

Nr 213.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen med förslag till motorfordonsförordning och vägtrafikstadga; given Stockholms slott den 6 mars 1936.

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

Under Hans Maj:ts

Min allernådigste Konungs och Herres frånvaro:

GUSTAF ADOLF.

Henning Leo.

F ö r s l a g

till

Motorfordonsförordning.

Härigenom förordnas som följer:

1 KAP.

Inledande bestämmelser.

1 §.

1 mom. I denna förordning förstås med

motorfordon: för färd på marken avsett, för person- eller godsbefordran inrättat fordon, som för framdrivande är försett med kraftmaskin (motor) och icke löper på skenor, ävensom underrede till dylikt fordon (chassi);

automobil: motorfordon, som är försett med tre eller flera hjul, där icke fordonet enligt det följande är att anse såsom motorcykel;

personautomobil: automobil, som är byggd för befordran av personer, högst sju;

omnibus: automobil, som är byggd för befordran av ett större antal personer än sju, vare sig densamma därjämte är avsedd för befordran av gods eller icke;

lastautomobil: automobil, som är byggd för befordran av gods men icke är att hänföra till omnibus;

motorcykel: motorfordon, som, bortsett från bivagn, är försett med endast två hjul men icke är att hänföra till lättviktsmotorcykel;

lättnviktsmotorcykel: tvåhjuligt motorfordon, som inrättats för framdrivning uteslutande medelst trampning och som icke undergått annan ändring än att det försetts med hjälpmotor eller med sådan jämte särskilda bromsnings- eller andra anordningar till främjande av dess trafiksäkerhet och vars tjänstevikt, så beräknad som i 2 § 2 mom. sägs, icke överstiger 50 kilogram;

motorredskap: traktor, lokomobil, lantbruks- eller vägmaskin samt annat dylikt fordon, vilket för framdrivande är försett med motor och är att anse allenast såsom arbetsredskap och vilket icke löper på skenor;

släpfordon: för person- eller godsbefordran inrättat fordon, vilket är avsett att icke blott tillfälligtvis dragas av automobil eller motorredskap och vilket icke löper på skenor, evad fordonet är försett med hjul (släpvagn) eller med medar (släpsläde);

traktortåg: motorredskap och därmed sammankopplat släpfordon.

Konungen eller den myndighet, Konungen därtill förordnar, bestämmer till vilket slag av fordon viss fordonstyp skall vara att hänföra, därest ovan angivna kännetecken icke giva tillräcklig ledning härför eller där särskilda omständigheter eljest därtill föranleda.

Med *polismyndighet* förstås, där ej annorlunda är angivet, för Stockholm överståthållarämbetet, för annan stad, där poliskammare finnes, denna, för övriga städer magistrat eller stadsstyrelse eller, där magistrat eller stadsstyrelse ej finnes, kommunalborgmästare och för landet polischefen i orten.

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

2 KAP.

Om motorfordons och släpfordons beskaffenhet och utrustning.

2 §.

1 mom. Med *automobils tjänstevikt* avses sammanlagda vikten av dels automobilen i normalt, fullt driftfärdigt skick vid användning av tyngsta till automobilen hörande karosseri, dels till automobilen hörande verktyg och reservgummi ävensom bränsle, smörjolja och vatten, dels ock föraren av automobilen.

Automobils totalvikt utgör dess tjänstevikt med tillägg av, i fråga om personautomobil, den beräknade vikten av det största antal passagerare, för vilket automobilen är avsedd, och beträffande omnibus eller lastautomobil, den beräknade vikten av det största antal personer utom föraren och den största last, varför automobilen är inrättad (maximilast).

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

2 mom. Med *motorcykels tjänstevikt* avses sammanlagda vikten av dels motorcykeln (bivagn ej medräknad) i normalt, fullt driftfärdigt skick, dels ock till motorcykeln hörande verktyg samt bränsle, smörjolja och vatten.

3 mom. Med *släpfordons tjänstevikt* avses vikten av fordonet i normalt, fullt driftfärdigt skick vid användning av tyngsta till fordonet hörande karosseri.

Släpfordons totalvikt utgör dess tjänstevikt med tillägg av den beräknade vikten av det största antal passagerare och den största last, varför fordonet är inrättat (maximilast).

Släpvagns största hjultryck motsvarar den tyngd, som, när släpvagnens vikt uppgår till dess totalvikt, uppbäres av det mest belastade hjulet.

4 mom. Vid beräkning av automobils tjänstevikt och totalvikt samt släpfordons totalvikt skall vikten av varje person, som medtages i beräkningen, uppskattas till 75 kilogram.

5 mom. Närmare bestämmelser angående fastställandet av fordons vikt och hjultryck, varom ovan förmäles, meddelas av Konungen.

3 §.

Motor- och släpfordon skola vara så konstruerade och utförda, att de ur trafiksäkerhetssynpunkt äro fullt tillförlitliga och i övrigt för sitt ändamål lämpliga.

4 §.

1 mom. Automobil skall vara försedd med

- a) snabbt och säkert verkande styrinrättning;
- b) antingen två av varandra oberoende system för bromsning eller ett system, som kan påverkas av tvenne av varandra oberoende anordningar, av vilka den ena kan verka ändå att den andra icke tjänstgör; skolande i båda fallen bromsningssystemen vara fullt tillförlitliga och hastigt verkande, varjämte å varje automobil åtminstone ett system skall äga förmåga att, även om föraren lämnat bilen, på ett effektivt sätt kvarhålla densamma även å sluttande mark;
- c) anordning, varigenom motorn ögonblickligen kan fränkopplas drivhjuln;
- d) lämplig apparat för avgivande av ljudsignaler, med vilken apparat skall kunna givas signal med jämn, dov ton;
- e) om automobilens tjänstevikt överstiger 450 kilogram, anordning för backning;
- f) om förbränningsmotor användes, effektiv anordning för dämpande av ljudet från avloppsgaserna (ljuddämpare);
- g) backspegel, så placerad att föraren med densamma kan iakttaga den bakom varande trafiken, dock att chassi icke behöver vara försett med backspegel;
- h) antingen luftringar eller ock halvmassiva gummiringar av beskaffenhet, som godkänts av Konungen eller den myndighet, Konungen därtill förordnar;
- i) en baktill placerad lykta, som vid användning av fotbroms eller däremot svarande bromsanordning visar rött eller gult ljus bakåt; samt
- j) om bilen är inrättad för att icke blott tillfälligtvis draga släpfordon, tillfredsställande kopplingsanordning.

2 mom. Samtliga anordningar för automobilens manövrering och bromsning skola vara anbragta på ett till förekommande av förväxling lämpat sätt och så, att föraren lätt kan åtkomma dem utan att behöva flytta sig från sin plats eller vända sin uppmärksamhet från vägen.

Förarplatsen skall vara rymlig och så anordnad, att den medger en bekväm körställning samt god utsikt över körbanan och åt sidorna.

3 mom. Motorn samt de behållare och rör, vilka innesluta bränsle, liksom ock elektriska ledningar skola vara så beskaffade, att våldeld såvitt möjligt förekommes. Behållare och rör samt elektriska ledningar skola vara på bästa möjliga sätt skyddade för yttre skada.

Motorn skall vara så inrättad, att den ej utsläpper rök, ånga eller illaluktande gas i sådan grad och på sådant sätt, att olägenhet därav uppkommer.

4 mom. Å automobil förekommande belysningsanordningar, vilka kunna

avgiva bländande sken, skola vara så beskaffade, att avbländning snabbt kan ske.

Konungen meddelar, där så finnes erforderligt, närmare bestämmelser om beskaffenheten av belysningsanordningarna å automobil.

5 §.

För motorcykel och lättviktsmotorcykel gäller i tillämpliga delar vad i 4 § 1 mom. a), c), d), f), g) och h) samt 2, 3 och 4 mom. är stadgat, dock att lättviktsmotorcykel icke behöver vara försedd med backspegel.

Motorfordon, som i första stycket sägs, skall vara försett med minst en snabbt och säkert verkande broms.

6 §.

Släpfordon skall vara försett med tillfredsställande kopplingsanordning. Släpvagn skall vara utrustad med ringar av beskaffenhet, som är stadgad för automobil.

3 KAP.

Om trafikförsäkring å motorfordon.

7 §.

Om skyldighet att taga trafikförsäkring å motorfordon gäller vad därom finnes särskilt stadgat.

4 KAP.

Om besiktning samt om förbud mot motorfordons och släpfordons användande.

8 §.

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

Konungen bestämmer efter gemensamt förslag av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och vederbörande länsstyrelse det antal besiktningsmän, som skall finnas inom varje län. Besiktningsman utses av Konungen.

Besiktningsman äger uppbära ersättning enligt grunder, som Konungen bestämmer.

Övervakandet av besiktningsmännens verksamhet utövas av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och länsstyrelserna.

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

9 §.

1 mom. Den, som i syfte att få motor- eller släpfordon registrerat vill hos besiktningsman anmäla detsamma till besiktning (*första besiktning*), skall

därvid meddela de uppgifter rörande fordonet, som bestämmas av Konungen.

Vid besiktningen skall, efter det de lämnade uppgifterna granskats och vid behov fullständigats, undersökas, huruvida fordonet till sin beskaffenhet överensstämmer med de i 3 § samt 4, 5 eller 6 § meddelade bestämmelserna.

Över vad vid besiktningen iakttagits skall besiktningsmannen utfärda besiktningsinstrument, som tillika skall innehålla beskrivning över fordonet samt, såvitt avser motorcykel, uppgift om förefintlig bivagn. Formulär till besiktningsinstrument fastställs av Konungen eller den myndighet, Konungen därtill förordnar.

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

Intyg, varom nu sagts, (*typintyg*) skall innefatta det för typfordonet utfärdade besiktningsinstrumentet i avskrift och utfärdas å blankett enligt formulär som fastställs av Konungen eller den myndighet, Konungen därtill förordnar.

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

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

3 mom. Innan besiktningsinstrument utfärdas beträffande släpfordon, skall besiktningsmannen å släpfordonet anbringa ett märke till identifiering av detsamma (*identifieringsmärke*). Uppgift om släpfordonets identifieringsmärke skall införas i besiktningsinstrumentet för fordonet.

Närmare föreskrifter om identifieringsmärke meddelas av Konungen eller den myndighet, Konungen därtill förordnar.

10 §.

1 mom. Har sådan ändring av motor- eller släpfordon företagits, att de uppgifter, som äro upptagna i det för fordonet utfärdade besiktningsinstrumentet eller typintyget, icke längre äro överensstämmande med fordonets beskaffenhet, skall ägaren så snart ske kan och sist inom fjorton dagar från det ändringen skedde hos besiktningsman anmäla fordonet till *ombesiktning*. Består den å motorfordon vidtagna ändringen allenast i utbyte av fordonets motor mot en med denna helt överensstämmande motor, behöver ombesiktning icke ske, men skall fordonets ägare, därest återutbyte med den gamla motorn ej inom en månad ägt rum, omedelbart till den länsstyrelse, hos

vilken fordonet är registrerat, göra anmälan om utbytet och den insatta motorns nummer.

Vid anmälan till ombesiktning skall företes för fordonet senast utfärdad besiktningssinstrument eller typintyg samt angivas de förändringar, som fordonet undergått.

Befinnes vid ombesiktning fordonet vara i föreskrivet och lämpligt skick, skall besiktningssinstrument, upptagande de förändringar fordonet undergått sedan föregående besiktning, eller ock nytt fullständigt besiktningssinstrument av besiktningssmannen utfärdas.

Befinnes fordonet icke vara i förskrivet och lämpligt skick, skall besiktningssmannen, därest den påtalade bristfälligheten ej inom av besiktningssmannen föreskriven tid visats hava blivit avhjälpt, göra skriftlig anmälan härom och om bristens beskaffenhet hos den länsstyrelse, där fordonet är registrerat.

2 mom. Påkallar ägare i annat fall än i 1 mom. sägs ombesiktning av motor- eller släpfordon eller vissa delar av dylikt fordon, skall med avseende å sådan besiktning i tillämpliga delar gälla vad i 1 mom. är stadgat.

3 mom. Beträffande *periodisk efterbesiktning* av automobiler, som användas i yrkesmässig trafik eller uthyrningsrörelse, är särskilt stadgat.

11 §.

1 mom. Länsstyrelse äger, när skäl därtill prövas föreligga, förordna om besiktning av motor- eller släpfordon samt, om besiktningen därtill föranleder eller fordonet undanhålles besiktning, meddela förbud mot fordonets användande.

2 mom. Besiktningssman, envar för sitt tjänstgöringsdistrikt, eller polisman, åt vilken länsstyrelse meddelat förordnande att utöva tillsyn å motorfordonsbeståndet, äger, där han finner anledning antaga, att av honom anträffat motor- eller släpfordon ur trafiksäkerhetssynpunkt är mindre tillförlitligt, undersöka och, om så erfordras, provköra fordonet (*flygande besiktning*). Befinnes därvid, att fordonet icke är i betryggande skick, äger besiktningssmannen eller polismannen förelägga fordonets ägare eller förare att inom viss tid avhjälpa anmärkta bristfälligheter å fordonet och inställa detsamma till *eftersyn* hos besiktningssman, som med hänsyn till fordonets hemort eller trafikförhållanden kan finnas härför lämplig; och skall denne ofördröjligen underrättas om föreläggandet.

Är fordonet så bristfälligt, att det ej utan uppenbar fara för trafiksäkerheten kan vidare nyttjas, äger besiktningssmannen eller polismannen förbjuda fordonets användande, intill dess bristen blivit avhjälpt. Förbudet, som län-der till omedelbar efterrättelse, skall ofördröjligen underställas prövning av den länsstyrelse, hos vilken fordonet är registrerat.

Undersökning och eftersyn av fordon böra så anordnas, att därav såvitt möjligt ej förorsakas rubbning i fordonets trafikförhållanden eller i övrigt större olägenhet än som med hänsyn till trafiksäkerhetens krav kan anses nödigt.

3 mom. Över vad vid besiktning enligt 1 mom. och vid eftersyn iakttagits skall intyg av besiktningsmannen utfärdas.

Förbud, varom i denna paragraf sägs, gäller för hela riket, intill dess någon länsstyrelse, efter det besiktningsman intygat, att fordonet är i vederbörligt skick, förklarar hinder för dess användande icke längre föreligga.

12 §.

Besiktningsskylt, varom i detta kapitel förmäles, skall senast inom två dagar från besiktningens avslutande i två exemplar tillhandahållas ägaren till fordonet. Intyg, som i 11 § 3 mom. avses, skall omedelbart tillhandahållas den, som uppvisar fordonet för besiktning eller eftersyn.

5 KAP.

Om registrering av motorfordon och släpfordon samt om registreringsmärken m. m.

13 §.

1 mom. Automobil, motorcykel och släpfordon skola registreras i den ordning och på det sätt, som stadgas i 14—16 §§. Sådant fordon må endast i nedan angivna fall tagas i bruk, innan registrering skett och registreringsskylt anbringats å fordonet, nämligen:

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

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

3. för färd direkt till och från besiktningsman i och för besiktning;

4. för provkörning under besiktning;

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

6. av den, som tillverkar eller bedriver handel med motor- eller släpfordon, i trafik lika med registrerat fordon, dock allenast såvitt gäller fordon, som av honom hålles till salu.

I samtliga under 1—6 punkterna nämnda fall skola dock, innan fordonet tages i bruk, de för utbekommande av *besiktningsskylt* stadgade villkoren vara uppfyllda och sådan skylt hava anbragts å fordonet.

I fall, varom förmäles i 5 och 6 punkterna, skall tillika motorfordon, som icke tillhör besiktigad typ, hava undergått besiktning och vara försett med å besiktningsskylten medelst plombering av besiktningsman anbragt särskilt märke (*besiktningsskylt*).

I fråga om skyldighet för tillverkare eller handlande, som avses i 6 punkten, att å motor- eller släpfordon föra särskild skylt (*skatteskylt*) gäller vad särskilt är stadgat.

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

3 mom. Besiktningsskylt skall, för motorfordon i dubbla exemplar, mot nedsättning av skäligt belopp, som fastställas av Konungen, tillhandahållas av polismyndigheten i orten.

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

Besiktningsskylt må ej utlämnas till annan än tillverkare eller handlande, som i 1 mom. 6 punkten avses, med mindre vederbörande behörigen styrker, att han betalt stadgad skatt för det fordon, å vilket skylten är avsedd att användas.

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

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

4 mom. Länsstyrelse skall övervaka, att besiktningsskyltar finnas tillgängliga hos polismyndigheten i de orter, varest sådana skyltar kunna antagas bliva erforderliga.

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

14 §.

1 mom. Hos länsstyrelse skall föras register (*automobilregister*) för inskrivning av de uppgifter rörande automobiler, motorcyklar och släpfordon samt deras ägare, om vilkas intagande i registret Konungen förordnat.

Fordon skall registreras hos länsstyrelsen i det län, där fordonet har sin hemort.

Fordon skall anses hava sin hemort å den ort, där ägaren är mantalskriven. Skall fordonet företrädesvis användas å annan ort än den, där

ägaren är mantalsskriven, eller äro ägarna flera och mantalsskrivna inom olika län, eller har ägaren sitt hemvist utom riket, eller tillhör fordonet ägare, som icke är mantalsskriven, skall fordonet anses hava sin hemort å den ort, där det företrädesvis skall brukas.

2 mom. Skriftlig ansökan om registrering av fordon skall så snart ske kan och sist inom fjorton dagar från det fordonet förvärvats göras av ägaren eller, om fordonet tillhör staten eller kommun, av den myndighet eller person, som äger befogenhet att anställa förare av fordonet.

Nämnda skyldighet gäller dock icke den, som tillverkar eller bedriver handel med fordon, beträffande dylikt, som av honom förvaras å lager eller hålles till salu.

Ansökan, varom här är fråga, skall innehålla uppgift å ägarens fullständiga namn, yrke, hemvist och postadress eller däremot svarande uppgift.

Vid ansökningen skola fogas vederbörligt besiktningsinstrument eller typintyg så ock, med avseende å motorfordon, vederbörligt försäkringsbevis, allt i två exemplar.

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

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

4 mom. Bevis om registrering och uppgift om det fordonet därvid jämlikt 17 § tilldelade registreringsmärket skola tecknas å ena exemplaret av besiktningsinstrumentet eller typintyget, vilket skall av länsstyrelsen återställas till sökanden. Det ena exemplaret av ingivet försäkringsbevis skall, försett med uppgift om fordonets registreringsmärke, av länsstyrelsen översändas till den försäkringsanstalt, som meddelat försäkringen.

15 §.

1 mom. Övergår registrerat fordon till ny ägare, skall, där icke på sätt nedan stadgas ny registrering av fordonet bör ske inom annat län, den nye ägaren så snart ske kan och sist inom fjorton dagar, sedan förvärvet skedde, därom göra anmälan för registrering hos länsstyrelsen i det län, där fordonet är registrerat, dock att, om äganderätten övergår genom arv eller testamente, tiden för anmälan räknas, där boskifte erfordras, från det detta hölls, men, i annat fall, vid arv, från det bouppteckningen efter arvlåtaren avslutades och, vid testamente, från det testamentet blev bestående.

Anmälan, varom nu sagts, skall innehålla uppgift om nye ägarens fullständiga namn, yrke, hemvist och postadress eller däremot svarande uppgift samt fordonets registreringsmärke.

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

Anmälan av ny ägare till motorfordon skall vara åtföljd av nytt försäkringsbevis.

Förre ägaren vare alltid berättigad att göra anmälan om övergång av äganderätten till fordon; dock att genom sådan anmälan den nye ägarens anmälningsskyldighet icke upphör. Har dylik anmälan gjorts av förre ägaren och har därvid fogats bevis till styrkande av äganderättens övergång, äger länsstyrelsen, sedan tiden för ny ägares anmälningsskyldighet utgått, ändå att denna skyldighet icke fullgjorts, ur registret avföra den förre ägaren.

2 mom. Har ägare av registrerat fordon för avsikt att under viss tid eller tills vidare icke nyttja fordonet i trafik, äger han rätt att om detta förhållande göra anmälan hos vederbörande länsstyrelse för fordonets avförande ur registret.

Sådan anmälan skall vara åtföljd, förutom av i 16 § 1 mom. omförmäld avgift, av en särskild avgift, svarande mot skatt för fordonet under tre månader, vilken avgift skall redovisas av länsstyrelsen lika med registreringsavgift.

Om brukande, besiktning och registrering av fordon, som sålunda avförts ur registret, gäller vad i denna förordning stadgats i fråga om fordon, som förut icke registrerats. Det för registrering erforderliga besiktningssinstrumentet skall vara utfärdat inom fjorton dagar före ingivandet av registreringsansökningen.

Ansökan om ny registrering av fordonet skall innehålla uppgift om den förra registreringen och det fordonet därvid tilldelade registreringsmärket.

3 mom. Har registrerat fordon förstörts, eller har med sådant fordon eljest vidtagits åtgärd, på grund varav kan antagas, att fordonet icke vidare kommer att användas här i riket, skall ägaren inom fjorton dagar från det han fått vetskap om dylikt förhållande därom hos vederbörande länsstyrelse göra anmälan för fordonets avförande ur registret. Vid sådan anmälan skall fogas bevis till styrkande av de meddelade uppgifterna om fordonet.

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

Vad i 2 mom. tredje och fjärde styckena är stadgat äger tillämpning jämväl i fall, varom i detta moment är fråga.

4 mom. Så snart ske kan och sist inom fjorton dagar efter avslutandet av sådan ombesiktning, som i 10 § 1 och 2 mom. sägs, eller sådan efterbesiktning, varom förmäles i § 32 mom. 2 förordningen angående yrkesmässig trafik med automobil, har ägaren av fordonet att till länsstyrelsen i det län, där fordonet är registrerat, om besiktningen göra anmälan och därvid foga vederbörligt besiktningssinstrument i två exemplar eller, därest sådant icke upprätats, av besiktningssman utfärdat bevis om att besiktningen verkställts.

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

6 mom. Sker ändring i fråga om registrerat fordons hemort, ägarens namn, yrke, hemvist, postadress eller däremot svarande uppgift, varom inskrivning i registret skett, skall anmälan därom så snart ske kan och sist inom fjorton dagar från det ändringen skedde göras hos länsstyrelsen i det län, där fordonet är registrerat.

7 mom. Inträffar sådan förändring beträffande äganderätten till fordon eller dess användningsområde eller eljest, att detsamma enligt 14 § 1 mom. bör registreras i annat län än där registrering förut skett, skall ansökan om ny registrering så snart ske kan och sist inom fjorton dagar från det förändringen inträdde göras hos länsstyrelsen i det län, där registreringen bör ske; dock att nu nämnda tid i de fall, som särskilt angivas i 1 mom. första stycket, skall räknas på sätt där är föreskrivet. Denna ansökan skall innehålla uppgift om den förra registreringen och det fordonet därvid tilldelade registreringsmärket. I övrigt skall i fråga om sådan registrering i tillämpliga delar gälla vad i 14 § är stadgat om registrering av fordon, som icke förut registrerats.

Ansökan om registrering i fall som i första stycket avses behöver icke göras av den, som bedriver handel med motor- eller släpfordon, där av sådan handlande förvärvat fordon försäljes inom fjorton dagar efter förvärvet; dock skall han inom nämnda tid göra anmälan angående förvärvet och försäljningen av fordonet och om tiderna härför till den länsstyrelse, hos vilken fordonet är registrerat.

8 mom. Anmäles ändring i förhållande, varom inskrivning i registret skett, eller varder sådan ändring eljest för länsstyrelsen vederlig, skall ändringen anmärkas i registret.

Göres anmälan angående om- eller efterbesiktning, varom i 4 mom. sägs, skall detta antecknas i registret.

Är besiktning verkställd på grund av myndighets förordnande, skall anteckning i registret ske härom samt beträffande vad vid besiktningen iakttagits. Har förbud mot fordonets användande meddelats jämlikt 11 § 1 eller 2 mom. eller förklarande lämnats jämlikt samma paragrafs 3 mom., skall anteckning jämväl därom ske i registret. Är i dessa fall fråga om fordon, som har sin hemort i annat län, skall länsstyrelsen i det län, där fordonet har sin hemort, därom underrättas i och för vederbörliga anteckningars verkställande.

16 §.

1 mom. Ansökan om registrering av fordon eller annan anmälan till automobilregistret skall göras skriftligen och vara åtföljd av för varje fall stadgad avgift.

2 mom. Har den anmälande icke iakttagit de föreskrifter, som finnas för varje fall meddelade, skall registrering eller anteckning till registret vägras.

Om vägrad registrering eller anteckning till registret har länsstyrelse att ofördröjligen till sökanden med allmänna posten översända skriftlig underrättelse med uppgift tillika om skälen därför.

3 mom. Har hos länsstyrelse registrerats fordon, som förut är i annat län registrerat, har länsstyrelsen att om registreringen skyndsamt göra anmälan till den länsstyrelse, hos vilken den föregående registreringen skett.

4 mom. Närmare föreskrifter om automobilregistrets förande ävensom om avgifter för registrering av fordon och annan anteckning till registret meddelas av Konungen.

17 §.

