

Nr 30.

Utlåtande i anledning av dels Kungl. Maj:ts proposition med förslag till vägtrafikförordning m. m., dels ock i ämnet väckta motioner.

Genom en den 26 januari 1951 dagtecknad proposition, nr 30, vilken hänvisats till lagutskott och behandlats av andra lagutskottet, har Kungl. Maj:t, under åberopande av propositionen bilagda, i statsrådet och lagrådet förda protokoll samt med hänvisning till här nedan intagna författningsförslag, dels anhållit om riksdagens yttrande över förslaget till

1) vägtrafikförordning;

dels föreslagit riksdagen att antaga förslagen till

2) lag om straff för vissa trafikbrott;

3) lag om ändrad lydelse av 1 § lagen den 30 juni 1916 (nr 312) angående ansvarighet för skada i följd av automobiltrafik; och

4) lag angående ändrad lydelse av 2 och 18 §§ lagen den 10 maj 1929 (nr 77) om trafikförsäkring å motorfordon;

dels anhållit om riksdagens yttrande över förslagen till

5) förordning om ändring i vissa delar av ordningsstadgan för rikets städer den 24 mars 1868 (nr 22); samt

6) förordning om ändring i vissa delar av förordningen den 25 oktober 1940 (nr 910) angående yrkesmässig automobiltrafik m. m.;

dels ock föreslagit riksdagen att antaga förslaget till

7) förordning angående ändrad lydelse av 1, 2 och 5 §§ förordningen den 2 juni 1922 (nr 260) om automobilskatt.

Sedan samråd ägt rum med ordföranden i bevillningsutskottet, har det icke ansetts erforderligt att låta propositionen bliva föremål för behandling av sammansatt bevillnings- och andra lagutskott.

De vid propositionen fogade författningsförslagen äro av följande lydelse:

F ö r s l a g

till

Vägtrafikförordning.

Härigenom förordnas som följer.

AVDELNING I.

Inledande bestämmelser.

1 §.

1 mom. I denna förordning förstås med

väg: allmän väg, gata eller annan allmän plats, som är upplåten för allmän samfärdsel, samt enskild väg, som nyttjas till farväg, däri inbegripet för samfärdsel endast vintertid avsedd körled;

vägtrafikant: envar som färdas eller eljest vistas på väg eller i fordon på väg;

fordon: varje anordning på hjul, band eller medar, som är inrättad för färd på marken och icke löper på skenor.

Vad i denna förordning stadgas om vägkorsning skall äga motsvarande tillämpning på förgrening av väg och anslutning mellan vägar.

2 mom. I denna förordning förstås med *motordrivet fordon*: fordon, som för framdrivande är försett med motor, dock ej luftfartyg.

Motordrivna fordon indelas i

A. *motorfordon*: motordrivet fordon, som är inrättat huvudsakligen för att självständigt nyttjas till person- eller godsbefordran, så ock för annat ändamål inrättat motordrivet fordon, som är konstruerat för eller utan svårighet kan ändras till en hastighet överstigande 30 kilometer i timmen;

B. *traktor*: motordrivet fordon, som är inrättat huvudsakligen såsom dragfordon för annat fordon eller för arbetsredskap, och som är konstruerat för en hastighet av högst 30 kilometer i timmen samt endast med svårighet kan ändras till högre hastighet;

C. *motorredskap*: motordrivet fordon, som är inrättat huvudsakligen såsom arbetsredskap, och som är konstruerat för en hastighet av högst 30 kilometer i timmen samt endast med svårighet kan ändras till högre hastighet.

3 mom. För motorfordon gäller i denna förordning följande indelning:

1. *bil*: motorfordon, som är försett med tre eller flera hjul (medar) eller med band, där icke fordonet enligt vad nedan sägs är att anse som motorcykel;

2. *motorcykel*: motorfordon på två hjul (medar), med eller utan sidvagn, eller sådant motorfordon på tre hjul (medar), som har en tjänstevikt, beräknad såsom för motorecykel, av högst 400 kilogram.

Bilar hänföras till följande slag:

a. *personbil*: bil, som är byggd huvudsakligen för befordran av personer, dock, utöver föraren, högst åtta personer (passagerare);

b. *buss*: bil, som är byggd för befordran av flera än åtta personer (passagerare) utöver föraren, även om bilen därjämte är inrättad för annat ändamål;

c. *lastbil*: bil, som är byggd huvudsakligen för befordran av gods och ej är att hänföra till buss; såsom lastbil anses jämväl bil, som icke enligt vad förut angivits är att hänföra till visst slag av bil.

Motorcyklar indelas i

a. *lätt motorcykel*: motorcykel med tjänstevikt av högst 75 kilogram;

b. *tung motorcykel*: motorcykel med tjänstevikt över 75 kilogram.

4 mom. I denna förordning förstås med

släpfordon: fordon, som är byggt för koppling till bil eller traktor och avsett för person- eller godsbefordran eller för att uppbära anordningar för bilens eller traktorns drivande;

efterfordon: fordon, som, utan att vara hänförligt till släpfordon, är kopplat till bil eller traktor;

släpvagn: släpfordon, som är försett med hjul eller band;

släpplåda: släpfordon, som är försett med medar;

påhängsvagn: släpvagn, som är avsedd att genom kopplingsanordning, bestående av tapp med vändskiva eller därmed jämförlig konstruktion, förenas med bil eller traktor, och som är så utförd, att dess underrede (chassi) eller karosseri direkt vilar på det dragande fordonet;

sidvagn: fordon, som är byggt för att kopplas vid sidan av tvåhjulig motorcykel; tillkopplad sidvagn är dock icke att anse såsom särskilt fordon;

cykel: fordon, som är avsett att av åkande framdrivas med tramp- eller vevanordning, dock ej fordon, avsett uteslutande för lek (lekfordon);

tandemcykel: tvåhjulig cykel, som är byggd för att framdrivas av två eller flera personer;

utryckningsfordon: ambulansbil samt motorfordon, som är avsett att användas av brandväsendet vid eldfara, av brandkår för beredande av hjälp vid eller till förhindrande av olycksfall eller av polis- eller tullpersonal i brådskande tjänsteutövning.

5 mom. Vad i denna förordning föreskrives för visst slag av fordon skall i tillämpliga delar gälla även chassi till sådant fordon.

Föreligger särskild anledning att hänföra viss fordonstyp till annat slag av fordon än som med tillämpning av beskrivningarna i 2—4 mom. skulle bliva fallet, eller kan beträffande viss fordonstyp icke med ledning av dessa beskrivningar avgöras, till vilket slag av fordon densamma är att hänföra, bestämmer därom Konungen eller den myndighet Konungen därtill förordnar.

6 mom. I denna förordning förstås med

bils eller traktors tjänstevikt: sammanlagda vikten av dels fordonet i normalt, fullt driftfärdigt skick vid användning av tyngsta till fordonet hö-

rande karosseri, dels till fordonet hörande verktyg och reservhjul ävensom bränsle, smörjolja och vatten, dels ock föraren av fordonet;

motorcykels tjänstevikt: sammanlagda vikten av dels motorcykeln i normalt, fullt driftfärdigt skick, dock oberäknat sidvagn, dels ock till motorcykeln hörande verktyg samt bränsle, smörjolja och vatten;

släpfordons eller *sidvagns tjänstevikt*: vikten av fordonet i normalt, fullt driftfärdigt skick vid användning av tyngsta till fordonet hörande karosseri;

motorfordons, släpfordons eller *sidvagns maximilast*: den beräknade vikten av det största antal personer och den största mängd gods, varför fordonet är inrättat, dock att i fråga om bil förarens vikt ej medräknas;

bils eller *släpfordons totalvikt*: summan av fordonets tjänstevikt och maximilast;

fordons bruttovikt: den vikt, som vid visst tillfälle uppbäres av fordonets samtliga hjul, band eller medar.

Vid fastställande av tjänstevikt eller maximilast skall vikten av varje person beräknas till 70 kilogram.

Närmare bestämmelser angående fastställandet av fordons vikt och maximilast meddelas av Konungen eller den myndighet Konungen därtill förordnar.

7 mom. I denna förordning avses med

parkering: uppställning av fordon; dock räknas ej såsom parkering uppställning tillfälligt under kortare tid för åkandes på- eller avstigning, för av- och pålastning av gods eller för annat liknande ändamål;

parkeringsplats: område, som särskilt anvisats för parkering av fordon eller visst slag av fordon.

8 mom. Vad i denna förordning stadgas om ägare av fordon skall besträffande fordon, som innehaves på grund av avbetalningsköp, i stället gälla innehavaren, trots att äganderätten ännu icke övergått på honom.

9 mom. Besiktning och annan förrättning, som i denna förordning avses, verkställs, där ej annorlunda är angivet, av särskilda *besiktningsmän*.

Närmare föreskrifter angående besiktningsmännen och deras verksamhet meddelas av Konungen eller av Konungen förordnad chefsmyndighet.

AVDELNING II.

Bestämmelser om fordon.

1 kap. Fordons beskaffenhet och utrustning.

Allmänna bestämmelser.

2 §.

Fordon får tagas i bruk på väg, endast om fordonet är tillförlitligt ur säkerhetssynpunkt och i övrigt lämpligt för trafik. I dessa hänseenden gäller för vissa slag av fordon vad nedan i 3—8 §§ stadgas.

Närmare bestämmelser om anordningar, som i 3—8 §§ avses, meddelas, där så finnes erforderligt, av Konungen eller den myndighet som Konungen därtill förordnar.

Bil.

3 §.

1 mom. Bil skall vara försedd med

- a) effektiv styrinrättning;
- b) effektiv bromsutrustning, bestående av antingen två av varandra oberoende system för bromsning eller ett system, som kan påverkas av två av varandra oberoende anordningar; åtminstone ett system skall kunna på sluttande mark kvarhålla bilen, även om föraren lämnat denna;
- c) om bilens tjänstevikt överstiger 450 kilogram, anordning för backning;
- d) antingen luftringar eller ock andra ringar, medar eller band av beskaffenhet, som godkänts av den myndighet Konungen därtill förordnar;
- e) framtill minst två på samma höjd, en på vardera sidan av bilen, anbragta lyktor, som kunna visa vitt eller gult sken av sådan sammanlagd ljusstyrka, att bilen under mörker kan föras på betryggande sätt; och skola lyktor med bländande sken kunna snabbt avbländas på tillfredsställande sätt;
- f) baktill *dels* lykta, varigenom på bilen anbragt bakre registrerings-, interims- eller saluvagnsskylt kan så belysas med vitt sken, att den under mörker lätt avläses (skyltlykta), *dels* lykta, som kan visa rött sken bakåt (baklykta), *dels ock* lykta, som vid användning av fotbroms eller motsvarande anordning kan visa rött eller gult sken bakåt (stopplykta); och få dessa lyktor kombineras;
- g) apparat, med vilken kan givas ljudsignal med jämn, dov ton;
- h) med lyse försedd anordning, som kan tydligt visa ändrad körriktning och vid användning är väl synlig såväl framifrån som bakifrån (körriktningsvisare); dock erfordras icke sådan anordning på chassi utan förarhytt;
- i) backspegel, så placerad, att föraren med densamma kan iakttaga den bakomvarande trafiken; dock behöver chassi utan förarhytt icke vara försett med backspegel;
- j) om förbränningsmotor användes, effektiv anordning för att hindra störande ljud från avloppsgaserna (ljuddämpare);
- k) stänkskydd, bestående av stänkskärmar eller däremot svarande anordningar; stänkskydd erfordras dock icke på chassi och ej heller på sådan lastbil, varest skyddet finnes medföra avsevärd olägenhet med hänsyn till bilens konstruktion och ändamål; samt
- l) tillfredsställande kopplingsanordning, om bilen är avsedd för att draga släpfordon.

2 mom. Förarplatsen på bil skall vara rymlig och så anordnad, att den medger bekväm körställning samt god utsikt över vägen och åt sidorna.

Samtliga anordningar för bilens manövrering skola vara anbragta så, att föraren utan förväxling lätt kan åtkomma dem utan att flytta sig från sin plats eller vända sin uppmärksamhet från vägen.

3 mom. Motorn samt de behållare och rör, vilka innesluta flytande eller gasformigt bränsle, liksom ock den elektriska utrustningen skola vara på bästa möjliga sätt skyddade för åverkan och så beskaffade, att vådeld såvitt möjligt förekommes.

Behållare och rör för gasformigt bränsle få icke vara placerade inom utrymme, som är avsett för personbefordran.

4 mom. Anordningar, som till skydd mot slirning anbringas på bil, skola vara så beskaffade, att de ej skada vägen.

5 mom. På buss samt gengasdriven person- eller lastbil skall finnas eldsläckningsapparat. På gengasdriven buss samt gengasdriven lastbil skall därjämte under tiden från och med den 1 april till och med den 15 oktober vid färd utom tätbebyggt område finnas särskilt kärl med minst tio liter vatten för eldsläckning.

Eldsläckningsapparat skall vara av typ, som godkänts av statens provningsanstalt. Eldsläckningsapparat och kärl med vatten skola vara lätt tillgängliga.

Motorcykel.

4 §.

1 mom. Motorcykel skall vara försedd med

a) effektiv styrinrättning;

b) minst en effektiv broms; dock att i fråga om tung motorcykel kräves effektiv bromsutrustning, bestående av antingen två av varandra oberoende system för bromsning eller ett system, som kan påverkas av två av varandra oberoende anordningar, varjämte på trehjulig tung motorcykel eller motorcykel med sidvagn åtminstone ett system skall kunna på sluttande mark kvarhålla fordonet, även om föraren lämnat detta;

c) antingen luftringar eller ock andra ringar eller medar av beskaffenhet, som godkänts av den myndighet Konungen därtill förordnar;

d) framtill minst en lykta, som kan visa vitt eller gult sken av sådan ljusstyrka, att fordonet under mörker kan föras på betryggande sätt, och som, därest den har bländande sken, kan snabbt avbländas på tillfredsställande sätt; dock att i fråga om trehjulig motorcykel krävas belysningsanordningar, som för bil angivas i 3 § 1 mom. e);

e) baktill *dels* lykta, varigenom på motorcykeln anbragt bakre registrerings-, interimis- eller saluvagnsskylt kan så belysas med vitt sken, att den under mörker lätt avläses (skyltlykta), *dels* ock lykta, som kan visa rött sken bakåt (baklykta); och få dessa lyktor kombineras;

f) apparat, med vilken kan givas ljudsignal med jämn, dov ton;

g) om förbränningsmotor användes, effektiv anordning till förhindrande av störande ljud från avloppsgaserna (ljuddämpare); samt

h) stänkskydd, bestående av stänkskärmar eller därmed svarande anordningar.

