnas i en kungörelse av den 12 oktober 1923 (nr 381). Enligt denna skola igenkänningsmärken och besiktningsskyltar vara förfärdigade av metallplåt eller annat i fråga om hållfasthet därmed jämförligt material. Numret skall å igenkänningsmärke anges med svart färg å vit botten och å besiktningsskylt med

vit färg å röd botten. Genombrutna skyltar äro följaktligen ej tillåtna. Enligt 8 § 2 mom. skall besiktningsskylt vara anbragt på ett i ögonen fallande sätt såväl framtill som baktill å automobilen. Jämlikt 12 § 2 mom. gäller det-samma i fråga om igenkänningsmärke. Enligt 21 § 1 mom. a) skall å auto-mobil under färd föras vederbörliga igenkänningsmärken, så anbragta som i 12 § 2 mom. sägs, eller, därest automobilen ej ännu tilldelats igenkännings-märke, föreskrivna besiktningsskyltar och besiktningmärken. Överträdelse av sistnämnda stadgande straffas enligt 40 § 1 mom. med dagsböter.

Vad ovan sagts om placering av besiktningsskylt och igenkänningsmärke för automobil gäller på grund av 34 § jämväl sådan motorcykel, som i nämnda stadgande avses.

Enligt 22 § 8 mom. skall släpvagn till automobil baktill ha samma igenkän-ningsmärke som automobilen. Även släpvagnar skola registreras och tilldelas därvid ett särskilt ordningsnummer, som skall föras å släpvagnen (22 § 7 mom.). Innan släpvagn registrerats och fått ordningsnummer, får den ej tagas i bruk genom att kopplas till automobil annat än i vissa särskilt an-givna fall, motsvarande vad som gäller för oregistrerad automobil. Släp-vagnen skall i sådana fall vara försedd med en särskild skylt, som kallas släpvagnsskylt och motsvarar besiktningsskylt för automobil. Beträffande dessa skyltars och märkens placering hava inga andra bestämmelser meddelats än att släpvagnsskylt skall anbringas omedelbart intill igenkänningsmärket.

Beträffande traktortåg finnas inga bestämmelser om skyltar eller märken, motsvarande besiktningsskyltar och igenkänningsmärken.

I 30 § motorfordonsförordningen ges särskilda föreskrifter angående auto-mobil, som för tillfälligt brukande införts i riket från utlandet. Enligt 1 mom. skall automobilen tilldelas igenkänningsmärke här i riket, och detta märke skall enligt 4 mom. anbringas på sätt i 12 § 2 mom. är stadgat. I Paris under-tecknades 1926 en internationell konvention angående automobiltrafik. Denna konvention har biträtts av bl. a. Norge, Danmark, Finland, England, Frank-rike och Tyskland. I denna konvention stadgas, bl. a., att automobil för att tillåtas till användning i internationell trafik skall vara försedd med igen-känningsmärke (nationalitetsmärke), vilket skall sitta på synlig plats baktill å bilen och bestå av högst tre bokstäver. Med anledning av Sveriges tillträde till denna konvention har den 11 oktober 1930 utfärdats en kungörelse, vari stadgas, att bestämmelserna i motorfordonsförordningen skola med vissa an-givna avvikelser gälla även i fråga om motorfordon, som är registrerat i konventionsstat. Bland stadganden, som ej skola tillämpas på fordon från konventionsstat, nämnas 8 och 12 §§ samt 30 § 1 och 4 mom. Med Norge, Danmark och Finland har Sverige träffat särskilda överenskommelser av inne-håll, bland annat, att om motorfordon från Norge, Danmark eller Finland för-setts med hemlandets nationalitetsmärke i överensstämmelse med den inter-nationella automobilkonventionen ävensom med i hemlandet gällande igen-känningsmärke, erfordras icke, att det vid ankomsten hit förses med igenkän-ningsmärke.

I propositionen föreslås den ändring i förevarande båda stadganden, att besiktningsskylt, resp. igenkänningsmärke, skall anbringas lodrätt med skyltens, resp. märkets underkant lägst 50 centimeter från marken.

I övergångsbestämmelserna har föreslagits, att 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.

Föredragande departementschefen, statsrådet Leo, har i förevarande hänseenden anfört bland annat:

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 kostnadsskäl, 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.

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. Där emot torde måhända igenkänningsmärken med genombrutna bokstäver och siffror böra tillåtas, därest sådana märken av ändamålsenlig konstruktion kunna framställas.

I de likalydande motionerna I: 321 av herr *Nylander m. fl.* och II: 571 av herrar *von Seth* och *Lindberg* i Stockholm har i förevarande hänseende yrkats, att de föreslagna bestämmelserna om besiktningsskyltars och igenkänningsmärkens placering på viss minimihöjd över marken måtte avstyrkas.

I motiveringen till detta yrkande anför motionärerna, under hänvisning till den av departementschefen ifrågasatta utredningen rörande igenkänningsmärkenas konstruktion och utseende, följande:

För den händelse, en sådan undersökning utmynnar i förordning om nya godkända typer för igenkänningsmärken, medförande bättre möjlighet att avläsa desamma, synes den nu föreslagna uppflyttningen av nuvarande igenkänningsmärke icke vara tillräckligt kraftigt motiverad. Det torde även få anses mindre lämpligt att nu ålägga en automobilägare att först flytta igenkänningsmärket för att efter någon tid troligen låta honom vidkännas ytterligare utgift för anskaffande av nytt igenkänningsmärke av annan typ. Då flyttning av igenkänningsmärket kan draga ganska betydande utgifter, enär omdragning av elektriska ledningar, flyttning av baklykta o. d. även bliva erforderliga, synes det, att den föreslagna åtgärden bör anstå, till dess frågan i dess helhet om igenkänningsmärkets utseende blivit utredd.

Utskottet. Av departementschefens ovan återgivna uttalande till statsrådsprotokollet framgår, att enligt departementschefens uppfattning frågan om igenkänningsmärkes konstruktion och utseende synes böra bliva föremål för förnyat övervägande. Enligt utskottets förmenande är en undersökning i berörda hänseenden av behovet påkallad, och utskottet utgår från att en sådan kommer till stånd och att därvid jämväl frågan om besiktningsskylts konstruktion och utseende blir föremål för prövning. Med hänsyn härtill synes det utskottet mindre lämpligt att för närvarande meddela ändrade föreskrifter rörande placeringen av besiktningsskyltar och igenkänningsmärken. Utskottet kan förty icke tillstyrka de ifrågavarande ändringarna.

15 §.