1 mom. Inom respektive län tilldelas vid registreringen varje fordon sitt särskilda ordningsnummer, vilket, jämte en länet betecknande bokstav, utgör fordonets *registreringsmärke*.

Länen betecknas sålunda, att:

A utmärker	Stockholms stad,	O utmärker	Göteborgs och Bohus län,
B »	Stockholms län,	P »	Älvsborgs län,
C »	Uppsala län,	R »	Skaraborgs län,
D »	Södermanlands län,	S »	Värmlands län,
E »	Östergötlands län,	T »	Örebro län,
F »	Jönköpings län,	U »	Västmanlands län,
G »	Kronobergs län,	W »	Kopparbergs län,
H »	Kalmar län,	X »	Gävleborgs län,
I »	Gotlands län,	Y »	Västernorrlands län,
K »	Blekinge län,	Z »	Jämtlands län,
L »	Kristianstads län,	AC »	Västerbottens län,
M »	Malmöhus län,	BD »	Norrbottnens län.
N »	Hallands län,		

Ordningsnummer meddelas i löpande följd i särskilda serier för automobiler, motorcyklar och släpfordon. Om fordon är avfört ur registret, må fordonets ordningsnummer tilldelas annat fordon.

2 mom. Å registrerat motorfordon skall skylt, utvisande fordonets registreringsmärke, (*registreringsskylt*) finnas på ett i ögonen fallande sätt anbragt i två exemplar, varav ett framtill och ett baktill å fordonet.

Om sättet för anbringande å släpfordon av registreringsmärke meddelas bestämmelser i vägtrafikstadgan.

3 mom. Närmare bestämmelser om beskaffenheten av registreringsskylt meddelas av Konungen.

6 KAP.

Om förare av motorfordon och traktortåg.

18 §.

1 mom. Annat motorfordon än lättviktsmotorcykel må föras allenast av den, som genom av länsstyrelsen utfärdat tillstånd (*körkort*) berättigats till förande av fordonet.

Körkort utfärdas för förande av automobil eller av motorcykel. Körkort,

som gäller för förande av automobil, berättigar även till förande av motorcykel.

Traktortåg må föras allenast av den, som erhållit tillstånd till förande av automobil.

Utan hinder av vad ovan stadgas må den, som vill förvärva färdighet i körning av motorfordon, äga företaga övningskörning. Dylik körning må äga rum, där framförande av fordon, varmed övningen företages, är tillåtet; dock att polismyndigheten i orten äger att helt eller delvis förbjuda övningskörning å plats, där körningen kan medföra fara för trafiksäkerheten. Övningskörning må företagas endast av den, som fyllt 18 år, eller, där övningskörningen sker med motorcykel, av den, som fyllt 16 år. Den, som företager övningskörning, skall åtföljas av person, som innehar gällande körkort för förande av det slag av fordon övningskörningen avser och som besitter längre tids vana och skicklighet i fråga om körning med sådant fordon; och anses under körningen den sistnämnde såsom förare av fordonet.

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

Över ansökan om tillstånd att bedriva yrkesmässig utbildning eller om godkännande av lärare skall länsstyrelsen infordra yttrande av besiktningsman; och skall denne genom särskilt prov undersöka kompetensen och lämpligheten hos den, som uppgives skola handhava undervisningen.

Den, som bedriver yrkesmässig utbildning, är skyldig underkasta sig den tillsyn å verksamheten, varom länsstyrelsen förordnar.

Motorfordon må ej användas för övningskörning vid yrkesmässig utbildning utan att vara härför av besiktningsman godkänt.

Konungen eller den myndighet, Konungen därtill förordnar, föreskriver, huruvida dylikt motorfordon skall vara försett med särskilda säkerhetsanordningar.

Befinnes den, som erhållit tillstånd att bedriva yrkesmässig utbildning, eller den, som blivit godkänd såsom lärare i körskola, olämplig härtill eller bedrives sådan utbildning i strid mot gällande föreskrifter eller eljest på otillfredsställande sätt, äger länsstyrelsen, allt efter omständigheterna, återkalla tillståndet eller godkännandet. När godkännande återkallas, må körskolas innehavare föreläggas att inom viss tid anställa lärare, som blivit av länsstyrelsen godkänd. Underlåtes detta, må tillståndet för skolan återkallas. Återkallelse kan ock ske, därest undervisning vid skolan ej bedrivits under senaste tolv månader.

3 mom. Lättviktsmotorcykel må föras allenast av den, som fyllt 15 år.

19 §.

1 mom. Den, som önskar erhålla körkort, skall undergå förarprov hos besiktningsman i det tjänstgöringsdistrikt, inom vilket den ort, där han

är mantalsskriven, är belägen; visar han synnerlig olägenhet vara förbunden med prövning inför besiktningsman i nämnda distrikt eller är han icke mantalsskriven i riket, må förarprovet undergåas hos besiktningsman i det distrikt, inom vilket han erhållit sin utbildning, eller, där han erhållit utbildning utom riket, hos besiktningsman i det distrikt, där han vistas.

2 mom. Vid anmälan till förarprov skall sökande förete:

a) åldersbevis, utvisande att han fyllt 18 år eller, om anmälan avser prov för tillstånd att föra motorcykel, 16 år;

b) intyg av läkare, utfärdat enligt av Konungen fastställt formulär och inom två månader före anmälan, att sökanden icke lider av sådant lyte, sådan sjukdom eller sådan nedsättning av syn- eller hörsel förmågan, som väsentligen minskar hans förmåga att föra motorfordon; och skall härvid erforderlig grad av synskärpa anses föreligga, därest, efter korrektion av förefintliga refraktionsfel, synskärpan uppgår till minst 0.7 å det ena ögat och minst 0.3 å det andra eller ock, om synskärpan å ett öga är mindre än 0.3 eller synen å ögat helt saknas, synskärpan å det andra ögat uppgår till minst 0.8 och erforderlig korrektion till högst 2 dioptriers styrka ävensom nedsättningen eller förlusten av synen å det sämre ögat varit bestående mer än ett år; och

erforderlig grad av hörsel förmåga anses föreligga, därest åtminstone av det ena örat vanlig samtalsstämma väl uppfattas på 4 meters avstånd; samt

c) bevis om erhållen utbildning till förare, utfärdat av den, som meddelat denna.

För provet skall lämpligt motorfordon tillhandahållas besiktningsmannen. Under provet anses sökanden såsom förare av fordonet.

3 mom. Befinnes sökande, efter prov under olika trafikförhållanden samt förhör, dels besitta ur trafiksäkerhetssynpunkt erforderlig körskicklighet, sinnesnärvaro och omdömesförmåga, dels ock äga nödig kannedom om verkningssättet hos det slag av motorfordon, varom fråga är, om gällande trafikföreskrifter ävensom om alkoholhaltiga dryckers inverkan ur trafiksäkerhetssynpunkt å den mänskliga organismen, skall besiktningsmannen inom två dagar efter provets undergående meddela sökanden bevis, att han avlagt godkänt prov som förare av automobil eller motorcykel. Detta bevis bör angiva den person eller körskola, som utbildat sökanden.

20 §.

1 mom. För erhållande av körkort har sökande att till länsstyrelsen i det län, inom vilket han är mantalsskriven, eller, om han icke är mantalsskriven i riket, till länsstyrelsen i det län, där han för tillfället vistas, insända ansökan därom, med angivande av fullständigt namn, yrke, hemvist och postadress eller däremot svarande uppgift samt vid ansökningen foga

a) de i 19 § 2 mom. a) och b) omförmälda handlingarna;

b) sådant bevis av besiktningsman, som i 19 § 3 mom. avses;

c) intyg, utfärdat inom två månader före ansökningen, av polismyndigheten å den eller de orter inom riket, varest sökanden under de senaste

två åren varit mantalsskriven, att sökanden gjort sig känd för ett nyktert levnadssätt och med hänsyn till sina personliga förhållanden i övrigt icke kan anses olämplig såsom förare av motorfordon, eller, där sökanden icke under angivna tid varit här i riket mantalsskriven, bevis om av Konungen meddelat tillstånd att, utan hinder av att intyg, varom nyss sagts, ej kan företes, ansökningen må upptagas till prövning;

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

e) välliknande fotografi av sökanden i sådant format, att det lämpligen kan anbringas å körkort.

Sökande vare ock skyldig att, där så av länsstyrelsen påfordras, förete intyg om sin mantalsskrivningsort.

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

Intyg, som nyss sagts, vare avgiftsfritt.

Med polismyndighet förstås i punkt c): för Stockholm vederbörande poliskommissarie, för annan stad, där polismästare finnes, denne, för övriga städer stadsfiskal eller, om stadsfiskalen är befriad från all befattning med polisväsendet, den som närmast under polischefen har inseende över polisväsendet samt för landet polischefen i orten.

2 mom. Finnes sökanden hava vederbörligen fullgjort vad ovan föreskrivits, må länsstyrelsen, efter företagen ytterligare utredning, där sådan finnes erforderlig, för honom utfärda körkort, innefattande tillstånd att föra automobil eller motorcykel. Där sökanden icke utan användande av glas innehar erforderlig synskärpa, skall å körkortet anmärkas att han är skyldig att vid framförande av motorfordon bära nödiga glas.

Körkort gäller för färd i hela riket.

Har körkort för automobil tilldelats någon, som innehar särskilt för motorcykel gällande körkort, åligger det honom att efter anmaning överlämna sistnämnda körkort till den länsstyrelse, som utfärdat körkortet för automobil.

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

Formulär till körkort fastställas av Konungen.

3 mom. Över utfärdade körkort skall länsstyrelse föra anteckning i liggare eller kortregister (*körkortsregister*); och skall däri för varje körkort antecknas nummer å körkortet och dag för dess utlämnande samt innehavarens namn, födelseår, födelsedag, yrke och hemvist ävensom förseelser, varom vederbörlig anmälan enligt 21 § 4 mom. sker.

21 §.

1 mom. Har förare vid färd med motorfordon eller traktortåg 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 har förare eljest ådagalagt sådana egenskaper, att han icke vidare bör betros med att innehava körkort, skall länsstyrelse, som utfärdat körkortet, efter nöjaktig utredning återkalla detsamma. Vid sådan utredning må avseende icke fästas vid förseelse, vilken antecknats i det i 20 § 3 mom. omnämnda körkortsregistret mer än två år före begåendet av den förseelse, som giver anledning till att frågan om körkortets återkallelse upptages till prövning. Är fråga om förseelse, som är belagd med straff, må återkallelse av körkort på grund av denna förseelse icke, där länsstyrelsen ej finner uppenbart, att föraren är olämplig att föra motorfordon, äga rum förrän frågan om straff för förseelsen blivit genom domstols laga kraft ägande utslag avgjord. Äro omständigheterna av den beskaffenhet, att anledning är att antaga, att föraren skall, utan att återkallelse av körkortet sker, låta sig rättas, och är ej fråga om förare, som vid färd med motorfordon 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, på ansökan hos länsstyrelsen i det län, som i 20 § 1 mom. sägs, äger få, om tiden angivits till ett år eller därunder, frågan om körkortets återbekommande och, om tiden angivits till över ett år, frågan om utfärdande av nytt körkort upptagen till prövning; dock skall beträffande förare, som vid färd med motorfordon varit så påverkad av starka drycker, som nyss sagts, tiden, efter vilken dylik prövning först må ske, bestämmas till minst sex månader.

Har förares förmåga att föra motorfordon blivit så väsentligt nedsatt genom sjukdom, skada eller dylikt, att han ur trafiksäkerhetssynpunkt icke vidare bör betros med att föra motorfordon, skall körkortet återkallas. Finnes grundad anledning till antagande att förhållande, som nyss sagts, föreligger, äger länsstyrelsen tillhålla föraren att inom viss tid förete nytt läkarintyg vid äventyr att körkortet eljest återkallas.

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

Har förare vid färd med motorfordon ådagalagt grov vårdslöshet eller visat uppenbar likgiltighet för andra människors liv eller egendom eller varit synbarligen överlastad av starka drycker eller har förare till följd av sjukdom, skada eller dylikt uppenbarligen förlorat förmågan att föra motor-

fordon utan risk för liv eller egendom, äger polismyndighet som i 20 § 1 mom. sista 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 skett, åligger det föraren att efter anmaning överlämna körkortet till länsstyrelsen.

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

Varning må ej överklagas.

2 mom. Ansökan om återbekommande av körkort skall, därest tiden för återkallelsen uppgår till minst sex månader, vara åtföljd av sådana bevis, som omförmälas i 19 § 2 mom. b) och 20 § 1 mom. c), länsstyrelsen obetaget att i varje fall, där så prövas nödigt, oavsett tiden för återkallelsen infordra övriga i 20 § 1 mom. omförmälda handlingar. Ansökan om utfärdande av nytt körkort skall vara åtföljd av samtliga de handlingar, varom i 20 § 1 mom. sägs. Nu avsedda bevis och andra handlingar skola vara utfärdade efter det den i återkallelsen bestämda tiden gått till ända. Intyg, som i 20 § 1 mom. c) sägs, skall avse tid efter begående av den förseelse, som givit anledning till körkortets indragning.

Därest prövning av fråga om återbekommande av körkort eller utfärdande av nytt körkort ankommer på annan länsstyrelse än den, som återkallat körkortet, skall yttrande i ärendet jämte utdrag rörande sökanden ur körkortsregistret infordras från sistnämnda länsstyrelse. Äger sökanden återbekomma sitt körkort, skall detsamma tillhandahållas honom hos den länsstyrelse, som prövat frågan om körkortets återbekommande.

3 mom. Beslut, varigenom länsstyrelse meddelat varning eller återkallat körkort, skall antecknas i körkortsregistret.

Genom länsstyrelsens försorg skall, på sätt Konungen förordnar, för rikets polismyndigheter kungöras beslut om återkallelse av körkort. Beslut, varigenom återkallelse av körkort, efter anförda besvär, upphävts eller ändrats eller varigenom, efter återkallelse, förare återbekommit sitt körkort eller nytt körkort utfärdats för honom, skall likaledes kungöras på sätt ovan är stadgat.

4 mom. Har den, som innehar körkort, ådömts straff för förseelse, begången vid förande av motorfordon eller traktortåg, eller för förseelse mot 18 kap. 15 § strafflagen, eller har eljest högre rätt meddelat utslag i mål, vari underrätt ådömt sådant straff, åligger det domstolen att ofördröjligen översända avskrift av utslaget jämte uppgift om numret å den dömdes körkort till den länsstyrelse, som utfärdat detsamma.

7 KAP.

Särskilda föreskrifter angående motorfordon och släpfordon, som för tillfälligt brukande i riket införts från utlandet, och om tillstånd att föra sådant motorfordon.

22 §.

1 mom. Har automobil, motorcykel eller släpfordon för tillfälligt brukande här i riket från utlandet införts av resande, som endast tillfälligtvis skall i riket vistas, vare besiktning av fordonet ej av nöden, där den resande innehar intyg av svensk konsul eller polismyndighet i det land, varest fordonet är registrerat, eller av konsul, som företräder detta land här i riket, att fordonet till sin beskaffenhet uppfyller de i det främmande landet gällande föreskrifterna för att där få användas i trafik. Nämnade intyg skall företes hos polismyndigheten å den första ort i riket, varest fordonet är avsett att begagnas. Om intyget är behörigt och sökanden styrker, att han fullgjort vad honom, enligt vad därom särskilt stadgas, åligger i avseende å erläggande av skatt för fordonet, skall polismyndigheten eller av denne förordnad tjänsteman genom anteckning å intyget eller annorledes utfärda bevis om tillstånd att i riket bruka fordonet samt tilldela fordonet registreringsmärke.

2 mom. Företes icke intyg, varom i föregående moment sägs, skall fordonet underkastas besiktning på sätt i 9 § 1 mom. föreskrives. Därest fordonet, enligt intyg av besiktningsman, befinnes uppfylla de i 3 § samt 4, 5 eller 6 § meddelade bestämmelserna, skall polismyndigheten tilldela detsamma registreringsmärke, varjämte å intyget skall tecknas bevis om meddelande av tillstånd att i riket bruka fordonet.

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

4 mom. Registreringsmärke för släpfordon, varom i denna paragraf förmäles, skall antecknas i det bevis om tillstånd, varom i 1 och 2 mom. sägs. Registreringsskylt för motorfordon, varom i denna paragraf förmäles, skall av polismyndigheten mot skälig ersättning tillhandahållas sökanden, och skall om skyltens anbringande gälla vad härutinnan beträffande i riket registrerat motorfordon finnes föreskrivet.

Närmare bestämmelser om sådan registreringsskylts beskaffenhet meddelas av Konungen.

Länsstyrelse skall övervaka, att skyltar, varom i denna paragraf sägs, ävensom exemplar av denna förordning samt vägtrafikstadgan finnas tillgängliga hos polismyndighet, varest sådana kunna antagas bliva erforderliga.

5 mom. Tillstånd att föra automobil eller motorcykel skall, där ej särskil-

da omständigheter till annat föranleda, av polismyndighet meddelas person, som med bevis av myndighet, som i 1 mom. omförmäles, styrkt, att han i det främmande landet äger rätt att föra motorfordon av det slag, varom fråga är. Till förare, som icke redan innehar exemplar av denna förordning samt vägtrafikstadgan, skola sådana av polismyndigheten överlämnas.

Det åligger polismyndigheten att över sålunda meddelade tillstånd föra anteckningar, upptagande förarens namn, yrke, hemvist och postadress.

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

23 §.

1 mom. Tillstånd, varom i 22 § förmäles, att här i riket bruka eller föra fordon gäller för en tid av två månader; dock kan giltighetstiden av länsstyrelse utsträckas med ytterligare en månad.

När skälig anledning därtill föreligger, kan tillstånd, varom här är fråga, återkallas av envar länsstyrelse, i vars län fordonet brukats.

2 mom. Den, som från utlandet färdats i motorfordon till riket, må, utan hinder däraf att fordonet icke är försett med registrerings skylt, fortsätta färden till närmaste ort i riket, där polismyndighet finnes.

24 §.

På vilka villkor motorfordon, som är registrerat i främmande stat, som anslutit sig till internationell konvention rörande automobiltrafik, må här i riket tillfälligt brukas, så ock på vilka villkor person, som i sådan stat äger rätt att föra motorfordon, må här i riket utöva dylik rätt, bestämmes av Konungen.

25 §.

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

8 KAP.

Föreskrifter i avseende å förordningens efterlevnad.

26 §.

1 mom. Brukas automobil, motorcykel eller släpfordon i strid mot bestämmelserna i 13 § 1 mom., 15 § 2 mom. tredje stycket eller 3 mom. tredje stycket eller mot förbud, som meddelats enligt 11 § 1 eller 2 mom., vare ägaren förfallen till dagsböter, minst tio.

2 mom. Brukas automobil, motorcykel eller släpfordon, oaktat fordonet ej överensstämmer med de i denna förordning angående sådant fordons beskaffenhet och utrustning meddelade föreskrifterna eller med föreskrift, som

med stöd av 4 § 1 mom. h) meddelats angående beskaffenheten av hjulringar, vare ägaren, där ej bristfälligheten var av ringa betydelse eller brukandet avsåg allenast att med anledning av under färd uppkommen skada å fordonet framföra detta till närmast belägna plats för skadans avhjälpande och uppenbar fara ej var därmed förenad, förfallen till dagsböter.

3 mom. Har ägare i fall, som i 1 eller 2 mom. avses, iakttagit vad på honom ankommer till förhindrande av fordonets brukande, vare han fri från ansvar.

4 mom. Har förseelse, varom i 1 eller 2 mom. sägs, skett, och ägde föraren vetskap om det hinder för fordonets brukande, som förelåg, vare jämväl han förfallen till de böter, som i nämnda moment äro stadgade.

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

27 §.

Den, som bryter mot föreskrifterna i 10 § 1 mom. första stycket eller icke efterkommer av länsstyrelse jämlikt 11 § 1 mom. givet förordnande om besiktning av fordon eller av besiktningsman eller polisman enligt 11 § 2 mom. första stycket givet föreläggande att till eftersyn inställa motorfordon eller släpfordon, straffes med dagsböter.

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

28 §.

Med böter från och med tio till och med tvåhundra kronor straffes den, som åsidosätter föreskrifterna i 13 § 3 mom. sista stycket, 20 § 2 mom. tredje stycket eller 21 § 1 mom. femte stycket, eller som, där duplettkörkort utfärdats enligt 20 § 2 mom. fjärde stycket men ursprungligt körkort sedermera tillrättakommer, underlåter att ofördröjligen återställa duplettkörkortet till vederbörande länsstyrelse.

Till enahanda straff är den förfallen, som brukar automobil, motorcykel eller släpfordon, som för tillfälligt brukande i riket från utlandet införts, utan att tillstånd till fordonets användande här i riket erhållits, eller å tid, då sådant tillstånd icke längre är gällande, eller som under trafik icke medför bevis, varom i 22 § förmäles, eller som underlåter att efterkomma tillsägelse av besiktningsman eller polisman att uppvisa detsamma. Länsstyrelse äger i fall, varom nyss nämnts, förordna, att fordonet skall omhändertagas av polismyndighet.

29 §.

1 mom. Sökes ej inom föreskriven tid registrering, på sätt i 14 § 2 mom. är stadgat, av automobil, motorcykel eller släpfordon straffes den, vilken registreringsskyldigheten ålegat, med dagsböter. Underlåter eljest någon, som

enligt denna förordning är pliktig göra anmälan till automobilregistret, att göra sådan anmälan inom den härför i varje fall stadgade tid, böte från och med tio till och med trehundra kronor.

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

2 mom. Envar, som i anmälan, varom i 1 mom. förmäles, mot bättre vetande meddelar oriktig uppgift, straffes med dagsböter, minst fem.

Till enahanda straff vare den förfallen, som i eller å typintyg, varom i 9 § 2 mom. första stycket och 14 § 3 mom. andra stycket stadgas, mot bättre vetande meddelar oriktig uppgift eller som åsidosätter föreskrifterna i 13 § 3 mom. fjärde stycket.

30 §.

Den, som, utan att vara därtill berättigad, förer automobil, motorcykel eller traktortåg eller företager övningskörning, straffes med dagsböter, minst tio.

Till enahanda ansvar gör sig envar förfallen, vilken anställer och brukar den såsom förare av ovan nämnt motorfordon eller traktortåg, som icke äger rätt att föra motorfordon av det slag, varom fråga är, eller traktortåg, ävensom ägare eller förare, vilken överlämnar åt eller eljest tillåter annan att föra motorfordonet eller traktortåget, eller att företaga övningskörning utan att denne är därtill berättigad.

Om någon, som icke utan användande av glas innehar synskärpa varom i 19 § 2 mom. b) sägs, underlåter att vid förande av motorfordon eller traktortåg använda nödiga glas, oaktat hans skyldighet härutinnan anmärkts å för honom utfärdat körkort, vare han förfallen till dagsböter.

Åsidosätter den, som företager övningskörning, annorledes än i första stycket sägs föreskrifterna i 18 § 1 mom. eller på grund av samma författningsrum meddelat förbud, böte från och med tio till och med trehundra kronor.

31 §.

Bedriver någon yrkesmässig utbildning av förare i körskola eller annorledes, utan att tillstånd härtill erhållits, straffes med dagsböter, minst fem.

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

32 §.

Brukar någon lättviktsmotorcykel, som icke överensstämmer med vad om sådant fordon är i 5 § stadgat, straffes med böter från och med tio till och med tvåhundra kronor, där ej brukandet avsåg allenast att med anledning av under färd uppkommen skada å fordonet framföra detta till närmast be-

lägna plats för skadans avhjälpande och uppenbar fara ej var därmed för-
enad.

33 §.

De för ägare av motorfordon och släpfordon stadgade ansvarsbestämmel-
serna skola äga tillämpning, i händelse fordonet tillhör någon, som står under
förmyndare eller annan laga målsman, å denne, samt, där fordonet äges av
oskift dödsbo eller konkursbo eller av bolag, förening eller annat samfund
eller av stiftelse eller annan sådan inrättning, å den eller dem, som äga före-
träda boet, samfundet eller inrättningen. I fråga om motorfordon eller släp-
fordon, som tillhör staten eller kommun, skola nämnda ansvarsbestämmel-
ser gälla förarens närmaste förman. Har denne till förekommande av för-
seelse mot förordningen gjort vad på honom ankommit och äger i följd av
överordnads åtgärd eller vållande förseelse likväl rum, varde den överordna-
de drabbad av ansvar, som här avses.

34 §.

Fortsätter någon under tid, då han är ställd under tilltal för förseelse en-
ligt 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.

35 §.

Förseelse mot denna förordning skall, där ej allenast enskild målsägandes
rätt blivit därav förnärmad, åtalas av allmän åklagare, ändå att angivelse
därom ej skett.

Åtal för sådan förseelse anhängiggöres vid polisdomstol, där 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.

36 §.

Finner polismyndighet anledning förekomma till återkallelse av körkort el-
ler tillstånd, varom i denna förordning förmäles, skall polismyndigheten där-
om göra framställning hos den myndighet, som har att meddela sådan åter-
kallelse.

37 §.

Böter, som enligt denna förordning ådömas, tillfalla kronan. Saknas till-
gång till böternas fulla gäldande, skola de förvandlas enligt allmän strafflag.