Vad i 3 § 2—4 mom. är stadgat om bil skall i tillämpliga delar gälla även för motorcykel.

2 mom. Till tvåhjulig lätt motorcykel eller till trehjulig motorcykel får icke kopplas annat fordon. Till tvåhjulig tung motorcykel får icke kopplas annat fordon än sidvagn; och får fordonens sammanlagda tjänstevikt icke överstiga 400 kilogram.

3 mom. På tillkopplad sidvagn skall framtill på den från motorcykeln vända sidan finnas lykta, som kan visa vitt eller gult sken framåt. Om sidvagnen är kopplad till höger om motorcykeln, skall sidvagnen dessutom baktill på högra sidan vara försedd med lykta, som kan visa rött sken bakåt, eller ock med reflexanordning, som vid belysning återkastar rött sken.

Tillkopplad sidvagn skall vidare hava stänkskydd, bestående av stänkskärmar eller däremot svarande anordningar.

Traktor och motorredskap.

5 §.

1 mom. Traktor skall vara försedd med

- a) effektiv styrinrättning;
- b) minst en effektiv broms; och skall åtminstone en broms äga förmåga att på sluttande mark kvarhålla fordonet, även om föraren lämnat detta; samt
- c) tillfredsställande kopplingsanordning.

2 mom. Vid färd under mörker på allmän väg, gata eller annan allmän plats, där tillfredsställande belysning ej finnes, skall på traktor föras minst två på samma höjd, en på vardera sidan av fordonet, anbragta lyktor, vilka kunna framåt kasta vitt eller gult sken av sådan sammanlagd ljusstyrka, att traktorn kan föras på betryggande sätt. Dessa lyktor skola, om de hava bländande sken, kunna snabbt avbländas på tillfredsställande sätt. Vid färd som nyss sagts skall dessutom baktill på traktorn föras lykta, som kan visa rött sken bakåt (baklykta), eller reflexanordning, som vid belysning återkastar rött sken. Baklykta eller reflexanordning erfordras dock ej, då sådan anordning finnes på tillkopplat fordon.

Då skäl därtill prövas föreligga, äger, såvitt angår stads område, stadsmyndighet, som nedan angives, och eljest länsstyrelsen förordna, att bestämmelserna i föregående stycke skola vinna tillämpning även beträffande viss enskild väg. Sådant förordnande skall bekantgöras i den ordning vederbörande myndighet bestämmer.

Med stadsmyndighet avses i detta moment poliskammare eller, där sådan saknas, magistrat eller kommunalborgmästare.

3 mom. Då traktor i annat fall än i 2 mom. sagts föres på väg under mörker, skall den vara försedd antingen med en eller flera lyktor så anbragta,

att ljus kan synas såväl framifrån som bakifrån, eller ock med reflexanordningar, som återkasta sken såväl framåt som bakåt. Lyktor och reflexanordningar skola visa vitt eller gult sken framåt och rött sken bakåt. En lykta eller reflexanordning för sken framåt skall vara anbragt vid högra sidan av traktorn. Lyktor, vilka hava bländande sken framåt, skola kunna snabbt avbländas på tillfredsställande sätt. Anordning för rött sken bakåt erfordras icke, då sådan anordning finnes på tillkopplat fordon.

4 mom. Motorredskap skall vara försett med

- a) effektiv styrinrättning; samt
- b) minst en effektiv broms; och skall åtminstone en broms äga förmåga att på sluttande mark kvarhålla fordonet, även om föraren lämnat detta.

Vid färd under mörker skola på motorredskap föras belysnings- eller reflexanordningar, som beskrivas i 3 mom.

5 mom. Vad i 3 § 2—4 mom. är stadgat om bil skall i tillämpliga delar gälla även för traktor och motorredskap.

Släpfordon och efterfordon.

6 §.

1 mom. Släpvagn, som drages av bil, skall vara försedd med

- a) tillfredsställande kopplingsanordning;
- b) om släpvagnen är avsedd för personbefordran, effektiv broms, som kan manövreras från fotbroms eller motsvarande anordning på dragande bil och, såvitt angår annan släpvagn än påhängsvagn, är så beskaffad, att släpvagnen inbromsas vid brott på kopplingsanordningen;
- c) om släpvagnen är avsedd för personbefordran eller dess tjänstevikt överstiger 400 kilogram, broms, som kan på sluttande mark kvarhålla släpvagnen, öven om denna fränkopplats bilen;
- d) antingen luftringar eller ock andra ringar eller band av beskaffenhet, som godkänts av den myndighet Konungen därtill förordnar;
- e) baktill *dels* lykta, varigenom på släpvagnen anbragt registrerings-, interims- eller saluvagnsskyllt, som avser bilen, kan så belysas med vitt sken, att den under mörker lätt avläses (skylltlykta), *dels* lykta, som kan visa rött sken bakåt (baklykta), *dels ock* lykta, som vid användning av fotbroms eller motsvarande anordning på dragande bil kan visa rött eller gult sken bakåt (stopplykta); och få dessa lyktor kombineras; samt
- f) stänkskydd, bestående av stänkskärmar eller däremot svarande anordningar; stänkskydd erfordras dock icke på chassi och ej heller på sådan släpvagn för godsbeordran, varest skyddet finnes medföra avsevärd olägenhet med hänsyn till släpfordonets konstruktion och ändamål.

Vad i detta moment stadgas om broms, skylltlykta och stopplykta skall icke gälla släpvagn, som vid eldfara användes av brandväsendet. På sådan släpvagn må i stället för baklykta föras reflexanordning, som vid belysning återkastar rött sken.

2 mom. Släpplåde, som drages av bil, skall hava tillfredsställande kopplingsanordning.

Vid färd under mörker skall baktill på släpplåde, som här avses, eller på slädens last föras lykta, som kan visa rött sken bakåt (baklykta), eller ock reflexanordning, som vid belysning återkastar rött sken. Vad sålunda föreskrives skall vid färd med flera släppläddar äga avseende endast å den sista av dessa.

3 mom. Släpplåde, som drages av bil, skall vara försedd med anordning till skydd mot slirning i sidled. Sådan anordning ävensom anordning, som eljest till skydd mot slirning anbringas på släpfordon, skola vara så beskaffade, att de ej skada vägen.

4 mom. Släpfordon, som drages av traktor, skall hava tillfredsställande kopplingsanordning.

Vid färd med släpfordon, som här avses, eller efterfordon under mörker på allmän väg, gata eller annan allmän plats, där tillfredsställande belysning ej finnes, skall baktill på fordonet eller dess last finnas belysningsanordning, som kan visa rött sken bakåt (baklykta), eller ock reflexanordning, som vid belysning återkastar rött sken. Vad nu sagts skall vid färd med flera släpfordon eller efterfordon gälla blott det sista av dem.

Vad i 5 § 2 mom. andra och tredje styckena är stadgat för där avsett fall skall äga motsvarande tillämpning på bestämmelserna i föregående stycke.

Cykel.

7 §.

1 mom. Cykel skall vid cykling vara försedd med

a) minst en effektiv broms; dock krävas minst två av varandra oberoende, effektivt verkande bromsar i fråga om tandemcykel, cykel huvudsakligen avsedd för godsbefordran, cykel med tre eller flera hjul samt cykel med tillkopplat fordon; och skall, såvitt angår cykel med tre eller flera hjul eller med tillkopplat sidofordon, åtminstone en broms kunna på sluttande mark kvarhålla cykeln, även om föraren lämnat denna;

b) under mörker *dels* framtill lykta, som kan visa vitt eller gult sken av tillräcklig ljusstyrka för att cykeln skall kunna föras på betryggande sätt, och som, därest den har bländande sken, kan snabbt avbländas på tillfredsställande sätt, *dels ock* baktill antingen lykta, som visar rött sken bakåt, eller reflexanordning, som vid belysning återkastar rött sken;

c) ringklocka; samt

d) på lämplig, lätt synlig plats anbragt skylt av metall, upptagande i tydlig skrift ägarens namn samt hans adress eller identitetsbeteckning i folkbokföringen.

2 mom. Fordon, som kopplats vid sidan av cykel, skall vid cykling under mörker framtill på den från cykeln vända sidan vara försett med lykta, som visar vitt eller gult sken framåt, eller ock reflexanordning, som vid be-

lysning återkastar sådant sken. Om sidofordonet är kopplat till höger om cykeln, skall det dessutom baktill på högra sidan vara försett med lykta, som visar rött sken bakåt, eller ock med reflexanordning, som vid belysning återkastar rött sken.

Är fordon kopplat efter cykel, skall vid cykling under mörker det tillkopplade fordonet baktill vara försett med lykta, som visar rött sken bakåt, eller ock med reflexanordning, som vid belysning återkastar rött sken.

Fordon, förspänt med dragare.

8 §.

1 mom. Föres med dragare förspänt fordon under mörker på allmän väg, gata eller annan allmän plats, där tillfredsställande belysning ej finnes, skall på fordonet, dragaren eller fordonets last finnas antingen en eller flera lyktor så anbragta, att ljus kan synas såväl framifrån som bakifrån, eller ock reflexanordningar, som återkasta sken såväl framåt som bakåt. Lyktor och reflexanordningar skola vara inrättade för vitt eller gult sken framåt och rött sken bakåt. En lykta eller reflexanordning för sken framåt skall, om sådan anordning ej finnes på dragaren, vara anbragt vid högra sidan av fordonet eller lasten.

Vad i 5 § 2 mom. andra och tredje styckena är stadgat för där avsett fall skall äga motsvarande tillämpning på bestämmelserna i föregående stycke.

2 mom. Vid färd med släde skola dragarens selyg vara försedda med bjällra eller klocka.

2 kap. Allmänna bestämmelser om kontroll över fordon.

9 §.

Finner polisman anledning antaga, att fordon, som av honom anträffas på väg, icke är i föreskrivet skick, äger han undersöka fordonets beskaffenhet och utrustning.

Befinnes fordonet vara så bristfälligt, att det ej utan uppenbar fara för trafiksäkerheten kan vidare nyttjas, äger polismannen förbjuda användande av fordonet, så ock, där förbudet icke efterkommes, hindra användandet.

Om flygande inspektion av motordrivet fordon eller släpfordon gäller vad därom i 23 § särskilt stadgas.

3 kap. Kontroll över motordrivna fordon och släpfordon.

A. Kontroll genom registrering.

Allmänna bestämmelser om fordonsregister samt om registrerings- och besiktningskyldighet.

10 §.

1 mom. Hos länsstyrelse skola föras *bilregister* och *bilreservregister* samt hos myndighet, som Konungen bestämmer, *centralt bilregister*.

2 mom. Motorfordon, traktorer, som äro försedda med gummihjul eller med band, samt släpfordon skola upptagas och redovisas i bilregister eller bilreservregister enligt vad i 3 mom. samt 16—20 §§ närmare stadgas.

Fordon, som är upptaget i bilregister, benämnes *registrerat*. Fordon, upptaget i bilreservregister, benämnes *reservregistrerat*.

3 mom. Bilregister föres i löpande följd i särskilda serier för bilar, motorecyklar, traktorer och släpfordon.

Fordon skall vid upptagande i bilregister tilldelas ett ordningsnummer, vilket, jämte en bokstavsbezeichnung för länet, utgör fordonets *registreringsnummer*.

Länen betecknas sålunda:

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

Fordon, som jämlikt 20 § överföres från bilregistret till bilreservregistret, skall bibehålla sitt registreringsnummer. Då fordon jämlikt samma § avförts ur såväl bilregistret som bilreservregistret, må fordonets ordningsnummer tilldelas annat fordon.

4 mom. Såsom villkor för fordons upptagande i bilregister skall gälla, att fordonet inom ett år före ingivandet av registreringsansökan antingen godkänts vid registreringsbesiktning enligt 14 § eller ock upptagits i typintyg enligt 15 § samt att fordonet icke därefter underkastats sådan ändring, att det ej längre överensstämmer med uppgifterna i utfärdad besiktningssinstrument eller typintyg.

Skall fordon, som är registrerat i ett län, överföras till bilregister i annat län, erfordras icke, att registreringsbesiktningen skett eller typintyget utfärdats inom nyss angiven tid.

Med ändring, varom ovan förmåls, avses ej sådan, som endast innefattar

a) avvikelser, som är att hänföra till fordonets utstyrelse och icke påverkar dess beskattningsförhållande;

b) utbyte av motor mot annan med denna helt överensstämmande motor; eller

c) användning av ringar av andra dimensioner än förut.

5 mom. Har registrerat fordon efter utfärdandet av gällande besiktningssinstrument eller typintyg underkastats sådan ändring, som avses i 4 mom., skall, där icke jämlikt 19 § 2 mom. anmälan för avregistrering av fordonet skall ske, ägaren inom tre veckor från det ändringen skedde inställa fordonet hos besiktningssman för registreringsbesiktning.

Angående skyldighet för fordonets ägare att till länsstyrelse anmäla sålunda verkställd registreringsbesiktning stadgas i 18 §.

Registrering m. m. såsom förutsättning för fordons brukande.

11 §.

1 mom. Motorfordon eller med gummihjul eller med band försedd traktor må tagas i bruk endast om fordonet är registrerat och vederbörligen försett med skylt, som utvisar fordonets registreringsnummer (*registreringsskylt*). Om sådan skylt förmåles i 21 § 1 mom.

Släpfordon må dragas av bil endast om släpfordonet är registrerat och, på sätt i 21 § 2 mom. e) stadgas, försett med registreringsnummer.

2 mom. Utan hinder av bestämmelserna i 1 mom. må reservregistrerat fordon, som är försett med skylt eller registreringsnummer på sätt stadgas i fråga om registrerat fordon, utan ny registrering brukas, då fordonet enligt bestämmelserna i allmänna förfogandelagen den 22 juni 1939 (nr 293), rekvisitionslagen den 30 juni 1942 (nr 583), beredskapsförfogandelagen den 30 juni 1942 (nr 584) eller civilförsvarslagen den 15 juli 1944 (nr 536) är taget i anspråk med nyttjanderätt, så ock då brukandet avser fordonets av-

lämnande enligt berörda lagar eller dess hemförande efter förfogande eller rekvisition.

3 mom. Om undantag i övrigt från bestämmelserna i 1 mom. stadgas i 12, 13 och 27 §§.

Fordons brukande enligt interimslicens.

12 §.