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 mantalsskriven, eller, om han icke är mantalsskriven i riket, till länsstyrelsen i det län, där han för tillfället vistas, insända ansökan därom. Vid denna ansökan skall sökanden foga, förutom bevis av besiktningsman, att han avlagt godkänt prov som förare av automobil eller motorcykel, följande, i 14 § 2 mom. a)—e) omfördä handlingen, nämligen:

- a) åldersbevis, utvisande att han fyllt 18 år (för motorcykel 16 år);
- b) intyg av läkare, enligt av Konungen fastställt formulär, att sökanden icke lider av sådant lyte, sådan sjukdom eller sådan nedsättning av syn- eller hörsel förmågan, som väsentligen minskar hans förmåga att föra automobil; skolande det anses föreligga erforderlig grad av synskärpa, därest denna, efter korrektion av möjligen förefintliga refraktionsfel, uppgår till minst 0.7 å det ena ögat och minst 0.3 å det andra, samt erforderlig grad av hörsel förmåga, därest åtminstone av det ena örat medelstark viskning väl uppfattas på 4 meters avstånd;
- c) intyg av polismyndigheten å den eller de orter inom riket, varest sökanden under de senaste två åren varit mantalsskriven, att han gjort sig känd för ett nyktert levnadssätt ävensom att han med hänsyn till sina personliga förhållanden i övrigt icke kan anses olämplig såsom förare av motorfordon;
- d) av sökanden undertecknad uppgift, huruvida han tidigare sökt eller erhållit körkort för automobil eller motorcykel; samt
- e) väl liknande fotografi av sökanden i sådant format, att det lämpligen kan anbringas å körkortet.

Innan intyg, varom under c) förmåles, utfärdas, skall vederbörande nykterhetsnämnd samt, där så finnes erforderligt, jämväl annan, som äger kännedom i saken, av polismyndigheten höras över sökandens nykterhetsförhållanden.

Har sökanden fullgjort vad sålunda föreskrivits, skall länsstyrelsen, eventuellt efter företagen ytterligare utredning rörande 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.

3 mom.

I 15 § 3 mom. stadgas, bland annat, att om förare vid färd med automobil i något för trafiksäkerheten väsentligt hänseende 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. Äro omständigheterna av den beskaffenhet, att anledning är att antaga, att förare skall, utan att återkallelse av körkortet sker, låta sig rättas, och är ej fråga om förare, som vid färd med automobil varit så påverkad av starka drycker, som ovan angives, må varning i stället meddelas. Återkallas körkort, skall därvid förklaras, att föraren, sedan viss tid, minst två månader och högst två år, gått till ända, äger på ansökan hos länsstyrelsen i det län, som i 1 mom. angives, få frågan om utfärdande av nytt körkort upptagen till prövning. Beträffande förare, som vid färd med automobil varit så påverkad av starka drycker, som nyss sagts, skall dock den tid, efter vilken dylik prövning först må ske, bestämmas till minst sex månader.

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

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

Ansökan om nytt körkort skall, därest tiden för återkallelsen uppgår till sex månader eller länsstyrelsen eljest så prövar nödigt, vara åtföljd av handlingar, fränsett åldersbevis, av beskaffenhet, varom i 1 mom. sägs, utfärdade efter det den för återkallelsen bestämda tid gått till ända.

Enligt 34 § skall vad i 15 § 3 mom. finnes stadgat angående körkort gälla jämväl rätten att föra sådan motorcykel, som i förstnämnda stadgande avses. I 37 § stadgas, att förare av traktortåg får allenast den vara, som innehar gällande körkort för automobil. Någon bestämmelse, att vad i 15 § 3 mom. är stadgat beträffande förande av automobil skall gälla jämväl i fråga om förande av traktortåg har icke meddelats.

Beträffande detta tredje moment har i propositionen föreslagits ändringar i två särskilda hänseenden.

Såsom ovan framhållits, skall körkort återkallas, då förares förmåga att föra automobil blivit så väsentligt nedsatt genom sjukdom, skada eller dylikt, att trafiksäkerheten därav måste anses bliva lidande.

I propositionen har nu föreslagits, att länsstyrelse skall äga rätt att i händelse av grundad anledning till antagande, att sådant förhållande, som nyss sagts, föreligger, anmoda föraren att inom viss tid förete nytt läkarintyg vid äventyr att körkortet eljest återkallas.

Utskottet Mot vad sålunda föreslagits har utskottet intet att erinra.

I anledning av motion vid 1933 års riksdag (II:303) har riksdagen uti skrivelse till Kungl. Maj:t den 27 maj 1933, nr 246, under återopande 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 erhöle befogenhet att i särskilda fall frångå förare av motorfordon för honom utfärdat körkort.

I propositionen har nu föreslagits ett tillägg till 15 § 3 mom. av innehåll, att polismyndighet under vissa förutsättningar skall äga rätt att omhändertaga förarens körkort i avbidan på beslut av länsstyrelse, huru med körkortet skall förfaras. Förutsättningarna för ett dylikt ingripande äro, att 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 till följd av sjukdom, skada eller dylikt uppenbarligen förlorat förmågan att föra automobil utan risk för liv eller egendom.

Utskottet. Ej heller mot den sålunda föreslagna bestämmelsen har utskottet något att erinra. Utskottet vill emellertid i detta sammanhang förorda, att i 37 § införas en bestämmelse av innehåll, att vad i 15 § 3 mom. är stadgat beträffande förande av automobil skall gälla jämväl i fråga om förande av traktortåg.

5 mom.

I syfte att för trafiksäkerhetens höjande vinna ökad kontroll över förarna av motorfordon har departementschefen föreslagit införandet av en obligatorisk, periodiskt återkommande omprövning av rätten att inneha körkort. Bestämmelser härom ha intagits i ett femte moment i 15 §. I detta moment föreslås, att körkort, som icke blivit återkallat, skall gälla till och med dagen, då innehavaren fyller sextio år, men kan i viss ordning 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 15 § 1 mom. föreskrivna ordningen. För vinnande av förnyelse har förare att till den länsstyrelse, som utfärdat körkortet, insända ansökan därom samt därvid foga sådana handlingar, varom förmåles i 14 § 2 mom. b), c) och e), d. v. s. läkarintyg och intyg angående sökandens nykterhet samt fotografi. När omständigheterna därtill föranleda, kan länsstyrelsen hänvisa sökanden att hos besiktningsman undergå nytt förarprov.

Spörsmålet rörande omprövning av körkort beaktades av 1927 års *motorfordons*sakkunniga. I ett av nämnda sakkunniga infordrat yttrande från *medicinalstyrelsen* heter det:

Att sjukdomar och sjukliga tillstånd hos motorförare givit anledning till allvarliga olyckshändelser vid en mångfald tillfällen är ostridigt. Det föreligger emellertid varken statistiskt eller i övrigt någon mera omfattande utred-

ning angående den betydelse, som rubbningar i hälsotillståndet, kroppsfel eller lyten hos motorförare haft vid inträffade olyckshändelser i motortrafiken.

Underlag saknas sålunda för bedömande av den betydelse läkarundersökningen har som trygghetsmoment för trafiken med motorfordon i stort sett. Det är företrädesvis den omständigheten, att även ett läkarintyg, som förklarar en sökande helt fri från sådana sjukdomar, kroppsfel och lyten, vilka göra honom olämplig till motorförare, helt naturligt från medicinsk synpunkt endast har en begränsad giltighet, som under förhandenvarande förhållanden gör frågan om den obligatoriska läkarundersökningen vansklig och komplicerad. En viktig förutsättning för att förfarandet med läkarundersökning skall kunna skänka avsedd trygghet är genomförandet av en fortsatt kontroll, som möjliggör utmönstring av motorföraren, då han genom förändringar i sitt hälsotillstånd eller uppkomna fel eller lyten förlorat egenskaper och färdigheter, som ur trafiksäkerhetssynpunkt äro erforderliga.