9 KAP.

Särskilda föreskrifter.

38 §.

För förrättning, som enligt denna förordning ankommer på besiktnings-
man, skall erläggas avgift enligt taxa, som fastställs av Konungen.

39 §.

Emot beslut, som på grund av denna förordning meddelas av länsstyrelse eller av polismyndighet, må besvär anföras inom tid, som för överklagande av förvaltande myndigheters och ämbetsverks beslut är bestämd; dock gälla beslutet utan hinder av besvär till efterrättelse, intill dess annorlunda kan bliva vederbörligen förordnat.

40 §.

Erfordras för militärt ändamål fortlöpande uppgifter om inom landet befintliga motorredskap eller vissa slag av sådana, meddelar Konungen bestämmelser, huru den uppgiftsskyldighet, som i sådant hänseende befinnes erforderlig, skall av vederbörande fullgöras.

41 §.

Denna förordning äger icke tillämpning å motorfordon och släpfordon, som tillhöra staten och äro tillverkade för särskilda militära ändamål, eller å traktortåg, som brukas av krigsmakten, ej heller å fordon av nu nämnda slag, som användas uteslutande inom järnvägs- eller fabriksområde eller annat dylikt inhägnat område.

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

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 1937, från och med vilken dag motorfordonsförordningen den 20 juni 1930 (nr 284), med undantag av däri meddelade särskilda föreskrifter om yrkesmässig automobiltrafik och om uthyrningsrörelse samt för överträdelse av nämnda föreskrifter stadgade ansvarsbestämmelser, skall upphöra att gälla.

Vad i 4 § 1 mom. i) stadgas skall icke äga tillämpning å automobil, som före dagen för denna förordnings ikraftträdande undergått besiktning eller för vilken före samma dag typintyg utfärdats, allt för det fall att bilen vid besiktningen eller vid typintygets utfärdande icke var försedd med stopplykta.

F ö r s l a g
till
Vägtrafikstadga.

Härigenom förordnas som följer:

1 KAP.

Inledande bestämmelser.

1 §.

1 mom. Denna stadga äger tillämpning allenast å trafik på väg, varom i 2 mom. förmäles.

2 mom. I denna stadga förstås med

väg: allmän väg, gata eller annan allmän plats, som är upplåten för allmän samfärdsel, så ock enskild väg, varå sådan samfärdsel icke blivit förbjuden;

vägförande: envar, som å väg framför fordon, rider, leder kreatur, åker skidor eller går;

fordon: alla slag av vagnar för dragare, motorfordon, motorredskap och andra arbetsredskap å hjul eller medar, slädar, cyklar, kälkar, sparkstöttningar, dragkärror o. s. v., dock ej fordon, som löper på skenor;

motorfordon: för färd på marken avsett, för person- eller godsbefordran inrättat fordon, som för framdrivande är försett med kraftmaskin (motor), ävensom underrede till dylikt fordon (chassi);

automobil: motorfordon, som är försett med tre eller flera hjul, där icke fordonet enligt det följande är att anse såsom motorcykel;

personautomobil: automobil, som är byggd för befordran av personer, högst sju;

omnibus: automobil, som är byggd för befordran av ett större antal personer än sju, vare sig densamma därjämte är avsedd för befordran av gods eller icke;

lastautomobil: automobil, som är byggd för befordran av gods men icke är att hänföra till omnibus;

motorcykel: motorfordon, som, bortsett från bivagn, är försett med endast två hjul men icke är att hänföra till lättviktsmotorcykel;

lättnviktsmotorcykel: tvåhjuligt motorfordon, som inrättats för framdrivning uteslutande medelst trampning och som icke undergått annan ändring än att det försetts med hjälpmotor eller med sådan jämte särskilda bromsnings- eller andra anordningar till främjande av dess trafiksäkerhet, och

vars tjänstevikt, så beräknad som i 2 § 2 mom. motorfordonsförordningen sägs, icke överstiger 50 kilogram;

motorredskap: traktor, lokomobil, lantbruks- eller vägmaskin samt annat dylikt fordon, vilket för framdrivande är försett med motor och är att anse allenast såsom arbetsredskap;

släpfordon: för person- eller godsbefordran inrättat fordon, vilket är avsett att icke blott tillfälligtvis dragas av automobil eller motorredskap, evad fordonet är försett med hjul (släpvagn) eller med medar (släplåde);

traktortåg: motorredskap och därmed sammankopplat släpfordon.

Konungen eller den myndighet, Konungen därtill förordnar, bestämmer till vilket slag av fordon viss fordonstyp skall vara att hänföra, därest ovan angivna kännetecken icke giva tillräcklig ledning härför, eller där särskilda omständigheter eljest därtill föranleda.

Med *polismyndighet* förstås i denna stadga: för Stockholm överståthållarämbetet, för annan stad, där poliskammare finnes, denna, för övriga städer magistrat eller stadsstyrelse, eller, där magistrat eller stadsstyrelse ej finnes, kommunalborgmästare och för landet polischefen i orten.

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

2 KAP.

Bestämmelser för samtliga vägfarande.

2 §.

Varje vägfarande skall iakttaga all den omsorg och varsamhet, som till förekommande av olycksfall betingas av omständigheterna. Han skall uppträda hänsynsfullt mot andra vägfarande och mot dem, som bo eller eljest uppehålla sig vid vägen. Han skall efterkomma polismans anvisningar till trafikens ordnande och stanna, när polisman därtill giver tecken.

3 KAP.

Särskilda bestämmelser för andra vägfarande än gående.

3 §.

Det åligger annan vägfarande än gående att åtlyda till ledning för trafiken vid väg uppsatta anslag, varningsmärken och signaler ävensom att vid varje tillfälle anpassa färdhastigheten efter vad behörig hänsyn till andra vägfarande och till trafiksäkerheten kräver och nödig försiktighet bjuder. I sistnämnda hänseende åligger det förare av fordon, bland annat,

att, då fordonet närmar sig kurva, gatu- eller annan vägföring, backkrön eller plats, där utsikten eljest är skynd, i god tid nedbringa hastigheten;

att, där körbanan är så hal, att fordonet lätteligen slirar, eller vid vändning om gatuhörn eller i samband med passerande av å hållplats stående spår-vagn icke använda större hastighet än att fordonet omedelbart kan stannas;

att, då fordonet närmar sig obehäkat, särskilt för gående avsett övergångsställe, nedbringa hastigheten så, att fordonet kan med säkerhet stannas framför övergångsstället för att lämna gående tillfälle att passera; samt

att, då fordonet nalkas korsning i samma plan mellan järnväg och väg, nedbringa hastigheten så, att fordonet kan med säkerhet stannas på ett betydande avstånd från närmaste rälssträng, ävensom, då varken stoppsignal eller annat förhållande ger anledning till antagande, att tåg nalkas, skyndsamt passera järnvägen.

4 §.

1 mom. Annan vägfarande än gående bör, där så lämpligen kan ske, färdas å körbanans vänstra del.

Om vid färd i kurva, gatu- eller annan vägkorsning, backe eller annorstädes utsikten över vägen är skyddad, skall vägfarande, som här avses, städse hålla till vänster å körbanan.

2 mom. Det åligger andra vägfarande än gående att vid möte sinsemellan hålla till vänster å körbanan.

3 mom. Omkörning av annan vägfarande än gående skall ske till höger, varvid det åligger den, som skall omköras, att hålla till vänster.

Omkörning må icke ske vid andra tillfällen än när körbanan kan fritt överskådas och må under inga förhållanden äga rum vid vägkorsningar eller i skarpare kurvor eller å backkrön eller vid annalkande till eller passerande av korsning i samma plan mellan väg och järnväg.

Den som vill företaga omkörning skall dessförinnan övertyga sig, att den framförvarandes uppmärksamhet blivit väckt, och bör för sådant ändamål avgiva ljud- eller ljussignal eller på annat sätt giva sig tillkänna, varefter den framförvarande skyndsamt bör sakta farten och på lämpligt sätt låta förstå, att signalen uppfattats.

4 mom. Vägfarande, varom i detta kapitel förmäles, åligger att vid möte med eller omkörning av gående lämna denne rådrum att vika åt sidan ävensom möjliggöra för honom att förfoga över tillräckligt utrymme å vägbanan.

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

5 mom. Till undvikande av sammanstötning, när ett fordons kurs skär ett annat fordons kurs, skall föraren av det fordon, som har det andra på sin vänstra sida, låta detta senare köra först; dock att, där fordon framföres å väg, som av länsstyrelse eller, såvitt angår viss stads område, stadens polismyndighet förklarats skola anses såsom huvudväg, detta fordon skall äga förkörsrätt framför fordon, som framföres å annan väg.

Vad i detta moment stadgas fritager icke någon förare från skyldighet att iakttaga särskild försiktighet vid färd in på korsande körbana.

6 mom. Fordon må ej framföras så nära framförvarande fordon, att, därest sistnämnda fordon stannas eller dess färdhastighet minskas, fara för påkörning föreligger.

5 §.

Förare av fordon skall, då så i särskilt fall är erforderligt till förebyggande av fara för person eller egendom, medelst ljud- eller ljussignal eller på annat lämpligt sätt väcka andra vägfarandes uppmärksamhet.

Förare av fordon, vilken ämnar stanna, skall till ledning för bakomkommande vägfarande i god tid höja hand eller piska eller på annat lämpligt sätt giva tecken. Vid möte med fordon, förspänt med dragare, eller med den, som rider eller leder kreatur, skall förare, om den mötande giver sådant tecken, iakttaga särskild försiktighet eller, om tecknet upprepas, stanna.

Före ändring av kurs skall förare av fordon till ledning för andra vägfarande med användning av körriktningvisare eller genom utsträckning av hand eller piska eller på annat lämpligt sätt i god tid utvisa den riktning, han ämnar taga. Om å fordon användes körriktningvisare, skall föraren tillse, att densamma efter verkställd kursändring upphör att utvisa ändring i körriktningen.

6 §.

1 mom. Inom tättbebyggt område är avgivande av ljudsignal ej tillåtet i andra fall än där detta enligt 4 § 3 mom. eller 5 § erfordras för omkörning eller till förebyggande av fara för person eller egendom.

Vad sålunda är stadgat gäller icke ambulansbil eller motorfordon, som användes för beredande av hjälp vid eller till förhindrande av olycksfall eller för brandväsendets räkning vid eldfara eller av polisman i brådskande tjänsutövning eller av läkare vid brådskande sjukdomsfall.

2 mom. När enligt ovan meddelade bestämmelser avgivande av ljudsignal inom tättbebyggt område är tillåtet, må signalen givas allenast medelst apparat med jämn, dov ton; dock skall, där fordon, varom i 24 § 2 mom. sägs, framföres med större hastighet än den i 24 § 1 mom. medgivna, såsom signalapparat användas kraftigt ljudande ringklocka eller visselpipa eller sirén med genomträngande gäll ton eller annan därmed jämförlig anordning.

7 §.

Vägfarande, varom i detta kapitel förmäles, skall, då fordon, som i 24 § 2 mom. sägs, nalkas och giver för dylika fordon bestämd särskild varningssignal, i god tid om möjligt lämna fri passage för sådant fordon samt, därest så erfordras, stanna å lämplig plats, till dess fordonet passerat förbi. Sådant vägfarande skall, där så ske kan, lämna likprocession och militärtrupp fri plats att passera.

8 §.

Vid sammanstötning, påkörning eller annan därmed jämförlig händelse må förare av fordon icke avlägsna sig från platsen, innan de åtgärder vidtagits, vartill händelsen skäligen föranleder; ej heller må han undandraga sig att uppgiva namn och hemvist eller lämna övriga nödiga upplysningar om händelsen.

9 §.

Fordon må ej stannas eller lämnas å väg på sådant sätt, att andra fordon icke kunna fritt komma förbi, eller å plats, varest utsikten över vägen är skymd eller genom fordonets uppehåll skymmes, såsom vid skarp kurva, vägkorsning eller backkrön. Fordon skall såvitt möjligt stannas å vänstra sidan av vägen i körriktningen räknat. Är fråga om annat än tillfälligt uppehåll, skall fordonet föras utanför vägen eller till anvisad plats. Under mörker skall fordon, som lämnas å väg, varest tillfredsställande belysning icke är anordnad, vara försett med belysnings- eller reflexanordning, som utmed vägen utsänder eller reflekterar ljus såväl framåt som bakåt.

För stad och annat samhälle, varå ordningsstadgan för rikets städer äger tillämpning, gäller dessutom vad i nämnda stadga är föreskrivit.

10 §.

Annan vägfarande än gående må ej begagna gångbana. Ej heller må annan sådan vägfarande än cyklande begagna cykelbana. Vad ovan stadgats må dock ej utgöra hinder för färd tvärsöver gångbana eller cykelbana, där så är erforderligt, eller för sådan banas befarande av annan giltig orsak.

11 §.

Å väg må tävling med motorfordon eller cykel ej anordnas, utan att vederbörande länsstyrelse finner anledning meddela tillstånd därtill. Gives tillstånd har länsstyrelsen att meddela nödiga föreskrifter till förebyggande av fara och olägenhet för trafiken och dem, som äro bosatta eller uppehålla sig utmed vägen, ävensom att i övrigt vid tillståndet fästa de villkor, som kunna finnas påkallade.

12 §.

1 mom. Om beträffande viss väg, som icke ligger inom stads område, eller beträffande del av sådan väg erfordras förbud mot trafik eller inskränkning i trafiken med avseende å fordon av visst slag, tyngd eller bredd, last av viss beskaffenhet, färdhastighet eller körriktning, eller om eljest inskränkningar, försiktighetsmått eller andra särskilda åtgärder erfordras beträffande trafiken å vägen, ankommer det på länsstyrelse att meddela föreskrifter härutinnan.

Vad i föregående stycke är stadgat gäller även beträffande väg inom stads område, dock att därvid de befogenheter, som enligt första stycket tillkomma länsstyrelse, i stället skola ankomma på polismyndigheten i staden.

2 mom. Därest allmän väg tillfälligt avstänges för trafik, skall länsstyrelse, där så lämpligen kan ske, bereda möjlighet för trafikanter att framkomma å annan väg.

3 mom. Länsstyrelse äger, när sådant erfordras för beredande av utfartsväg eller andra särskilda omständigheter föreligga, meddela viss person till-

stånd att med iakttagande av de försiktighetsmått, som må föreskrivas, för viss resa eller under viss tid eller tills vidare med fordon befara väg, varå trafik med sådant fordon eljest icke må äga rum.

4 mom. Utan hinder av förbud eller inskränkningar, som meddelats enligt 1 mom., må väg befaras av polisman i tjänsteutövning ävensom av läkare eller veterinär i och för sjukbesök, för sjuk persons forslande till läkare eller sjukvårdsanstalt samt i fall av nödläge.

13 §.

1 mom. Råder förbud mot trafik eller inskränkning i rätten att befara viss allmän väg eller gata eller annan allmän plats, skall förbudet eller inskränkningen på lämpligt sätt tillkännagivas genom tydligt anslag å eller invid vägen eller gatan. Dock må, där förbudet eller inskränkningen är beroende av tjällossningens inverkan på vägbanan, tillkännagivandet därav ske i annan ordning än nu sagts.

Vid för automobiltrafik tillåten allmän väg eller gata, som utgör infartsväg till stad eller annat tätbebyggt samhälle, skall å härför lämpad plats uppsättas ortnamnstavla, varå tydligt angives samhällets namn. Ortnamnstavla må även uppsättas vid annan ort än nyss sagts, där så befinnes lämpligt till upplysning för vägfarande.

Där allmänna vägar stöta samman utom stads eller annat samhälles tätbebyggda område, skola vägvisare anbringas. Inom område, som nyss nämnts, skola, där ej vederbörande länsstyrelse annorlunda förordnar, å lämpliga platser uppsättas vägvisare till ledning för genomgångstrafiken.

Vid för automobiltrafik tillåten allmän väg skall, där särskild varsamhet är av nöden, såsom vid skarp kurva, brant backe eller där utsikten är skymd ävensom vid färjläge eller rörlig bro och vid korsningar med järnväg, spårväg eller huvudväg anbringas varningsmärke. Sådant varningsmärke skall ock, där polismyndighet finner så erfordras, anbringas vid gata eller annan allmän plats i stad.

Länsstyrelse äger ock bestämma, att vid för automobiltrafik tillåten allmän väg skall, där sådan väg korsas av enskild väg, anbringas vägvisare med utmärkande av den senare vägens egenskap av enskild väg.

Närmare föreskrifter beträffande vägmärken, som i detta moment omförmälas, meddelas av Konungen.

2 mom. Kostnad för anbringande av anordningar, varom i 1 mom. är sagt, så ock för underhåll därav skall, såvitt angår stads område, bestridas av staden men eljest av vederbörande vägdistrikt.

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

4 KAP.

Särskilda bestämmelser för gående.

14 §.

1 mom. Gående bör, där gångbana finnes, använda denna. Om gångbana är anordnad å vägs båda sidor, bör gående företrädesvis använda den högra gångbanan. Finnes å väg icke särskild gångbana anordnad, bör gående företrädesvis färdas å högra sidan av vägen.

Vid möte å gångbana böra de mötande vika till vänster.

Gående skall iakttaga särskild försiktighet vid beträdande av körbana och vid vägkorsningar samt må ej genom att onödigt uppehålla sig å körbana eller på annat sätt hindra eller försvåra trafiken därstädes med fordon. Då fordon nalkas, skall gående vika åt sidan och lämna fordonet tillfälle att passera.

Om gående ämnar passera över körbana, bör han, där särskilt övergångsställe för gående finnes, använda detta.

Gående bör uppmärksamma till ledning för trafiken vid vägen uppsatta anslag, varningsmärken och signaler.

2 mom. För stad och annat samhälle, varå ordningsstadgan för rikets städer äger tillämpning, gäller dessutom vad i nämnda stadga är föreskrivet om trafiken å trottoar.

5 KAP.

Särskilda bestämmelser för cyklar.

15 §.

Å cykel skall föras ringklocka.

Vid cykelåkning under mörker skall cykeln vara framtill försedd med tänd lykta med vitt, blåvitt eller gult sken samt baktill med reflexanordning, som vid belysning återkastar rött sken.

Bländande ljus må icke å cykel begagnas å väg, där tillfredsställande belysning är anordnad, eller vid möte med annan vägfärdande än gående eller när cykeln lämnas å väg.

16 §.

Två eller flera personer må icke samtidigt färdas å cykel, som är avsedd allenast för en person, dock må, där särskilda anordningar härför vidtagits, person över femton år å sådan cykel medföra ett barn under tio år.

Det åligger cyklande att hålla minst en hand å styret samt båda fötterna å pedalerna. Cyklande må icke inom tätbebyggt område låta sig dragas av annat fordon.

17 §.

Cyklande skall, där cykelbana finnes, använda denna.

Å körbana må cyklande icke färdas i bredd, då motorfordon eller fordon för dragare nalkas.

6 KAP.

Särskilda bestämmelser för fordon, förspända med dragare.

18 §.

1 mom. Om med dragare förspänt fordon framföres å allmän väg under mörker, skola å fordonet eller dragaren föras antingen en eller flera tända lyktor, så anbragta, att ljuset är synligt på avstånd såväl framifrån som bakifrån, eller ock reflexanordning, som återkastar sken såväl framåt som bakåt. Lyktor och reflexanordning skola visa vitt, blåvitt eller gult ljus framåt och sådant eller rött ljus bakåt.

Om skyldighet att föra klocka eller bjällra vid färd med släddon är stadgat i ordningsstadgan för rikets städer.

2 mom. Förspänd dragare må ej lämnas obunden å allmän väg utan erforderlig tillsyn.

7 KAP.

Särskilda bestämmelser för automobiler.

19 §.

1 mom. Under färd skola å automobil föras, förutom i motorfordonsförordningen föreskriven utrustning,

a) å lämpliga, lätt tillgängliga platser anbragta skyltar av metall, upptagande i tydlig skrift dels ägarens namn och hemvist samt, där ägarens hemvist är ett annat än automobilens hemort, jämväl denna, dels oek, beträffande omnibus och lastautomobil, fordonets tjänstevikt, bredd och största hjultryck, ävensom det högsta antal passagerare automobilen är avsedd att föra eller automobilens maximilast, varjämte å dylik skylt även må angivas de lastmängder, som svara mot andra hjultryck hos automobilen än nyssnämnda största hjultryck;

b) då mörker råder, minst två lyktor framtill, visande vitt, blåvitt eller gult sken och tillsammans av tillräcklig ljusstyrka för att automobilen skall kunna framföras på ett betryggande sätt, av vilka lyktor två skola vara anbragta å samma höjd, en å vardera sidan av automobilen, ävensom belysningsanordning baktill, varigenom den å automobilen anbragta bakre registrerings- eller besiktningsskylten så belyses med vitt sken, att den lätt kan avläsas, samt rött ljus visas bakåt.

Föreskrifterna under a) här ovan äga icke tillämpning i fall, där automobil jämlikt 13 § 1 mom. punkterna 1—6 motorfordonsförordningen nyttjas före registrering.

Å automobil, till vilken är kopplat släpfordon, behöver icke föras bakre belysningsanordning.

2 mom. Å ambulansbil eller automobil, varom i 24 § 2 mom. förmäles, skall, då densamma framföres med högre hastighet än i 24 § 1 mom. stad-

gas, under mörker föras, förutom andra för automobiler stadgade belysningsanordningar, tillika framtill minst en lykta visande kraftigt rött sken.

3 mom. Där så erfordras, bör å automobils hjul till skydd mot slirning anbringas lämpliga anordningar, så beskaffade att de ej kunna skada vägen.

4 mom. Å lastautomobil skall å utifrån väl synlig plats tydligt utmärkas automobilens maximilast och största hjultryck.

5 mom. Avses att vid lustresa, utflykt eller dylikt bruka lastautomobil för befordran av personer, skola härför påkallade anordningar å automobilen godkännas av besiktningsman. Vid sådan färd må ej med automobilen befordras passagerare till större antal än besiktningsmannen vid godkännandet bestämt.

6 mom. Förare skall omedelbart före körningens början förvissa sig om dels att automobilens utrustning överensstämmer med vad ovan i 1 och 2 mom. är föreskrivet, dels ock att styr-, broms- och säkerhetsanordningar äro i fullgott skick och verka säkert.

Registreringsskylt må ej under färd vara dold och skall städse hållas i sådant skick, att den med lätthet kan avläsas. Detsamma gäller i fråga om besiktningskylt, där sådan skall föras.

20 §.

1 mom. Å eller invid automobils förarsäte må icke gods så lastas eller personer så placeras, att det för automobilens manövrering avsedda utrymmet inkräktas.

2 mom. Automobil må icke lastas på sådant sätt, att föraren hindras att genom backspeglarna iakttaga den bakom varande trafiken.

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

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

Föraren skall vid smutsigt väglag, såvitt möjligt, framföra fordonet på sådant sätt, att annan vägfarande ej utsättes för smutsstänk.

5 mom. Bländande ljus må icke å automobil begagnas å väg, där tillfredsställande belysning är anordnad, eller vid möte med annan vägfarande än gående eller när automobil lämnas å väg.

6 mom. Förare skall under färd medhava det för honom utfärdade körkortet, vilket skall vara i sådant skick, att det utan svårighet kan avläsas, så ock i förekommande fall bevis om godkännande, varom i 19 § 5 mom. är stadgat, för att på tillsägelse av besiktningsman eller polisman uppvisas.

Besiktningsman eller polisman må ej förvägras kontrollera automobilens skyltar, märken och apparater.

Om skyldighet för förare att under färd medföra senaste skattekvitto

24 §.

1 mom. Automobil må icke inom tätbebyggt område framföras med högre hastighet än 40 kilometer i timmen. Omnibus och lastautomobil må annorstädes ej framföras med högre hastighet än 50 kilometer i timmen.

2 mom. Vad i denna paragraf är stadgat avser icke ambulansbil eller automobil, som användes vid eldfara för brandväsendets räkning eller av brandkåren för beredande av hjälp vid eller till förhindrande av olycksfall eller av polisman i brådskande tjänsteutövning.

3 mom. Ifrågasättes att vid besiktning eller annat särskilt tillfälle framföra automobil med högre hastighet än den i 1 mom. för olika fall angivna, må tillstånd härtill meddelas av länsstyrelse, som har att fastställa sådana villkor för tillståndet, att fara eller olägenhet för annan trafik ej uppkommer.

8 KAP.

Särskilda bestämmelser för motorcyklar och lättviktsmotorcyklar.

25 §.

I fråga om motorcykel gäller i tillämpliga delar vad i 19 § 1, 3 och 6 mom., 20 § 3—7 mom., 21 § och 22 § är stadgat angående automobil. Dock behöver framtill å motorcykel föras allenast en lykta. Är bivagn kopplad till motorcykel vid sidan av densamma, skall dessutom framtill å den från motorcykeln vända delen av bivagnen föras lykta med vitt, blåvitt eller gult sken.

Å motorcykel må förutom föraren icke färdas mer än en person. I till sådant fordon hörande bivagn må ej färdas personer till större antal än det, för vilket bivagnen är avsedd, dock att i dylik vagn därjämte må medföras ett barn under tio år.