1 mom. Utan hinder av vad i 11 § stadgas må fordon brukas under förutsättning

1. att härtill meddelats tillstånd (*interimslicens*) enligt föreskrifterna i 2 mom.;

2. att, såvitt angår motorfordon eller traktor, fordonet är försett med *interimsskylt* enligt bestämmelserna i 3 mom. och 21 § 1 mom.; samt

3. att fordonet inom ett år före brukandet antingen godkänts vid registreringsbesiktning eller ock upptagits i typintyg, samt att fordonet icke där- efter underkastats sådan ändring, som avses i 10 § 4 mom.

Under 3 punkten här ovan angivet villkor skall dock icke gälla, där fordonet endast brukas

a) av den, som yrkesmässigt eller i företag med egen verkstad tillverkar eller reparerar fordon, för provkörning av fordon i samband med tillverkningen eller reparationen;

b) för färd kortaste lämpliga väg från hamn, järnvägsstation, fabrik, reparationsverkstad, förvaringslokal eller liknande till sådan plats eller lokal eller till garage;

c) för färd kortaste lämpliga väg till och från besiktningsman för besiktning; eller

d) för provkörning vid besiktning.

På reservregistrerat fordon, som är vederbörligen försett med registreringsskylt, erfordras ej interimsskylt. Detta gäller dock icke fordon, som hålles till salu av den, som yrkesmässigt driver tillverkning av eller handel med motorfordon, traktorer eller släpfordon.

2 mom. Interimslicens utfärdas av polismyndighet.

Ansökan om interimslicens skall göras skriftligen av fordonets ägare och innehålla upplysning om ägarens fullständiga namn, yrke, hemvist och postadress, anteckning om den dag, då fordonet förvärvats, samt erforderliga uppgifter för fordonets identifiering.

Interimslicens för motorfordon eller med gummihjul försedd traktor må utfärdas endast om sökanden i två exemplar ingiver bevis, att fordonet är trafikförsäkrat.

Interimslicens utfärdas för en tid av en månad. Licensen är avgiftsfri.

Interimslicens skall under färd medföras och på tillsägelse uppvisas för besiktningsman eller polisman.

Närmare bestämmelser om interimslicens meddelas av Konungen eller den myndighet Konungen därtill förordnar.

3 mom. Polismyndighet, som utfärdat interimslicens för oregistrerat fordon, skall tillhandahålla licensinnehavaren två interimsskyltar för motorfordon och en för traktor.

För varje skylt skall till polismyndigheten erläggas en krona i avgift samt hos samma myndighet deponeras fyra kronor.

Skylt skall återställas så snart den icke vidare behöves och sist inom en månad efter utgången av den tid, för vilken interimslicens beviljats.

För skylt deponerat belopp skall betalas tillbaka, om skylten återställs inom föreskriven tid, men eljest tillfalla statsverket.

4 mom. Vid färd med fordon enligt interimslicens i andra fall än som i 1 mom. a—d) avses skall kunna styrkas, att fordonet inom ett år före brukandet godkänts vid registreringsbesiktning eller upptagits i typintyg. Såsom bevis tjänar intyg, tecknat å licensen av den, som utfärdat besiktningsinstrumentet eller typintyget, eller av polismyndighet, för vilken instrumentet eller typintyget företetts. Saknas sådant bevis, skall till styrkande av förhållandet medföras antingen instrumentet eller typintyget eller ock särskilt bevis, meddelat av den, som utfärdat instrumentet eller typintyget, eller av polismyndigheten. Här avsett instrument, typintyg eller bevis skall på tillsägelse uppvisas för besiktningsman eller polisman.

Fordons brukande enligt saluvagnslicens.

13 §.

1 mom. Utan hinder av vad i 11 § stadgas må den, som yrkesmässigt driver tillverkning av eller handel med motorfordon, traktorer eller släpfordon, bruka av honom saluhållet fordon i fall, som avses i 12 § 1 mom. a—d), eller för demonstration eller försäljning av fordonet under förutsättning

1. att han därtill erhållit tillstånd (*saluvagnslicens*) enligt vad i 2 mom. stadgas;

2. att, såvitt angår motorfordon, traktor eller släpvagn, fordonet är försett med *saluvagnsskylt* enligt bestämmelserna i 3 mom. och 21 § 1 mom.; samt

3. i andra fall än som i 12 § 1 mom. a—d) avses, att fordonet inom ett år före brukandet antingen godkänts vid registreringsbesiktning eller ock upptagits i typintyg, samt att fordonet icke därefter underkastats sådan ändring, som avses i 10 § 4 mom.

2 mom. Saluvagnslicens sökes hos länsstyrelsen i det län, där sökandens rörelse bedrives.

Ansökan skall göras skriftligen och innehålla upplysning om den firma, varunder rörelsen bedrives. Vid ansökan skall fogas sådan utredning angående rörelsen, som sökanden önskar åberopa.

Befinnes sökande vara sådan tillverkare eller handlande, som i 1 mom. avses, må länsstyrelsen utfärda saluvagnslicens att gälla tills vidare. Formulär till saluvagnslicens fastställs av Konungen eller den myndighet Konungen därtill förordnar. Licensen är avgiftsfri.

Därest saluvagnslicens icke utnyttjas under senaste tolv månader eller skäligen anledning därtill eljest föreligger, kan licensen återkallas av den länsstyrelse, som utfärdat densamma.

3 mom. Länsstyrelse, som utfärdat saluvagnslicens, gällande för motorfordon, traktor eller släpvagn, skall under nedan angivna villkor tillhandahålla licensinnehavaren erforderligt antal saluvagnsskyltar. För varje motorfordon utlämnas två skyltar och för varje traktor eller släpvagn en skylt.

Saluvagnsskylt må utlämnas endast under villkor

att, såvitt angår motorfordon eller släpvagn, saluvagnsskatt blivit erlagd,

att, såvitt angår motorfordon eller med gummihjul försedd traktor, i två exemplar ingives bevis om trafikförsäkring för varje fordon, varå skylten skall användas,

samt att för varje skylt erlägges fem kronor i avgift.

Saluvagnsskylt, utlämnad under visst kalenderår, får efter årets utgång fortfarande nyttjas, så länge saluvagnslicensen gäller, under villkor att innehavaren årligen under december månad för det följande året fullgör vad ovan i fråga om skatt, försäkring och avgift är stadgat för skyltens utlämnande.

Har saluvagnslicens återkallats eller rätt att nyttja utlämnad saluvagnsskylt eljest upphört, skall dylik skylt omedelbart återställas till vederbörande länsstyrelse.

Angående rätt att återfå skatt i fall, då saluvagnsskylt återställes under löpande kalenderår, gäller vad därom särskilt stadgas.

4 mom. Vid färd med fordon enligt saluvagnslicens i andra fall än som i 12 § 1 mom. a—d) avses skall, till styrkande av att fordonet inom ett år före brukandet godkänts vid registreringsbesiktning eller upptagits i typintyg, medföras antingen besiktningssinstrumentet eller typintyget eller ock särskilt bevis, meddelat av den, som utfärdat instrumentet eller typintyget eller av polismyndighet, för vilken instrumentet eller typintyget företetts. Här avsett instrument, typintyg eller bevis skall på tillsägelse uppvisas för besiktningssman eller polisman.

För registreringen erforderlig besiktning.

Registreringsbesiktning.

14 §.

1 mom. Befinnes vid sådan besiktning av fordon, som är avsedd att ligga till grund för registerföring beträffande fordonet (*registreringsbesiktning*), att fordonet är i föreskrivet skick, skall besiktningssmannen utfärda *besiktningssinstrument*.

2 mom. Innan besiktningssinstrument utfärdas beträffande släpfordon, som icke på godtagbart sätt åsatts tillverkningsnummer, skall besiktningssman-

nen å släpfordonet anbringa ett märke till identifiering av fordonet (*identifieringsmärke*).

3 mom. Närmare föreskrifter om registreringsbesiktning meddelas av Konungen eller den myndighet Konungen därtill förordnar.

Typbesiktning.

15 §.

1 mom. Tillverkare här i riket av motorfordon, traktorer eller släpfordon eller här i riket bosatt generalagent för sådan tillverkare i utlandet må erhålla tillstånd att få olika typer av tillverkningen besiktigade (*typbesiktning*).

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

2 mom. Därest motorfordon, traktor eller släpfordon enligt intyg, utfärdad av tillverkare eller generalagent med tillstånd till typbesiktning, är i överensstämmelse med typfordon, som blivit för denne besiktigat och godkänt, eller företer endast sådana avvikelser från typfordonet, vilka äro att hänföra till fordonets utstyrsel och icke förändra dess beskattningsförhållande, skall så anses som om fordonet godkänts vid registreringsbesiktning den dag intyget utfärdats. Dylikt intyg, *typintyg*, får icke utfärdas beträffande fordon, som är eller varit registrerat.

3 mom. Närmare föreskrifter om typbesiktning och typintyg meddelas av Konungen eller den myndighet Konungen därtill förordnar.

Registreringsförfarandet.

Hemort.

16 §.

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

Fordon skall anses hava sin hemort, där ägaren är mantalsskriven. 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, där det företrädesvis brukas.

Ansökan om registrering.

17 §.

1 mom. Ansökan om registrering av motorfordon eller med gummihjul eller band försedd traktor skall, om fordonet förut icke registrerats, göras av ägaren inom tre veckor från det fordonet förvärvats och, i fråga

om chassi, försetts med karosseri. Denna skyldighet gäller dock icke den, som innehar saluvagnslicens, såvitt angår fordon, som av honom förvaras i lager eller hålles till salu.

Har släpfordon, som förut icke registrerats, tagits i bruk enligt interimslicens, skall ansökan om registrering av fordonet göras av ägaren inom tre veckor från det fordonet togs i bruk.

2 mom. Har fordon, som efter tidigare registrering avförts ur bilregistret, åter tagits i bruk enligt interimslicens, skall ansökan om ny registrering göras av ägaren inom tre veckor från det fordonet togs i bruk.

3 mom. Inträffar i fråga om registrerat fordon sådan förändring beträffande dess hemort, att detsamma enligt 16 § skall registreras i annat län, skall ägaren inom tre veckor från det förändringen inträdde göra ansökan om ny registrering hos länsstyrelsen i det län, där registreringen skall ske. Då hemorten ändras på den grund, att äganderätten till fordonet övergår genom arv eller testamente, skall dock nyssnämnda tid räknas, där arvskippte erfordras, från det detta hölls, men i annat fall, vid arv, från det bouppteckning efter arvlåtaren avslutades, och, vid testamente, från det testamentet blev bestående.

Ansökan om ny registrering i fall, som i första stycket avses, behöver icke göras av den, som innehar saluvagnslicens, där av denne förvärvat fordon försäljes inom tre veckor efter förvärvet; dock skall han inom samma tid göra anmälan om förvärvet och försäljningen av fordonet och om tiderna härför till den länsstyrelse, hos vilken fordonet är registrerat.

Har fordon övergått till ny ägare, är förre ägaren alltid berättigad att härom göra anmälan hos den länsstyrelse, där fordonet är registrerat. Genom sådan anmälan upphör icke den nye ägarens skyldighet att söka registrering eller göra anmälan enligt vad ovan sagts.

4 mom. Ansökan om registrering av fordon skall göras skriftligen och innehålla:

dels uppgift om ägarens fullständiga namn, yrke, hemvist och postadress;

dels, i fråga om fordon, som förut registrerats, uppgift om det fordonet därvid tilldelade registreringsnumret;

dels ock, i fråga om fordon, som tagits i bruk enligt interimslicens, uppgifter om den myndighet, som utfärdat licensen, datum för utfärdandet och licensens nummer.

Ansökan skall vara åtföljd av:

dels vederbörligt besiktningsinstrument eller typintyg i tre exemplar eller, om instrumentet eller typintyget tidigare lagts till grund för registrering, i ett exemplar;

dels intyg av sökanden, att fordonet icke efter instrumentets eller typintygets utfärdande undergått sådan ändring, som i 10 § 4 mom. avses;

dels, såvitt angår motorfordon eller med gummihjul försedd traktor, bevis i två exemplar om trafikförsäkring, dock att sådant bevis icke behöver företes beträffande fordon tillhörande den, som yrkesmässigt driver han-

del med fordon, som nyss sagts, därest denne till länsstyrelsen ingivit bevis om trafikförsäkring gällande för samtliga de registrerade motorfordon och traktorer, som av honom förvärvats eller komma att förvärfvas (*flytande trafikförsäkring*);

dels ock stadgad avgift.

Om skyldighet att därjämte erlägga bilskatt är särskilt stadgat.

Anmälan om ändring i vissa registrerade förhållanden m. m.

18 §.

1 mom. Övergår registrerat fordon till ny ägare, skall, där icke jämlikt 17 § 3 mom. ny registrering av fordonet skall ske inom annat län, den nye ägaren inom tre veckor från förvärvet göra anmälan därom hos länsstyrelsen i det län, där fordonet är registrerat, dock att, då äganderätten till fordonet övergår genom arv eller testamente, denna tid skall räknas på sätt i nyssnämnda mom. är föreskrivet.

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

Förre ägaren är alltid berättigad att göra anmälan om övergång av äganderätten till fordon. Genom sådan anmälan upphör icke den nye ägarens anmälningsskyldighet.

Anmälan om övergång av äganderätt till fordon skall göras skriftligen och innehålla uppgift om nye ägarens fullständiga namn, yrke, hemvist och postadress samt om fordonets registreringsnummer. Då ny ägare gör dylik anmälan, skall vid densamma fogas dels stadgad avgift, dels ock, såvitt angår motorfordon eller med gummihjul försedd traktor, nytt försäkringsbevis i två exemplar, dock att dylikt bevis icke behöver företes av den, som yrkesmässigt driver handel med fordon av ifrågavarande slag, därest denne till länsstyrelsen ingivit bevis enligt 17 § 4 mom. om flytande trafikförsäkring.

2 mom. Ägare av registrerat fordon skall inom tre veckor till länsstyrelsen i det län, där fordonet är registrerat, skriftligen göra anmälan angående

- a) jämlikt 10 § 5 mom. verkställd registreringsbesiktning av fordonet;
- b) ny trafikförsäkring, som tagits å motorfordon eller med gummihjul försedd traktor;
- c) sådan ändring i fråga om fordonets hemort eller ägarens namn, hemvist eller postadress, som icke föranleder ansökan eller anmälan enligt 1 mom. eller 17 § 3 mom.