Frågan om förnyade undersökningar erbjuder stora praktiska svårigheter. Därmed sammanhänger icke endast ökade utgifter för körkortsinnehavaren utan även omkostnader för det allmänna med ett omfattande registreringsarbete hos vederbörande myndigheter — — —. På grund av det stora antal motorförare, som redan finnas — ett antal, som torde komma att ej oväsentligt ökas — hyser nämligen styrelsen så stora betänkligheter mot en lagstadgad revision av läkarintygen, att medicinalstyrelsen för närvarande icke vill framlägga förslag härtill för motorförare i allmänhet.

Vid övervägande av förevarande fråga har styrelsen emellertid ifrågasatt, om dock icke tillräckligt starka skäl förefunnos för att uppställa krav på revision av läkarintyg för förare av trafikbil. Styrelsen anser sig emellertid böra avvakta vidare erfarenhet, innan styrelsen känner sig beredd att förorda stadgande härom. Endast beträffande en grupp av dessa motorförare nämligen de, som föra omnibusfordon i reguljär trafik, vill styrelsen hemställa om obligatorisk efterundersökning. I dessa fordon färdas ofta ett flertal passagerare, varför en olyckshändelse med sådant fordon otvivelaktigt innebär större risker än med vanlig trafikbil. Arten av denna trafik synes styrelsen berättiga till att samtliga osäkerhetsmoment bliva i möjligaste mån undanröjda, även om icke hittillsvarande erfarenhet kan sägas ådagalägga nödvändigheten av ett särstadgande för dessa motorförare. Styrelsen vill uttala önskvärdheten av årliga revisioner av dessa personers läkarintyg.

De *sakkunniga* anförde, att det väl icke kunde bestridas, att periodiskt återkommande läkarundersökningar skulle innebära ett visst trygghetsmoment. Den trygghet, som därigenom skulle vinnas, syntes dock icke stå i rimlig proportion till de utgifter och olägenheter, som genom undersökningarna skulle förorsakas körkortsinnehavarna. Även för det allmänna skulle en sådan anordning komma att medföra avsevärda kostnader.

En redogörelse för de yttranden, som avgivits över den inom kommunikationsdepartementet utarbetade promemorian med förslag om införande av en obligatorisk, periodiskt återkommande omprövning av rätten att innehava körkort, vilken legat till grund för förevarande förslag, återfinnes i propositionen å sidorna 21—25.

Utskottet vill i korthet redogöra för de fordringar i avseende å kropps- och sinnesbeskaffenhet, som gälla beträffande vissa befattningshavare vid statens järnvägar, vilkas tjänstgöring beröra trafiksäkerheten. För att en tjänste-

sökande överhuvud taget skall kunna vinna första anställning såsom aspirant erfordras, att sökanden genom läkarintyg styrker sig icke vara behäftad med sjuklighet, svaghet eller kroppsslyte, som kan anses menligt inverka på tjänsteutövningen, samt äga normalt färgsinne. För erhållande av fortsatt anställning såsom aspirant ävensom för att kunna antagas till elev i ordinarie tjänst erfordras, att vederbörande vid en av statens järnvägars undersökningsläkare företagen undersökning befunnits äga god kroppsbyggnad, vara fri från påtagliga psykiska defekter och icke vara behäftad med något eller någon av vissa särskilt angivna kroppsfel eller sjukdomar. Efter erhållen ordinarie befattning erfordras förnyad undersökning endast vid befordran till konduktör, tågmästare, lokbiträde, lokeldare eller lokförare. Vid de förhör, som av vederbörande befäl årligen förrättas med viss personal, skall personal, vars tjänstgöring omedelbart berör trafiksäkerheten, av förhørsledaren undersökas beträffande synskärpan.

Ifråga om synskärpan gälla följande fordringar:

1) för erhållande av lokbiträdesaspirant-, lokbiträdes- eller lokeldarbefattning erfordras en synskärpa av minst 1,0 på ena ögat samt 0,7 på andra ögat, utan användande av korrektionsglas,

2) för erhållande av lokförarbefattning skall synskärpan, med glaskorrektion, uppgå till minst 0.9 på ena ögat och minst 0.7 på andra ögat samt, utan glaskorrektion, uppgå till minst:

a) vid befordran före fylla 45 år:

å ena ögat	å det andra
1.0	0.6
0.9	0.7
0.8	0.8

b) vid befordran i åldern 45 intill 50 år:

å ena ögat	å det andra
0.9	0.5
0.8	0.6
0.7	0.7

c) vid befordran i åldern 50 intill 55 år:

å ena ögat	å det andra
0.8	0.4
0.7	0.5
0.6	0.6

d) vid befordran i åldern 55 år och däröver:

å ena ögat	å det andra
0.7	0.3
0.6	0.4
0.5	0.5

I fråga om lokförare, lokeldare, lokbiträde, bromsare samt i växlingstjänst sysselsatta bangårdsmästare, stationsförmän, trafikbiträden och stationskarlar

gäller för fortsatt användning i resp. befattningar såsom minimifordring i avseende å synskärpa utan användande av korrektionsglas

å ena ögat	å det andra
0.7	0.3
0.6	0.4
0.5	0.5

Departementschefen anför bland annat:

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.

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 hörsel förmåga 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 åtskilliga i ämnet väckta motioner ha anmärkningar riktats mot de föreslagna bestämmelserna. I motionen II:568 av herr *Andersson* i Rasjön *m. fl.* har yrkats, att riksdagen i sitt yttrande över propositionen ville uttala, att förevarande stadgande måtte utgå. I de likalydande motionerna I:321 av herr *Nylander m. fl.* och II:571 av herrar *von Seth* och *Lindberg* i Stockholm har hemställts, att riksdagen måtte avstyrka förevarande stadgande eller, vid eventuellt tillstyrkande i princip av den föreslagna bestämmelsen, i varje fall avstyrka den i stadgandet förekommande hänvisningen till 14 § 2 mom. c), varigenom en körkortsinnehavare ålagts skyldighet att för omprövning av körkort alltid förete nykterhetsintyg. I motionen II:569

av herrar *Hansson* i Vännäsby och *Thorell* har hemställts om sådan ändring av det föreslagna stadgandet, att detsamma komme att avse allenast förare av automobil i yrkesmässig trafik med skyldighet för denne att vid ansökan om omprövning av rätten att inneha körkort förete allenast nytt läkarintyg.