Beträffande rätten att med motorcykel färdas å väg gälla, om till motorcykeln är kopplad bivagn, samma bestämmelser som för automobil.

Motorcykel må icke inom tätbebyggt område framföras med högre hastighet än 40 kilometer i timmen. Denna bestämmelse avser dock icke motorcykel, som användes vid eldfara för brandväsendets räkning eller av brandkåren för beredande av hjälp vid eller till förhindrande av olycksfall eller av polisman i brådskande tjänsteutövning.

26 §.

1 mom. Å lättviktsmotorcykel skola vid färd under mörker framtill föras tänd lykta visande vitt, blåvitt eller gult sken och baktill reflexanordning, som vid belysning återkastar rött sken. Bländande ljus må icke begagnas å väg, där tillfredsställande belysning är anordnad, eller vid möte med annan vägfarande än gående eller när fordonet lämnas å väg.

Igenkänningsmärke, som jämlikt för särskild ort meddelad bestämmelse föres å lättviktsmotorcykel, skall vid mörker vara belyst med vitt sken.

2 mom. Två eller flera personer må icke samtidigt färdas å lättviktsmotorcykel.

3 mom. Bestämmelserna i 25 § tredje och fjärde styckena äga tillämpning jämväl i fråga om lättviktsmotorcykel.

4 mom. Lättviktsmotorcykel må icke medelst motor framföras å cykelbana.

5 mom. Å lättviktsmotorcykel tillämpas i övrigt de föreskrifter, som rörande cykel äro eller varda för olika orter meddelade och icke strida mot de i denna paragraf givna bestämmelserna.

9 KAP.

Särskilda bestämmelser för motorredskap.

27 §.

Motorredskap må endast vid färd till och från arbetsplats samt eljest tillfälligt framföras å allmän väg, gata eller annan allmän plats, och må sådant framförande ske allenast under förutsättning, att motorredskapet icke med hänsyn till sin tyngd eller hjulens beskaffenhet kan medföra nämnvärd skada å körbanan.

Vid sådan färd må motorredskapet ej framföras med större hastighet än 20 kilometer i timmen eller, om motorredskapet har hjulringar av järn eller annat hårt material, 10 kilometer i timmen och skall därvid å motorredskapet under mörker föras tänd lykta, så anbragt att ljuset är synligt på avstånd såväl framifrån som bakifrån, eller ock reflexanordningar, som återkasta sken såväl framåt som bakåt. Lykta och reflexanordningar skola visa vitt, blåvitt eller gult sken framåt och rött sken bakåt. Bländande ljus må icke begagnas å väg, där tillfredsställande belysning är anordnad, eller vid möte med annan vägfarande än gående eller när motorredskap lämnas å väg.

Innehar förare av vägmaskin körkort för automobil skall, i stället för föreskriften i andra stycket här ovan angående viss högsta hastighet för motorredskap, gälla vad som är stadgat i fråga om högsta tillåtna hastighet vid framförande av lastautomobil.

Bestämmelserna i 4 § 1—3 mom äga icke tillämpning å vägmaskin under arbete.

10 KAP.

Särskilda bestämmelser för fordon, som kopplas till automobil.

28 §.

Skall fordon kopplas till automobil, skola kopplingsanordningarna vara tillfredsställande. Där så erfordras, böra å fordonets hjul till skydd mot

slirning vara anbragta lämpliga anordningar, så beskaffade att de ej kunna skada vägen.

Om mer än ett fordon kopplas till automobil, skall för dessa fordon finnas effektiv bromsningsanordning.

Om fordon av här avsett slag är försett med medar, skola därå till skydd mot slirning i sidled vara anbragta slirskydd, så beskaffade att de ej kunna skada vägen.

29 §.

Är fordon tillkopplat automobil, skall baktill å detsamma eller, om flera fordon tillkopplats, å det sista av dessa anbringas enahanda registrerings-skylt, som skall föras å automobilen. Då mörker råder, skall baktill å fordonet föras belysningsanordning, vilken med vitt sken så belyser registreringsskylten, att den lätt kan avläsas, samt, då fråga är om släpfordon, visar rött ljus bakåt.

Där besiktnings-skylt skall föras å släpfordon, skall denna anbringas omedelbart intill registreringsskylten.

30 §.

Å släpfordon skola under färd föras å lämpliga, lätt tillgängliga platser anbragta skyltar av metall, upptagande i tydlig skrift dels ägarens namn och hemvist, dels släpfordonets ordningsnummer med tillhörande länsbokstav, dels ock, i enlighet med utfärdat besiktningsinstrument, släpfordonets tjänstevikt, bredd och maximilast ävensom, beträffande släpvagn, största hjultryck, varjämte å dylik skylt även må angivas de lastmängder, som svara mot andra hjultryck hos släpvagn än nyssnämnda största tryck.

31 §.

Fordon, som kopplas till automobil, må icke utan att vara besiktigt för personbefordran användas för sådant ändamål.

Mer än ett fordon må icke tillkopplas automobil utan att tillstånd därtill meddelats av länsstyrelsen i det län, där trafiken skall äga rum, eller, om trafiken skall försiggå allenast inom viss stads område, av polismyndigheten i staden.

32 §.

1 mom. Vad i 23 § är stadgat beträffande annan automobil än omnibus skall äga motsvarande tillämpning å fordon, som tillkopplats automobil.

2 mom. Fordon må icke utan särskilt tillstånd dragas av automobil i andra fall än nedan sägs, nämligen då fråga är om

a) endast en släpvagn och sammanlagda trycket å släpvagnens hjul, där effektiv bromsanordning för släpvagnen finnes, icke överstiger sammanlagda trycket å den dragande automobilens hjul eller, där sådan bromsningsanord-

ning som nyss sagts ej finnes, icke uppgår till mer än två tredjedelar av sistnämnda tryck;

b) två eller flera släpvagnar och sammanlagda trycket å släpvagnarnas hjul icke uppgår till mer än en och en halv gång sammanlagda trycket å den dragande automobilens hjul;

c) endast en släpsläde och sammanlagda trycket å släpslädens medar icke överstiger sammanlagda trycket å den dragande automobilens hjul;

d) annat fordon eller mer än en släpsläde och sammanlagda trycket å fordonets eller fordonens hjul eller medar uppgår till högst två gånger sammanlagda trycket å den dragande automobilens hjul.

Tillstånd, varom i detta moment sägs, må, där särskilda omständigheter därtill föranleda, för visst tillfälle eller visst ändamål meddelas av länsstyrelse eller, såvitt angår viss stads område, av polismyndigheten i staden; och skola därvid fastställas sådana villkor för tillståndet, att fara eller olägenhet för annan trafik ej uppkommer.

33 §.

1 mom. Om till automobil kopplas fordon, må fordonen icke framföras med högre hastighet än nedan för varje särskilt fall sägs, nämligen där till automobilen kopplats

a) endast en släpvagn, vars totalvikt icke överstiger 350 kilogram, med samma hastighet, som enligt 24 § är medgiven för automobilen utan släpvagn;

b) endast en släpvagn, vars totalvikt överstiger 350 kilogram, med högst 35 kilometer i timmen;

c) två eller flera släpvagnar eller endast en släpsläde, med högst 25 kilometer i timmen; samt

d) annat fordon eller mer än en släpsläde, med högst 15 kilometer i timmen.

Meddelas tillstånd jämlikt 32 § 2 mom. sista stycket skall bland villkoren för tillståndet alltid angivas den högsta tillåtna färdhastighet, som för sådant fall anses böra ifrågakomma.

2 mom. Där särskilda omständigheter sådant föranleda, må länsstyrelse eller, såvitt angår viss stads område, polismyndigheterna i staden för visst tillfälle eller visst ändamål kunna bestämma, att i 1 mom. avsedda fordon må framföras med annan hastighet än som i nämnda moment för varje särskilt fall angivits, därvid skola fastställas sådana villkor, att fara eller olägenhet för annan trafik ej uppkommer.

34 §.

Vad i 29 § första stycket och 31 § första stycket är stadgat avser icke fordon, som vid eldfara användes för brandväsendets räkning.

Ej heller skall vad i 33 § är stadgat gälla, då till automobil kopplats släpfordon, som uteslutande användes för brandväsendets räkning.

Under mörker skall fordon, som i första stycket avses, baktill vara försett

med lykta, som visar rött ljus bakåt, eller med reflexanordning, som vid belysning återkastar rött sken.

35 §.

Om skyldighet för förare att under färd med automobil, till vilken kopplats släpvagn, medföra senaste skattekvitto för släpvagnen samt att uppvisa det samma för polisman gäller vad i förordningen om automobilskatt den 2 juni 1922 (nr 260) är stadgat.

11 KAP.

Särskilda bestämmelser för traktortåg.

36 §.

Med avseende å framförande av traktortåg skall gälla följande.

Trafik med traktortåg å allmän väg, gata eller annan allmän plats må ej, då fråga icke är om tillfällig färd, äga rum utan särskilt tillstånd, vilket skall sökas hos länsstyrelsen i det län, där vägen är belägen, eller, om trafiken skall försiggå allenast inom viss stad, hos polismyndigheten i staden.

Innan tillstånd till trafik med traktortåg meddelas, må, om anledning därtill förekommer, på sökandens bekostnad anställas undersökning genom besiktningsman, huruvida för trafiken avsedda motorredskap och släpfordon äro i betryggande skick och lämpliga för trafiken.

Tillstånd till trafik med traktortåg skall upptaga de villkor och bestämmelser för trafiken, som prövas nödiga.

Ej må traktortåg användas i trafik, vartill tillstånd erfordras, med mindre för trafiken avsedda motorredskap och släpfordon med tillhörande kopplingsanordningar och bromssystem godkänts av myndighet, som har att meddela trafikillstånd. I sammanhang med godkännandet skall bestämmas det högsta antal passagerare eller den största last, som må föras å traktortåget.

När anledning därtill föreligger, kunna trafikillstånd ävensom godkännande, varom ovan förmäles, återkallas av myndighet, som meddelat tillståndet eller godkännandet.

Traktortåg må ej framföras med större hastighet än 20 kilometer i timmen eller, om motorredskapet eller något av de släpfordon, som ingå i traktortåget, har hjulringar av järn eller annat hårt material, 10 kilometer i timmen.

Vid färd med traktortåg under mörker skola å motorredskapet föras minst två lyktor framtill, visande vitt, blåvitt eller gult sken och tillsammans av tillräcklig ljusstyrka för att traktortåget skall kunna framföras på ett betryggande sätt, av vilka lyktor två skola vara anbragta å samma höjd, en å vardera sidan av motorredskapet, ävensom baktill å det sista släpfordonet en tänd lykta, visande rött sken bakåt. Dock behöva vid tillfällig färd alle-

nast föras belysningsanordningar som i 27 § beträffande motorredskap sägs. Bländande ljus må icke begagnas å väg, där tillfredsställande belysning är anordnad, eller vid möte med annan vägfarande än gående eller när motorredskap lämnas å väg.

Vad i 21 § är stadgat gäller jämväl i fråga om förbud att föra traktortåg.

12 KAP.

Föreskrifter i avseende å vägtrafikstadgans efterlevnad.

37 §.

1 mom. Bryter någon mot föreskrifterna i 2 §, 3 §, 4 § 1 mom. andra stycket, 2 mom., 3 mom. första och andra styckena samt 4, 5 och 6 mom., 5, 7, 9 eller 11 §, 20 § 1 mom., 22 § eller 25 § andra stycket eller framför någon fordon å väg, gata eller plats, varest fordonet icke må framföras, eller bryter någon mot föreskrift, som meddelats med stöd av 12 §, straffes med dagsböter. Äro omständigheterna försvårande och har förseelsen skett vid framförande av motorfordon må till fängelse i högst ett år dömas.

2 mom. Förseelse mot 8 § 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.

3 mom. Den, som bryter mot föreskrifterna i 10 §, straffes med böter från och med två till och med tre hundra kronor.

Med böter från och med tio till och med tvåhundra kronor straffes den, som åsidosätter föreskrifterna i 6 § 2 mom.

38 §.

Bryter någon mot föreskrifterna i 15—18 §§, straffes med böter från och med två till och med trehundra kronor.

39 §.

1 mom. Brukas automobil eller annat fordon i trafik, vartill särskilt tillstånd enligt 23 eller 32 § erfordras, utan att dylikt tillstånd erhållits, eller åsidosättas av vederbörande myndighet enligt nämnda paragrafer meddelade föreskrifter, eller befordras med lastautomobil last, vars vikt överstiger den för automobilen fastställda maximilasten, straffes den felande med dagsböter.

2 mom. Framföres annat fordon än lättviktsmotorcykel med större hastighet än som för varje fall är medgiven, straffes den felande med dagsböter. Har förare av automobil, motorcykel eller traktortåg vid begående av dylik förseelse 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.

3 mom. Förseelse mot 19 § 1 mom. b), 2, 5 och 6 mom. eller 20 § 5 mom. straffes med dagsböter.

40 §.

1 mom. Bryter någon mot föreskrifterna i 20 § 2 mom., straffes med böter från och med två till och med trehundra kronor.

Till enahanda straff är den förfallen, som bryter mot föreskrifterna i 28 §, där ej förseelsen enligt motorfordonsförordningen är belagd med straff.

Har å automobil registreringsskylt eller besiktningsskylt, där sådan skall föras, under färd hållits dold i syfte att förhindra fordonets igenkännande, skall till dagsböter, minst 20, eller till fängelse i högst tre månader dömas. Till samma straff vare ock den förfallen, som i sådant syfte underlåter att under färd föra vederbörlig registrerings- eller besiktningsskylt å fordonet. Har registrerings- eller besiktningsskylt dolts, borttagits, ändrats eller gjorts oläslig efter det sammanstötning, påkörning eller annan dylik händelse inträffat, skall förseelsen anses såsom begången under försvärande omständigheter.

2 mom. Med böter från och med tio till och med tvåhundra kronor straffes den, som åsidosätter föreskrifterna i 19 § 1 mom. a) och 4 mom., 20 § 3, 4, 6 och 7 mom., 29 § andra stycket eller 30 §.

Styrker den, som blivit angiven för förseelse mot 20 § 6 mom., senast tredje söckendagen, efter det angivelsen blev honom kunnig, hos vederbörande åklagare, att han vid tiden för förseelsen innehade gällande körkort eller sådant bevis, som i nämnda författningsrum sägs, och giva omständigheterna vid handen, att förseelsen haft sin grund allenast i ett tillfälligt förbiseende, vare han från ansvar fri.

41 §.

Begår förare av motorcykel förseelse, som enligt 37—40 §§ är belagd med straff då fråga är om förare av automobil, vare han förfallen till enahanda straff.

42 §.

Förseelse mot 29 § första stycket, 31 § eller 34 § tredje stycket straffes med dagsböter.

Till enahanda straff är den förfallen, som bryter mot föreskrifterna i 27 §, så ock den, som utövar trafik med traktortåg utan vederbörligt tillstånd eller som brukar i traktortåg ingående motorredskap eller släpfordon utan att detta är godkänt för sådan trafik eller som bryter mot föreskrifterna i 36 § näst sista stycket.

43 §.

Med böter från och med tio till och med tvåhundra kronor straffes den, som bryter mot föreskrifterna i 26 §.

44 §.

Fortsätter någon under tid, då han är ställd under tilltal för förseelse enligt denna stadga, 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.

45 §.

Förseelse mot denna stadga eller på grund därav meddelade föreskrifter skall åtalas av allmän åklagare ändå att angivelse därom ej skett.

Åtal för sådan förseelse anhängiggöres vid 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.

46 §.

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

13 KAP.

Särskilda föreskrifter.

47 §.

1 mom. Länsstyrelse åligger att senast inom mars månads utgång varje år utfärda kungörelse med uppgift å de allmänna vägar inom länet, vilka icke må befaras med motorfordon eller visst slag av motorfordon eller vara övningskörning ej må företagas, ävensom angående gällande inskränkningar dels i rätten att befara allmän väg med fordon eller visst slag av fordon, dels ock i den eljest tillåtna hastigheten. Enahanda skyldighet åligger beträffande viss stads område polismyndigheten i staden.

Kungörelse må, där så befinnes lämpligt, ävenledes upptaga de vägar, som få befaras med motorfordon utan andra inskränkningar än som äro stadgade i denna författning.

Närmare bestämmelser om dylik kungörelse meddelas av Konungen.

Kungörelsen, vilken skall mot ersättning tillhandahållas allmänheten, skall insändas till chefen för kommunikationsdepartementet samt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Av polismyndighet utfärdad kungörelse skall därjämte insändas till vederbörande länsstyrelse.

2 mom. Hos länsstyrelsen skall för allmänheten hållas tillgänglig karta i lämplig skala, vara de för motorfordonstrafik tillåtna allmänna vägarna inom länet äro tydligt utmärkta, huvudvägar, som angivas i 4 § 5 mom. med blå färg och övriga vägar med röd färg, därvid de vägar, för vilkas trafikerande med motorfordon särskilda bestämmelser gälla, böra betecknas med streckade linjer.

Kopia av nämnda karta skall senast inom mars månads utgång varje år insändas till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, dock att, om ändringar icke skett i senast insända karta eller ändringarna icke äro av mera omfattande art, anmälan därom, i sistnämnda händelse innefattande noggrann uppgift å ändringarna, må vara tillfyllest.

48 §.

Emot beslut, som på grund av denna förordning meddelats av länsstyrelse eller av polismyndighet, må besvär anföras inom tid, som för överklagande av förvaltande myndigheters och ämbetsverks beslut är bestämd; dock gälla beslutet utan hinder av besvär till efterrättelse, intill dess annorlunda kan bliva vederbörligen förordnat.

49 §.

För förrättning, som jämlikt denna stadga ankommer på besiktningsman, skall erläggas avgift enligt taxa, som fastställles av Konungen.

50 §.

Därest beträffande vissa motorfordon, fordon, som kopplas till automobil, motorredskap eller traktortåg undantag i särskilt hänseende från denna stadga finnes vara påkallat, meddelas bestämmelser härom av Konungen eller den myndighet, Konungen därtill förordnar.

Denna stadga träder i kraft den 1 januari 1937, från och med vilken dag vägtrafikstadgan den 20 juni 1930 (nr 285) skall upphöra att gälla.

*Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför
Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten i statsrådet
å Stockholms slott den 6 mars 1936.*

Närvarande:

Statsministern HANSSON, statsråden UNDÉN, SCHLYTER, WIGFORSS, LEVINSON,
VENNERSTRÖM, LEO, ENGBERG, EKMAN, SKÖLD.

Departementschefen, statsrådet Leo anför:

Tidigare i dag har Kungl. Maj:t på min hemställan beslutat förelägga riksdagen förslag till förordning angående yrkesmässig trafik med automobil. I denna förordning, som bygger på ett av 1932 års trafikutredning avgivet och av 1936 års trafiksakkunniga överarbetat förslag, äro intagna de bestämmelser, som ansetts erforderliga för reglering av den yrkesmässiga automobiltrafiken och den s. k. uthyrningsrörelsen. Jag anhåller nu att få till behandling upptaga de övriga spörsmål rörande vägtrafiken, som för närvarande äro reglerade i motorfordonsförordningen och vägtrafikstadgan. Utbrytandet ur motorfordonsförordningen av bestämmelserna om den yrkesmässiga automobiltrafiken och uthyrningsrörelsen torde nämligen påkalla utfärdande av ny motorfordonsförordning, och i samband därmed har jag funnit lämpligt, att bestämmelserna i den nuvarande motorfordonsförordningen och vägtrafikstadgan göras till föremål för översyn.

Författningarna hava, såsom av det följande närmare framgår, överarbetats av särskilda sakkunniga, 1934 års vägtrafiksakkunniga. Det förslag, som jag på grundval av de sakkunnigas betänkande nu går att framlägga, innebär i stort sett endast en formell omarbetning av författningarna och särskilt en överflyttning från motorfordonsförordningen till vägtrafikstadgan av sådana bestämmelser i den nuvarande förordningen, som direkt hänföra sig till trafiken. I motorfordonsförordningen synas nämligen icke böra bibehållas andra bestämmelser än de, som hava avseende å fordons beskaffenhet och registrering samt rätten att föra motorfordon.

I några fall hava också sakliga ändringar vidtagits. I den mån dessa äro av beskaffenhet att böra särskilt underställas riksdagens prövning, torde jag i det följande få närmare beröra desamma, medan jag i övrigt torde få hänvisa till författningsförslagen. Dessa torde dock i sin helhet böra framläggas för riksdagen i syfte att bereda riksdagen tillfälle att, om den så önskar, yttra sig över desamma.

Beträffande den utredning, som verkställdes av förenämnda sakkunniga, vill jag erinra om att Kungl. Maj:t genom beslut den 30 juni 1934 bemyndigade chefen för kommunikationsdepartementet att tillkalla särskilda sakkunniga

med uppdrag att inom departementet verkställa utredning till lösande av de spörsmål på motorfordonstrafikens område, som icke vore föremål för prövning inom 1932 års trafikutredning, samt utarbета de författningsförslag, vartill utredningen kunde föranleda.

Med anledning av förenämnda bemyndigande tillkallades följande sakkunniga, nämligen landshövdingen A. W. T. von Sneidern, ordförande, ombudsmannen i lasttrafikbilägarnas riksförbund A. W. Andersson, direktören A. T. N. Gabrielsson, numera kommendörkaptenen A. P. Norlander och numera vägtrafikinspektören B. R. B. von Segebaden.

De sakkunniga hava med skrivelse den 28 maj 1935 avlämnat betänkande med förslag till motorfordonsförordning och vägtrafikstadga m. m. (Statens offentliga utredningar 1935: 23).

Över betänkandet hava utlåtanden avgivits av överståthållarämbetet och länsstyrelserna i samtliga län samt av generalpoststyrelsen, järnvägsstyrelsen, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, arméförvaltningen, socialstyrelsen, statskontoret, generaltullstyrelsen, riksräkenskapsverket, medicinalstyrelsen, chefen för generalstaben, statspolisintendenten och statens väginstitut, varjämte yttranden inkommit från, bland andra, kungl. automobilklubben, automobilbesiktningmännens förening, svenska automobilhandlareföreningen, Sveriges trafikbilägares riksförbund, Sveriges lasttrafikbilägares riksförbund, Sveriges omnibusägares riksförbund, Sveriges droskbilägares riksförbund, nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande, motormännens riksförbund, motorförarnas helnykterhetsförbund, svenska handelsarbetareförbundet, svenska transportarbetareförbundet, svenska teknologföreningen, svenska vägföreningen, svenska vägstyrelsernas förbund, svenska järnvägsföreningen, svenska spårvägsföreningen, svenska stadsförbundet, svenska landskommunernas förbund samt föreningen för gemensamt lagenligt trafikförsäkringsansvar.

En sammanfattning av de avgivna yttrandena har uppgjorts inom departementet och kommer att tillhandahållas riksdagens vederbörande utskott.

Såsom inledningsvis antytts bygga förslagen till ny motorfordonsförordning och ny vägtrafikstadga i stort sett på nu gällande bestämmelser och avse dels en ändrad uppställning av stadgandena å området och dels en revision av sådana bestämmelser, som på grund av teknikens utveckling eller andra omständigheter äro i behov av jämkning. I likhet med de sakkunniga finner jag det angeläget, att författningarna, som skola tillämpas av den stora allmänheten i det dagliga livet, uppställas och avfattas i möjligaste mån lättfattligt och överskådligt, även om därav följer en viss utförlighet, som måhända eljest skulle kunnat undvikas. I de avgivna yttrandena hava i allmänhet ej några invändningar rests mot den av de sakkunniga föreslagna systematiska uppställningen av motorfordonsförordningen och vägtrafikstadgan. Även jag har ansett de sakkunnigas förslag i huvudsak ägnat att läggas till grund för nya författningar. I det följande kommer jag att, då så kan anses erforderligt, under varje särskild paragraf behandla de fåtaliga sakliga ändringarna av större betydelse.

Motorfordonsförordningen.

1 §.

I 1 § hava upptagits definitioner å, bland annat, de olika slag av fordon, varå förordningen har avseende. Definitionerna ansluta sig i stort sett till de nu förekommande.

De sakkunniga hava särskilt till behandling upptagit frågan om bestämmelser rörande de s. k. lättviktsmotorcyklarna, varmed nu förstås en vanlig velociped, som försetts med hjälpmotor utan att velocipeden i övrigt förändrats. Om dessa fordon meddelas bestämmelser i 35 § nuvarande motorfordonsförordning, huvudsakligen avseende deras utrustning, den hastighet varmed de må framföras samt straff för vissa förseelser vid deras framförande. Med avseende å lättviktsmotorcyklar föreligger icke besiktnings-, registrerings- eller försäkringskyldighet. Ej heller kräves, att föraren inehar körkort.

De sakkunniga hava i fråga om lättviktsmotorcyklar föreslagit, att i definitionen å dylikt fordon skulle ytterligare upptagas, att motorns cylindervolym icke får vara större än 100 kubikcentimeter och att fordonets tjänstevikt icke får överstiga 50 kilogram, varjämte utsagts, att ändring, bestående i att å cykeln anbragts särskilda bromsnings- eller andra anordningar till främjande av fordonets trafiksäkerhet, icke skall förändra detsammes karaktär av lättviktsmotorcykel.