Anmälan enligt detta mom. om verkställd registreringsbesiktning skall vara åtföljd av besiktningsinstrument i tre exemplar ävensom stadgad avgift. Angående skyldighet att vid sådan anmälan foga bilskatt, vartill anmält förhållande må giva anledning, är särskilt stadgat.

Har vid registreringsbesiktningen utrönt, att fordonet ombyggt till fordon av annat slag än det, till vilket det vid registrering tidigare hänförs, skall vid anmälan om besiktningen, utöver vad ovan sagts, i tillämpliga delar iakttagas vad som stadgas beträffande ansökan om registrering.

Vid anmälan om ny trafikförsäkring skall fogas nytt försäkringsbevis i två exemplar.

3 mom. Övergår reservregistrerat fordon till ny ägare, skall anmälan härom göras hos den länsstyrelse, där fordonet är reservregistrerat. Beträffande dylik anmälan skall i tillämpliga delar gälla vad i 1 mom. stadgats i fråga om registrerat fordon.

Anmälan enligt 2 mom. c) skall göras även för reservregistrerat fordon.

Anmälan för avregistrering m. m.

19 §.

1 mom. Har ägare av registrerat motorfordon eller registrerad traktor för avsikt att under viss tid eller tills vidare icke bruka fordonet eller ämnar ägare av registrerat släpfordon icke vidare låta fordonet dragas av bil, må anmälan om förhållandet göras hos länsstyrelsen för fordonets överförande från bilregistret till bilreservregistret. Anmälan skall göras skriftligen och åtföljas av stadgad avgift.

2 mom. Har registrerat fordon förstörts eller har med sådant fordon eljest vidtagits åtgärd, på grund varav kan antagas, att fordonet icke vidare kommer att brukas här i riket såsom registreringspliktigt fordon, skall ägaren inom tre veckor från det han fått vetskap om dylikt förhållande göra anmälan därom hos länsstyrelsen för fordonets avförande ur bilregistret. Anmälan skall göras skriftligen samt åtföljas av bevis om de meddelade uppgifternas riktighet.

Bestämmelserna i detta mom. skola i tillämpliga delar gälla även för reservregistrerat fordon.

Länsstyrelsens verksamhet m. m.

20 §.

1 mom. Om vid registreringsansökan eller annan anmälan till bilregistret de föreskrifter, som finnas för varje fall meddelade, icke iakttagits, skall registrering eller anteckning till registret vägras. Registrering skall vidare vägras, om det befinnes, att fordonet icke är i föreskrivet skick.

2 mom. Fordon skall efter anmälan enligt 19 § avföras ur bilregistret.

Även om sådan anmälan icke inkommit, må fordon avföras ur bilregistret, om länsstyrelsen erhållit kännedom om att förhållande, som avses i 19 § 2 mom., inträffat i fråga om fordonet.

Har den, som i bilregistret är eller bör vara antecknad såsom ägare av fordon, icke kunnat under två på varandra följande kalenderår anträffas för uttagande av skatt, som för nämnda år debiterats för fordonet, må detta avföras ur registret.

3 mom. Fordon, som avförts ur bilregistret efter anmälan enligt 19 § 1 mom., skall reservregistreras.

Reservregistrerat fordon skall, då fordonet åter registreras eller anmälan enligt 19 § 2 mom. sker, avföras ur bilreservregistret.

Även om sådan anmälan icke inkommit, må fordon avföras ur bilreservregistret, därest länsstyrelsen erhållit kännedom om att förhållande, som avses i 19 § 2 mom., inträffat i fråga om fordonet.

Fordon, som under tre år i följd varit reservregistrerad, skall, om icke särskilda omständigheter till annat föranleda, avföras ur bilreservregistret.

4 mom. Har enligt 17 eller 18 § anmälan om övergång av äganderätt till fordon gjorts av förre ägaren och har anmälan åtföljts av bevis, som styrker äganderättens övergång, skall länsstyrelsen ur bilregistret eller bilreservregistret avföra den förre ägaren.

5 mom. Närmare bestämmelser angående förandet av bilregister, bilreservregister och centralt bilregister meddelas av Konungen eller den myndighet Konungen därtill förordnar.

Skyltar m. m. på motordrivna fordon och släpfordon.

21 §.

1 mom. Registrerings-, interimis- eller saluvagnsskylt skall i förekommande fall vara anbragt på motorfordon såväl framtill som baktill, på traktor framtill och på släpfordon baktill. Framtill anbragt skylt skall vara väl synlig framifrån och baktill anbragt skylt väl synlig bakifrån.

Har till bil kopplats släpfordon och kan till följd härav bilens skylt icke med lätthet avläsas, skall baktill på släpfordonet eller, om flera släpfordon tillkopplats, på det sista av dessa vara anbragt, förutom i förekommande fall släpfordonets saluvagnsskylt, enahanda skylt, som skall föras på den dragande bilen. Därest släpfordonet enligt vad nu sagts är försett med enahanda interimis- eller saluvagnsskylt, som skall föras på den dragande bilen, behöver bilen icke baktill vara försedd med sådan skylt.

Vad i föregående stycke föreskrivits skall icke gälla släpfordon, som vid eldfara användes för brandväsendets räkning.

Skylt får ej under färd vara dold och skall alltid hållas i sådant skick, att den lätt kan avläsas.

Närmare bestämmelser om registrerings-, interimis- och saluvagnsskyltar meddelas av Konungen.

2 mom. På registrerat fordon skola på lämpliga, lätt tillgängliga platser föras skyltar av metall, upptagande i tydlig skrift:

- a) ägarens namn och hemvist samt, om ägarens hemvist är ett annat än fordonets hemort, jämväl denna; samt
- b) beträffande buss och lastbil; fordonets tjänstevikt, bredd och maximal last ävensom det största antal passagerare fordonet är avsett att föra;
- c) beträffande motorecykel utan tillkopplad sidvagn, fordonets tjänstevikt

och, såvitt angår trehjulig motorcykel, som är byggd för godsbefordran, maximilast;

d) beträffande motorcykel med tillkopplad sidvagn, dels motorcykelns tjänstevikt, dels ock sidvagnens tjänstevikt och, om sidvagnen är byggd för godsbefordran, maximilast;

e) beträffande släpfordon, dels fordonets registreringsnummer, dels ock fordonets tjänstevikt, bredd och maximilast ävensom det största antal passagerare fordonet är avsett att föra.

3 mom. På registrerad lastbil skall på utifrån väl synlig plats tydligt finnas angiven bilens maximilast.

B. Löpande kontroll.

Övervakning genom länsstyrelse.

22 §.

Länsstyrelse äger, när så finnes påkallat, förelägga ägare av motordrivet fordon eller släpfordon att inom viss tid inställa fordonet hos besiktningsman till kontrollbesiktning enligt 24 §.

Då besiktning eller annan undersökning av motordrivet fordon eller släpfordon därtill föranleder eller då sådant fordon undanhålles besiktning, som förelagts av länsstyrelse eller vid flygande inspektion, som i 23 § sägs, må länsstyrelsen meddela förbud att använda fordonet (*körförbud*). Förbudet, som skall delgivas fordonets ägare, länder till omedelbar efter rättelse och gäller för hela riket intill dess besiktningsman efter kontrollbesiktning intygat, att fordonet är i föreskrivet skick.

Flygande inspektion.

23 §.

Polisman, som länsstyrelse förordnat härtill, så ock besiktningsman äger att undersöka och provköra motordrivet fordon eller släpfordon, som av honom anträffas på väg, för kontroll av fordonets beskaffenhet och utrustning (*flygande inspektion*).

Befinnes fordonet vara så bristfälligt, att det ej utan uppenbar fara för trafiksäkerheten kan vidare nyttjas, äger förrättningsmannen meddela körförbud beträffande fordonet. Förbudet länder till omedelbar efter rättelse och gäller för hela riket intill dess bristen blivit avhjälpt och besiktningsman efter kontrollbesiktning intygat, att fordonet är i föreskrivet skick. Förbudet må dock dessförinnan hävas av länsstyrelse, om skäl därtill anses föreligga.

Befinnes fordonet vara bristfälligt, dock i mindre omfattning än nyss nämnts, äger förrättningsmannen, om påpekande eller erinran anses icke vara tillfyllest, förelägga fordonets ägare att avhjälpa anmärkta bristfällig-

heter på fordonet och att inom viss tid inställa detsamma hos besiktningsman för kontrollbesiktning eller, om de anmärkta bristfälligheterna finnas vara av blott ringa betydelse ur trafiksäkerhetssynpunkt, att inom angiven tid genom intyg av polisman eller reparatör eller eljest på tillförlitligt sätt för förrättningsmannen styrka, att bristfälligheterna blivit avhjälpta. Intyg av polisman är avgiftsfritt.

Kontrollbesiktning.

24 §.

1 mom. Registrerat motorfordon, som användes för övningskörning i körskola eller är inrättat för och drives med acetylen- eller gengas, framställt i ett på fordonet eller på tillkopplat släpfordon befintligt gasverk, så ock registrerat släpfordon, som uppbär sådant gasverk, skall inom ett år efter närmast föregående besiktning av ägaren inställas hos besiktningsman för besiktning, avseende kontroll av fordonets beskaffenhet och utrustning (*kontrollbesiktning*).

Om skyldighet att för kontrollbesiktning inställa motordrivet fordon eller släpfordon i anledning av körförbud eller föreläggande stadgas i 22 och 23 §§.

Angående skyldighet att för kontrollbesiktning inställa fordon, som användes i yrkesmässig trafik eller uthyrningsrörelse, gäller vad därom särskilt stadgas.

2 mom. Vid anmälan av fordon till kontrollbesiktning skall företes:

a) i fråga om fordon, för vilket utfärdats besiktningsinstrument eller typintyg, det senast utfärdade instrumentet eller intyget; och

b) i fråga om fordon, för vilket meddelats körförbud eller föreläggande om kontrollbesiktning enligt vad i 22 och 23 §§ stadgas, handling, som utfärdats över förbudet eller föreläggandet.

3 mom. Befinnes vid kontrollbesiktning, att fordonet är i föreskrivet skick, skall besiktningsmannen utfärda intyg härom.

4 kap. Trafikförsäkring å vissa motordrivna fordon.

25 §.

Om skyldighet att taga trafikförsäkring å vissa motordrivna fordon gäller vad därom finnes särskilt stadgat.

5 kap. Skatt för motorfordon m. m.

26 §.

Om skyldighet att erlagga skatt för motorfordon m. m. och om skyldighet för förare att under färd medföra och på tillsägelse av polisman för denne uppvisa senaste skattekvitto gäller vad därom finnes särskilt stadgat.

6 kap. Särskilda bestämmelser om motorfordon och släpfordon, som från utlandet införts i riket för att tillfälligtvis här brukas.

27 §.

1 mom. Angående rätt att, utan hinder av vad i 11 § stadgas, på grund av internationella överenskommelser eller eljest i särskilda fall här i riket tillfälligt bruka i utlandet registrerat motorfordon eller släpfordon gäller vad Konungen därom förordnar.

2 mom. Har, i annat fall än som avses i 1 mom., motorfordon eller släpfordon för tillfälligt brukande införts till riket av person, som endast tillfälligtvis skall vistas här, må, utan hinder av vad i 11 § stadgas, motorfordonet brukas och släpfordonet dragas av bil under förutsättning

1. att härtill meddelats tillstånd (*turistvagnslicens*) enligt föreskrifterna i 4 mom.;

2. att, såvitt angår motorfordon, fordonet är försett med *turistvagnsskylt*, varom förmäles i 5 mom.; samt

3. att fordonet antingen enligt intyg, som nedan sägs, uppfyller de i det land, varest fordonet är registrerat, gällande föreskrifterna för att få användas i trafik eller ock undergått kontrollbesiktning och därvid befunnits vara i sådant skick, som i 6 mom. sägs.

Intyg skall vara utfärdat av svensk konsul eller av polismyndighet i det främmande landet eller av konsul, som företräder detta land här i riket, samt företes vid ansökan om turistvagnslicens.

3 mom. Utan hinder av villkoren under 2 mom. 1—3 punkterna må fordon, som från utlandet införts enligt vad i sagda mom. sägs, framföras till närmaste plats, där polismyndighet finnes.

I 2 mom. under 3 punkten angivet villkor äger icke tillämpning, där fordon endast brukas för sådan färd, som avses i 12 § 1 mom. a—d).

4 mom. Turistvagnslicens utfärdas av polismyndighet.

Ansökan om turistvagnslicens skall göras skriftligen och innehålla upplysning om namnet såväl å fordonets ägare som, därest ägaren icke till riket medföljer, å den person, som förfogar över fordonet, ävensom dessas yrke, hemvist och postadress samt erforderliga uppgifter för fordonets identifiering.

Turistvagnslicens får icke utfärdas, såvida ej sökanden styrker, att han fullgjort vad honom, enligt vad därom särskilt stadgas, åligger i fråga om erläggande av skatt för fordonet.

Turistvagnslicens skall utfärdas enligt formulär, som fastställs av Konungen, och gäller för ett år från utfärdandet. Har sökanden företett intyg, som i 2 mom. sägs, skall licensen fördes med anteckning härom.

Över fordon, för vilka utfärdats turistvagnslicens, skall polismyndighet föra särskilt register. Närmare bestämmelser om dylikt register meddelas av Konungen eller den myndighet Konungen därtill förordnar.

Turistvagnslicens skall under färd medföras och på tillsägelse uppvisas för besiktningsman eller polisman.

När skälig anledning därtill föreligger, kan turistvagnslicens återkallas av länsstyrelsen i län, där fordonet brukats.

5 mom. Polismyndighet, som utfärdat turistvagnslicens för motorfordon, skall tillhandahålla licensinnehavaren två turistvagnsskyltar. Sådan skylt skall vara av beskaffenhet, som Konungen föreskriver.

För varje skylt skall hos polismyndigheten erläggas fem kronor i avgift.

Har turistvagnslicens återkallats, skola turistvagnsskyltarna överlämnas till den länsstyrelse, som återkallat licensen.

Vad enligt denna förordning gäller angående anbringande av interimsskylt skall äga motsvarande tillämpning å turistvagnsskylt.

Skylt får ej under färd vara dold och skall alltid hållas i sådant skick, att den med lätthet kan avläsas.

6 mom. Kontrollbesiktning av fordon, för vilket turistvagnslicens utfärdats, avser att utröna, huruvida fordonet är i sådant skick, som stadgas i 2—4 samt 6 §§, dock att körriktningssvisare, varom i 3 § förmäles, icke erfordras. Därest fordonet befinnes vara i föreskrivet skick, skall besiktningsmannen på licensen teckna bevis därom.