Utskottet. En rubbning av hälsotillståndet hos en förare av motorfordon kan givetvis innebära en viss fara för trafiksäkerheten. Med hänsyn härtill skulle en obligatorisk, periodiskt återkommande prövning av rätten att innehava körkort ur trafiksäkerhetssynpunkt innebära ökad trygghet. Den ökade säkerhet, som genom en sådan omprövning kan vinnas, måste givetvis stå i ett rimligt förhållande till de olägenheter, som genom omprövningen skulle tillskyndas körkortsinnehavarna. De fall, då olyckshändelser vid framförande av motorfordon orsakats av fysiska eller psykiska defekter hos vederbörande förare, torde emellertid vara relativt fåtaliga. Såsom av de av utskottet ovan å sid. 8 lämnade uppgifterna framgår, hava nära 82 procent av alla körkortsindragningar under fyraårsperioden 1929—1932 föranletts av onykterhet. I den mån inträffade trafikolyckor ej förorsakats av alkoholpåverkan hos föraren, torde de i väsentlig utsträckning hava föranletts av ovarsamhet eller yttre tillfälligheter. Med hänsyn till den vikt, som särskilt på läkarhåll tillmätts förevarande spörsmål, torde en ingående utredning i hithörande frågor vara av behovet påkallad. Innan en sådan undersökning klargjort den betydelse, som rubbningar i hälsotillståndet, kroppsfel eller lyten haft i fråga om inträffade trafikolyckor, böra enligt utskottets förmenande lagstiftningsåtgärder uti ifrågasvarande hänseenden ej vidtagas. Före lagstiftning torde jämväl det spörsmålet förtjäna att övervägas, huruvida vid omprövning av rätten att inneha körkort samma krav böra ställas i fråga om synskärpa och hörsselförmåga som för utfärdandet av det första körkortet. Utskottet anser sig alltså redan av dessa skäl icke kunna tillstyrka det föreslagna stadgandet.

Emellertid kunna enligt utskottets förmenande jämväl ur andra synpunkter befogade erinringar göras mot detsamma. Med hänsyn till de organisatoriska och ekonomiska konsekvenserna av ett stadgande om en allmän omprövning, exempelvis vart femte år, har departementschefen ansett sig böra förorda en första omprövning, då vederbörande körkortsinnehavare fyllt sextio år. Såsom i ett flertal yttranden framhållits torde den nedsättning i kropps- och själsförmögenheter, som möjligen kan påvisas hos en äldre förare, åtminstone delvis uppvägas av en med åren ökad försiktighet. Tillräckliga skäl synas ej hava förebragts för att just sextioårsåldern skulle utgöra en kritisk gräns i förevarande hänseende. Enär den föreslagna omprövningen i huvudsak föranletts av möjligheten, att körkortsinnehavarens hälsotillstånd blivit försämrat, synes föreskriften om skyldighet för körkortsinnehavaren att förete sådant intyg (nykterhetsintyg), som i 14 § 2 mom. c) omförmäles, icke vara tillräckligt motiverad. Önskemålet att hålla förarkåren fri från onyktra element torde i väsentlig mån kunna tillgodoses genom ökad försiktighet vid utfärdande av körkort samt genom en strängare tillämpning av bestämmelserna i 15 § 3 mom. om indragning av körkort än vad för närvarande är fallet.

Utskottet vill i detta sammanhang till behandling upptaga en av herr *Bergström* i motionen I: 320 gjord hemställan, att riksdagen måtte föreslå sådan ändring i förevarande proposition, att för motorfordonsförare, som gjort sig skyldig till brott mot 2 § i den föreslagna lagen om straff för vissa brott vid förande av motorfordon, körkort må kunna återkallas för alltid. I motiveringen till denna hemställan framhålles, att det vore naturligt, att den domstol, där åtalet för brottet anhängiggjorts, även bestämde över körkortsindragningen. Motionären anhåller tillika, att utskottet måtte föreslå de erforderliga förändringarna i det framlagda förslaget om ändring av motorfordonsförordningen samt avfatta och infoga nödig lagtext i det framlagda lagförslaget.

Enligt *1916 års automobilförordning* kunde körkort återkallas för alltid, varemot sådan möjlighet saknades enligt *1923 års motorfordonsförordning* och ej heller finnes enligt nu gällande motorfordonsförordning.

1920 års automobilsakkunniga, vilka införskaffat vissa uppgifter rörande antalet under åren 1919—1921 indragna körkort, yttrade i samband med frågan om tiden för återkallelse:

»Det ringa antalet indragningar av körkort för alltid (25 stycken) är särskilt anmärkningsvärt och torde tyda på, att ett så starkt ingripande i en persons rättigheter och — när det gäller yrkesmässig trafik — förvärvsmöjligheter, som indragning av körkort för alltid är, ansetts bära ifrågakomma allenast i synnerligen svårartade fall. Framför allt för den, som en längre tid varit automobilförare till yrket, måste det också givetvis vara ett synnerligen allvarligt straff att, kanske till följd av att hans sinnes närvaro vid något tillfälle svikit honom, så att han blivit den ofrivilliga orsaken till en svårare olyckshändelse, finna sig stängd på den bana, där han hittills haft sin utkomst, och nödgas söka sig ett nytt levebröd, vilket i betraktande av det mera speciella område, på vilket han hittills verkat, ofta kan bli nog så svårt. En indragning av körkort för alltid synes icke behöflig för att upprätthålla en god anda inom förarkåren. Det av de sakkunniga framlagda förslaget innebär således, att indragningarna av körkort för alltid skola upphöra.»

I likhet med *1920 års sakkunniga* ansågo *1927 års sakkunniga* indragning av körkort för alltid icke behövas för utmönstring av element bland förarkåren, vilka visat sig synnerligen olämpliga såsom förare. De sakkunniga framhöllo, att då fråga uppstode om utfärdande av nytt körkort för en dylik förare, borde granskningen bliva sträng, och endast om den gäve vid handen, att anledning vore att antaga, att vederbörande i framtiden skulle komma att ådagalägga sådana egenskaper, att han utan fara för trafiksäkerheten kunde betros att föra bil, borde nytt körkort utfärdas.

I motionen I: 265 vid *1930 års riksdag* föreslog herr *Albert Bergström* skärpta bestämmelser om återkallande av körkort. Enligt motionären borde en förare vid vissa svårare förseelser frändömas sitt körkort för alltid. Motionären föreslog vidare, att vederbörande domstol, där åtal anhängiggjorts mot motorfordonsförare för överträdelse av motorfordonsförordningen eller vägtrafikstadgan, finge avsäga dom även beträffande återkallande under viss tid eller för alltid av den åtalades körkort.

Andra lagutskottet yttrade i sitt utlåtande, nr 34, bland annat följande:

Motionsvis har föreslagits, att vederbörande domstol, där åtal anhängiggjorts mot motorförare för överträdelse av förordningen, skall bestämma i fråga om återkallande av körkort. Då enligt svensk lagstiftning återkallelsen av körkort icke är att betrakta som ett straff utan som en preventivåtgärd, synes det vara lämpligast att indragningen verkställas av den myndighet, som utfärdar körkort. Motionsvis har vidare uttalats, att körkort i vissa fall borde kunna indragas för alltid. En dylik bestämmelse är emellertid enligt utskottets mening icke erforderlig. Det torde vara tillräckligt, att indragningarna ske på viss tid. Visar sig nämligen en dylik indragning av körkort icke hava haft åsyftad verkan, kan ju genast en ny indragning för viss tid äga rum.