I de avgivna *yttrandena* har från olika håll gjorts gällande, att lättviktsmotorcyklar borde i fråga om besiktnings-, registrerings- och försäkringsplikt vara likställda med vanliga motorcyklar och att körkort eller i allt fall viss minimiålder — 15 å 16 år — borde erfordras för rätt att framföra cykel av ifrågavarande slag. Vidare har anförts, att tjänstevikten borde nedsättas till 40 eller 45 kilogram. Automobilbesiktningsmännens förening har framhållit, att en motor av den maximistorlek, som de sakkunniga föreslagit, möjliggjorde en hastighet, som innebure fara för trafiksäkerheten. Statspolisintendenten har påpekat, att exempelvis en notorisk drinkare, vars körkort indragits, kunde undvika de av indragningen för honom föranledda olägenheterna genom att framföra lättviktsmotorcykel i stället för annat motorfordon, ett förhållande som givetvis vore till stor fara för trafiksäkerheten. Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande har anført, att lättviktsmotorcyklar syntes komma till alltmer ökad användning bland minderåriga, vilka icke kunde antagas äga tillräcklig kännedom om fordonens tekniska konstruktion eller nödig insikt om den allmänna trafiksäkerhetens fordringar, och att en ålder av 16 år borde utgöra villkor för rätt att föra dylikt fordon.

Departementschefen.

För min del finner jag lika med de sakkunniga lämpligt, att i förordningen intages bestämmelse, att tjänstevikten för lättviktsmotorcykel icke får överstiga 50 kilogram. Med hänsyn till svårigheterna att utöva kontroll å

motorernas cylindervolym och då med teknikens snabba utveckling en övre gräns för cylindervolymen icke torde utgöra någon verklig garanti mot för höga hastigheter, torde något stadgande härutinnan icke böra inflyta i förordningen.

Att för dessa fordon stadga besiktning-, registrerings- och försäkringsplikt synes åtminstone tills vidare icke lämpligt. Ej heller torde det få anses påkallat, att särskilt tillstånd till förande av sådant fordon skall erfordras. I anslutning till vad i vissa yttranden anförts har jag i förslagets 18 § infört stadgande, att endast den, som fyllt 15 år, skall äga framföra lättviktsmotorcykel.

Vad angår övriga definitioner i 1 § vill jag allenast framhålla, att jag, i anslutning till vad i vissa yttranden anförts, icke ansett mig böra biträda av de sakkunniga framfört förslag, att såsom personautomobil skulle anses även automobil avsedd för befordran av 8 eller 9 personer. Den nu fastställda gränsen, 7 personer, torde böra bibehållas och fordon för större antal personer alltjämt betraktas såsom omnibus.

2 §.

I 2 § har, i syfte att ernå en enhetlig beräkning av automobils tjänstevikt och totalvikt, intagits stadgande, att vikten av varje person, som medtages i beräkningen, skall anses uppgå till 75 kilogram.

3—6 §§.

I förevarande paragrafer hava upptagits bestämmelser om motorfordons och släpfordons utrustning och beskaffenhet, i huvudsak överensstämmande med vad som nu gäller. De sakkunnigas förslag innebär allenast den ändringen, att motorcykel icke vidare skulle behöva vara utrustad med backspegel. Såsom skäl härför har anförts, att skakningarna hos en motorcykel under gång i själva verket syntes omöjliggöra användningen av backspegel.

I vissa av de avgivna yttrandena hava föreslagits kompletterande bestämmelser i förevarande hänseenden. I flera yttranden har förordats, att i den obligatoriska utrustningen för automobil skall ingå såväl körriktningsvisare som stopplykta. Länsstyrelsen i Örebro län har påyrkat, att belysningsanordningar skola ingå i utrustningen. Statens väginstitut har understrukt behovet av närmare bestämmelser om beskaffenheten av belysningsanordningar å automobil. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har uttalat, att föreskriften, att med ljudsignalapparat skall kunna avgivas jämväl signal med jämn dov ton, bör utgå, enär efter genomförandet av den s. k. tysta trafiken signalering i städer och tätbebyggda samhällen endast i undantagsfall skall förekomma, varjämte, bland andra, automobilklubben framhållit, att vid de tillfällen, då signal numera skall avgivas, en kort och klar signal erfordras.

Överståthållarämbetet, länsstyrelsen i Jönköpings län och statspolisintendenten hava ansett, att motorcykel skall vara försedd med backspegel, och därvid framhållit, att de sakkunnigas motivering med hänsyn till vägarnas fortgående förbättring icke vore hållbar.

Departement-
mentschefen.

De sakkunnigas förslag hava i sak icke givit mig anledning till erinringar i andra hänseenden, än att s. k. stopplykta, vilken som regel finnes å moderna automobiler, synes böra ingå i automobils obligatoriska utrustning och att motorcykel, liksom nu är fallet, alltid bör vara försedd med backspegel. Med hänsyn till kostnaden för att å äldre automobiler, vilka till äventyrs icke äro försedda med stopplykta, anbringa sådan lykta torde i övergångsbestämmelse till den nya förordningen böra föreskrivas, att stopplykta icke behöver anbringas å automobil, som före förordningens ikraftträdande undergått besiktning eller för vilken före samma dag typintyg utfärdats, allt för det fall att automobilen vid besiktningen eller vid typintygets utfärdande icke var försedd med stopplykta.

Enär fel eller brister i den som obligatorisk föreskrivna utrustningen av automobil medför, att automobilen författningsenligt icke får brukas i trafik, förrän felet eller bristen avhjälpes, bör givetvis föreskrifterna om sådan utrustning icke givas större omfattning än nödigt är. På grund härav finner jag i likhet med de sakkunniga det icke böra föreskrivas, att å automobil skall föras körriktningsvisare. Med hänsyn till att belysningsanordningar erfordras endast därest fordonet brukas under den mörka delen av dygnet, anser jag ävenledes lika med de sakkunniga icke lämpligt, att dylika anordningar göras obligatoriska. I 4 § 4 mom. har emellertid i enlighet med de sakkunnigas förslag införts bestämmelse, att förekommande belysningsanordningar skola vara så beskaffade, att, därest de kunna avgiva bländande sken, avbländning snabbt kan ske.

8 §.

Kungl. Maj:t har i proposition nr 30 till årets riksdag framlagt förslag angående viss omläggning av automobilbesiktningstväsendet m. m. I förevarande paragraf liksom i 11 § m. fl. hava införts bestämmelser, som ansluta sig till det i nämnda proposition framlagda förslaget.

9 §.

Nu gällande bestämmelser om första besiktning och typbesiktning av automobiler och motorcyklar hava sammanförts i 9 §. Bestämmelserna om första besiktning omfatta i enlighet med de sakkunnigas förslag även släpfordon. Enligt nu gällande förordning erfordras visserligen icke för registrering av släpfordon att detsamma undergått vanlig besiktning, utan det är tillräckligt, att vid ansökan om registrering fogas bevis av besiktningsman med vissa uppgifter angående fordonets tjänstevikt m. m. Då den för dylikt bevis erforderliga undersökningen från besiktningsmannens sida i stort sett är jämställd med vanlig besiktning, innebär emellertid de sakkunnigas förslag om besiktning av släpfordon i sak icke någon nyhet.

De sakkunniga hava tillika föreslagit, att typbesiktning skall kunna ske jämväl i fråga om släpfordon. Enär varje släpfordon skall genom besiktningsmans försorg förses med ett instansat identifieringsmärke och därför i allt fall måste inställas inför besiktningsman, synes emellertid medgivande

av typbesiktning för släpfordon sakna betydelse. Jag anser mig därför icke böra biträda de sakkunnigas förslag i denna del.

10 §.

I 5 § 1 mom. gällande motorfordonsförordning meddelas bestämmelser om besiktning av fordon, som undergått sådan ändring, att de uppgifter, som äro införda i automobilregistret, icke längre överensstämman med fordonets beskaffenhet. De sakkunniga hava ansett, att nu omförmäld besiktning — i förslaget kallad ombesiktning — icke skall behöva äga rum, då ändringen av fordonet består endast i ett tillfälligt utbyte av fordonets motor mot en med denna överensstämmande reservmotor. Någon anmälan till registreringsmyndigheten om sådant utbyte har därvid icke föreskrivits. De sakkunniga hava vidare föreslagit den ändringen, att besiktningsmannen, därest motorfordon vid ombesiktning befinner sig icke vara i föreskrivet och lämpligt skick, icke, såsom nu är fallet, ofördröjligen skall göra skriftlig anmälan därom till länsstyrelsen, utan först därest påtalad brist icke inom av honom föreskriven tid blivit avhjälpd.

I flera av de avgivna yttrandena har föreslagits, att nyssnämnda undantag från skyldigheten att låta verkställa ombesiktning skulle gälla även för det fall, att utbytet av motor icke är tillfälligt. Till stöd härför har framhållits, att större trafikföretag, som äga flera sinsemellan lika fordon, ofta anskaffa en extra motor för att vid behov insättas i sådant fordon, vars motor behöver undergå reparation eller justering, varefter den uttagna motorn, sedan den iordningställts, insättes i annat fordon, vars motor måste uttagas för tillsyn. För dessa företag skulle det vara betungande, därest vid sådana utbyten skulle erfordras ombesiktning. Länsstyrelsen i Stockholms län, som icke velat direkt avstyrka befrielse från ombesiktning vid tillfälliga utbyten av motorer, har emellertid framhållit, att det medförde stora svårigheter att övervaka, att återutbyte verkställdes inom vederbörlig tid och att stadgandet ej uppenbart missbrukades. Länsstyrelsen har med hänsyn härtill ifrågasatt, att anmälningsskyldighet vid utbyte av motor skulle stadgas. Från några håll har vidare ifrågasatts, att, därest ett registrerat fordon överginge till ny ägare och viss tid, två till fem år, förflutit från den närmast föregående besiktningen, ny besiktning av fordonet skulle vara obligatorisk.

Därest företagen ändring å motorfordon endast består däri, att fordonets motor utbytes mot en med denna helt överensstämmande motor, synes skäl knappast föreligga att, även om utbytet icke endast är av tillfällig natur, upprätthålla kravet på ombesiktning av fordonet. Ett dylikt undantag från huvudregeln synes emellertid, i anslutning till vad länsstyrelsen i Stockholms län föreslagit, böra kompletteras med en föreskrift, att fordonets ägare, därest återutbyte med den gamla motorn ej inom en månad ägt rum, skall omedelbart göra anmälan till länsstyrelsen om utbytet och den insatta motorns nummer. Numret torde böra av länsstyrelsen införas i automobilregistret.

Departement-
schefen.

Med hänsyn till det från trafiksäkerhetssynpunkt jämförelsevis ringa

värdet av till tidpunkten bestämda besiktningar finner jag ej skäl att, på sätt i några yttranden förordats, föreslå obligatorisk besiktning, när fordon övergår till ny ägare.

11 §.

I 11 § hava sammanförts bestämmelser om besiktning efter särskilt beslut av länsstyrelse och om s. k. flygande besiktning med därpå följande eftersyn samt om förbud mot fordons användande. Med hänsyn till det i förenämnda proposition nr 30 till årets riksdag framlagda förslaget hava bestämmelserna om rätt att företaga flygande besiktning och meddela förbud mot fordons användande gjorts tillämpliga jämväl å polisman, som erhållit förordnande av länsstyrelse att utöva flygande besiktning.

14 §.

Stadgandena i 14 § om fordons registrering överensstämma i huvudsak med föreskrifterna i nu gällande motorfordonsförordning. I de avgivna yttrandena hava, bland andra, Sveriges omnibusägares riksförbund och Västra Sveriges omnibusägares förening förslagit sådan ändring av 2 mom., att i fråga om chassi, som enligt definitionen i 1 § är att hänföra till motorfordon, ansökan om registrering skall behöva ske först inom fjorton dagar från det fordonet färdigbyggt. Till stöd härför har anförts, att det ofta förekomme, att chassiet till ett fordon inköptes hos en firma och att karosseriet eller lastflaket därefter byggdes av en annan. Enligt den av de sakkunniga föreslagna lydelsen av 2 mom. skulle registreringsplikt i dylikt fall inträda redan inom fjorton dagar från förvärvet av chassiet.

Departementschefen.

Även enligt min mening bör i det i yttrandena angivna fallet registrering ske först sedan fordonet färdigställt. Uttryckligt stadgande härom synes emellertid icke erforderligt, enär det torde få anses ligga i sakens natur, att chassiet i nämnda fall bör betraktas såsom ett motorfordon under tillverkning.

15 §.

15 § innehåller bestämmelser om vad som är att iakttaga vid fordons övergång till ny ägare och vid avförande av fordon ur automobilregistret på grund av att fordonet under viss tid ej skall nyttjas i trafik eller att det samma förstörts eller av annan anledning icke vidare skall användas här i riket.

De sakkunnigas förslag ansluter sig i stort sett till nu gällande bestämmelser. De sakkunniga hava emellertid föreslagit, att vid återregistrering av fordon, som avförts ur automobilregistret såsom förstört eller på grund av att det icke vidare skall användas här i riket, skall, i likhet med vad som nu gäller vid fordons avförande ur registret för viss tid, erläggas en särskild avgift, motsvarande skatt för fordonet under tre månader. Med förslaget

åsyftas att förekomma, att person, som under någon tid icke ämnar begagna sitt fordon, genom att anmäla fordonet såsom förstört undgår att erlägga den särskilda avgiften, motsvarande 3 månaders skatt, som eljest skolat erläggas.

De sakkunniga hava slutligen föreslagit, att skyldigheten att söka registrering i annat län av förut registrerat fordon på grund av förändring beträffande äganderätten till fordon icke skall gälla den, som bedriver handel med motor- eller släpfordon, därest det förvärvade fordonet försäljes inom fjorton dagar efter förvärvet, dock att anmälan angående förvärvet och försäljningen av fordonet inom nämnda tid skall göras till den länsstyrelse, hos vilken fordonet är registrerat.

I vissa av de avgivna *yttrandena* hava erinringar framställts mot förslaget att vid återregistrering av ett såsom förstört avfört fordon skall erläggas särskild avgift. Flertalet länsstyrelser hava emellertid i princip icke haft något att erinra mot förslaget men några hava ansett dess praktiska tillämpning erbjuda vissa svårigheter.

Länsstyrelsen i Malmöhus län, som ställt sig avvisande mot förslaget om den särskilda avgiften, har uttalat, att förslaget icke torde kunna råda bot på oskicket, att motorfordon anmäldes såsom förstört, ehuru så ej skett. Länsstyrelsen har därvid framhållit, att förslaget kunde leda till att en ny ägare finge vidkännas avgiften, medan den förutvarande ägaren lämnat den oriktiga uppgiften till registreringsmyndigheten. Om det vore samma person, som gjort anmälan och som anhölle om ny registrering av icke förändrat fordon, borde straff ådömas honom i vanlig ordning för oriktig anmälan.

Länsstyrelserna i Södermanlands och Norrbottens län hava likaledes ifrågasatt lämpligheten av den föreslagna avgiften med hänsyn till, bland annat, att avgiften merendels komme att drabba ny ägare, som kanske vore ovetande om den tidigare registreringen.

De länsstyrelser, som ansett bestämmelsen komma att medföra svårigheter vid tillämpningen, hava anfört, bland annat, att länsstyrelsen vid ansökan om registrering av ett tidigare ur automobilregistret avfört fordon måste söka utröna, på vilken grund avförandet skett. Hade fordonet varit registrerat i annat län, måste förfrågan göras hos länsstyrelsen därstädes. Många gånger syntes det även bliva svårt eller rent av omöjligt att få till stånd erforderlig utredning om på vilken grund fordonet avförts ur registret. I anslutning till nu angivna synpunkter har länsstyrelsen i Östergötlands län därjämte framhållit, att förslaget syntes förutsätta, att ett förstört fordon skulle kunna ånyo registreras, varigenom allmänheten kunde ingivas den felaktiga uppfattningen, att ett fordon lagligen finge avföras ur registret såsom förstört, även om det befunde sig i sådant skick, att det ånyo kunde bliva trafikdugligt.

För undvikande av de olägenheter, som förslaget ur nu berörda hänseenden innebure, hava några länsstyrelser förordat, att den särskilda avgift, som enligt gällande bestämmelser och de sakkunnigas förslag skall erläggas i förskott vid avförande ur registret för viss tid av ett motorfordon, skall erläggas i efterskott eller alltså först då fordonet ånyo registreras.

Länsstyrelsen i Värmlands län har för sin del ifrågasatt att även i de fall, då sökanden icke kunde lämna uppgift om fordonets förutvarande registreringsmärke och det därför icke kunde med säkerhet avgöras, om fordonet

avförts av den ena eller andra anledningen, den särskilda avgiften skulle uttagas.

Automobilbesiktningsmännens förening har föreslagit lika förfarande, oavsett anledningen till fordonets avförande ur registret, och en bestämd avgift, förslagsvis 35 kronor för automobil, 5 kronor för motorcykel och 15 kronor för släpfordon.

Motormännens riksförbund, som i stort sett anslutit sig till samma synpunkter, som framförts av automobilbesiktningsmännens förening, har därjämte framhållit, att starka skäl talade för att vissa lättnader medgåves för avförande av fordon ur registret, i det att säkerligen en icke oväsentlig stegring av köplusten hos allmänheten skulle visa sig, om en automobil utan allt för stora extra kostnader kunde användas exempelvis under sommarmånaderna för att därefter endast mot en mindre kostnad avföras ur registret.

Departementsschefen.

Otvivelaktigt tala vissa skäl för ett genomförande av de sakkunnigas förslag om stadgande av särskild avgift vid återregistrering av fordon, som anmälts hava förstörts eller icke vidare komma att användas i riket. Med hänsyn till de praktiska svårigheterna vid tillämpningen av ett dylikt stadgande och då detsamma väsentligen skulle hava betydelse i de fåtaliga fall, då fordon utförts ur landet och senare åter införes, har jag likväl ansett ett dylikt stadgande icke böra införas i förordningen. Jag vill därvid särskilt framhålla, att anmälan om att fordon förstörts naturligen icke får ske, förrän så verkligen blivit fallet, och att avgivande av oriktig anmälan är belagt med straff. Med beaktande av vad i berörda avseenden anförts har emellertid åt ifrågavarande stadganden givits en lydelse, som är ägnad att starkare avgränsa de fall, då frihet från den särskilda avgiften må åtnjutas.

Den lättnad i skyldigheten att göra anmälan om registrering, som de sakkunniga föreslagit beträffande den, som driver handel med motor- eller släpfordon, har jag funnit böra medgivas.

17 §.

I anslutning till de sakkunnigas förslag har det fordon vid registrering tilldelade ordningsnumret samt den länet utmärkande bokstaven betecknats såsom registreringsmärke i stället för igenkänningsmärke. De skyltar, uppbyggande registreringsmärket, vilka skola föras å motorfordon, torde, till undvikande av begreppsförblandning, böra erhålla särskild benämning och lämpligen betecknas som registreringsskyltar.

Då några inskränkande bestämmelser med avseende å rätten att i hela riket bruka registrerat fordon icke förekomma, torde en uttrycklig bestämmelse, som medgiver en dylik rätt, icke vara erforderlig. Med hänsyn härtill har bestämmelse, motsvarande 12 § 4 mom. i nuvarande förordning, icke upptagits i förslaget.

18 §.

I förevarande paragraf äro införda stadganden om villkoren för förande av motorfordon och traktortåg samt om utbildning av förare m. m. I allt

väsentligt överensstämman de föreslagna föreskrifterna med de i nu gällande motorfordonsförordning förekommande.

Motorförarnas heinykterhetsförbund har ansett, att minimiåldern för rätt att framföra motorcykel borde vara densamma som stadgats för automobilförare.

Rätten att företaga övningskörning hava länsstyrelsen i Jönköpings län och automobilbesiktningsmännens förening ansett böra begränsas, förslagsvis till det besiktningsmannadistrikt, inom vilket vederbörande är mantalsskriven. Statspolisintendenten har föreslagit, att bestämmelserna om övningskörning skulle kompletteras i den riktningen, att såsom övningskörning skulle anses endast sådan körning, som eleven jämte läraren eller annan godkänd person företog uteslutande i avsikt att erhålla färdighet i körning med motorfordon.

Vad sålunda i avgivna yttranden föreslagits, har jag för min del icke funnit vara av beskaffenhet att böra föranleda ändring i förslaget.

Departementschefen.

På grund av att i förenämnda proposition nr 30 till årets riksdag föreslagits, att körskola icke längre skall stå under fortlöpande tillsyn av viss besiktningsman, hava tredje och fjärde styckena i förslagets 2 mom. något omarbetats.

Nuvarande bestämmelse, att beslut om meddelande av tillstånd att bedriva yrkesmässig utbildning och om godkännande av lärare samt beslut om återkallelse av sådant tillstånd eller godkännande skola kungöras i tidning i orten, har jag ansett kunna utgå, enär kungörandet, vilket för närvarande sker på statsverkets bekostnad, torde vara av ringa betydelse.

19 och 20 §§.

Enligt 14 § 2 mom. i gällande motorfordonsförordning skall sökande vid anmälan till förarprov bland annat förete intyg av läkare, att sökanden icke lider av sådant lyte, sådan sjukdom eller sådan nedsättning av syn- eller hörsselförmågan, som väsentligen minskar hans förmåga att föra automobil. Erforderlig grad av synskärpa skall anses föreligga, därest denna, efter korrektion av möjligen förefintliga refraktionsfel, uppgår till minst 0.7 å det ena ögat och minst 0.3 å det andra. Erforderlig grad av hörsselförmåga skall anses vara för handen, därest åtminstone av det ena örat medelstark viskning väl uppfattas på 4 meters avstånd. Enahanda bestämmelser innefattades i 1923 års förordning om motorfordon.

Enligt dessa bestämmelser äro alltså, bland andra, enögda personer uteslängda från möjligheten att erhålla körkort. I anslutning till av andra lagutskottet i samband med tillkomsten av 1930 års motorfordonsförordning gjort uttalande har emellertid Kungl. Maj:t i stor utsträckning meddelat dispens från föreskriften om viss synskärpa. Sålunda har det numera blivit regel att person, vilken å ena ögat har normal eller i det närmaste normal synförmåga (eventuellt med glas) men å det andra ögat saknar syn eller har mindre synförmåga än 0.3, av Kungl. Maj:t erhållit tillstånd att — utan hin-

der av denna nedsättning i synförmågan — hos vederbörande länsstyrelse söka körkort, dock under förutsättning, att nedsättningen av synförmågan varat så länge, att körkortssökanden kan anses hava hunnit vänja sig vid densamma. I samtliga dessa fall har Kungl. Maj:t inhämtat medicinalstyrelsens yttrande och grundat sitt beslut på dess mening. Däremot har i fråga om trafik kort i regel icke dispenserats från de författningsenliga kraven på synskärpa.

Med hänsyn till den fasta praxis som sålunda utbildat sig i förevarande avseende hava *de sakkunniga* i enlighet med av medicinalstyrelsen avgivet yttrande föreslagit, att jämväl person, vars synskärpa å ena ögat är mindre än 0.3 eller som helt saknar syn å ena ögat, skall kunna erhålla körkort, därest dels synskärpan å det andra ögat uppgår till minst 0.8 och erforderlig korrektion till högst 2 dioptriers styrka och dels nedsättningen eller förlusten av synen å det sämre ögat varit bestående mer än ett år. De sakkunniga hava därjämte föreslagit, att i undantagsfall körkort skulle kunna tilldelas även enögda, som hade större refraktionsfel än två dioptrier. Härför borde dock erfordras särskild dispens av Kungl. Maj:t.

I fråga om fordringarna å hörsel hava de sakkunniga, i anslutning till vad medicinalstyrelsen uttalat i förutnämnda yttrande, föreslagit sådan lindring, att för erhållande av körkort endast skulle erfordras, att sökanden åtminstone å ena örat uppfattar konversationsstämma på 4 meters avstånd.

I likhet med vad nu gäller skall enligt de sakkunnigas förslag vid anmälan till förarprov företes, bland annat, intyg av polismyndighet rörande sökandens nykterhet m. m. Med hänsyn till sådana fall, då polismyndighet finner sig icke kunna giva en person goda vitsord rörande de förhållanden, å vilka nykterhetsintyget har avseende, men denne likväl söker körkort, hava de sakkunniga förordat sådant tillägg till gällande bestämmelse, att intyg från polismyndighet även i dylika fall bör företes och att intyget härvid bör angiva skälen till att sökanden icke kan erhålla tillfredsställande vitsord.

I fråga om fordringarna för godkänt förarprov hava de sakkunniga ansett det nuvarande stadgandet, att sökande skall vara »väl förtrogen med automobils verkningssätt», vara onödigt strängt och icke motsvara de rimliga krav, som med hänsyn till trafiksäkerheten i praktiken böra ställas på en förare. De sakkunniga hava ansett tillräckligt, att sökanden äger »nödig kännedom om verkningssättet» hos det slag av motorfordon, med avseende på vilket körkort sökes.