7 mom. 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.

AVDELNING III.

Bestämmelser om förare av fordon.

1 kap. Allmänna bestämmelser.

28 §.

1 mom. Fordon får icke på väg föras av någon, som på grund av sjukdom, uttröttning eller påverkan av starka drycker eller andra stimulerande eller bedövande ämnen eller eljest saknar nödiga förutsättningar att på betryggande sätt kunna föra fordonet.

2 mom. Finner polisman skäl antaga, att förare av fordon är så påverkad av starka drycker, att han icke kan på betryggande sätt föra sitt fordon, eller finner polisman uppenbart, att föraren eljest saknar nödiga förutsättningar därför, äger polismannen förbjuda honom att föra fordonet, så ock, där förbudet icke efterkommes, hindra honom därifrån. Polismannen skall snarast möjligt underrätta vederbörande förman om åtgärden.

2 kap. Särskilda bestämmelser om förare av motorfordon.**Krav på körkort.****29 §.**

1 mom. Motorfordon får föras endast av den, som genom *körkort*, utfärdad av länsstyrelse, är berättigad att föra fordonet.

Körkort utfärdas för bil eller motorcykel och gäller för färd i hela riket. Körkort för bil berättigar även till förande av motorcykel.

Körkort må meddelas för bil endast den, som fyllt 18 år, och för motorcykel endast den, som fyllt 16 år. Körkort för motorcykel gäller, om innehavaren icke fyllt 18 år, endast för lätt motorcykel.

2 mom. Körkort skall under färd medföras och på tillsägelse uppvisas för besiktningsman eller polisman. Körkortet skall vara i sådant skick, att det utan svårighet kan avläsas.

3 mom. Om undantag från bestämmelserna i denna paragraf stadgas i 30 och 37 §§.

Övningskörning.**30 §.**

1 mom. Den, som för att erhålla körkort vill förvärva färdighet i körning med motorfordon, må, utan hinder av att han icke innehar körkort, föra sådant fordon vid *övningskörning* under förutsättning

1. att han fyllt 18 år eller, om körningen sker med lätt motorcykel, 16 år;

2. att körningen sker under uppsikt av person, som fyllt 21 år och innehar körkort för fordon av det slag, bil eller motorcykel, körningen avser, samt har längre tids vana och skicklighet i fråga om körning med sådant fordon; samt

3. att, såvitt angår körning med bil, den, som utövar uppsikt över körningen, medföljer i bilen vid den körandes sida.

Den, som har uppsikt över övningskörning, anses som förare vid sådan körning.

2 mom. Om den, som redan innehar körkort men önskar uppöva sin färdighet i körning, för vilken körkortet gäller, träffat avtal om övningskörning med någon, som bedriver körskola enligt 36 §, anses den, vilken enligt avtalet utövar uppsikt över sådan körning, som förare vid körningen.

Förarprov.**31 §.**

1 mom. Den, som önskar erhålla körkort, skall undergå förarprov inför besiktningsman.

Vid anmälan till förarprov skall sökanden förete

a) åldersbevis, upptagande jämväl sökandens identitetsbeteckning i folkbokföringen;

b) av läkare enligt formulär, som Konungen fastställer, och inom tre månader före anmälan utfärdat intyg, utvisande i vad mån sökanden lider av sådant lyte, sådan sjukdom eller sådan syn- eller hörselnedsättning, som väsentligen minskar hans förmåga att föra motorfordon;

c) välliknande fotografi av sökanden, så beskaffat, att det lämpligen kan anbringas på körkortet; och skall fotografiet på baksidan vara av den läkare, som utfärdat det under b) omförmälda intyget, försedd med påskrift, upptagande sökandens namn, datum för intyget och läkarens namnteckning; samt

d) bevis om förarutbildning, utfärdat av den, som meddelat denna.

Erforderlig synskärpa skall anses föreligga, därest med eller utan glasögon antingen synskärpan uppgår till minst 0,7 på det ena ögat och minst 0,3 på det andra eller ock, om synskärpan på ett öga är mindre än 0,3 eller synen på ögat helt saknas, synskärpan på det andra ögat uppgår till minst 0,8 samt nedsättningen eller förlusten av synen på det sämre ögat bestått mer än ett år.

Hörsel förmågan skall anses tillräcklig, därest åtminstone på det ena örat vanlig samtalsstämma väl uppfattas på 4 meters avstånd.

2 mom. För provet skall sökanden tillhandahålla besiktningsmannen lämpligt fordon. Under provet anses sökanden som förare av fordonet.

3 mom. Förarprov må godkännas endast om sökanden efter prövning under olika trafikförhållanden samt förhör befinnes

a) besitta ur trafiksäkerhetssynpunkt erforderlig körskicklighet, sinnes närvaro och omdömesförmåga;

b) äga för brukandet erforderlig kannedom om det slag av motorfordon, varom fråga är; samt

c) hava nödiga insikter om gällande trafikföreskrifter samt om den verkan ur trafiksäkerhetssynpunkt, som trötthetstillstånd och alkoholhaltiga drycker medföra å den mänskliga organismen.

4 mom. Har sökande avlagt godkänt förarprov, skall den, som anställt provet, meddela sökanden bevis härom (*kompetensbevis*).

Utfärdande av körkort m. m.

32 §.

1 mom. Ansökan om körkort göres hos länsstyrelsen i det län, inom vilket sökanden är mantalsskriven, eller, om han icke är mantalsskriven i riket, hos länsstyrelsen i det län, där han vistas.

Ansökan skall göras skriftligen och innehålla upplysning om sökandens fullständiga namn, yrke, hemvist och postadress ävensom uppgift, huruvida sökanden tidigare sökt eller erhållit körkort.

Vid ansökan skola fogas

a) de i 31 § 1 mom. a—c) nämnda handlingarna;

b) i 31 § 4 mom. angivet kompetensbevis, utfärdat inom tre månader före ansökningen;

c) intyg, utfärdat inom tre månader före ansökningen, av polismyndigheten i sökandens mantalsskrivningsort, att sökanden under de senaste två åren gjort sig känd för nyktert levnadssätt och med hänsyn till sina personliga förhållanden i övrigt icke kan anses olämplig såsom förare av motorfordon; dock må detta kunna styrkas i annan ordning, om sökanden under angivna tid icke varit mantalsskriven här i riket.

Innan intyg, som angives under c), utfärdas, skall polismyndigheten inhämta yttrande från polismyndighet i annan ort, där sökanden må hava varit mantalsskriven under ifrågavarande tid.

Polismyndighet skall före utfärdande av intyg eller avgivande av yttrande höra vederbörande nykterhetsnämnd samt, om så finnes erforderligt, jämväl annan, som äger kännedom i saken.

Intyg, som nyss sagts, är avgiftsfritt.

Sedan frågan om utfärdande av intyg blivit slutligt prövad, skall polismyndigheten i sökandens mantalsskrivningsort ofördröjligen till vederbörande länsstyrelse insända införskaffade yttranden över sökandens nykterhetsförhållanden.

Sökande är skyldig att, där länsstyrelse eller polismyndighet så påfordrar, förete intyg om sin mantalsskrivningsort under tid, som avses under c).

2 mom. Har sökande fullgjort vad i 1 mom. föreskrivits, må länsstyrelsen, sedan av polismyndighet införskaffade yttranden kommit länsstyrelsen tillhanda, och efter den ytterligare utredning, som kan finnas erforderlig, för honom utfärda körkort. För sökande, som lider av sådant lyte, sådan sjukdom eller sådan syn- eller hörselnedsättning, som väsentligen minskar hans förmåga att föra motorfordon, må körkort dock utfärdas allenast i de fall och på de villkor, som Konungen bestämmer.

Formulär till körkort fastställas av Konungen.

På körkort skall innehavarens födelsetid finnas angiven.

Då körkort för motorcykel utfärdas för person, som icke fyllt 18 år, skall på körkortet antecknas, att kortet intill den dag, då innehavaren uppnår nämnda ålder, endast gäller för lätt motorcykel.

Om sökanden icke utan glasögon har erforderlig synskärpa, skall på körkortet anmärkas, att han är skyldig att vid förande av motorfordon bära nödiga glasögon.

3 mom. Har körkort för bil tilldelats någon, som förut innehar körkort för motorcykel, åligger det honom att efter anmaning överlämna sistnämnda körkort till den länsstyrelse, som utfärdat körkortet för bil. Länsstyrelsen skall, om körkortet för motorcykel utfärdats av annan länsstyrelse, underätta denna om kortets återställande.

4 mom. Har körkort förstörts eller förkommit eller undergått sådan förändring, att det icke lämpligen kan användas, må efter ansökan hos läns-

styrelse, som utfärdat kortet, *duplettkörkort* med påteckning av ordet »duplett» utställas.

Vid dylik ansökan skall fogas fotografi av beskaffenhet, som i 31 § 1 mom. c) sägs; och skall fotografiet, där sökandens identitet icke på annat sätt tillförlitligen styrkes, baktill vara försett med intyg av trovärdig person, att fotografiet föreställer sökanden. Ansökan skall, om körkortet förstörts eller förkommit, innehålla försäkran om förlusten av kortet. Finnes körkortet i behåll, skall detsamma bifogas ansökningen.

Skulle förlorat körkort komma tillrätta, skall ettdera kortet ofördröjligen återställas till länsstyrelsen.

5 mom. Ändrar innehavare av körkort namn, skall han inom tre veckor från det ändringen skedde göra anmälan därom hos den länsstyrelse, som utfärdat körkortet.

Länsstyrelsen skall, där så lämpligen kan ske, på körkortet införa det nya namnet eller ock utfärda duplettkörkort upptagande detsamma. I sistnämnda fall skall det tidigare utfärdade körkortet överlämnas till länsstyrelsen.

6 mom. Över utfärdade körkort skall länsstyrelsen föra *körkortsregister*.

Närmare bestämmelser angående körkortsregister meddelas av Konungen eller den myndighet Konungen därtill förordnar.

Aterkallelse av körkort m. m.

33 §.

1 mom. I följande fall skall, där annat ej följer av vad i 34 § stadgas, körkort återkallas av den länsstyrelse, som utfärdat körkortet, nämligen:

1. om föraren gjort sig skyldig till brott mot 1 § andra stycket eller 4 § lagen om straff för vissa trafikbrott;

2. om föraren eljest vid färd med motordrivet fordon i något för trafiksäkerheten väsentligt hänseende grovt åsidosatt honom såsom förare åliggande förpliktelser;

3. om föraren genom upprepade förseelser mot de bestämmelser, som i trafikens eller trafiksäkerhetens intresse meddelats för förare av motordrivna fordon, i väsentlig mån visat bristande vilja eller förmåga att rätta sig efter dessa bestämmelser; eller

4. om föraren med hänsyn till onyktert levnadssätt eller personliga förhållanden i övrigt icke bör betros med att innehava körkort.

Aterkallelse av körkort på grund av straffbelagd förseelse må icke äga rum, förrän frågan om straff för förseelsen blivit avgjord genom lagakraftvunnen dom, såvida ej länsstyrelsen finner uppenbart, att föraren är olämplig att föra motorfordon.

Vid prövning av fråga om återkallelse av körkort må, såvitt annat ej följer av vad i nästa stycke stadgas, avseende icke fästas vid förseelse, för vilken föraren dömts mer än två år före begåendet av förseelse, som giver anledning till att frågan om körkortets återkallelse upptages till prövning.

Vid återkallelse av körkort på skäl, som angivas i detta moment, skall

bestämmas viss tid, efter vars utgång föraren efter ansökan ånyo må kunna erhålla körkort. Denna tid skall utgöra

a) minst ett och högst fem år, då föraren dömts för brott, som under 1 punkten sägs, och som begåtts inom fem år efter det föraren dömts för brott, som nyss sagts;

b) minst sex månader och högst två år, då föraren eljest dömts för brott, som under 1 punkten sägs;

c) minst tre månader och högst två år, då körkort eljest återkallas.

I tiden skall inräknas den tid, varunder beslut om återkallelse tills vidare enligt 3 mom. och om omhändertagande enligt 35 § varit gällande.

2 mom. Om förarens förutsättningar för rätt att föra motorfordon blivit så väsentligen minskade genom sjukdom, skada eller dylikt, att han ur trafik-säkerhetssynpunkt icke vidare bör innehava körkort, skall den länsstyrelse, som utfärdat körkortet, återkalla detsamma.

Länsstyrelse äger, när så finnes påkallat, ålägga förare att inom viss tid förete nytt läkarintyg vid äventyr att körkortet eljest återkallas.

3 mom. Uppstår fråga om återkallelse av körkort och föreligga därvid sådana omständigheter, att föraren uppenbarligen måste anses olämplig att föra motorfordon, skall länsstyrelsen, redan innan slutligt beslut om återkallelsen fattas, återkalla körkortet tills vidare i avvaktan på det slutliga beslutet.

Har till länsstyrelsen inkommit beslut om körkorts omhändertagande enligt 35 § första stycket, skall länsstyrelsen skyndsamt förordna, huruvida körkortet skall återkallas tills vidare eller återställas till föraren. Då beslut om körkorts omhändertagande meddelats enligt 35 § andra stycket, skall länsstyrelsen efter därom mottagen underrättelse återkalla körkortet tills vidare.

4 mom. Beslut om återkallelse av körkort skall genom länsstyrelsens försorg delgivas den, som avses med beslutet.

Har återkallelse skett, åligger det föraren att efter anmaning överlämna körkortet till länsstyrelsen.

Skulle beslut om återkallelse efter anförda besvär bliva upphävt, skall körkortet återställas till föraren.

5 mom. Önskar förare, vars körkort återkallats enligt 1 mom., efter utgången av den enligt samma moment bestämda tid ånyo erhålla rätt att föra motorfordon, eller önskar förare, vars körkort återkallats enligt 2 mom., åter erhålla sådan rätt, skall ansökan härom ställas till länsstyrelsen i det län, som i 32 § 1 mom. sägs.

Ansökan må avse körkortets återfående:

a) om vid återkallelse enligt 1 mom. tiden för återkallelsen bestämts till ett år eller därunder och ansökan göres inom sex månader efter utgången av återkallelsetiden; samt

b) om återkallelse skett enligt 2 mom. och ansökan göres inom två år efter återkallelsen.

I andra fall än nu nämnts skall ansökan avse utfärdande av nytt körkort.