Riksdagen godkände utskottets uttalande.

Departementschefen har berört ifrågavarande spörsmål i propositionen i sammanhang med frågan om strängare straffbestämmelser för vissa förseelser vid förande av motorfordon samt därvid anförde (s. 46):

Jag vill 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 onykterhet 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 maximtiden 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.

Utskottet. Utskottet ansluter sig till de av andra lagutskottet vid 1930 års riksdag samt de av departementschefen gjorda, ovan återgivna uttalandena och kan förty icke förorda det i motionen framförda förslaget.

21 § 4 mom.

I 21 § 4 mom. 2 st. stadgas, att besiktningsskyltar och igenkänningsmärken må ej under färd vara dolda och skola såvitt möjligt hållas i sådant skick, att de med lätthet kunna avläsas.

Överträdelse av denna bestämmelse straffas enligt 40 § 1 mom. med dagsböter.

I propositionen föreslås, förutom vissa smärre formella ändringar, ett tillägg till 21 § 4 mom. 2 st. av innehåll, att det åligger förare att, då omständigheterna därtill föranleda, förvissa sig om att icke nämnda skyltar och märken blivit oläsliga.

Departementschefen har såsom motivering till det föreslagna tillägget anført, att erfarenheten givit vid handen, att förare ofta, i de flesta fall av bekvämlighetsskäl, eftersätta sin skyldighet att tillse, att märkena äro i läsligt skick. Departementschefen har tillika framhållit, att därest igenkänningsmärken med genombrutna bokstäver och siffror kunde tillåtas, torde svårigheten för förare att vid färd i dåligt väglag hålla skyltarna i läsligt skick komma att väsentligt underlättas.

I motionerna I: 321 av herr *Nylander m. fl.* och II: 571 av herrar *von Seth* och *Lindberg* i Stockholm har hemställts, att det föreslagna tillägget måtte avstyrkas. I motiveringen till denna anhållan framhålles, att den ifrågasatta ändringen borde anstå, till dess en ny typ av igenkänningsmärken, mindre smuts- och snösamlade än de nuvarande, blivit införd. Enligt motionärerna kunde det ifrågasatta stadgandet medföra oanade svårigheter för även den mest lojale förare vid färd under starkt snöfall och i smutsigt väglag, och bestämmelsen kunde även komma att medföra en icke önskvärd skärpning i förhållandet mellan polismyndigheterna och bilisterna.

I likhet med motionärerna anser utskottet, att det föreslagna tillägget bör anstå, till dess nya typer av besiktningsskyltar och igenkänningsmärken, mindre smuts- och snösamlade än de nuvarande, blivit tillåtna. Utskottet vill samtidigt understryka, att det redan enligt gällande rätt åligger förare att tillse, att besiktningsskyltar och igenkänningsmärken äro i läsligt skick.

Utskottet.

21 a §.

I propositionen har uti en ny, med 21 a betecknad paragraf föreslagits en bestämmelse om befogenhet för polisman att förbjuda den, som vore så påverkad av starka drycker, att han kunde antagas icke äga nödigt herravälde över sina handlingar, att föra automobil samt att, om så befundes erforderligt, hindra honom att föra fordonet.

På grund av den allmänna hänvisningen i 34 §, att vad i förordningen stadgats angående automobil, skall i tillämpliga delar gälla motorcykel, som i nämnda lagrum avses, kommer den föreslagna bestämmelsen att gälla jämväl förare av motorcykel. Genom tillägg till 37 § skall densamma vara tillämplig även i fråga om förande av traktortåg.

Den i propositionen föreslagna formuleringen av 21 a § överensstämmer i fråga om beskrivningen av graden av alkohelpåverkan med stadgandet i 41 § 2 mom. angående straff för alkohelpåverkad person, som för motorfordon, ävensom med den nuvarande bestämmelsen i 15 § 3 mom. om alkohelpåverkan såsom förutsättning för körkorts återkallande.

En redogörelse för de över förevarande förslag avgivna ytträndena har lämnats i propositionen å sid. 12 och 13.

Departementschefen anför, bland annat:

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 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 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 poliisskolor 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 polisens 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 förordna införandet i motorfordonsförordningen av ett stadgande av föreslaget innehåll.

I de likalydande motionerna I: 324 av herr *Bergman m. fl.*, och II: 574 av herr *Johanson* i Huskvarna *m. fl.*, har föreslagits, att uttrycket »så påverkad av starka drycker att han kan antagas icke äga nödigt herravälde över sina handlingar» måtte ändras till »påverkad av starka drycker eller som eljest förtärt sådana drycker på sådan tid att han därav kan vara påverkad». I motionerna föreslås motsvarande ändring i 1 § i det i propositionen framlagda lagförslaget samt därav föranledd ändring i 2 § av nämnda lagförslag.

Utskottet. Såsom av utskottets uttalande nedan vid behandlingen av 1 § av den föreslagna lagen framgår har utskottet ej funnit skäl till erinran mot den i nämnda stadgande föreslagna brottsbestämningen. Utskottet anser, att den i nu ifrågasatt stadgande förekommande beskrivningen på graden av alkoholpåverkan bör ha samma lydelse som motsvarande bestämning i 1 § av den föreslagna lagen. Utskottet kan följaktligen icke tillstyrka den motionsvis gjorda hemställan. Utskottet har funnit det föreslagna stadgandet ändamålsenligt och har ingen erinran mot detsamma.

40 §.

I sista stycket av denna paragraf stadgas straff för den, som under färd med automobil eller sådan motorcykel, som i 34 § sägs, håller besiktningsskylt eller igenkänningsmärke dolt i syfte att förhindra fordonets igenkän-

nande. Till samma straff är den förfallen, som i sådant syfte underlåter att under färd föra vederbörligt igenkänningsmärke å fordonet.

I propositionen föreslås, att samma straff skall drabba jämväl den, som i sådant syfte, som i paragrafen angives, underlåter att föra besiktningsskylt å fordonet. Därutöver föreslås i propositionen ett tillägg till sista stycket av förevarande paragraf av innehåll, att om igenkänningsmärke eller besiktningsskylt dolts, borttagits eller gjorts oläslig, efter det sammanstötning, påkörning eller annan dylik händelse inträffat, skall förseelsen anses begången under försvärande omständigheter.

Utskottet har intet att erinra mot de föreslagna ändringarna i förevarande stadgande. *Utskottet.*

41 §.

För de i denna paragraf föreslagna ändringarna kommer redogörelse att lämnas nedan vid behandlingen av 1 och 2 §§ i lagförslaget.

49 §.

I detta lagrum stadgas, att straff enligt förordningen ej må tillämpas, då förseelsen enligt allmänna strafflagen bör beläggas med strängare straff. I 16 § sista stycket vägtrafikstadgan föreskrives, att straff enligt 16 § ej må tillämpas, då förseelsen enligt allmänna strafflagen eller motorfordonsförordningen bör beläggas med strängare straff.

I propositionen har föreslagits, att berörda stadganden skola utgå. Departementschefen har såsom skäl härför angivit, att de allmänna reglerna i 4 kap. strafflagen om brottskonkurrens böra utan inskränkningar vinna tillämpning vid sammanträffande av brott eller förseelser mot allmänna strafflagen och de författningar, varom här är fråga.