De sakkunnigas förslag om vissa lättnader i fordringarna å syn och hörsel för erhållande av körkort har i flertalet yttranden lämnats utan erinran. Länsstyrelsen i Kronobergs län, som givit förslaget sin anslutning, har emellertid uttalat, att från bestämmelserna ej borde kunna meddelas dispens. Länsstyrelsen i Malmöhus län har föreslagit, att intyg från ögonspecialist alltid borde vara erforderligt i de fall, då synskärpan icke uppginge till 1 utan korrektion med glas. Erfarenheten hade nämligen visat, anför sistnämnda länsstyrelse, att synskärpan ofta bedömdes olika av ögonspecialister och andra läkare.

I fråga om förenämnda nykterhetsintyg av polismyndighet hava överståthållarämbetet och länsstyrelsen i Jönköpings län framhållit, att svårigheter stundom kunde uppstå för utlännning, som vore bosatt här i landet, att anskaffa dylikt intyg, varför det vore önskvärt, att utlännning, som icke varit i landet mantalsskriven två år, bereddes möjlighet att genom exempelvis intyg från konsulat, beskickning eller trovärdiga personer i sökandens forna hemort styrka de förhållanden, varom polismyndighetens intyg vore avsett att lämna upplysning.

Nykterhetsnämnden i Stockholm har motsatt sig den av de sakkunniga föreslagna bestämmelsen, att polismyndighet, som funne sig icke kunna giva sökanden sådant vitsord, som avsåges med nyssnämnda intyg, skulle angiva skälen härför. Nämnden har till stöd härför bland annat anfört:

Det syntes vara utbildad praxis, att, om en person efter att hava vägrats lämplighetsintyg ansökte om körkort, länsstyrelsen infortrade yttrande från vederbörande polismyndighet. Länsstyrelserna erhöle själfvallet på sådant sätt långt mera ingående upplysningar om de förhållanden, som polismyndigheten ansett utvisa sökandens olämplighet, än genom intyg, vilka polismyndigheten skulle tillställa de sökande. I många fall måste polismyndigheten vägra att meddela begärt vitsord till följd av upplysningar, som inhämtats från personer, vilka ägde kännedom om den sökande. Det syntes uppenbart, att dylika utredningar icke kunde med någon utförlighet refereras i intyg, över vilka de sökande fritt kunde disponera. Erfarenheten gäve rikliga belägg för att, om en körkortssökande vägrats vitsord i fråga om nykterhet och han lyckats få kännedom om att vissa personer lämnat för honom oförmånliga upplysningar, det förelåge en påtaglig risk, att han utsatte dessa personer för trakasserier eller sökte hämnas på annat sätt, särskilt som oftast fråga vore om alkoholmissbrukare och icke sällan kroniska alkoholister.

Järnvägsstyrelsen har påyrkat, att bland villkoren för erhållande av körkort borde införas uttrycklig bestämmelse om att den sökande vid körkortsprövningen inför besiktningsmannen skall visa sig till fullo känna och väl förstå innehållet i den av järnvägsstyrelsen utgivna broschyren »Varning för tåg».

Chefen för generalstaben har ansett det vara av vikt, att bestämmelsen om att sökanden skall vara väl förtrogen med verkningssättet hos det slag av fordon, för vilket körkort sökes, bibehålles.

Då vissa av de handlingar, som nu skola företes vid undergående av förarprov, nämligen nykterhetsintyg, av sökanden undertecknad uppgift, huruvida han tidigare sökt eller erhållit körkort, samt fotografi torde hava betydelse endast vid länsstyrelsens prövning av frågan om utfärdande av körkort, har jag låtit bestämmelserna härom inflyta i 20 §.

Såvitt erfarenheten hittills utvisat, synas några olägenheter ur trafiksäkerhetssynpunkt icke hava uppkommit därav, att personer, som visserligen icke till fullo uppfylla för körkorts erhållande i vederbörande författning för närvarande stadgade fordringar i fråga om syn eller hörsel, men som dock hava sådan syn- eller hörselförmåga, att de i det särskilda fallet ansetts kunna betros med att föra motorfordon, efter dispens av Kungl. Maj:t erhållit körkort. Då

Departementschefen.

de sakkunnigas förslag om vissa jämkningar i förevarande kompetenskrav nära anknyter till den praxis, vilken i anslutning till av medicinalstyrelsen avgivna utlåtanden tillämpats vid meddelande av dispens, har jag icke funnit anledning till erinran mot detsamma.

På skäl, som anförts av Stockholms stads nykterhetsnämnd, har jag funnit mig icke böra biträda de sakkunnigas förslag, att polismyndighet, som anser sig icke kunna utfärda nykterhetsintyg av beskaffenhet, som erfordras för erhållande av körkort, skall utfärda intyg med angivande av detta förhållande och skälen därför.

Med avseende å det av överståthållarämbetet och länsstyrelsen i Jönköpings län framförda förslaget, att utlänning, som söker körkort, under vissa förhållanden må förete, i stället för nykterhetsintyg av polismyndighet, annat intyg av beskaffenhet att kunna godtagas, vill jag framhålla, att någon allmängiltig föreskrift därutinnan icke synes böra intagas i förordningen. Om utlänning icke varit mantalsskriven här i landet under två år och erforderligt intyg av polismyndighet på grund därav icke kan erhållas, torde det böra ankomma på Kungl. Maj:t att pröva, huruvida han ändock må kunna erhålla körkort. Stadgande härom har införts i 20 §.

Mot de sakkunnigas förslag, att förarprov må godkännas, därest sökanden blott äger nödig kännedom om verkningssättet hos det slag av fordon, för vilket körkort sökes, har jag icke funnit anledning till erinran.

21 §.

Bestämmelserna i gällande motorfordonsförordning rörande återkallelse av körkort äro i huvudsak av följande innehåll:

Enligt 15 § 3 mom. gäller, 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, den länsstyrelse som utfärdat förarens körkort skall, 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 det ej fråga om förare, som vid färd med automobil varit så påverkad av starka drycker som nyss angivits, 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 få frågan om utfärdande av nytt körkort upptagen till prövning. Dock skall beträffande förare, som vid färd med automobil varit så påverkad av starka drycker, som nyss sagts, tiden 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. Förekommer grundad anledning till antagande att förhållande, som nyss sagts, föreligger, äger länsstyrelsen förelägga föraren att inom viss tid förete nytt läkarintyg vid äventyr att körkortet eljest återkallas.

Har fråga uppstått om återkallelse av körkort och föreligga därvid sådana omständigheter, att föraren uppenbarligen måste anses olämplig att föra

automobil, må länsstyrelsen, redan innan slutligt beslut om återkallelse fattas, förordna, att körkortet skall tills vidare återkallas. Vid frågans slutliga prövning skall hänsyn tagas till den tid körkortet på grund av sådant förordnande varit återkallat.

Har förare vid färd med automobil ådagalagt grov vårdslöshet eller visat uppenbar likgiltighet för andra människors liv eller egendom eller varit synbarligen överlastad av starka drycker eller har förare till följd av sjukdom, skada eller dylikt uppenbarligen förlorat förmågan att föra automobil utan risk för liv eller egendom, äger polismyndighet 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. Det åligger härefter länsstyrelsen att skyndsamt besluta, huruvida körkortet skall tills vidare återkallas eller återställas till föraren. I avbidan på dylikt förordnande är föraren icke berättigad att föra motorfordon.

Vidare må i detta sammanhang erinras om bestämmelserna, att, om återkallelse av körkort skett, det åligger förare att efter anmaning överlämna körkortet till länsstyrelsen, samt att, där beslutet efter anförda besvär blir upphävt, körkortet skall återställas till föraren ävensom slutligen att varning ej må överklagas.

De sakkunniga förorda till en början, att den nuvarande bestämmelsen, enligt vilken körkort skall indragas, då förare ådagalagt sådana egenskaper, att han icke bör betros med att föra automobil, kompletteras sålunda, att dylika egenskaper skola hava ådagalagts genom allvarlig förseelse. De sakkunniga anföra, att förseelser mot mindre viktiga trafikföreskrifter och ordningsbestämmelser, vilkas överträdande icke innebära någon fara för det allmänna, icke böra föranleda indragning av körkort. Sådana förseelser borde, säga de sakkunniga, uppenbarligen beläggas med straffansvar, men däremot syntes i regel icke finnas skäl att tillgripa en skyddsåtgärd av den vittgående art, som en körkortsindragning innebure. De sakkunniga ansågo det böra i författningstexten tydligt markeras, att körkortsindragning icke finge föranledas av dylika smärre trafik- eller ordningsförseelser. De sakkunniga kunde alltså icke ansluta sig till de synpunkter, varåt överståthållarämbetet givit uttryck i skrivelse den 2 januari 1935 till Kungl. Maj:t med hemställan om sådan ändrad avfattning av bestämmelserna angående körkort, att ett effektivt ingripande mot olämpliga motorfordonsförare genom återkallande av körkort eller förvägrande av nytt körkort icke omöjliggjordes för vederbörande myndigheter.

Överståthållarämbetet har i nämnda skrivelse, bland annat, hänvisat till ett fall, där en person under de senaste åtta åren gjort sig skyldig till ett tjugufemtal förseelser, huvudsakligen mot parkeringsföreskrifterna, och enligt polismyndigheternas uppfattning därigenom klart ådagalagt sin avsikt att i berörda hänseenden icke ställa sig gällande bestämmelser till efterrättelse. Det för personen i fråga utfärdade körkortet hade därför återkallats. Emellertid hade beslutet härom blivit upphävt av Kungl. Maj:t i regeringsrätten. Överståthållarämbetet finner den tolkning av gällande föreskrifter angående

körkort, varåt Kungl. Maj:ts utslag givit uttryck, ådagalägga, att dessa föreskrifter knappast motsvara de krav, som måste uppställas, därest föreskrifterna skola kunna tjäna det därmed avsedda syftet, nämligen att förebygga, att motorfordon framföras av personer, vilka i ena eller andra hänseendet ådagalagt sin olämplighet såsom förare av dylika fordon.

De sakkunniga hava vidare funnit det vara oegentligt, att, såsom nu är förhållandet, vid bedömande av fråga om körkortsindragning hänsyn skall kunna tagas även till förseelser, som ligga flera år tillbaka i tiden och som icke längre kunna anses vara uttryck för vederbörandes nuvarande egenskaper och kvalifikationer såsom förare. Enligt de sakkunnigas förslag skall sålunda avseende icke fästas vid förseelse, vilken antecknats i körkortsregistret mer än två år före begåendet av den förseelse, som giver anledning till att frågan om körkortets återkallande upptages till prövning.

Slutligen hava de sakkunniga jämväl ansett, att körkort icke skall kunna återkallas med anledning av en förares förseelse, innan domstol meddelat utslag rörande straff för förseelsen och utslaget vunnit laga kraft. De sakkunniga hava till stöd härför anført:

Om en länsstyrelse erhållit kännedom om att en förare gjort sig skyldig till viss förseelse och på grund härav beslutat att indraga förarens körkort men domstolen sedermera fritager föraren från ansvar, kan det, på sätt även påpekats från olika håll, ofta vara för sent för föraren att ernå ändring i körkortsindragningen, och kan föraren sålunda utan skuld bliva underkastad återkallelse av körkortet med ty åtföljande ekonomiska eller andra konsekvenser. Det synes lämpligare, att länsstyrelsen avvaktar, att domstols lagakraftägande utslag föreligger, innan länsstyrelsen meddelar slutligt beslut om indragning av körkortet. Däremot bör länsstyrelsen kunna i avbidan på domstolens lagakraftägande utslag indraga körkortet tills vidare.

Jämväl i fråga om de villkor, under vilka person, vars körkort återkallats, ånyo må erhålla tillstånd att föra motorfordon, hava de sakkunniga föreslagit vissa ändringar. I detta hänseende hava de anført följande:

De sakkunniga anse, att, om körkort indrages på högst ett års tid, det samma därefter bör kunna återställas till vederbörande förare med mindre omgång och kostnader än som nu är fallet. Det lärer sålunda icke vara erforderligt, att, om körkort indragits på så pass kort tid som nyss sagts, föraren skall förete nytt bevis av besiktningsman om godkännande såsom förare. Över huvud taget lärer det vara tillräckligt i dylikt fall, att föraren avlämnar läkarintyg samt intyg från polismyndighet om nykterhet m. m. Man synes i förevarande fall enligt de sakkunnigas mening böra tala om ett återbekommande av körkort till skillnad från utfärdandet av nytt körkort, i vilket senare fall en helt ny prövning kommer till stånd på grundval av bevis från besiktningsman och alla de andra handlingar, fränsett åldersbetyg, vilka erfordras för erhållande första gången av körkort. Under det att sådan prövning efter nuvarande bestämmelser skall ske, så snart tiden för återkallelsen av körkortet uppgår till sex månader, skall densamma enligt de sakkunnigas förslag endast vara behövlig i händelse av körkortsindragning för längre tid än ett år. Liksom hittills bör emellertid vederbörande länsstyrelse, närhelst så prövas nödigt, kunna oavsett tiden för återkallelsen begära företeende av samtliga i 20 § 1 mom. omförmälda handlingar.

De sakkunniga hava slutligen uttalat, att, om körkort på grund av förarens förseelser ansetts böra fräntagas honom för viss tid, det borde vara förarens uppförande under denna tid, som bleve avgörande vid bedömande av frågan om nytt körkort skulle utfärdas för honom. Härom anföra de sakkunniga:

Tiden för återkallelsen bör anpassas efter förseelsens art och bör vara tillräcklig för att man på grundval av uppgifter om förarens vandel under tiden för körkortsindragningen skall kunna bedöma lämpligheten av att ånyo godkänna honom såsom förare. Att, om föraren under tiden för körkortsindragningen uppfört sig klanderfritt, taga den förseelse, vartill han gjort sig skyldig före indragningen och som föranlett denna, till utgångspunkt för en vägran att bevilja honom nytt körkort eller att återbekomma det gamla körkortet anse de sakkunniga icke böra förekomma. Liksom den, som ådömts ett frihetsstraff, efter dettas avtjänande återfår sin frihet och förväntas hava tagit varning av det skedda, så bör ock en automobilförare, vars körkort på grund av förseelse återkallats för viss efter förseelsens art bestämd tid, härefter antagas komma att i framtiden undvika ett upprepande av körkortsindragningen. De synpunkter, som nu anförts, hava de sakkunniga ansett väga tyngre än den erinran, som kan göras därom att vid prövning av fråga om utfärdande av första körkort avseende kan fästas även vid längre tillbaka i tiden liggande förseelser.

Med anledning av från vissa håll framförda yrkanden, att prövning av fråga om återkallelse av körkort på grund av begången förseelse borde överflyttas från länsstyrelserna till domstolarna, hava de sakkunniga slutligen i sin motivering till stadgandena i 21 § anført bland annat:

Ett skäl för en sådan överflyttning skulle vara, att domstolen, vilken utdömde straff för förseelsen, hade närmare och mera direkt kännedom än länsstyrelsen om de omständigheter, som kunde inverka på frågan om körkortsindragning. Även om detta icke låte sig bestrida, måste likväl beaktas, att länsstyrelsen kunde och vore skyldig att införskaffa den utredning, som tarvades för klarläggande av de på körkortsfrågan inverkan omständigheterna i ett av domstol avgjort mål, och framför allt att länsstyrelsen härutöver hade tillfälle att taga hänsyn till uppgifter rörande eventuella tidigare förseelser av fordonsföraren, vilka kunde vara av avgörande betydelse för bedömande av huruvida indragning av körkort borde ske. Såvitt de sakkunniga kunde finna, disponerade länsstyrelserna över ett tillräckligt material för att kunna träffa rättvisa avgöranden i fall, varom nu vore fråga. Hårtill komme, att frågor om indragning av körkort i andra fall än som sammanhängande med straffbelagda förseelser, exempelvis på grund av sjukdom el. dylikt, näppeligen kunde tänkas överflyttade till domstolarna. Dessutom kunde det knappast undgås, att länsstyrelsernas befogenhet att provisoriskt indraga körkort bibehölles, varvid frågor om körkortsindragning alltså bleve beroende på prövning av såväl domstolar som länsstyrelser. Slutligen borde även uppmärksammas, att det torde vara förenat med större svårigheter att åvägabrunga en enhetlig tillämpning på förevarande område, ifall avgörandet lades hos mångfalden av domstolar i stad och på landet, än om detsamma liksom hittills bibehölles hos länsstyrelserna.

Av sålunda angivna skäl hava de sakkunniga ansett sig böra förorda, att beslutanderätten i fråga om återkallelse av körkort alltjämt skall ankomma på vederbörande länsstyrelse.

I de avgivna yttrandena hava erinringar i olika hänseenden framställts mot de sakkunnigas förslag. *Överståthållarämbetet* samt *länsstyrelserna i Stockholms, Kronobergs och Kristianstads län* hava sålunda ställt sig avvisande till förslaget, att det icke, såsom nu är fallet, skulle vara till fyllest för indragning av en förares körkort, att han ådagalagt sådana egenskaper, att han icke borde betros att föra motorfordon, utan att därjämte skulle erfordras, att förenämnda egenskaper ådagalagts genom allvarlig förseelse. *Överståthållarämbetet* har framhållit, att en dylik bestämmelse icke kunde anses främja trafiksäkerheten. Då det bland villkoren för erhållande av körkort erfordrades, att vederbörande gjort sig känd för ett nyktert levnadssätt och med hänsyn till sina personliga förhållanden i övrigt icke kunde anses olämplig som förare, borde det, anför överståthållarämbetet, därav följa, att den, som erhållit körkort men därefter visat sig icke uppfylla nämnda fordringar, också borde kunna frångåas rätten att föra motorfordon. Enligt de sakkunnigas förslag, anför ämbetet vidare, kunde en notorisk drinkare, som innehade körkort, icke få detta indraget med mindre han varit onykter vid förandet av motorfordon eller eljest gjort sig skyldig till allvarlig förseelse. *Länsstyrelsen i Stockholms län* har anfört, att den nuvarande formuleringen vore lämpligare, enär den gäve större möjligheter att vid indragningsfrågans bedömning taga hänsyn till de i varje särskilt fall föreliggande omständigheterna. *Länsstyrelsen* har i detta sammanhang bland annat framhållit, att t. ex. utfärdade parkeringsbestämmelser visserligen ofta vore att betrakta såsom rena ordningsföreskrifter men att de i många fall tillkommit för att undanröja en påtaglig trafikfara, vilket utan tvivel vore fallet beträffande åtskilliga av de förbud, som i sådant hänseende gällde för Stockholms stad; vad Stockholms län anginge hade denna synpunkt varit helt bestämmande. *Länsstyrelsen i Kronobergs län* har framhållit, att ett flertal mindre förseelser, sedda i ett sammanhang, kunde konstituera en persons olämplighet att föra motorfordon. *Automobilklubben* har däremot understrukit de sakkunnigas uppfattning, att endast allvarliga förseelser borde få motivera återkallelse av körkort. Klubben har uttalat, att den ansåge sig böra rikta en allvarlig gensaga mot den tendens, som på vissa håll och särskilt under de senaste åren framträtt, att även vid relativt lindriga förseelser och upprepade överträdelser av rena ordningsföreskrifter återkalla körkort.

Socialstyrelsen, som icke har något att i och för sig invända mot att körkortsindragning kommer till användning endast då den felande vid färd med motorfordon eller eljest i något väsentligt hänseende ådagalagt olämplighet som förare, vare sig genom onykterhet eller på annat sätt, har emellertid ansett nuvarande formulering av bestämmelsen tillräckligt tydligt giva uttryck åt styrelsens sålunda uttalade mening. I anslutning härtill har styrelsen anfört:

Ur denna synpunkt förefölle det nu föreslagna tillägget »genom allvarlig förseelse» icke behövt. Dessutom funnes anledning antaga, att en dylik skärpning av förutsättningarna för körkorts återkallande skulle i vissa fall avtrubba effektiviteten hos hithörande bestämmelser. Genom att på nu föreslaget sätt såsom skäl för återkallelse av körkort förutsätta, att föraren

gjort sig skyldig till en straffbelagd förseelse, syntes möjligheterna att utmönstra förare, som i nykterhetsavseende visat sig opålitliga, icke obetydligt reducerade. Erfarenheterna från den samhälleliga alkoholistvården gäve nämligen vid handen, att en person kunde vara avancerad alkoholist — och därmed olämplig att föra motorfordon — utan att hans alkoholmissbruk komme till uttryck i fylleriförseelser eller på annat för polismyndigheten uppenbart sätt. I praktiken vore det sålunda ingalunda ovanligt, att tvångsätgärder enligt alkoholistlagen, exempelvis övervakning eller internering å anstalt, måste tillgripas även mot personer, som aldrig gjort sig skyldiga till någon fylleriförseelse. Det syntes uppenbart, att en körkortsinnehavare, som t. ex. ställdes under övervakning av nykterhetsnämnd, icke borde få behålla sitt körkort, oavsett om han gjort sig skyldig till offentligt fylleri eller ej.

Omkring halva antalet länsstyrelser har icke kunnat dela de sakkunnigas mening att vid utredning av frågan om körkortsindragning avseende icke bör få fästas vid förseelse, vilken antecknats i körkortsregistret mer än två år före begäendet av den förseelse, som givit anledning till frågan om körkortsindragningen. Tre av dessa länsstyrelser hava uttalat, att, därest viss preskriptionstid ansåges böra stadgas, densamma i allt fall borde utsträckas att omfatta tre eller fem år. I övrigt har framhållits, att även förseelser, som låge längre tillbaka i tiden än två år, i vissa fall kunde äga betydelse för ett allsidigt bedömande av frågan, huruvida vederbörande alltså borde få innehava körkort. Från vissa håll har framhållits att preskriptionstiden borde räknas från tidpunkten för förseelsens begående och icke från tiden för densammans antecknande i körkortsregistret. Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande har förordat, att länsstyrelse vid prövning av fråga om körkorts återkallande borde taga hänsyn till alla för länsstyrelsen kända förhållanden rörande vederbörandes alkoholmissbruk. Svenska transportarbetareförbundet har däremot ansett, att förseelser, liggande längre tid tillbaka än ett år, ej böra få inverka på fråga om indragning av körkort.

De sakkunnigas förslag, att vid utredning rörande ifrågasatt körkortsindragning avseende icke skulle få fästas vid ett icke laga kraftvunnet domstolsutslag har avstyrkts av omkring en tredjedel av länsstyrelserna. *Överståthållarämbetet* har ansett, att det av de sakkunniga med bestämmelsen avsedda syftet i det väsentligaste kunde vinnas, därest länsstyrelses beslut om återkallelse av körkort finge gälla tills vidare under viss tid. En dylik bestämmelse skulle medföra, att en person, som fått sitt körkort indraget på grund av förseelse, varför han sedermera frikändes, kunde efter ansökan hos vederbörande länsstyrelse genast återfå sitt körkort. *Länsstyrelsen i Uppsala län* har framhållit, att en förare, då fråga uppstått om indragning av hans körkort, icke torde försumma att hos länsstyrelsen åberopa samma omständigheter som inför domstolen och att, därest dessa gjorde frågan om en definitiv indragning av körkortet tveksam, länsstyrelsen säkerligen komme att avvakta domstols utslag. *Länsstyrelserna i Östergötlands och Hallands län* hava påpekat, att det av de sakkunniga med ifrågavarande förslag avsedda syftet kunde äventyras genom bestämmelsen om att körkort skulle kunna tills

vidare indragas. Länsstyrelsen i Östergötlands län framhåller sålunda, att, därest i fråga om förseelse, som borde medföra exempelvis sex månaders indragning av körkortet, slutligt fällande utslag förelåge först efter ett år, vederbörande genom en indragning av körkortet tills vidare komme att vara i saknad av körkortet dubbelt så lång tid som vederbort. Med hänsyn härtill borde bestämmelsen kompletteras med en föreskrift, att länsstyrelsen skulle redan vid underrätts utslag fixera tiden för indragningen. Bland övriga synpunkter å föreliggande fråga må slutligen nämnas den av *länsstyrelsen i Jönköpings län* framförda, nämligen att de sakkunnigas förslag komme att medföra, att lång tid ofta förflöte mellan förseelsens begående och det laga kraftvunna utslaget, något som vore synnerligen olämpligt med hänsyn till att återkallelens styrka bland annat låge däri, att beslutet därom följde ej alltför lång tid efter förseelsens begående.

Lämpligheten av de sakkunnigas förslag, att ett för kort tid återkallat körkort skulle kunna återbekommas, har från några länsstyrelsers sida ifrågasatts huvudsakligen av det skälet, att statsverket, som har utgifter för kungörandet av körkortets återkallande, icke såsom vid utfärdande av nytt körkort skulle få dessa kostnader täckta.

Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande har starkt ifrågasatt lämpligheten av att det nykterhetsintyg, som vederbörande har att förete vid ansökan om nytt körkort eller i vissa fall vid återbekommande av körkort, endast skall behöva avse tiden efter begäendet av den förseelse, som givit anledning till körkortsindragningen. Föreningen har därvid anfört, att det ofta inträffade, att polismyndigheten i vederbörandes hemort hade sig bekant omständigheter rörande sökandens levnadssätt före körkortsindragningen, vilka icke varit kända för länsstyrelsen, då denna bestämt tiden för indragningen. Föreningen har även framhållit, att en person på grund av exempelvis sjukhusvistelse eller avtjänande av frihetsstraff under indragningstiden kunnat vara tvångsvis förhindrad att begagna rusdrycker.