6 mom. Ansökan om återfående av körkort, som återkallats enligt 1 mom., skall, därest tiden för återkallelsen uppgår till minst sex månader, vara åtföljd av läkarintyg och nykterhetsintyg, som angivas i 31 § 1 mom. b) och 32 § 1 mom. c). Vid ansökan om återfående av körkort, som återkallats enligt 2 mom., skall fogas läkarintyg, som i 31 § 1 mom. b) sägs. Länsstyrelse äger dock vid prövning av ansökan om återfående av körkort alltid rätt att, där så finnes nödigt, infordra samtliga i 32 § 1 mom. nämnda handlingar.

Ansökan om utfärdande av nytt körkort skall vara åtföljd av samtliga handlingar, som angivas i 32 § 1 mom.

Har återkallelse skett enligt 1 mom., skola ovan avsedda intyg och andra handlingar vara utfärdade efter återkallelsetidens utgång, och skall nykterhetsintyget avse tid efter begående av förseelse, som givit anledning till körkortets återkallelse. Där återkallelse skett enligt 2 mom., skola handlingarna vara utfärdade efter återkallelsen.

7 mom. Då prövning av fråga om återfående 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 inhämtas från sistnämnda länsstyrelse. Angående beslut i anledning av ansökan om återfående av körkort skall underrättelse lämnas den länsstyrelse, som återkallat detsamma. Körkort, som må återfås, skall tillhandahållas sökanden hos den länsstyrelse, som meddelat beslut i frågan.

8 mom. På sätt Konungen förordnar skola för rikets polismyndigheter kungöras beslut om återkallelse av körkort ävensom beslut, varigenom återkallelse av körkort, efter anförda besvär, upphävts eller ändrats, eller varigenom, efter återkallelse, föraren återfått sitt körkort eller nytt körkort utfärdats för honom.

Varning.

34 §.

Har emot innehavare av körkort förebragts sådan omständighet, som jämlikt 33 § 1 mom. 2—4 punkterna kan föranleda återkallelse av körkortet, men kan det antagas, att han skall låta rätta sig utan sådan åtgärd, må varning i stället meddelas.

Beslut om varning skall genom länsstyrelsens försorg delgivas den, som avses med beslutet.

Varning må ej överklagas.

Omhändertagande av körkort.

35 §.

Har förare vid färd med motordrivet fordon ådagalagt grov vårdslöshet eller visat uppenbar ligkiltighet för andra människors liv eller egendom eller varit synbarligen berusad av starka drycker eller annat ämne, eller har förare till följd av sjukdom, skada eller dylikt uppenbarligen förlorat

förmågan att föra motorfordon utan risk för liv eller egendom, skall i Stockholm vederbörande poliskommissarie och i övriga delar av riket polismyndighet skyndsamt besluta om körkortets omhändertagande.

Misstänkes förare för att vid färd med motorfordon eller med traktor, till vilken släpfordon kopplats, hava brutit mot 4 § lagen om straff för vissa trafikbrott, och visar blodundersökning, att föraren under färden haft en alkoholkoncentration i blodet av 0,8 promille eller däröver, skall den myndighet, som har att förbereda talan mot föraren, skyndsamt efter erhållandet av analysbeviset besluta om körkortets omhändertagande.

Beslut, som här avses, skall delgivas körkortsinnehavaren, vilken har att efter anmaning överlämna körkortet till den, som meddelat beslutet,

Beslut om körkorts omhändertagande skall snarast möjligt och i fall, som avses i första stycket, inom 48 timmar översändas till den länsstyrelse, som utfärdat körkortet. Vid beslutet skall fogas körkort, som överlämnats i anledning av beslutet, ävensom, där beslutet meddelats enligt första stycket, redogörelse för de skäl, som föranlett åtgärden, samt, där beslutet meddelats enligt andra stycket, avskrift av analysbeviset.

Beslut om körkorts omhändertagande gäller till dess länsstyrelse förordnat, huru med körkortet skall förfaras. I avbidan på sådant förordnande är föraren icke berättigad att föra motorfordon.

Körskola.

36 §.

1 mom. Yrkesmässig utbildning av bil- eller motorcykelförare (*körskola*) får ej bedrivas utan tillstånd av länsstyrelsen i det län, där verksamheten skall äga rum.

Över ansökan om dylikt tillstånd skall länsstyrelsen inhämta yttrande av besiktningsman, som i 1 § 9 mom. omnämnd chefsmyndighet förklarat behörig avgiva sådana yttranden.

Tillstånd må meddelas viss fysisk eller juridisk person, som med hänsyn till vederhäftighet samt andra på frågan inverkan omständigheter befinnes äga förutsättningar att bedriva körskola på sådant sätt, att det allmännas krav på god förarutbildning blir tillgodosett.

Tillstånd skall upptaga de villkor och bestämmelser, som prövas nödiga. Där icke särskilda förhållanden annat föranleda, skall tillståndet utfärdas att gälla tills vidare.

2 mom. Vid körskola skall finnas en för skolans utbildningsarbete i dess helhet ansvarig *föreståndare*, vilken godkänts för uppdraget av länsstyrelsen i det län, där skolan bedrivs eller skall bedrivas.

Om så erfordras med hänsyn till omfattningen av skolans verksamhet, skall vid skolan, utöver föreståndaren, finnas en eller flera av länsstyrelsen för skolan godkända *lärare* med kompetens för såväl teoretisk som praktisk undervisning.

Uppsikt över övningskörning, varom förmäles i 30 §, får vid körskola

icke utövas av annan än för skolan godkänd föreståndare eller lärare eller av särskild av länsstyrelsen för skolan godkänd *instruktör*.

3 mom. Godkännande såsom föreståndare, lärare eller instruktör vid viss körskola må av länsstyrelse meddelas endast om sökandens kompetens bestrykts genom prov, avlagt inför besiktningsman, som i 1 § 9 mom. omnämnda chefsmyndighet förklarar behörig anställa prov för körskolepersonal.

Vid anmälan till dylikt prov skall sökanden förete

a) körkort, gällande för bil och utvisande, att sökanden fyllt 21 år; och
 b) intyg, utfärdat inom tre månader före anmälan, av polismyndighet eller två trovärdiga personer, att sökanden under de senaste tolv månaderna i betydande omfattning fört bil under olika trafikförhållanden; och skall i intyget finnas närmare angivet, i vilken omfattning och under vilka omständigheter sökanden fört bil.

Intyg, som nu sagts, erfordras dock ej, om sökanden med hänsyn till särskild utbildning kan antagas besitta nödig erfarenhet och körvana.

För provet skall sökanden tillhandahålla besiktningsmannen lämpligt fordon.

4 mom. Sökande må av besiktningsman förklaras kompetent såsom föreståndare och lärare endast om han efter prov under olika trafikförhållanden samt förhör finnes

a) besitta ur trafiksäkerhetssynpunkt god körskicklighet, sinnesnärvaro och omdömesförmåga;

b) vara väl förtrogen med konstruktionen och verkningssättet hos motorfordon;

c) äga ingående kännedom om gällande trafikföreskrifter samt om den verkan ur trafiksäkerhetssynpunkt, som trötthetstillstånd och alkoholhaltiga drycker medföra å den mänskliga organismen; samt

d) hava erforderlig förmåga att i körskola meddela såväl teoretisk som praktisk undervisning.

Sökande må förklaras kompetent såsom instruktör endast om han efter prov under olika trafikförhållanden samt förhör finnes

a) besitta ur trafiksäkerhetssynpunkt god körskicklighet, sinnesnärvaro och omdömesförmåga;

b) vara väl förtrogen med verkningssättet hos motorfordon;

c) äga för praktisk undervisning i körskola nödig kännedom om gällande trafikföreskrifter; samt

d) hava erforderlig förmåga att i körskola meddela praktisk undervisning.

Har sökande vid avlagt prov befunnits kompetent såsom föreståndare, lärare eller instruktör, skall besiktningsmannen meddela sökanden bevis härom (*kompetensbevis*).

5 mom. Ansökan hos länsstyrelse om godkännande såsom föreståndare, lärare eller instruktör skall göras skriftligen och innehålla upplysning om sökandens fullständiga namn, yrke, hemvist och postadress samt om nummer å sökandens körkort.

Vid ansökan skola, där annat ej följer av nästkommande stycke, fogas

a) kompetensbevis, som anges i 4 mom.;

b) intyg, utfärdat inom tre månader före ansökningen, av polismyndigheten i sökandens mantalsskrivningsort, att sökanden under de senaste två åren gjort sig känd för nyktert levnadssätt samt med hänsyn till sina personliga förhållanden i övrigt icke kan anses olämplig att handhava undervisning i körskola; samt

c) om sökandens körkort utfärdats av annan länsstyrelse, utdrag av körkortsregistret beträffande sökanden.

Där den, som är av länsstyrelse godkänd såsom föreståndare, lärare eller instruktör vid viss körskola, hos samma länsstyrelse söker enahanda godkännande för annan körskola, skola under a) och b) angivna handlingar ingivnas allenast då länsstyrelsen så anser nödigt.

I fråga om intyg, som anges under b), skola de i 32 § 1 mom. upptagna bestämmelserna om intyg, varom förmäles i sistnämnda moment c), äga motsvarande tillämpning.

Sökande är skyldig att, där länsstyrelse eller polismyndighet så påfordrar, förete intyg om sin mantalsskrivningsort under tid, som avses under b).

Efter prövning av de av sökanden ingivna handlingarna och efter den ytterligare utredning, som må anses erforderlig, äger länsstyrelsen att för sökande, som innehar gällande körkort för bil samt i övrigt befunnits lämplig, meddela godkännande såsom föreståndare, lärare eller instruktör vid viss körskola.

6 mom. Motorfordon må ej användas för övningskörning i körskola utan att vara härför godkänt av besiktningsman.

Konungen eller den myndighet Konungen därtill förordnar bestämmer, huruvida motorfordon, som i körskola användes för övningskörning, skall vara försett med särskilda säkerhetsanordningar och särskild beteckning.

Angående skyldighet att inställa dylikt motorfordon till kontrollbesiktning gäller vad därom stadgas i 24 §.

7 mom. För den teoretiska undervisningen i körskola skall finnas lämplig lokal och erforderlig materiel.

8 mom. Innehavare av körskola skall föra särskilda anteckningar angående undervisningen vid skolan samt årligen före februari månads utgång till länsstyrelsen i det län, där skolan bedrivs, insända redogörelse för undervisningen under nästföregående år. Närmare föreskrifter angående anteckningar och redogörelse, som nyss sagts, meddelas av Konungen eller den myndighet Konungen därtill förordnar.

Verksamheten vid körskola skall vara underkastad inspektion av besiktningsman samt den tillsyn i övrigt, varom länsstyrelsen förordnar.

9 mom. Befinnes innehavare av körskola vara olämplig härtill eller bedrives utbildning i körskola i strid mot gällande föreskrifter eller eljest på ett otillfredsställande sätt, eller har undervisning vid skolan ej bedrivits under de senaste tolv månaderna, må länsstyrelse, som meddelat tillstånd för körskolan, återkalla detsamma.

Befinnes den, som av länsstyrelsen godkänts såsom föreståndare, lärare eller instruktör vid körskola, olämplig här till, skall länsstyrelsen återkalla godkännandet.

Har innehavare av körskola eller föreståndare, lärare eller instruktör vid sådan skola gjort sig skyldig till förfarande eller försummelse, som kan föranleda återkallelse av tillstånd eller godkännande, men kan det antagas, att han skall låta rätta sig utan sådan åtgärd, må varning i stället meddelas.

Beslut om återkallelse eller varning skall genom länsstyrelsens försorg delgivas den, som avses med beslutet. Varning må ej överklagas.

Särskilda föreskrifter för personer, som från utlandet inkommit i riket för att tillfälligtvis här vistas.

37 §.

1 mom. Angående rätt för person, som i främmande stat äger föra motorfordon, att på grund av internationella överenskommelser eller eljest under tillfällig vistelse här i riket föra sådant fordon gäller vad Konungen därom förordnar.

2 mom. Den, som från utlandet inkommit i riket för att tillfälligtvis här vistas, må, utan hinder av att han icke jämlikt 1 mom. är berättigad att här i riket föra motorfordon eller innehar körkort, som i 29 § sägs, här föra bil eller motorcykel under förutsättning att han därtill erhållit tillstånd (*turistkörkort*) enligt vad nedan stadgas.

Turistkörkort utfärdas av polismyndighet.

Därest ej särskilda omständigheter annat föranleda, skall turistkörkort för bil eller för motorcykel meddelas den, som med behörigt intyg av svensk konsul eller av polismyndighet i land, där han tidigare vistats, eller av konsul, som företräder detta land här i riket, eller eljest på tillförlitligt sätt styrker, att han i det främmande landet äger rätt att föra motorfordon av det slag, varom fråga är.

Turistkörkort skall utfärdas enligt formulär, som fastställas av Konungen, och gäller för ett år från utfärdandet.

Angående utfärdande av turistkörkort skall göras anteckning i pass eller motsvarande legitimationshandling för sökanden.

Över utfärdade turistkörkort skall polismyndighet föra särskilt register. Närmare bestämmelser om dylikt register meddelas av Konungen eller den myndighet Konungen därtill förordnar.

Turistkörkort skall under färd medföras och på tillsägelse uppvisas för besiktningsman eller polisman.

Vad i 33—35 §§ stadgas om återkallelse och omhändertagande av körkort samt om varning skall i tillämpliga delar gälla i fråga om turistkörkort. Beslut om återkallelse eller varning må meddelas av envar länsstyrelse.

AVDELNING IV.**Trafikregler.****1 kap. Inledande bestämmelser.****38 §.**

Bestämmelserna i denna avdelning skola gälla endast för trafik på väg. Då på väg finnas skilda banor för olika slag av vägtrafikanter, skola bestämmelserna om väg i tillämpliga delar gälla för varje särskild sådan bana.

I 40 § 1 mom. avsedda anvisningar för trafik med fordon ävensom i 42 och 44—50 §§ meddelade särskilda bestämmelser om sådan trafik skola i tillämpliga delar gälla även för ridande och personer, som leda eller driva kreatur.

Vid tillämpning av bestämmelserna i denna avdelning skall såsom gående anses även den, som för barnvagn, rullstol eller lekfordon, så ock den, som åker skidor, skridskor eller rullskridskor.

2 kap. Bestämmelser för samtliga vägtrafikanter.**Grundregler.****39 §.**

Vägtrafikanter skall iakttaga den omsorg och varsamhet, som till förekommande av trafikolycka betingas av omständigheterna, samt uppträda så, att han icke onödigtvis hindrar eller stör trafiken. Även i övrigt skall vägtrafikanter visa hänsyn mot andra vägtrafikanter och mot dem, som bo eller uppehålla sig vid vägen.