Utskottet ansluter sig till departementschefens uppfattning och har förty *Utskottet.* intet att erinra mot att ifrågavarande stadganden upphöra att gälla.

50 §.

Beträffande detta lagrum har ej föreslagits annan ändring än att de sista orden i stadgandets nuvarande lydelse »dock att fängelsestraff ej må överstiga ett år» skola utgå.

Emot vad sålunda föreslagits har utskottet intet att erinra. *Utskottet.*

51 §.

Enligt 51 § motorfordonsförordningen skall förseelse mot förordningen, där ej allenast enskild målsägandes rätt blivit därav förnärmat, åtalas av allmän åklagare, ändå att angivelse därom ej skett. Åtal för sådan förseelse anhäniggöres vid polisdomstol, där särskild sådan är inrättad, men eljest hos po-

liskammare 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 förordningen om motorfordon den 15 juni 1923 och vägtrafikstadgan samma dag.

I förevarande proposition föreslås, förutom vissa formella jämkningar, den ändring uti nämnda stadganden, att mål, däri talan om skadestånd föres, må prövas allenast av allmän domstol.

En redogörelse för de yttranden, som avgivits beträffande förevarande spörsmål, återfinnes å sid. 33—36 i propositionen.

Departementschefen anför, bland annat, följande:

I ärendet hörda myndigheter hava 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 rättskipningens 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.

Utskottet. Utskottet ansluter sig till departementschefens uppfattning och har intet att erinra mot de föreslagna författningsändringarna.

Förslaget till förordning om ändring i vissa delar av vägtrafikstadgan.

För 10 § 3 mom. jämte straffbestämmelsen i 16 § för förseelse mot nämnda stadgande kommer redogörelse att lämnas nedan vid behandlingen av 3 § i lagförslaget.

Förslaget, att konkurrensbestämmelsen i 16 § 3 st. skulle upphöra att gälla, har utskottet behandlat i samband med 49 § motorfordonsförordningen.

För den föreslagna ändringen i forumbestämmelsen i 17 § har redogjorts vid behandlingen av motsvarande bestämmelse i 51 § motorfordonsförordningen.

Förslaget till lag om straff för vissa brott 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 ådaga-lagt grov vårdslöshet eller visat uppenbar ligkiltighet 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 olycks-händelse icke må avlägsna sig från platsen, innan de åtgärder vidtagits, var-till 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 försvärande och förseelsen skett vid framförande av motorfordon, straffet kan bliva 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.

I propositionen har nu föreslagits att från motorfordonsförordningen och vägtrafikstadgan till en särskild lag överföra vissa i nämnda författningar upptagna förseelser samtidigt som straffen för dessa förseelser skola väsentligt skäras. Enligt 1 § i lagförslaget skall den som är så påverkad av starka drycker, att han kan antagas icke äga nödigt herravälde över sina handlingar, och i detta tillstånd för automobil, motorcykel, varom i 34 § motorfordonsförordningen sägs, eller traktortåg, straffas med fängelse i högst ett år eller, där omständigheterna äro mildrande, med dagsböter, dock ej under tio. Om någon vid förande av fordon, som i 1 § avses, varit så påverkad av starka drycker, som där sägs, eller överskridit medgiven hastighet, och därvid ådagalagt grov vårdslöshet eller visat uppenbar ligkiltighet för andra människors liv eller egendom, skall han enligt 2 § straffas med fängelse eller med straffarbete i

högst ett år. Med fängelse i högst ett år eller, där omständigheterna äro mildrande, med dagsböter skall 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. Åtal för brott mot lagen skall anhängiggöras vid allmän domstol (4 §). I 5 § meddelas slutligen bestämmelser om bötesförvandling m. m.

Såsom skäl för straffskärpningen har *departementschefen* anført, bland annat:

Under senare år hava 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. 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 försvärande omständigheter fängelse, uppenbarligen är för låg för att förhindra utbredningen av detta slag av förseelser. 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.

Beträffande frågan, huruvida dessa bestämmelser böra bibehållas i motorfordonsförordningen och vägtrafikstadgan eller sammanföras i en särskild lag, har *departementschefen* anført:

Jag finner 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 ditills 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 att 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 urbotat 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 straffsatts för vissa av de brott varom här är fråga, anser jag det riktigtast att de ifrågasatta skärpta straffbestämmelserna antagas enligt den ordning som är stadgad i § 87 regeringsformen.

Utskottet vill i detta sammanhang erinra om att intill den 1 januari 1931 fanns i 11 kap. 15 § strafflagen straffbestämmelser angående överdådig framfart. I proposition nr 217 till 1930 års riksdag föreslogs upphävande av nämnda straffbestämmelser. Såsom skäl härför anförde vederbörande departementschef, statsrådet Bissmark, bland annat, att de brottsbeskrivningar, som lämnades i motorfordonsförordningen beträffande fortkörning och i vägtrafikstadgan i fråga om ovarsam framfart, i allo torde täcka begreppet överdådig framfart i 11 kap. 15 § strafflagen. Vid granskning av detta förslag i lagrådet yppade två ledamöter betänkligheter mot att de på förevarande område erforderliga strafföreskrifterna meddelades i annan ordning än den, som stadgats för stiftande av allmän kriminallag. I sitt utlåtande i ämnet, nr 35, hänvisade andra lagutskottet till sina ovan återgivna uttalanden i utlåtande nr 34.

Utskottet övergår nu till en närmare granskning av de särskilda stadgandena i förevarande lagförslag.

1 och 2 §§.

I de likalydande motionerna I: 324 av herr *Bergman* m. fl., och II: 574 av herr *Johanson* i Huskvarna m. fl., har hemställts, att riksdagen måtte för sin del besluta, beträffande 1 § att i stället för uttrycket »så påverkad av starka drycker att han kan antagas icke äga nödigt herravälde över sina handlingar» godkänna uttrycket »påverkad av starka drycker eller som eljest förtärt sådana drycker på sådan tid att han därav kan vara påverkad», samt i fråga om 2 § att i stället för uttrycket »så påverkad av starka drycker som där sägs» godkänna uttrycket »påverkad av starka drycker eller eljest förtärt sådana drycker på sådan tid att han därav kunnat vara påverkad».

Såsom av propositionen (s. 39) framgår har Motorförarnas helnykterhetsförbund i sitt yttrande över den promemoria, som legat till grund för föreva-

rande lagförslag, hemställt om en ändring av samma innehåll som den av motionärerna föreslagna.

Enligt 41 § första stycket av 1923 års motorfordonsförordning i dess ursprungliga lydelse straffades den, som vid framförande av motorfordon över-skred gällande hastighetsbestämmelser, med böter från och med 10 till och med 1,000 kronor. Hade förare vid sådan förseelse ådalagt grov vårdslöshet eller varit berusad eller visat uppenbar ligkiltighet för andras liv eller egendom, kunde, enligt andra stycket i samma paragraf, till fängelse i högst tre månader dömas.