Det av de sakkunniga berörda spörsmålet, huruvida ärenden rörande återkallelse av körkort böra överflyttas å domstolarna, har bland länsstyrelserna närmare berörts endast av länsstyrelsen i Östergötlands län. Denna har i frågan uttalat, att ärenden om körkortsindragning lämpligen borde prövas av domstolarna i de fall, där indragning grundade sig på begångna förseelser. Då fråga uppstått om återkallande av körkort med anledning av körkortsinnehavarens andliga eller kroppsliga förhållanden, syntes däremot länsstyrelserna alltjämt böra vara beslutande myndigheter. Enligt länsstyrelsens mening borde det därjämte tillkomma länsstyrelse att i brådsakande fall tills vidare besluta om indragning av körkort. En liknande uppfattning har vidare kommit till synes i bland annat yttranden av poliskammaren i Malmö, stadsstyrelserna i Lidingö och Arvika samt motormännens riksförbund.

Departement-
schefen.

Vad till en början angår spörsmålet, huruvida prövning av fråga om återkallelse av körkort bör tillkomma domstol i de fall, då förutsättningen för återkallelsen är att viss förseelse blivit begången av körkortets innehavare,

är det visserligen sant, att domstolen ofta torde kunna förskaffa sig en närmare och mera direkt kännedom än länsstyrelsen om de i det särskilda fallet föreliggande omständigheter, som kunna inverka på frågan om körkortets återkallande. Med hänsyn till vad de sakkunniga härutinnan anført och då den nuvarande ordningen torde hava fungerat i stort sett tillfredsställande, har jag likväl ansett förevarande ärenden böra bibehållas under länsstyrelsernas handläggning.

De sakkunnigas förslag, att för återkallelse av körkort icke skall kunna åberopas körkortshavarens olämpliga egenskaper, därest ej dessa ådagalagts genom allvarlig förseelse, har mött invändningar från många håll. För min del kan jag ej heller ansluta mig till detta förslag. Enligt min mening bör en person, som genom upprepade förseelser klart ådagalägger sin bristande vilja att ställa sig till efterrättelse för motorfordonsförare i trafikens eller trafiksäkerhetens intresse utfärdade bestämmelser, ej få innehava körkort, även om icke förseelserna var för sig kunna betecknas såsom allvarliga. För att trygga en dylik tolkning av de nuvarande bestämmelserna har jag låtit vidtaga en mindre jämkning av desamma.

Däremot vill jag giva min anslutning till de sakkunnigas förslag, att vid prövning av fråga om återkallelse av körkort hänsyn icke må tagas till förseelser, som antecknats i körkortsregistret mer än två år före begåendet av den aktuella förseelsen. Har föraren annorledes än genom begången förseelse ådagalagt sådana egenskaper, att han icke vidare bör betros med att innehava körkort, lär det sakna betydelse, huruvida han tidigare begått förseelse, varför något stadgande om preskription icke givits för detta fall.

Ävenså anser jag mig kunna giva min anslutning till den princip, som ligger bakom de sakkunnigas förslag, att vid utredning för ifrågasatt återkallelse av körkort avseende ej skall fästas vid förseelse, innan domstols utslag rörande straff för förseelsen vunnit laga kraft. I syfte att undvika de i några yttranden påpekade olägenheter, som den av de sakkunniga föreslagna formuleringen under vissa förhållanden kan medföra, har jag likväl låtit avfatta bestämmelsen så, att hänsyn till förseelse, som är belagd med straff, icke skall tagas, innan straff ådömts genom lagakraftvunnet utslag, där ej länsstyrelsen finner uppenbart, att föraren är olämplig att föra motorfordon. I sist angivna fall skall länsstyrelsen äga rätt att även slutligt återkalla vederbörandes körkort, oavsett att lagakraftvunnet utslag rörande förseelsen ej föreligger. Mot detta förslag kan invändas, att en person sålunda kan få sitt körkort återkallat på grund av förment förseelse, från vilken han sedermera av domstol frikännes. Då det för återkallelse av körkort i förevarande fall erfordras, att sådana omständigheter föreligga, att föraren uppenbarligen måste anses olämplig att föra motorfordon, torde emellertid nämnda invändning icke behöva tillmätas avgörande betydelse.

De sakkunnigas förslag att körkort, som återkallas på högst ett år, skall kunna återbekommas och att vederbörande alltså i sådant fall icke skall behöva lösa nytt körkort, har icke givit mig anledning till erinran.

I detta sammanhang anser jag mig böra erinra om att enligt nuvarande

bestämmelser, vilka i denna del föreslagits bibehållna i oförändrad lydelse, varning må äga rum i stället för återkallelse av körkort, i de fall, då försunlig förare kan antagas låta sig därav rättas och förseelsen ej avser onycterhet vid ratten. Med hänsyn till de svåra ekonomiska konsekvenser, som körkortsindragning kan medföra för särskilt en yrkeschaufför, synes ur humanitär synpunkt varning böra komma till användning i stället för körkortsindragning i alla de fall, då vederbörande myndighet finner författningens syftemål kunna uppnås även med dylik disciplinär åtgärd.

Slutligen må nämnas, att jag ansett mig kunna utesluta stadgandet, att meddelande skall intagas i ortstidning om beslut, som avse återkallelse av körkort och återbekommande eller utfärdande ånyo av körkort, vilket förfarande icke synes hava ett mot kostnaderna därför svarande värde. Det synes fullt tillräckligt, att besluten kungöras rikets polismyndigheter.

22—25 §§.

22—25 §§, som innehålla särskilda föreskrifter angående motorfordon och släpfordon, som för tillfälligt brukande i riket införts från utlandet, och om tillstånd att föra sådant fordon m. m., överensstämma i huvudsak med nuvarande bestämmelser i ämnet. Nämnas må att åt paragraferna givits tillämpning även å släpfordon samt att tillstånd för utlänning att tillfälligtvis föra motorfordon här i riket, vilket tillstånd enligt gällande bestämmelser avser endast sådant motorfordon, som införes för tillfälligt brukande, i förslaget utvidgats att omfatta sådant motorfordon, som han äger framföra i hemlandet.

26—32 §§.

I 26—32 §§ hava straffbestämmelser intagits. Till en början torde böra erinras om att gällande motorfordonsförordning tillkom före lagen angående dagsböter utom strafflagens område och att förordningen på grund härav upptager särskilda böteslatituder upp till 1,000 kronor. I den mån i förordningen stadgas högre straff än böter 300 kronor, skola enligt nyssnämnda lag i stället tillämpas dagsböter.

De sakkunniga hava ansett, att vissa av de förseelser, som i nuvarande motorfordonsförordning äro belagda med högre straff än 300 kronors böter och sålunda enligt vad nyss anförts numera falla under dagsbotssystemet, icke äro av den natur, att dagsböter böra bibehållas för desamma. Med hänsyn härtill hava de sakkunniga föreslagit, att det i motorfordonsförordningen bestämda straffet för följande förseelser, vilka nu förskylla dagsböter, skall nedsättas till böter högst 300 kronor, nämligen: begagnande av fordon, som i fråga om utrustning och beskaffenhet ej överensstämmer med gällande föreskrifter; underlåtenhet att vid ändring å fordon anmäla detsamma till ombesiktning; underlåtenhet att inom föreskriven tid söka registrering eller göra anmälan till automobilregistret; underlåtenhet att använda nödiga synglas, oaktat skyldighet härutinnan anmärkts på körkortet, samt åsidosättande av föreskrifter om övningskörning eller förbud häremot.

I fråga om vissa av de förseelser, som på grund av dagsbotsreglerna nu förskylla dagsböter, hava de sakkunniga, ehuru med tvekan om den formella möjligheten av en sådan åtgärd, därjämte föreslagit ett maximum av 50 dagsböter i följande fall: begagnande av registreringspliktigt fordon före registrering; begagnande av fordon i strid mot meddelat förbud; underlåtenhet att efterkomma av besiktningsman givet föreläggande att inställa fordon till eftersyn; tillverkares eller handlandes utlämnande av besiktnings- eller släpfordonsskylt till den, som icke fullgjort stadgad skattskyldighet; förande av automobil, motorcykel eller traktortåg utan rätt till förande av fordonet eller traktortåget i den trafik, varom fråga är, och företagande av övningskörning utan att vara därtill berättigad, så ock anställande och brukande såsom förare av automobil, motorcykel eller traktortåg av den, som icke äger rätt att föra motorfordon eller traktortåg av det slag eller i den trafik, varom fråga är, och överlämnande av förare under färd åt annan att föra motorfordonet eller att företaga övningskörning, utan att denne är därtill berättigad. Slutligen hava de sakkunniga, ehuru i gällande förordning för vissa förseelser stadgats minimistraff av 50 respektive 100 kronors böter, icke för någon med dagsbot belagd förseelse föreslagit minimiantal dagsböter.

De föreslagna straffbestämmelserna hava i flertalet *yttranden* lämnats utan erinran. Överståthållarämbetet har förklarat sig ej kunna biträda förslaget om borttagande av nu gällande straffminima, särskilt i vad avsåge överträdelse av bestämmelserna om övningskörning. Förande av motorfordon av den, som icke vore därtill berättigad, innefattade enligt ämbetets mening ett så starkt hot mot andra vägfaranandes säkerhet, att straffet för dylik förseelse borde vara sådant, att det utgjorde ett starkt återhållande moment. Ämbetet har vidare avstyrkt förslaget om upptagande av särskilt dagsbotsmaximum för vissa förseelser, enär en dylik bestämmelse ej stode i överensstämmelse med 2 kap. 8 § strafflagen och böteslagen. Magistraten i Örebro har uttalat, att det ej syntes föreligga anledning att från dagsbotssystemet undantaga förseelser, innebärande att fordon framfördes i strid mot bestämmelserna om fordons beskaffenhet och utrustning. Framförandet av ett med fel å t. ex. bromsar eller styrinrättning behäftat fordon vore enligt magistraten ytterst farligt och utgjorde bevis på bristande ansvarskänsla hos vederbörande. Länsstyrelsen i Uppsala län har däremot ansett, att dagsböter ej borde stadgas för begagnande av registreringspliktigt fordon före registrering, för underlåtenhet att inställa fordon till eftersyn samt för lämnande till registreringsmyndigheten mot bättre vetande av vissa oriktiga uppgifter m. m.

Enligt vedertagna principer böra från dagsbotsstraff undantagas endast sådana överträdelser av författningens stadganden, vilka kunna karakteriseras såsom rena ordningsförseelser. I överensstämmelse med de sakkunnigas förslag har det i 29 § 1 mom. föreslagna dagsbotsstraffet för underlåtenhet att göra anmälan till automobilregistret ersatts med böter från och med tio till och med trehundra kronor, medan däremot övriga förseelser, som av de sak-

Departement-
schefen.

kunniga överflyttats från dagsbotsstraffets tillämpningsområde, i det omarbetade förslaget bibehållits därunder. Likaså hava nuvarande straffminima bibehållits. Vad de sakkunniga föreslagit i fråga om maximiantal dagsböter för vissa förseelser torde redan på grund av innehållet av lagen angående dagsböter utom strafflagens område icke kunna godtagas.

Såsom närmare framgår av förut omförmälda proposition nr 30 till årets riksdag hade automobilbesiktningssakkunniga förordnat, att straffpåföljd icke undantagslöst borde stadgas i anledning av anmärkning från statspolisens sida i fråga om fordons utrustning och beskaffenhet. De sakkunniga grundade sin uppfattning härutinnan främst därpå, att ett åläggande att inställa ett bristfälligt fordon till avgiftsbelagd eftersyn hos besiktningssman i och för sig vore betungande för vederbörande och att kriminaliseringen av smärre förseelser med avseende å fordons beskaffenhet eller utrustning vore ägnad att till skada för besiktningens ändamål skapa ett mindre gott förhållande mellan allmänheten och statspolisen. Såsom jag vid anmälan av nyssnämnda sakkunnigas förslag anförde, har jag icke något att erinra mot den sålunda förordade principen. I anslutning till vad jag i berörda sammanhang anförde ha från straffbestämmelsen i 26 § 2 mom. undantagits bristfälligheter av mindre betydelse. Den, som underlåter att efterkomma föreläggande att till eftersyn inställa motorfordon, skall däremot jämlikt 27 § första stycket vara förfallen till dagsböter.

Slutligen får jag i detta sammanhang anmäla, att justitiekanslersämbetet i skrivelse den 15 januari 1936 framhållit, att såväl i gällande förordning som i de sakkunnigas förslag stadgandena om straff för den, som tillåter annan att föra motorfordon utan att denne är därtill berättigad, är otillfredsställande, i det att de icke omfattade utlämnande av motorfordon till förande av person, som icke är berättigad att föra sådant fordon. Såsom exempel å ett dylikt förfarande har i skrivelsen anförts ett rättsfall, där en sjuttonårig yngling av sin moder tillåtits att framföra en henne tillhörig automobil och modern icke ansetts kunna fällas till ansvar härför. Då ett dylikt fall synes böra i straffhänseende likställas med de övriga fall, då straff stadgas för överlåtande åt annan att föra motorfordon, har 30 § andra stycket avfattats med beaktande härav.

Ö v e r g å n g s b e s t ä m m e l s e r .

Den nya motorfordonsförordningen torde böra träda i kraft den 1 januari 1937. Då den föreslagna förordningen om yrkesmässig trafik med automobil enligt vad jag förordnat icke skall träda i kraft förrän vid en senare tidpunkt, torde de nuvarande bestämmelserna om yrkesmässig automobiltrafik och uthyrningsrörelse och de därtill knutna straffbestämmelserna böra äga tillämpning till dess nyssnämnda förordning träder i kraft.

Såsom jag vid behandlingen av 4 § framhållit erfordras bestämmelse om undantag för vissa vid den nya motorfordonsförordningens ikraftträdande besiktigade automobiler från stadgandet, att automobil skall vara försedd med stopplykta.

Vägtrafikstadgan.

1 §.

Flertalet av de i 1 § upptagna definitionerna har sin motsvarighet i 1 § av förslaget till motorfordonsförordning. De sakkunniga hava föreslagit, att vissa bestämmelser om framförande av spårvagn skola införas i vägtrafikstadgan. Då vägtrafikstadgan, i likhet med vad nu är fallet, icke synes böra hava tillämpning å vid skenor bundna fordon, har jag emellertid ansett bestämmelser för spårvagnar icke böra inflyta i stadgan.

4 §.

Enligt 9 § 3 mom. vägtrafikstadgan skall, när ett fordons kurs skär ett annat fordons kurs, det fordon, som har det andra på sin vänstra sida, låta detta senare köra först, dock att genom detta stadgande ingen förare av fordon fritages från att iakttaga särskild försiktighet vid färd in på korsande körbana.

De sakkunniga hava föreslagit, att denna regel — den s. k. vänsterregeln — skall tills vidare bibehållas med det undantaget, att fordon å biväg skall lämna företräde åt fordon å huvudväg. På länsstyrelse eller, såvitt angår gator inom stads planlagda område, polismyndighet skall enligt förslaget ankomma att bestämma, vilka vägar som skola utgöra huvudvägar. Därest båda de vägfärande färdas på huvudvägar eller båda på bivägar, skall vänsterregeln äga tillämpning med bibehållande av skyldighet att iakttaga särskild försiktighet även för den, som har företrädesrätt. Bestämmelsen om förkörsrätt kompletteras med en föreskrift i de sakkunnigas förslag till 13 §, däri anges, att varningsmärke skall anbringas å allmän väg eller gata, som korsar huvudväg.

Till stöd för sitt förslag, vilket grundar sig på från åtskilliga håll framställda yrkanden, anföra de sakkunniga, att den nya regeln ansetts synnerligen betydelsefull för ernåendet av en smidig trafik och att den livliga trafiken å huvudvägarna vid en dylik anordning icke behövde uppehållas av den mer eller mindre tillfälliga trafiken å bivägarna. I själva verket, säga de sakkunniga, tillämpades redan nu företrädesrätt för trafik å huvudväg i ganska stor utsträckning såväl i städerna som på landsbygden. Införandet av förkörsrätt för huvudledstrafiken syntes även i sin mån vara ägnat att befordra strävandena att uppnå en tystare trafik.

De sakkunnigas förslag om införande av huvudvägssystemet har i de avgivna yttrandena i stort sett lämnats utan erinran. Av länsstyrelserna har endast länsstyrelsen i Malmöhus län ställt sig helt avvisande mot förslaget. Länsstyrelsen har till stöd för sin uppfattning framhållit, att det måste anses olämpligt att tillämpa olika system för olika vägar. I en kritisk situation, då manövreringen vore beroende på en reflexrörelse, handlade man efter det

system, som man merendels tillämpade. Ett system med huvudväg och biväg medförde därjämte behov av en mängd vägmärken, vilket icke kunde anses lämpligt, enär därigenom allmänhetens uppmärksamhet för vägmärken i allmänhet sannolikt skulle slappas. *Polismästaren i Stockholm* har uttalat, att det vore tvivelaktigt, huruvida förslaget genomförande komme att höja trafiksäkerheten. För Stockholms vidkommande skulle vägmärken behöva anbringas vid ett stort antal gatukorsningar, något som medförde avsevärda kostnader, varjämte gatubilden komme att bliva lidande. *Gatukontoret i Stockholm* har å sin sida uttalat, att det icke torde böra förekomma att överallt, där två huvudvägar korsade varandra, placera märken å båda vägarna, enär detta inom tätbebyggda områden skulle leda till rena orimligheterna. *Länsstyrelsen i Stockholms län* anser förslaget ej fullt rationellt utformat. Dess genomförande skulle innebära en reglering av förhållandet mellan trafiken å de allmänna vägarna, men länsstyrelsen ville erinra om att bivägarna icke alltid hade karaktären av allmän väg. *Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* anser förkörsrätt för huvudväg böra gälla endast å landsbygden, medan i städer och tätbebyggda samhällen vänsterregeln alltjämt borde tillämpas. I samhällen erfordrades nämligen alltid försiktig körning, särskilt efter införandet av den tysta trafiken. Styrelsen har därjämte framhållit, att ett uppsättande i de tätbebyggda samhällena av en stor mängd varningsmärken skulle komma att medföra icke obetydliga kostnader. *Andre polisintendenten i Göteborg* har däremot uttalat, att vänsterregeln, strängt tillämpad, i vissa fall kunde vålla besvärligheter för trafiken, i synnerhet för städernas vidkommande, och att, för ernående av en smidig trafik, trafikant å huvudgata borde äga företräde framför trafikant å bigata. Polisintendenten föreslår emellertid sådan begränsning i de sakkunnigas förslag, att vänsterregeln kompletteras med ett stadgande, som berättigar vederbörande myndighet att påbjuda, att vid korsande möte fordon å bigata skall lämna företräde åt fordon å huvudgata. *Svenska vägföreningen* har uttalat, att antalet huvudvägar måste starkt begränsas med hänsyn till kostnaderna för det eljest stora antalet vägmärken. *Svenska stadsförbundet* har — under framhållande av att synnerlig försiktighet vid passerande av gatukorsningar måste krävas av automobiltrafiken — anfört, att de sakkunnigas förslag kunde befaras medföra, att mindre försiktighet komme att iakttagas av motortrafikanterna, och att det vore tvivelaktigt, om huvudvägsregeln verkligen hade sådan betydelse för trafiken, att det motiverade uppsättandet av särskilda vägmärken, tydligen i mycket stor utsträckning och med icke ringa kostnader.

Länsstyrelserna i Uppsala och Malmöhus län hava påpekat, att tätbebyggda stadsdelar kunna ligga utom planlagda områden och att icke planlagda områden stundom ligga mellan tätbebyggda planlagda, och hava på grund härav ansett, att polismyndigheterna i respektive städer böra jämväl såvitt avser stads icke planlagda område bestämma, om väg skall hänföras till huvudväg eller biväg.

Departementschefen. Förkörsrätt för fordon å huvudväg har tidigare i olika sammanhang, bland annat av 1927 års motorfordonssakkunniga, föreslagits skola införas såsom

undantag från den s. k. vänsterregeln. Vid anmälan av nämnda sakkunnigas förslag i samband med framläggande för 1930 års riksdag av förslag till ny vägtrafikstadga anförde dåvarande departementschefen, att trafikförhållandena knappast kunde väntas bli bättre, därest förkörsrätten gjordes beroende av, förutom vänsterregeln, myndighets föreskrift om huvudväg och biväg, även om förordnande härom kungjordes och tillkännagåves medelst anslag. Snarast syntes honom den omständigheten, att för olika vägar skulle gälla olika regler, kunna giva anledning till viss osäkerhet och förvirring och därigenom öka risken för sammanstötning. Han fann visserligen förslaget hava visst fog för sig men ansåg företrädesrätten för fordon å huvudväg icke böra beredas genom författningsföreskrifter utan skapas av den särskilda försiktighet och hänsyn, som förare skulle iakttaga gentemot andra trafikanter vid färd in på korsande körbana.

Den för varje år framträdande ökningen av vägtrafiken har, såsom av de sakkunniga framhållits, lett till att huvudvägsregeln i praktiken tillämpas i ganska stor utsträckning både i städerna och på landsbygden. Ehuru onekligen skäl alltjämt kunna anföras mot införande av en trafikregel, som strider mot en annan för samma trafiksituation föreskriven, synes det mig ändock vara att föredraga, att genom en reglering av huvudvägstrafikens företrädesrätt borttaga de risker ur trafiksäkerhetssynpunkt, som uppenbarligen äro förenade med att en i praktiken tillämpad körregel står i strid med de legala bestämmelserna på området. För min del anser jag också, i likhet med de sakkunniga, att företrädesrätt för huvudvägstrafiken har sin betydelse för ernående av en smidig trafik, samtidigt som det synes mig naturligt, att trafiken å de till en huvudväg anslutande bivägarna bör hava särskild anledning att, vid färd in på huvudväg, iakttaga största försiktighet.

Om jag alltså i princip vill ansluta mig till de sakkunnigas förslag, anser jag dock detsamma i vissa avseenden giva huvudvägsregeln allt för stort utrymme. Jag har därför åt 4 § 5 mom. låtit giva en avfattning, som tydligt utmärker, att varje förare, såväl i situationer då vänsterregeln är tillämplig som då huvudvägsregeln skall gälla, är skyldig att iakttaga särskild försiktighet vid färd in på korsande körbana. Vidare har jag låtit intaga vänsterregeln såsom den primära, varmed jag åsyftat att ge uttryck åt tillbörligheten av att vederbörande myndigheter gå varsamt fram vid ifrågavarande klassificering. En begränsning av antalet huvudvägar synes nämligen nödig bland annat med hänsyn till att, på sätt de sakkunniga föreslagit, den trafikerande allmänheten måste genom uppsättande av vägmärken å bivägar, som ansluta till huvudväg, varnas för korsning med huvudväg. Bestämmelse om dylika märken har intagits i 13 §. Visserligen torde dylika märken icke kunna uppsättas på enskilda bivägar, men jag vill erinra om att möjlighet finnes att, där så anses påkallat, vid huvudvägarna uppsätta vägmärken med varning för farlig korsning med enskild biväg. Att varningsmärken uppsättas vid korsningar mellan två huvudvägar torde, såsom de sakkunniga uttalat, bliva nödvändigt.

I anslutning till vad länsstyrelserna i Uppsala och Malmöhus län anført har i förevarande liksom i övriga paragrafer, däri stadgande i sådant hän-

seende meddelats, införts att på polismyndigheterna i respektive städer skall ankomma att fatta beslut beträffande trafiken även inom städernas icke planlagda områden.

11 §.

Enligt 13 § nuvarande vägtrafikstadga må tävling med motorfordon eller velociped ej anordnas å väg utan att tillstånd därtill meddelats av vederbörande länsstyrelse, som har att fastställa sådana villkor för tillståndet, att fara eller olägenhet för annan trafik ej uppkommer.

De sakkunniga hava uttalat, att denna föreskrift, tillämpad efter ordalagen, uppenbarligen vore av mycket restriktiv innebörd och att anledning saknades att vare sig skärpa eller uppmjuka bestämmelsen i fråga.

1935 års riksdag har emellertid i skrivelse, nr 293, i anledning av en inom *andra kammaren* väckt motion, nr 26, om förbud mot hastighetstävlingar med motorfordon å allmänna vägar — under åberopande av vad som anförts i andra lagutskottets av riksdagen godkända utlåtande nr 34 — anhållit, att Kungl. Maj:t ville låta verkställa utredning rörande utfärdande av skärpta bestämmelser och, om så erfordrades, förbud för hastighetstävlingar och därmed jämförliga tävlingar med motorfordon å de allmänna vägarna samt, i den mån så erfordrades, för riksdagen framlägga de förslag, vartill utredningen kunde föranleda.