Beaktande av anvisningar i trafiken.**40 §.**

1 mom. Vägtrafikanter skall ställa sig till efterrättelse de anvisningar rörande trafiken, vilka meddelas genom uppsatta anslag, vägmärken och signaler.

Förare av utryckningsfordon må dock i trängande fall underlåta att följa i föregående stycke avsedda bestämmelser.

2 mom. Vägtrafikanter skall efterkomma polisens anvisningar till trafikens ordnande och stanna, när polismannen därtill giver tecken.

Förare av motordrivna fordon skall åttlyda besiktningsmannens tecken att stanna.

Beredande av fri väg för vissa vägtrafikanter m. fl.**41 §.**

1 mom. Vägtrafikanter skall, där så kan ske, lämna fri väg för spårvagn, militärtrupp och begravningsståg samt annan procession. Vad sålunda stad-

gas skall dock icke gälla förare av utryckningsfordon, för vilket påkallas fri väg enligt bestämmelserna i 2 mom.

2 mom. Förare av utryckningsfordon äger i trängande fall påkalla fri väg för fordonet. För sådant ändamål skall signal givas med särskild larm-anordning och framtill på fordonet föras minst en lykta med kraftigt rött sken framåt. Larmanordningen skall vara av typ, som godkänts av Konungen eller den myndighet Konungen därtill förordnar.

Det åligger annan vägtrafikanter ävensom förare av spårvagn, som icke framgår på särskild banvall, att i god tid om möjligt lämna utryckningsfordon fri väg, då så påkallas.

Korsning i plan mellan väg och järnväg m. m.

42 §.

1 mom. Vägtrafikanter, som ämnar passera korsning i samma plan mellan väg och järnväg, skall, oavsett förekommande säkerhetsanordningar, genom uppmärksamhet på järnvägen förvissa sig om huruvida tåg nalkas. Vid färd med fordon skall därvid hållas en med hänsyn till omständigheterna tillräckligt låg hastighet.

Med tåg likställes i denna paragraf varje anordning på hjul, vilken löper på järnvägsskenor.

2 mom. Då av signal eller annat förhållande framgår, att tåg nalkas, skall vägtrafikanter stanna på betryggande avstånd från korsningen och före ljussignal, om sådan finnes. Föreligger ej förhållande, som nu sagts, skall korsningen skyndsamt passeras.

På fordon, som är försett med särskilda parkeringslyktor, böra framtill endast dessa hållas tända, då fordonet under mörker stannats för annalkande tåg.

3 mom. Omkörning av annat fordon får ej ske strax före eller i korsning i samma plan mellan väg och järnväg.

4 mom. I andra fall än i 2 mom. sägs får icke, utan att trafikförhållandena det föranleda, fordon på väg stannas eller uppställas inom ett avstånd av 30 meter från korsande järnvägs närmaste skena.

5 mom. Bestämmelserna i 1—4 mom. skola äga motsvarande tillämpning på korsning i samma plan mellan väg och spårväg med särskild banvall.

Åligganden vid trafikolycka.

43 §.

Vägtrafikanter, som med eller utan egen skuld haft del i uppkomsten av trafikolycka, får icke genom att avlägsna sig från olycksplatsen eller eljest undandraga sig att i mån av förmåga medverka till de åtgärder, vartill olyckan skäligen föranleder, såsom omhändertagande av skadad person. Han får ej heller undandraga sig att uppgiva namn och hemvist eller lämna upplysningar om händelsen.

3 kap. Särskilda bestämmelser om trafik med fordon.

Användande av skilda vägbanor.

44 §.

Finnas på väg skilda banor för olika slag av vägtrafikanter, skall fordon föras på bana, som är avsedd för fordonet. Fordon må dock föras på annan bana, om så i särskilt fall erfordras för korsande av banan eller föränledes av annan tvingande orsak och trafiksäkerheten ej äventyras därigenom.

Cykelbana på sidan av väg skall anses upplåten endast för cykeltrafik i den riktning, vari övrig fordonstrafik på samma sida av vägen framgår. Vad nu sagts skall dock icke gälla, där annat särskilt angivits genom vägmärke.

Fordons plats på väg och i vägkorsning.

45 §.

1 mom. Fordon bör, där så lämpligen kan ske, föras på vänstra delen av vägen.

Vid oklar sikt eller där sikten i kurva, vägkorsning, backe eller annorstädes är skynd, skall fordon alltid hållas till vänster på vägen. Detta gäller dock icke väg med enkelriktad fordonstrafik.

Fordon, som föres med ringa hastighet, bör hållas så långt som möjligt till vänster på vägen, såvida annat ej följer av 2, 4 eller 5 mom.

Då fordon föres efter annat fordon, skall avståndet till det framförvarande fordonet avpassas så, att fara för påkörning ej föreligger, om detta fordon stannas eller dess hastighet minskas.

2 mom. I god tid före vägkorsning bör fordon, som skall svängas till vänster, föras till vägens vänstra sida och fordon, som skall svängas till höger, föras in mot vägens mittlinje eller, om vägen har enkelriktad fordonstrafik, till vägens högra sida.

3 mom. Vänstersväng i vägkorsning bör göras så nära vänstra vägkanten som lämpligen kan ske.

4 mom. Vid högersväng i vägkorsning bör följande iakttagas:

a) Om båda vägarna hava dubbelriktad fordonstrafik, skall fordonet föras så, att det inkommer i vägkorsningen till vänster om vägens mittlinje och lämnar korsningen till vänster om den korsande vägens mittlinje.

b) Om fordonstrafiken är dubbelriktad på den väg, varifrån fordonet kommer, och enkelriktad på den korsande vägen, skall fordonet införas i vägkorsningen till vänster om förstnämnda vägs mittlinje.

c) Om fordonstrafiken är enkelriktad på den väg, varifrån fordonet kommer, och dubbelriktad på den korsande vägen, skall fordonet föras så, att det lämnar vägkorsningen till vänster om sistnämnda vägs mittlinje.

d) Om båda vägarna hava enkelriktad fordonstrafik, skall svängen göras så nära högra vägkanten som lämpligen kan ske.

Vägkorsning skall anses omfatta det område, som begränsas av de tänkta förlängningarna av de korsande vägarnas sidor.

5 mom. Där före vägkorsning fordonstrafik i samma färdriktning framgår i två eller flera jämsides löpande körfiler, skall förare av fordon i god tid intaga den körfil, som med hänsyn till avsedd körriktning är lämplig.

6 mom. Utan hinder av bestämmelserna i 1—5 mom. må fordon, som användes i väghållningsarbete, med iakttagande av erforderliga försiktighetsmått föras på sätt som med hänsyn till arbetet finnes nödigt.

7 mom. Backning eller vändning må ej företagas, med mindre föraren förvisat sig om att det kan ske utan fara eller onödigt hinder för övrig trafik.

Hastighet.

46 §.

1 mom. Fordons hastighet skall anpassas till vad trafiksäkerheten och behörig hänsyn till omständigheterna i övrigt kräver.

Särskilt åligger det förare av fordon att hålla en med hänsyn till förhållandena tillräckligt låg hastighet:

- a) vid oklar sikt;
- b) vid vägkorsning;
- c) i skarp kurva;
- d) vid backkrön;
- e) när sikten eljest är skymd;
- f) vid risk för bländning;
- g) vid halt väglag;
- h) vid möte med fordon på smal väg eller bro;
- i) då fordonet nalkas spårvagn eller buss, som stannat för passagerares av- eller påstigning;
- j) då fordonet nalkas småbarn, som uppehåller sig på eller invid vägen;
- k) då fordonet nalkas gående, som bär särskilt tecken för blindhet eller dövhet;
- l) då fordonet nalkas kreatur.

Förare av fordon skall, då fordonet närmar sig obehövt, tydligt markerat övergångsställe för gående, nedbringa hastigheten så, att fordonet kan stannas framför övergångsstället för att lämna gående tillfälle att passera.

Vid smutsigt väglag skall förare av fordon, såvitt möjligt, anpassa hastigheten så, att annan vägtrafikant ej utsättes för smutsstänk.

2 mom. I fråga om högsta tillåtna hastighet för vissa motordrivna fordon m. m. gäller vad därom stadgas i 56 §.

Möte och omkörning.

47 §.

1 mom. Förare av fordon skall vid möte med eller omkörning av gående lämna denne tid att vika åt sidan samt låta honom förfoga över tillräckligt utrymme på vägen.

Möte med annan vägtrafikanter än gående skall ske till vänster. Omkörning av annan vägtrafikanter än gående skall ske till höger.

Möte med eller omkörning av spårvagn skall, om spårens läge medgiver det, äga rum till vänster.

2 mom. Omkörning av annat fordon må ej ske, där sikten är skyddad, och under inga förhållanden strax före eller i vägkorsning eller skarp kurva eller strax före eller på backkrön.

3 mom. Fordonsförare, som vill köra om annat fordon, skall före omkörningen övertyga sig om att den framförvarande är beredd på omkörning. För sådant ändamål bör den omkörande ge sig tillkänna genom ljud- eller ljussignal eller på annat lämpligt sätt. Inom tätbebyggt område eller vid tät trafik må dock, om så kan ske utan fara, omkörning äga rum utan hinder av att signal ej avgivits.

Föraren på det framförvarande fordonet skall, då han uppmärksammat tillämnad omkörning, hålla till vänster och sakta farten samt bör, om signal avgivits, på lämpligt sätt besvara denna.

Den omkörande får icke hålla till vänster, förrän han förvissat sig om att detta kan ske utan fara för den omkörde.

4 mom. Utan hinder av bestämmelserna i 1 och 2 mom. må förare av fordon, vilket föres i körfil enligt 45 § 5 mom., före eller i vägkorsning passera fordon i annan körfil. Likaså äger fordonsförare att, med iakttagande av nödig försiktighet, till vänster omköra fordon, som svänger till höger, eller vars förare tydligt förbereder sådan sväng.

5 mom. Vid möte eller omkörning mellan fordon, som användes i väghållningsarbete, och annat fordon må, med iakttagande av nödig försiktighet, förfaras på sätt som med hänsyn till fordonens plats på vägen finnes lämpligt.

Korsande möte.

48 §.

1 mom. Vid korsning mellan väg, som enligt 61 § förklarats såsom huvudled, och annan väg åligger det fordonsförare, vilken från sistnämnda väg vill korsa huvudleden eller svänga in på denna, att lämna företräde åt fordon på huvudleden.

2 mom. Då i annat fall än i 1 mom. sägs ett fordons kurs skär ett annat fordons kurs, skall föraren av det fordon, som har det andra fordonet på sin vänstra sida, lämna företräde åt det sistnämnda fordonet. Härmed friges dock icke någon förare från skyldighet att iakttaga försiktighet vid passerande av eller färd in på korsande eller anslutande väg. Detta skall särskilt gälla den, som från väg med ringa trafik kommer in på väg med livlig trafik.

3 mom. Har spårvagn stannats vid hållplats, där refuge för passagerare ej finnes, skall fordonsförare, som ämnar passera till vänster om spårvagnen i

dennas färdriktning räknat, stanna sitt fordon före hållplatsen för att lämna företråde åt gående, som färdas till eller från spårvagnen.

4 mom. Vad i denna paragraf stadgas skall icke gälla, då annat följer av bestämmelserna i 41 §.

Stannande och uppställning.

49 §.

1 mom. Fordon får icke på väg stannas eller uppställas på sådan plats eller sådant sätt, att fara uppstår för person eller egendom eller trafiken onödigtvis hindras eller störes.

Stannande och uppställning skall såvitt möjligt ske på vänstra sidan av vägen i körriktningen räknat.

2 mom. Stannande eller uppställning på väg får icke utan att trafikförhållandena det föranleda äga rum:

- a) i skarp kurva eller nära sådan eller på backkrön eller i närheten därav eller på annan plats, där sikten är skydd;
- b) vid vägförskjutning inom ett avstånd av 10 meter från korsande körbanas närmaste ytterkant;
- c) framför vägmärke, så att detta skymmes;
- d) på tydligt markerat övergångsställe för gående eller inom ett område av 10 meter före övergångsstället;
- e) inom särskild filmarkering eller så nära sådan, att inkörning i rätt fil därigenom försvåras.

3 mom. Parkering på väg får ej ske:

- a) där parkering hindrar andra fordon att fritt komma förbi;
- b) vid spårväghållplats eller på utrymme, avsett för trafik med spårvagn;
- c) vid busshållplats inom ett område av 10 meter på vardera sidan om hållplatsskylt;
- d) på tydligt markerad plats för droskstation med annat fordon än sådant, för vilket stationen är avsedd;
- e) på bro eller viadukt eller i vägport eller trafiktunnel;
- f) framför ingång eller infart till fastighet, om passage till eller från fastigheten därigenom obehörigen hindras eller störes.

4 mom. Förare skall, då fordon stannats på väg, vidtaga sådana åtgärder, att fordonet hindras att komma i gång av sig självt.

Förspänd dragare får ej utan erforderlig tillsyn lämnas obunden på väg.

Beträffande belysning på fordon, som under mörker är uppställt på väg, gäller vad därom stadgas i 51 §.

Tecken och signaler.

50 §.

1 mom. Då så i särskilt fall erfordras till förebyggande av fara för person eller egendom, skall förare av fordon genom ljud- eller ljussignal eller på annat lämpligt sätt väcka andra trafikanters uppmärksamhet.

Fordonsförare, som ämnar sätta i gång från kanten av väg, svänga i vägkorsning, vända på väg eller eljest så ändra fordonets plats i sidled på väg, att fara eller hinder kan uppstå i trafiken, skall till ledning för andra vägtrafikanter genom körriktningsvisare eller utsträckande av arm eller på annat lämpligt sätt i god tid tydligt ange den nya riktning, han ämnar taga. Efter användning av körriktningsvisare skall föraren tillse, att densamma upphör att visa ändring i körriktningen.

Då förare av fordon ämnar stanna eller hastigt nedbringa farten, skall han, till ledning för bakom kommande vägtrafikanter, genom stopplykta eller höjande av hand eller på annat lämpligt sätt i god tid tydligt tillkännagiva sin avsikt.

Beträffande tecken och signaler vid omkörning gäller vad därom stadgas i 47 §.

2 mom. Inom tätbebyggt område får ljudsignal givas endast då detta enligt 47 § eller 1 mom. härövan erfordras vid omkörning eller till förebyggande av fara för person eller egendom.