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

I det förslag till lag om fylleri m. m., som genom proposition nr 32 förelades 1928 års riksdag, upptogs i 2 § en bestämmelse om straff för den, som vid utövning av verksamhet, så beskaffad att i händelse av bristande omsorg eller besinning fara lätteligen uppstode för människors liv eller hälsa, vore *av starka drycker så påverkad, att han kunde antagas ej äga nödigt herravälde över sina handlingar*. I fråga om detta stadgande yttrade vederbörande departementschef i vid propositionen fogat statsrådsprotokoll, bland annat, att vid införande av ett stadgande med samma syfte som straffbudet i 41 § motorfordonsförordningen men av mera generell innebörd uttrycket »synbarligen berörd av starka drycker» knappast torde kunna oförändrat upptagas.

Då under det föreslagna stadgandet skulle komma att inbegripas jämväl förseelse, som vore straffbar enligt 41 § 2 mom. i motorfordonsförordningen, föreslogs i proposition nr 33, att straffbudet i detta moment skulle utgå.

Propositionerna vunno emellertid ej riksdagens bifall.

1927 års motorfordonssakkunniga hade i sitt år 1929 avgivna betänkande med förslag till ny motorfordonsförordning m. m. för att karakterisera den grad av alkoholpåverkan, som borde fordras för straffbarhet, använt sig av formuleringen i 1928 års proposition. I motiveringen framhölls, att straff borde drabba ej blott den av starka drycker synbart berörde föraren utan jämväl den som — ehuru detta ej förmärktes i det yttre — genom alkoholförtäring ej längre ägde nödigt herravälde över sina handlingar. De sakkunniga föreslogo en väsentlig straffskärpning. Förseelse mot 2 mom. skulle straffas med böter från 50 till 1,000 kronor eller fängelse i högst tre månader och i 3 mom. skulle straffmaximum höjas till fängelse i sex månader.

I proposition nr 121 till 1930 års riksdag uppställdes den fordran i fråga om alkoholpåverkan, att föraren varit *synbarligen berörd av starka drycker eller eljest så påverkad därav, att han icke kunnat på tillfredsställande sätt föra fordonet*. De av de sakkunniga föreslagna strafflatituderna hade upptagits med den ändring, att såsom straffmaximum i 3 mom. föreslagits fängelse i högst ett år.

I de likalydande motionerna I: 255 av herr Schlyter m. fl. och II: 425 av herr Lindqvist i Halmstad hemställdes, att straffminimum för spritmissbruk i samband med förande av motorfordon måtte höjas till 100 kronors böter.

Andra lagutskottet framhöll i sitt utlåtande, nr 34, att straff borde drabba ej blott den förare, som under färd med motorfordon befunnes vara av starka drycker synbart berörd, utan jämväl den förare, som — ehuru detta ej förmärktes genom det sätt, på vilket motorfordonet framfördes — genom alkoholförtäring förlorat nödigt herravälde över sina handlingar. Utskottet föreslog brottsbestämningen »*så påverkad av starka drycker, att han kan antagas ej hava ägt nödigt herravälde över sina handlingar*». 8 reservanter (vid 15 § 3 mom.) förordade formuleringen »*synbarligen berörd av starka drycker eller eljest så påverkad därav, att han icke ägt det herravälde över sina handlingar, att han kunnat på ett tillfredsställande sätt föra automobilen*». Utskottet ansåg i likhet med motionärerna, att straffminimum i 2 mom. borde sättas till 100 kronors böter.

Riksdagen gillade utskottets förslag.

Departementschefen har i fråga om brottsbestämningen i förevarande proposition anfört:

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 bli mera betänklig 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 bestämelsen.

Utskottet vill i detta sammanhang erinra, att Kungl. Maj:t i proposition nr 10 till innevarande riksdag föreslagit riksdagen att antaga ett förslag till lag om blodundersökning i brottmål, i vilket förslags första paragraf stadgas, att blodprov må tagas å den, som med skäl misstänkes hava fört motorfordon eller traktortåg *så påverkad av starka drycker, att han kan antagas icke hava ägt nödigt herravälde över sina handlingar*.

För närmare upplysningar angående blodundersökningarnas stora betydelse

vid utredning rörande förhandenvaron av alkoholpåverkan får utskottet hänvisa till nämnda proposition.

Första lagutskottet har i utlåtande nr 57 hemställt, att propositionen måtte bifallas.

Båda kamrarna hava därefter genom beslut den 9 maj 1934 bifallit utskottets hemställan.

Utskottet. I fråga om den av motionärerna gjorda hemställan ansluter sig utskottet till vad departementschefen i sitt ovan återgivna yttrande rörande brottsbestämningen anfört. Utskottet kan följaktligen icke förorda bifall till det motionsvis framförda förslaget. Ej heller i övrigt har utskottet funnit anledning till erinran mot de föreslagna bestämmelserna.

3 §

Den förseelse, varom i detta stadgande förmäles, straffades enligt 1923 års vägtrafikstadga med böter från 10 till 1,000 kronor.

Tre av lagrådets ledamöter hava i fråga om förevarande stadgande anfört:

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 straffsats, 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 hemställas, 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.

En ledamot av lagrådet har yttrat:

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.

Departementschefen har därefter yttrat, att han delade den av den sistnämnda lagrådsledamoten uttalade meningen, att ringa skada eller annat liknande förhållande kunde i erforderlig omfattning vinna beaktande såsom mildrande omständighet vid straffmätningen.

I motionerna I: 321 av herr *Nylander* m. fl. och II: 571 av herrar *von Seth* och *Lindberg* i Stockholm har hemställts, att riksdagen, med instämmande i vad lagrådets majoritet yttrat om förevarande stadgande, måtte avslå den av Kungl. Maj:t föreslagna lydelsen. I motiveringen anföres, bland annat: Enär, såsom majoriteten inom lagrådet framhåller, vissa för rättskänslan stötande straff kunna komma att ådömas enligt den föreslagna formuleringen, synes det riktigast, att lagrummet formuleras enligt majoritetens förslag, så att straffsatsen blir fängelse i högst ett år eller dagsböter.

I likhet med, bland andra, majoriteten av lagrådets ledamöter samt motionärerna anser utskottet, att straffsatserna i förevarande stadgande böra bestämmas till »fängelse i högst ett år eller dagsböter». I övrigt har utskottet ej funnit anledning till erinran mot den föreslagna bestämmelsen.

Utskottet.

4 §.

Här stadgas, att åtal för brott mot lagen skall anhängiggöras vid allmän domstol.

Departementschefen har såsom skäl för att brott mot den föreslagna lagen borde handläggas vid rådhusrätt och icke vid polisdomstol anfört, att dessa brotts karaktär av polisförseelser genom den ifrågasatta lagstiftningen skulle försvinna.

Utskottet, som tidigare vid motorfordonsförordningen uttalat sig om forum, har intet att erinra mot förevarande stadgande.

Utskottet.