I nämnda utlåtande anförde andra lagutskottet, bland annat:

Hastighetstävlingar med motorfordon å allmänna vägar syntes numera icke tillåtas med mindre de vägar, varå fordonen skulle framgå, avstängdes för annan trafik. Detta vore givetvis en fördel ur trafiksäkerhetssynpunkt. Det syntes emellertid obestriddigt, att med tävlingarna vore förenade åtskilliga olägenheter. Såsom erfarenheten visade, medförde tävlingarna fara till liv och egendom ej blott för de tävlande själva utan jämväl för åskådare och andra, som vistades i närheten av tävlingsbanan. Genom tävlingarna förorsakades de kring banan boende besvär i olika hänseenden, varjämte vägfärdande till följd av avspärrningsanordningar stundom bleve nödsakade att färdas betydande omvägar. Därtill komme, att åtminstone de större tävlingarna medförde ett omfattande och tidsödande arbete för länsstyrelserna och underlydande polismyndigheter. Det syntes heller icke kunna förnekas, att hastighetstävlingar hos en del av allmänheten väckte längtan efter fartsensationer, vilket kunde leda till minskad försiktighet i den allmänna trafiken. Utskottet ville emellertid fästa uppmärksamheten även på de s. k. orienterings- eller tillförlitlighetstävlingarna, vilka försigginge å vägarna samtidigt med den allmänna trafiken och till följd härav syntes ha en mera direkt inverkan på trafiksäkerheten. Ehuru vid dylika tävlingar den högsta hastigheten icke vore utslagsgivande utan vanligen en relativt låg medelhastighet vore bestämd, måste de tävlande, för att kunna hålla denna medelhastighet och ifrågakomma till en god placering i tävlingen stundom färdas med en hastighet, som med hänsyn till trafiksäkerheten vore överdrivet hög. För tävlingarnas tillåtande hade i huvudsak framhållits, att desamma bidroge till utvecklingen av materielen. Motorfordonsfabrikanterna syntes emellertid ha andra både riskfriare och tillförlitligare möjligheter än tävlingar att pröva motorernas och den övriga materielens hållbarhet och prestationsförmåga.

Det syntes böra övervägas, huruvida de fördelar i olika hänseenden, som

möjligen stode att vinna genom dylika tävlingar, uppvägde de obestriddliga nackdelar, som vore förbundna med desamma. Därest utredningen gäve vid handen, att sådana tävlingar ansåges böra tillåtas, syntes det emellertid, med hänsyn till det omfattande intrång i ett stort antal personers legitima intressen, som en större hastighetstävling onekligen medförde, böra övervägas, huruvida länsstyrelserna borde bibehållas vid sin nuvarande befogenhet att helt bestämma villkoren för tävlingarna.

Över riksdagens förenämnda skrivelse hava utlåtanden avgivits av överståthållarämbetet och samtliga länsstyrelser samt av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, medicinalstyrelsen, socialstyrelsen, statspolisintendenten och statens väginstitut, varjämte yttranden inkommit från, bland andra, kungl. automobilklubben, automobilbesiktningsmännens förening, svenska automobilhandlareföreningen, Sveriges trafikbilägares riksförbund, Sveriges lasttrafikbilägares riksförbund, nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande, motormännens riksförbund, svenska motorklubben, svenska transportarbetareförbundet, svenska teknologföreningen, svenska vägföreningen, svenska vägstyrelsernas förbund, svenska landskommunernas förbund, föreningen för gemensamt lagenligt trafikförsäkringsansvar, cyklisternas riksförbund och svenska motorförbundet. Av yttrandena inhämtas i huvudsak följande.

Av *länsstyrelserna* hava sexton intagit den ståndpunkten, att hittills vunna erfarenheter i fråga om motortävlingar icke gäve anledning att stadga generellt förbud mot hållande av sådana tävlingar å allmänna vägar och att den länsstyrelserna tillkommande prövningsrätten finge anses i allmänhet fylla sitt ändamål, nämligen att tillse, att fara eller olägenhet för annan trafik ej uppkomme samt att betryggande anordningar vidtoges till skydd för såväl de tävlande som åskådarna. Fyra länsstyrelser hava ansett generellt förbud för motortävlingar å allmänna vägar böra införas samt till stöd härför bland annat framhållit, att tävlingarna saknade förnuftigt ändamål och därjämte innebure stora risker för såväl de tävlande själva som åskådarna. Överståthållarämbetet och länsstyrelserna i Gotlands, Örebro och Jämtlands län hava icke haft något att erinra mot förbud mot hastighetstävlingar å de allmänna vägarna men däremot ansett förbud icke böra uppställas för orienterings- och tillförlitlighetstävlingar. Länsstyrelsen i Västmanlands län har, utan att uttala någon bestämd ståndpunkt i frågan, framhållit, att det syntes vara av avgörande betydelse, huruvida tävlingarna kunde anses tjäna något allmänt intresse av sådan storleksordning, att detta uppvägde de olägenheter och risker, som i mer eller mindre grad alltid vore förenade med tävlingar å allmän väg.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har anført, att, då vid hastighetstävlingar å allmän väg denna avstängdes för all annan trafik, dessa tävlingar icke kunde anses medföra något men för trafiksäkerheten i den allmänna samfärdseln. Vid orienterings- och tillförlitlighetstävlingar kunde däremot vederbörande — under strävan att erhålla en god placering — frestas att åsidosätta gällande föreskrifter om aktsamhet och hänsyn.

I de avgivna yttrandena i övrigt har i flertalet fall uttalats, att inskränkande bestämmelser utöver dem, som redan förefunnnes, icke vore behöfliga. *Svenska landskommunernas förbund*, som ansett bärande skäl ej föreligga att göra ändring i nuvarande bestämmelser, har anført, att i yttrandet, som av förbundet inhämtats från två av de kommuner, som berörts av de under senare åren anordnade större motortävlingarna, uttalats, att några

större olägenheter eller obehag ej orsakats av tävlingarna, samt att kommunerna gärna såge, att tävlingarna anordnades jämväl i fortsättningen.

Bland de myndigheter, som ställt sig avvisande till ett förbud, hava emellertid några ansett tillståndsgivningen böra ske mer restriktivt än som i allmänhet hittills skett. Sålunda har *länsstyrelsen i Stockholms län* uttalat, att med hänsyn till det stora antal tillförlitlighets- och orienteringstävlingar, som under senare år börjat hållas, det syntes höra övervägas av de tillståndsgivande myndigheterna att vid tillstånds meddelande verkställa en betydligt strängare gallring än som i allmänhet nu ägde rum.

Från flera håll har vidare framhållits, att det för främjande av enhetlighet med avseende å villkoren för meddelande av tillstånd till motortävlingar samt för klarläggande av länsstyrelsernas och polismyndigheternas befogenheter och skyldigheter å förevarande område vore önskvärt, att Kungl. Maj:t utfärdade närmare bestämmelser rörande de villkor, som i allmänhet borde föreskrivas för meddelande av tävlingstillstånd.

Från vissa håll har därjämte framförts den uppfattningen, att tolkningen av bestämmelsen i 13 § vägtrafikstadgan gäve anledning till tveksamhet. *Länsstyrelsen i Malmöhus län* har sålunda ifrågasatt, huruvida med stöd av bestämmelsen kunde föreskrivas sådana villkor, som hade till ändamål att bereda trygghet för åskådarna. *Länsstyrelsen* har vidare uttalat, att det ej syntes utan vidare klart, huruvida de kostnader, som länsstyrelsen kunde få vidkännas i anledning av prövning av ansökning om tävlingstillstånd, kunde påläggas sökanden. Enligt länsstyrelsens mening vore det ej heller tydligt, huruvida tillstånd kunde vägras en sökande endast på den grund, att sökanden vägrade att gälda dylika kostnader. *Länsstyrelsen i Värmlands län* har framhållit behovet av en uttrycklig bestämmelse, att tillstånd erfordrades jämväl för anordnande av isbanetävlingar, backtävlingar, jordbanetävlingar och andra likartade tävlingar, vilka icke äga rum å allmän väg.

I de av *nationalföreningen för trafikförsäkerhetens främjande och föreningen för gemensamt lagenligt trafikförsäkringsansvar* avgivna yttranden har ifrågasatts, att för vinnande av större enhetlighet vid tillståndsgivningen denna borde överflyttas från länsstyrelserna till en gemensam myndighet för hela riket. De *länsstyrelser*, som upptagit denna fråga i sina yttranden, hava emellertid, med undantag av länsstyrelsen i Värmlands län, uttalat, att någon ändring i nu gällande ordning ej syntes påkallad.

Departementschefen.

Otvivelaktigt kunna, såsom andra lagutskottet i sitt förut återgivna utlåtande framhållit, såväl från säkerhetssynpunkt som med hänsyn till olägenheterna för vägtrafiken och de vid vägarna boende befogade erinringar göras mot de på allmänna vägar förekommande tävlingarna med motorfordon. Av de i ärendet föreliggande yttrandena synes emellertid framgå, att om nödiga villkor rörande säkerhetsanordningar uppställas riskmomenten i fråga om de allmänna vägarna knappast kunna anses så mycket mera betydande än vid liknande tävlingar annorstädes, att anledning finnes att särskilt för dessa vägars vidkommande förbjuda ifrågavarande slag av tävlingar. Jag vill således i detta sammanhang framhålla, att ett allmänt förbud mot hållande av tävlingar med motorfordon från säkerhetssynpunkt knappast borde begränsas till de allmänna vägarna; erfarenheterna från utlandet giva vid handen, att olyckor av betydande omfattning kunna inträffa även vid tävlingar, som hållas å särskilt för ändamålet iordningställda banor.

Vad därefter angår de av hastighetstävlingarna föranledda olägenheterna för vägtrafiken — närmast beroende på att vägarna avstängas för trafik i

samband med tävlingarnas hållande — synes det, med hänsyn till förutsättningarna för meddelande av tävlingstillstånd, knappast antagligt, att dylika olägenheter av någon större betydelse behöva uppstå.

Vad slutligen angår de s. k. orienterings- och tillförlitlighetstävlingarna är att märka, att dessa vanligen hava till syfte att inom gränserna för gällande trafikregler öka förarnas skicklighet och befordra körteknikens utveckling. Att dylika tävlingar försiggå jämsides med den allmänna trafiken har, såvitt framgår av de avgivna yttrandena, i stort sett icke visat sig medföra allvarligare risker.

De nu framförda synpunkterna på frågan om förbud mot tävlingar med motorfordon föranleda mig att anse, att tillräcklig anledning till sådant förbud icke torde föreligga. Jag fäster därvid särskilt avseende vid länsstyrelsernas befogenhet och skyldighet att uppställa ur säkerhetssynpunkt erforderliga villkor vid beviljandet av tävlingstillstånd. Med hänsyn till att vissa länsstyrelser uttalat tvekan rörande omfattningen av denna länsstyrelsernas befogenhet enligt 13 § i nuvarande vägtrafikstadga, har jag låtit avfatta förevarande 11 § så, att varje tveksamhet om stadgandets innebörd bör vara utesluten.

Skulle emellertid en fortsatt erfarenhet ge vid handen, att trots av länsstyrelserna föreskrivna säkerhetsanordningar faromomentet vid tävlingarna ej står att reducera till ett minimum, bör det intresse, varmed desamma omfattas av såväl vissa kommuner som en större allmänhet, ej få stå hindrande i vägen för ett återupptagande av frågan om tävlingsförbud och då ej blott beträffande å allmän väg anordnade tävlingar utan med avseende på tävlingar med motorfordon över huvud.

16 §.

I denna paragraf har jag, bland annat, med hänsyn till vad trafiksäkerhetens krav torde bjuda låtit intaga bestämmelse om att cyklande icke inom tätbebyggt område må låta sig dragas av annat fordon.

18 §.

I stället för nu gällande bestämmelse, att länsstyrelse under viss förutsättning äger med angivet undantag beträffande vissa vägar förordna, att å med dragare förspänt fordon, som under mörker framföres å vägen, eller å dess dragare skall föras lykta eller reflexanordningar, har jag i anslutning till de sakkunnigas förslag infört en generell föreskrift av motsvarande innehåll.

23 §.

Rätten att befara vägarna med motorfordon och släpfordon är enligt nu gällande motorfordonsförordning, liksom enligt tidigare förordningar, begränsad, bland annat med hänsyn till fordonets största hjultryck och bredd. Utan särskilt tillstånd av vederbörande länsstyrelse eller polismyndighet i stad får fordon med ett största hjultryck, överstigande 2,000 kilo-

gram, eller med större bredd än 210 centimeter icke framföras å allmän väg. De sakkunniga hava beträffande hjultrycket föreslagit den ändringen, att största tillåtna hjultrycket höjes till 2,500 kilogram, därest avståndet mellan två av fordonets hjulaxlar uppgår till minst tre meter. De sakkunniga hava därjämte förordat, att — i motsats till vad nu gäller — fordon, vars största hjultryck överstiger 2,000 respektive 2,500 kilogram, ändock må framföras utan tillstånd, om fordonet lastats under den för fordonet fastställda maximilasten, så att fordonets förhandenvarande hjultryck på grund därav icke överstiger 2,000 respektive 2,500 kilogram.

I fråga om fordonsbredden hava de sakkunniga föreslagit en höjning till 220 centimeter.

I de avgivna yttrandena hava flera länsstyrelser ansett den föreslagna höjningen under vissa förhållanden av största tillåtna hjultrycket från 2,000 till 2,500 kilogram icke motiverad. Länsstyrelsen i Uppsala län har sålunda uttalat, att vägarna inom länet i allmänhet vore för svaga för att tillåta ett hjultryck av 2,500 kilogram. Följden av en dylik bestämmelse bleve, att tunga fordon undveke att närma sig vägkanterna, något som medförde, att vägbanans effektiva bredd i hög grad minskades för övriga trafikanter. Stora svårigheter uppstode också att vid trafik med tunga bilar hålla vägarna i tillfredsställande skick. Andra länsstyrelser hava framhållit, att en ökning av största tillåtna hjultrycket skulle tvinga myndigheterna att i fråga om stora delar av vägnätet meddela särskilda inskränknin- gar. Länsstyrelsen i Norrbottens län har uttalat, att de sakkunnigas förslag skulle gynna uppkomsten av en i många fall tyngre trafikapparat än som skäligen kunde behövas och som man på andra sätt sökte begränsa, nämligen i fråga om den yrkesmässiga trafiken. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har ansett en ökning av största hjultrycket böra tillåtas beträffande södra och mellersta Sverige, enär vägarna därstädes, fränsett en del å desamma belägna mindre bärkraftiga broar, numera i allmänhet vunnit erforderlig styrka och bärighet. I fråga om vägarna i de fyra nordligaste länen vore däremot styrelsen synnerligen tveksam, huruvida de sakkunnigas förslag kunde anses lämpligt. Med hänsyn till dessa vägars byggnadssätt torde ett generellt medgivande att befara samtliga vägar med fordon upp till 2,500 kilograms hjultryck medföra, att för flertalet vägar inskränknin- gar i fråga om hjultryck måste föreskrivas.

Jämväl de sakkunnigas förslag, att rätten att befara väg skall vara beroende, icke av fordonets största hjultryck, utan av det för varje särskilt fall faktiska hjultrycket, har mött invändningar från flera håll. Därvid har framhållits, att en dylik bestämmelse vore synnerligen svår att övervaka och komme att giva anledning till ett stort antal överträdelser. För en effektiv övervakning skulle, uttalar länsstyrelsen i Skaraborgs län, erfordras ett stort antal portativa vågar.

Förslaget om en höjning av största tillåtna bredden å fordonen har i övervägande antalet yttranden lämnats utan erinran. I en del yttranden har emellertid gjorts gällande, att en höjning vore olämplig eller opåkallad. Sålun-

da har länsstyrelsen i Malmöhus län uttalat, att fordonsbredden borde avpassas efter vägarna och icke vägarna efter fordonsbredden. I länet utgjorde antalet vägar, vilkas bredd på hela sträckningen eller delar av densamma understeg 5 meter och varå mötesplatser ej anordnats, sannolikt omkring hälften av länets samtliga allmänna vägar. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har ansett den föreslagna fordonsbredden böra gälla för omnibusar inom hela landet men för lastbilar endast såvitt avser vägarna i södra och mellersta Sverige.

Den av de sakkunniga föreslagna bestämmelsen, enligt vilken det faktiska hjultrycket och icke det största skulle vara avgörande för rätten att befara de allmänna vägarna, kan jag med hänsyn till de på flera håll befarade olägenheterna därav icke tillstyrka. Departementschefen.

Vid bestämmande av det största hjultryck, som ett fordon må äga, för att detsamma utan särskilt tillstånd skall få framföras å allmän väg, måste givetvis bliva avgörande den bärkraft, som landets vägar i stort sett kan anses besitta. Fastställes i förhållande till denna bärkraft största tillåtna hjultrycket alltför lågt, medför detta, att myndigheterna få att behandla ett stort antal framställningar om tillstånd att framföra fordon med större hjultryck än det sålunda medgivna. Sättes gränsen för det tillåtna hjultrycket för högt blir å andra sidan därav en följd, att vederbörande myndigheter måste i fråga om ett stort antal vägar meddela särskilda inskränkningar i rätten att trafikera desamma, varjämte det kan befaras, att vägnätet i sin helhet utsättes för hårda och dyrbara påfrestningar.

För min del har jag, med hänsyn till vad i avgivna utlåtanden anförts rörande vägnätets beskaffenhet i särskilt de norra men även vissa av de sydligare länen, funnit att tidpunkten för en generell höjning av det tillåtna hjultrycket knappast ännu är inne. Jag vill emellertid framhålla, att, i likhet med vad nu är fallet, länsstyrelserna skola äga meddela dispens från den allmänna regeln om högsta tillåtna hjultryck.

Vad slutligen angår de sakkunnigas förslag, att största tillåtna bredden för fordon skall höjas från 210 till 220 centimeter, kan häremot anföras, att en mycket stor del av landets vägnät innefattar vägar med så ringa bredd, att ett framförande å desamma av fordon med en bredd av 220 centimeter synes kunna medföra allvarliga olägenheter, icke minst från trafiksakerhets synpunkt. Såvitt avser lastautomobiler torde något berättigat behov av en dylik ökning knappast kunna anses föreligga. I fråga om omnibusar torde däremot skäl få anses tala för de sakkunnigas förslag. Omnibusar framföras i allmänhet i regelbunden trafik å vissa vägar, och det torde därför i fråga om dessa fordon redan vid beviljande av tillstånd till dylik trafik beaktas, att fordonsbredden icke är för stor i förhållande till vägbredden. Jag har med hänsyn till nu anförda synpunkter ansett mig böra förorda, att nuvarande bestämmelser om största tillåtna fordonsbredd bibehållas för alla fordon utom för omnibusar, vilka utan särskilt tillstånd böra få användas i trafik på allmän väg även om de äga en bredd av högst 220 centimeter.

24 och 25 §§.

Enligt gällande motorfordonsförordning äro särskilda bestämmelser meddelade i fråga om maximihastigheten för olika slag av fordon, varjämte skillnad göres å trafik inom och utom tätbebyggt område. Inom sådant område är den högsta tillåtna hastigheten 25, 30 och 35 kilometer i timmen, beroende på vilket slag av fordon, som är ifråga. Vederbörande länsstyrelse eller polismyndighet må emellertid, där trafikförhållandena det medgiva, förordna, att hastigheten för personautomobil, avsedd för högst sju personer, må höjas intill 45 kilometer i timmen. Bortsett från personautomobiler och motorcyklar, för vilka utom tätbebyggt område hastigheten icke är begränsad till visst kilometertal, få motorfordon därstädes framföras med en hastighet av högst 30, 35 eller 40 kilometer i timmen allt efter fordonets typ eller tyngd.

De sakkunniga hava beträffande tätbebyggda områden föreslagit, att högsta tillåtna hastigheten för automobil — av vad slag den vara må — och motorcykel skall utgöra 50 kilometer i timmen. För färd utom sådant område har förordats inskränkning i högsta tillåtna hastigheten endast för omnibusar och lastautomobiler, vilkas totalvikt överstiger 2,400 kilogram, nämligen likaledes till 50 kilometer i timmen.

I de avgivna *yttrandena* hava i förevarande hänseende olika uppfattningar kommit till synes.

I fråga om hastigheten inom tätbebyggda områden har dock i allmänhet rätt enighet om att nu gällande hastighetsbegränsning för personautomobil bör jämkas uppåt. Av de hörda myndigheterna hava överståthållarämbetet och länsstyrelserna i Kristianstads, Jämtlands, Västerbottens och Norrbottens län ställt sig avvisande mot den föreslagna höjningen av hastigheten. Från andra håll, däribland länsstyrelserna i Södermanlands, Jönköpings och Gotlands län, har däremot uttalats, att viss högsta hastighet icke borde fastställas för personautomobiler samt omnibusar och lastautomobiler med totalvikt ej överstigande 2,400 kilogram. Till stöd härför har bland annat anförts, att en maximerad hastighet snarare ökade än minskade faran för olycksfall, i det att förarna ofta uppfattade en dylik hastighetsbestämmelse som en direkt anvisning om den färdhastighet, som under alla förhållanden vore tillåten, och att den allmänna regeln, att föraren vid varje tillfälle skulle anpassa färdhastigheten med hänsyn till vad trafiksäkerheten krävde, syntes vara fullt tillräcklig. Mot förslaget om höjning av maximihastigheten inom tätbebyggt område till 50 kilometer i timmen för lastautomobiler och omnibusar hava betänkligheter, särskilt i fråga om tyngre lastautomobiler, anförts av, bland andra, överståthållarämbetet samt länsstyrelserna i Kristianstads, Hallands, Älvsborgs, Västmanlands, Kopparbergs, Jämtlands, Västerbottens och Norrbottens län, statspolisintendenten, besiktningsmyndigheten i Stockholm, Sveriges droskbilägares riksförbund och svenska vägstyrelsernas förbund. I fråga om tyngre lastautomobiler instämmer häri länsstyrelsen i Södermanlands län.

De föreslagna hastighetsbestämmelserna för lastautomobiler och omnibusar utom tätbebyggt område hava i stort sett lämnats utan erinran. Länsstyrelsen i Stockholms län har emellertid ifrågasatt, huruvida anledning förefunnnes att borttaga en maximerad hastighet för de lätta lastautomobilerna. Under framhållande, att de tunga automobilerna förorsakade avsevärd skadegörelse å vägarna vid hög hastighet, har länsstyrelsen i Kristianstads län uttalat, att den föreslagna hastigheten för dessa fordon, 50 kilometer i timmen, vore alltför hög, varjämte länsstyrelsen i Älvsborgs län förklarar sig endast med tvekan kunna ansluta sig till förslaget. Länsstyrelserna i Kopparbergs och Västerbottens län slutligen hava ansett den föreslagna maximihastigheten kunna minskas. Däremot har — förutom flera motor- och yrkessammanlutningar — länsstyrelsen i Kronobergs län ifrågasatt en maximihastighet av 60 kilometer i timmen för de tyngre lastautomobilerna.

I likhet med de sakkunniga anser jag med hänsyn till trafiksäkerheten viss maximihastighet alltjämt böra vara stadgad för trafik med motorfordon inom tätbebyggt område. Ehuru jag liksom de sakkunniga finner viss höjning av maximihastigheten inom sådant område böra kunna tillåtas, anser jag dock i likhet med flera av de hörda myndigheterna och Sveriges droskbilägares riksförbund, att de sakkunniga gått något för långt, och vill för min del förorda, att maximihastigheten inom tätbebyggda områden bestämmas till 40 kilometer i timmen. Härutöver torde emellertid, i likhet med vad nu gäller, böra stadgas rätt för vederbörande myndighet att, där trafikförhållandena det medgiva, meddela förordnande om viss höjning av maximihastigheten för personautomobiler. Hastigheten bör dock, i anslutning till vad de sakkunniga förordat, icke i något fall få överstiga 50 kilometer i timmen.

Departementschefen.

De sakkunnigas förslag, att viss högsta hastighet vid trafik utom tätbebyggt område skulle fastställas endast för omnibusar och lastautomobiler med totalvikt överstigande 2,400 kilogram, kan jag ej tillstyrka. Däremot anser jag önskemålen om höjd maximihastighet för omnibusar och lastautomobiler böra kunna tillgodoses så, att för alla slag av dylika fordon bestämes en högsta hastighet vid färd utom tätbebyggt område av 50 kilometer i timmen i stället för nuvarande 30—40 kilometer i timmen.

Beträffande motorcyklar lämnas i 25 § hastighetsbestämmelse, motsvarande den här för personautomobil föreslagna.

I fråga om maximihastigheten för automobil med tillkopplat fordon meddelas bestämmelser i 33 §, för motorredskap i 27 § och för traktortåg i 36 §, allt i huvudsaklig överensstämmelse med de sakkunnigas förslag.

37—46 §§.

I 37—46 §§ hava införts bestämmelser rörande vägtrafikstadgans efterlevnad. I anslutning till den princip, som legat till grund för straffbestämmelserna i förslaget till motorfordonsförordning, hava i nämnda paragrafer, med frågående i stor utsträckning av de sakkunnigas förslag, införts straff-

bestämmelser, som i huvudsak överensstämna med de för motsvarande fall i gällande motorfordonsförordning och vägtrafikstadga meddelade.

Jag hemställer, att Kungl. Maj:t måtte besluta inhämta riksdagens yttrande över ifrågavarande författningsförslag, med förklarande därvid, att Kungl. Maj:t vill, efter mottagande av riksdagens svar, företaga den slutliga prövningen av samma förslag och förordna om författningars utfärdande i ämnet.

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

Ur protokollet:

A. C. F. v. Krusenstierna.