På grund av vad sålunda anförts får utskottet hemställa,

A) att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anmäla, att vid granskning av det vid förevarande proposition fogade förslaget till förordning om ändring i vissa delar av motorfordonsförordningen den 20 juni 1930 (nr 284) riksdagen ej funnit skäl att mot detsamma göra andra erinringar än utskottet i detta utlåtande upptagit,

B) att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anmäla, att vid granskning av det vid förevarande proposition fogade förslaget till förordning om ändring i vissa delar av

vägtrafikstadgan den 20 juni 1930 (nr 285) riksdagen ej funnit skäl till erinringar mot detsamma,

C) att riksdagen, med förklaring att det vid förevarande proposition fogade förslaget till lag om straff för vissa brott vid förande av motorfordon ej kunnat i oförändrat skick antagas, måtte för sin del antaga följande

(Kungl. Maj:ts proposition.)

(Utskottets förslag.)

L a g

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, motorecykel 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.

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 dagsböter.

4 §.

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

(Kungl. Maj:ts proposition.)

(Utskottets förslag.)

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.

D) att de i ämnet väckta motionerna I: 320, I: 321, I: 324, II: 568, II: 569, II: 571 och II: 574, i den mån de icke kunna anses besvarade genom vad utskottet ovan under A) och C) hemställt, icke måtte till någon riksdagens åtgärd föranleda.

Stockholm den 15 maj 1934.

På andra lagutskottets vägnar:

KARL MAGNUSSON.

Vid ärendets behandling hava närvarit:

från första kammaren: herrar *Linder, von Geijer, Gustaf Tamm, P. Sandström* och *Norman*, fröken *Hesselygren* samt herrar *Olof Carlsson* och *Larsson* i Brålanda;

från andra kammaren: herrar *Magnusson* i Skövde, *Hage, Olovson* i Västerås, *Andersson* i Rasjön, *Pettersson* i Hällbacken, *Gardell* i Gahns, *Molander* och *Hillgård*.

Reservationer:

I. Beträffande samtliga ändringsförslag

av herr *Gardell* i Gahns, som anfört:

»Gällande motorfordonsförordning och vägtrafikstadga äro utfärdade så sent som 1930. Vissa ändringar i dessa författningar hava dessutom vidtagits, i motorfordonsförordningen genom förordningar den 29 maj 1931, den 12 juni 1931, den 17 juni 1932 och den 14 juni 1933 samt i vägtrafikstadgan genom förordning den 19 juni 1931. Kungl. Maj:ts förevarande proposition

Bihang till riksdagens protokoll 1934. 9 saml. 2 avd. Nr 35.

innehåller ytterligare omfattande ändringsförslag av författningsbestämmelserna på detta område.

Det måste anses mindre lämpligt att oupphörligen ändra dessa bestämmelser, då svårigheter härigenom förorsakas allmänheten. Det är helt naturligt icke möjligt för menige man att hålla reda på alla dessa ändringar, som ofta beröra mycket viktiga delar av trafikbestämmelserna, och en stor del av motorförarna saknar därför närmare kännedom om författningarnas innehåll. Detta i sin tur medför i en mängd fall åtal för förseelser, som den åtalade icke varit medveten om, och leder till en ingalunda önskvärd skärpning av förhållandet mellan polismyndigheterna och bilförarna.

Enligt vad som blivit upplyst inom utskottet äro 1932 års trafiksakkunniga snart färdiga med sitt arbete, varefter man torde kunna vänta ett helt nytt förslag till revision av motorfordonsförordningen och vägtrafikstadgan från Kungl. Maj:t. Under sådana förhållanden och med hänvisning till de många ändringar, som vidtagits de senaste åren, har jag ansett, att utskottet bort hemställa,

att Kungl. Maj:ts förevarande proposition samt de i ämnet väckta motionerna icke måtte till någon riksdagens åtgärd föranleda.»

II. Beträffande motorfordonsförordningen.

Vid 15 § 3 mom.

av herr *Sandström* i Luleå, fröken *Hessलगren* och herr *Andersson* i Rasjön, vilka ansett, att utskottets yttrande i anledning av motionen I: 320 av herr *Bergström* bort erhålla följande lydelse:

»Erfarenheten har tyvärr visat, att de hittillsvarande bestämmelserna i fråga om påföljd för onykterhet vid ratten icke varit tillräckliga att hos motorförarna inskräpa den erforderliga ansvars känslan. De i föreliggande proposition föreslagna straffskärpningarna för förseelser av ifrågavarande slag komma givetvis att bliva ett värdefullt led i strävandena för uppfostran till större avhållsamhet från rusdrycker vid förandet av motorfordon. Ett annat och icke mindre verksamt medel för nåendet av enahanda syfte är en skärpning av bestämmelserna rörande mistning av körkort. I själva verket torde många motorförare vara känsligare för indragning av körkortet på relativt lång tid än för ett kortare fängelsestraff.

Det kan därför ifrågasättas huruvida icke propositionens syfte med de skärpta straffbestämmelserna skulle ytterligare främjas genom tillskapande av möjlighet till körkortsindragning på längre tid än vad som nu medgives, två år. Särskilt vid svårare förseelser måste denna tid anses för kort och vid upprepade brott borde körkortet kunna indragas för alltid. För att öppna möjlighet härtill vill utskottet förorda att, såsom motionären föreslagit, bestämmelsen om en maximitid av två år för indragning av körkort skall utgå ur förordningen.

Även minimitiden för indragning av körkort på grund av onykterhet vid ratten, sex månader, synes vara alltför kort. Innan körkort utfärdas, skall genom polismyndighetens och nykterhetsnämndens försorg utredning åvägabringas rörande sökandens nykterhet under de senaste två åren. Har körkort återkallats för sex månader eller längre tid, skall nykterhetsintyg ånyo företes för erhållande av nytt körkort. Det förefaller inkonsekvent att i förra fallet fordra en undersökning angående vederbörandes nykterhet två år tillbaka i tiden, men i senare fallet låta en förare återfå körkortet efter kort tid sedan han så svårt förbrutit sig i fråga om en av grundförutsättningarna för att överhuvud erhålla körkort, att han frändömts detsamma. Enligt utskottets mening borde en tid av minst ett år förflyta, innan fråga om tilldelande av nytt körkort i här ifrågavarande fall upptoges till prövning. Utskottet förordar därför, att ändring vidtages i 15 § 3 mom. för nående av detta syfte.»

III. Beträffande lagen om straff för vissa brott vid förande av motorfordon.

Vid 1 §.

1) av herr *Andersson* i Rasjön, vilken i fråga om brottsbestämningen yrkat bifall till motionerna I: 324 av herr Bergman m. fl. och II: 574 av herr Johanson i Huskvarna m. fl.

2) av herr *Hillgård*, som ansett, att utskottet bort föreslå riksdagen att för sin del antaga följande lydelse av förevarande stadgande:

»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 dagsböter, dock ej under tio.»

Vid 3 §.

av herr *Linder* och fröken *Hesselgren* samt herrar *Norman*, *Magnusson* i Skövde, *Hage*, *Olovson* i Västerås, *Andersson* i Rasjön och *Pettersson* i Hällbacken, vilka hemställt om bifall till 3 § enligt dess lydelse i den kungl. propositionen.