Vad i detta moment stadgas gäller icke utryckningsfordon, då det användes vid utryckning, och ej heller annat fordon, då det användes vid eldfara för brandväsendets räkning eller av polis- eller tullpersonal, läkare, barnmorska eller veterinär i brådskannde yrkesutövning.

3 mom. Från fordon, som enligt 3—5 samt 7 §§ skall vara utrustat med ljudapparat av visst slag, får ljudsignal icke givas med apparat av annat slag.

Vad sålunda är stadgat gäller icke utryckningsfordon under utryckning.

4 mom. Avgivande av tecken eller signal fritager icke någon förare från skyldighet att förvissa sig om att av honom tillämnat färd sätt icke innebär fara för andra vägtrafikanter.

Belysning.

51 §.

Då fordon under mörker föres på väg, skall i 3—8 §§ föreskriven lykta vara tänd. På bil och motorcykel skall sådan lykta hållas tänd även vid färd på väg i tät dimma. Har släpvagn kopplats till bil, behöver baklykta hållas tänd endast på släpvagnen eller, om flera släpvagnar tillkopplats, på den sista av dessa. Skytlykta behöver i fall, som här avses, hållas tänd endast på bilen eller, om tillkopplad släpvagn enligt 21 § skall vara försedd med sådan registrerings-, interimis- eller saluvagnsskylt, som skall föras på bilen, endast på dylik släpvagn.

I stället för stadgat lykta för sken framåt må motsvarande parkeringslykta användas på väg, där tillfredsställande belysning är anordnad.

Angående rätt att i vissa fall på fordon föra reflexanordning i stället för belysningsanordning gäller vad därom finnes stadgat i 4—8 §§.

Fordon, som under mörker är uppställt på väg, där tillfredsställande belysning icke är anordnad, skall vara försett med belysnings- eller reflexan-

ordning, som utmed vägen utsänder eller reflekterar vitt eller gult ljus framåt och rött ljus bakåt.

På fordon får icke begagnas bländande ljus på väg, där tillfredsställande belysning är anordnad, eller vid möte med annat fordon, eller när fordonet är uppställt på väg. Vid möte med fordon skall avbländning ske i god tid.

På fordon får under färd icke framåt visas annat än vitt eller gult sken, såvida ej annat blivit i särskild ordning föreskrivet eller medgivet. Vad här stadgas avser icke körriktningsvisare.

Fordons last.

52 §.

1 mom. På fordon får icke gods lastas eller personer placeras så, att föraren kommer att sakna nödig sikt eller erforderliga möjligheter till manövrering, eller så, att fara eljest uppstår för person eller egendom, eller så, att trafiken onödigtvis hindras eller störes.

2 mom. Om på fordon föres gods, som skjuter mer än 150 centimeter utanför fordonet framtill eller baktill, skall godsets yttersta del vara tydligt utmärkt med flagga, lykta eller annan lämplig anordning.

3 mom. Finner polisman fordon vara så lastat, att fortsatt färd med fordonet icke kan äga rum utan uppenbar fara eller olägenhet, äger han förbjuda sådan färd, så ock, där förbudet icke efterkommes, hindra färden. Polismannen skall snarast möjligt underrätta vederbörande förman om åtgärden.

Tävling med fordon.

53 §.

Tävling med fordon får icke anordnas på väg utan länsstyrelsens tillstånd. Gives tillstånd, skall länsstyrelsen meddela nödiga föreskrifter till förebyggande av fara och olägenhet för trafiken och för dem, som bo eller uppehålla sig vid vägen, ävensom i övrigt vid tillståndet fästa de villkor, som kunna finnas påkallade.

4 kap. Särskilda bestämmelser om trafik med motordrivna fordon m. m.

54 §.

1 mom. Motordrivet fordon eller därtill kopplat fordon får icke föras på allmän väg, gata eller annan allmän plats:

a) då den vikt, som uppbäres av någon hjulaxel, överstiger 6,00 ton;

b) då den sammanlagda vikt, som uppbäres av två på mindre inbördes avstånd än 2 meter belägna hjulaxlar på fordonet eller fordonståget, överstiger 8,00 ton;

c) då fordonets eller fordonstågets bruttovikt överstiger, vid ett avstånd mellan fordonets eller fordonstågets första och sista hjulaxel uppgående till

mindre än 2 meter,	8,00 ton	11 men ej 12 meter,	19,75 ton
2 men ej 3 »	8,50 »	12 » » 13 »	21,00 »
3 » » 4 »	9,75 »	13 » » 14 »	22,25 »
4 » » 5 »	11,00 »	14 » » 15 »	23,50 »
5 » » 6 »	12,25 »	15 » » 16 »	24,75 »
6 » » 7 »	13,50 »	16 » » 17 »	26,00 »
7 » » 8 »	14,75 »	17 » » 18 »	27,25 »
8 » » 9 »	16,00 »	18 » » 19 »	28,50 »
9 » » 10 »	17,25 »	19 » » 20 »	29,75 »
10 » » 11 »	18,50 »	20 » » 21 »	31,00 »
		21 » » 22 »	32,25 » ;

d) då luftövertrycket i hjulringarna överstiger 6 kilogram per kvadratcentimeter.

Är motordrivet fordon eller därtill kopplat fordon försett med band eller medar, får fordonet icke föras på allmän väg, gata eller annan allmän plats, då fordonets bruttovikt överstiger 12,00 ton. Vad nu sagts skall dock för medfordon gälla allenast vid färd över bro.

2 mom. Motordrivet fordon eller därtill kopplat fordon får icke föras på allmän väg, gata eller annan allmän plats, då fordonet lastats så, att lasten på någondera sidan skjuter mer än 20 centimeter utanför fordonet, eller då fordonets bredd, lasten inräknad, överstiger 235 centimeter. Utan hinder härav må dock föras lätt motorcykel, vars bredd med last icke överstiger 120 centimeter.

Fordonsbredd mätes över de längst utskjutande delarna av fordonet, varvid dock bortses från backspegel, körriktningsvisare och snökedjor.

3 mom. Utan hinder av vad i 2 mom. stadgas må på väg, som där sägs, med iakttagande av nödig försiktighet, föras:

a) redskap, som användes i jordbruks- eller vägarbete, ändå att redskapets bredd överstiger 235 centimeter;

b) fordon, som är lastat med opackat hö eller liknande, ändå att lasten på någondera sidan skjuter mer än 20 centimeter utanför fordonet.

4 mom. Traktor eller motorredskap eller fordon, som kopplats till traktor eller motorredskap, får icke föras på allmän väg, gata eller annan allmän plats, om fordonet med hänsyn till beskaffenheten av dess hjul, band eller medar kan medföra nämnvärd skada på körbanan.

5 mom. Om myndighets befogenhet att göra undantag från bestämmelserna i denna paragraf stadgas i 61 och 63 §§.

55 §.

1 mom. Av bil eller traktor få icke dragas mer än två för koppling till bil eller traktor byggda fordon eller ett fordon av annat slag. Draget eller dragna fordons bruttovikt eller sammanlagda bruttovikt får icke uppgå till mer än två gånger det dragande fordonets bruttovikt.

Utan hinder av vad i föregående stycke stadgas må fordon, som byggs för koppling till bil eller traktor, med iakttagande av nödig försiktighet dragas av bil eller traktor, om varje draget fordon är försett med effektiva bromsar, som kunna manövreras från fotbroms eller motsvarande anordning på det dragande fordonet eller av medföljande bromsare, eller om, såvitt angår fordon på medar, effektiv bromsning är anordnad på annat lämpligt sätt.

2 mom. Fordon, som drages av motordrivnet fordon, skall vara kopplat på ett ur trafiksäkerhetssynpunkt tillfredsställande sätt.

Därest avståndet mellan fordonen överstiger två meter, skall kopplingsanordningen vara tydligt utmärkt på lämpligt sätt.

3 mom. Om myndighets befogenhet att göra undantag från bestämmelserna i denna paragraf stadgas i 61 och 63 §§.

56 §.

1 mom. Buss eller lastbil får icke föras med högre hastighet än 60 kilometer i timmen. Inom tätbebyggt område får dock hastigheten icke överstiga 40 kilometer i timmen.

2 mom. Har till bil kopplats fordon, få fordonen icke föras med högre hastighet, än nedan för varje fall sägs, nämligen då fråga är om

	Hastighet km i timmen
a) en påhängsvagn samt bilens och påhängsvagnens samtliga hjul äro försedda med effektiva från fotbroms eller motsvarande anordning på bilen manövrerbara bromsar	60
b) en släpvagn i annat fall, än som under a) sägs, samt släpvagnen är försedd med effektiva från fotbroms eller motsvarande anordning på bilen manövrerbara bromsar	50
c) en släpvagn i annat fall, än som under a) och b) sägs, samt släpvagnen har en bruttovikt icke överstigande bilens bruttovikt..	40
d) två släpvagnar samt släpvagnarna äro försedda med effektiva från fotbroms eller motsvarande anordning på bilen manövrerbara bromsar	40
e) en släpsläde samt släpsläden har en bruttovikt icke överstigande bilens bruttovikt	30
f) ett eller flera fordon i andra fall, än som under a)—e) sägs	20

I de under a) och b) angivna fallen får inom tätbebyggt område hastigheten icke överstiga 40 kilometer i timmen .

Har till bil kopplats endast en släpvagn, vars totalvikt icke överstiger en tredjedel av bilens tjänstevikt, må fordonen utan hinder av vad ovan stadgats föras med samma hastighet, som är medgiven för bilen utan släpvagn.

3 mom. Har motordrivnet fordon eller därtill kopplat fordon band, må fordonet eller fordonen icke föras med högre hastighet än 20 kilometer i timmen.

Om traktor eller motorredskap eller fordon, som är kopplat till motor-drivet fordon, har hjulringar av järn eller annat hårt material, vare högsta tillåtna hastigheten 10 kilometer i timmen.

4 mom. Bestämmelserna i denna paragraf skola icke gälla uttryckningsfordon, då det användes vid uttryckning, och ej heller annat fordon, då det användes vid eldfara för brandväsendets räkning eller av polis- eller tullpersonal, läkare, barnmorska eller veterinär i brådskande yrkesutövning.

5 mom. Om myndighets befogenhet att göra undantag från bestämmelserna i denna paragraf stadgas i 61 och 63 §§.

57 §.

1 mom. Har för motordrivet fordon eller därtill kopplat fordon fastställt maximilast, får med fordonet icke befordras last, vars vikt överstiger vad sålunda fastställts.

2 mom. Bil får icke lastas så, att körriktningvisare skymmes eller föraren hindras att genom backspeglarna iakttaga den bakomvarande trafiken.

Lastbil får icke användas för befordran av personer, såvida ej anordningarna på bilen bereda tillfredsställande säkerhet.

Avses att vid lustresa, utflykt eller dylikt bruka lastbil för befordran av personer, och erfordras härför särskilda anordningar på bilen, skola dessa vara godkända av besiktningsman. I fall, som här avses, få ej med bilen befordras flera personer än besiktningsmannen vid godkännandet bestämt.

Förare skall under färd medhava bevis om sådant godkännande, som i föregående stycke sägs. Beviset skall på tillsägelse uppvisas för besiktningsman eller polisman.

3 mom. På lätt motorcykel få ej samtidigt färdas två eller flera personer. På tung motorcykel får icke medtagas mer än en passagerare. I sidvagn få ej befordras flera passagerare än sidvagnen är avsedd för, dock att i dylik vagn därjämte må medföras ett barn under tio år.

4 mom. Fordon, som kopplats till motordrivet fordon, får icke användas för personbefordran utan att vara av besiktningsman godkänt för sådant ändamål. Vad här stadgas skall dock icke avse fordon, som vid eldfara tillfälligt användes för brandväsendets räkning.

58 §.

Förare av motordrivet fordon skall i görligaste mån behandla motorn så, att den icke åstadkommer störande buller eller utsläpper rök eller gas i sådan mängd, att olägenhet därav uppstår. Gaser från förbränningsmotor få icke givas fritt avlopp.

Vid handhavande av gengasaggregat och motorvärmare skall föraren tillse, att fara för elds spridning icke uppkommer. Vid slaggning skall glödande avfall behandlas på ett ur brandsäkerhetssynpunkt tillfredsställande sätt.

Bränsleavfall ävensom förpackning, vari bränsle förvarats, får icke kvarlämnas på vägen, ej heller invid vägen, om ordning och trevnad därigenom störes.

5 kap. Särskilda bestämmelser om trafik med cykel.

59 §.

1 mom. Då motordrivnet fordon eller fordon för dragare nalkas eller sikten är skymd, få cyklande på körbana icke färdas i bredd, såvida ej trafikförhållandena därtill föranleda.

Cykling i bredd får ej heller eljest äga rum, om fara därigenom uppstår för andra vägtrafikanter, eller om övrig trafik därigenom onödigtvis hindras eller störes.

2 mom. Cyklande skall hålla båda fötterna på pedalerna samt åtminstone ena handen på styret.

Cyklande får icke låta cykeln dragas av annat fordon.

3 mom. Cykelåkning över gångbana får ej ske direkt från port eller passage, där sikten över gångbanan är skymd.

4 mom. På cykel få icke samtidigt färdas flera personer än cykeln är byggd för. Då cykeln försetts med härför lämpliga säten och erforderligt skydd mot hjulekrarna, må dock på cykeln ytterligare färdas, om den som styr cykeln fyllt 15 år, ett barn under 10 år eller, om han fyllt 18 år, två barn under 6 år. I det sistnämnda fallet skall cykeln vara försedd med två av varandra oberoende, effektivt verkande bromsar.

Vid cykelåkning får icke med cykel befordras gods, vars vikt överstiger, i fråga om cykel med två hjul, 50 kilogram samt, i fråga om cykel med tre eller flera hjul, 100 kilogram. Med cykel, som är huvudsakligen avsedd för godsbefordran, må dock, om den som styr cykeln fyllt 18 år, befordras gods intill en vikt av 75 kilogram för tvåhjulig cykel och 150 kilogram för cykel med tre eller flera hjul.

Med fordon, som kopplats till cykel, får vid cykelåkning på allmän väg, gata eller annan allmän plats icke befordras gods med sådan vikt, att sammanlagda vikten av gods på cykeln och på det eller de fordon, som tillkopplats, överstiger 100 kilogram.

Med cykel eller fordon, som kopplats till cykel, får vid cykelåkning icke befordras gods så lastat, att bredden av fordonet eller fordonen med last överstiger, i fråga om tvåhjulig cykel utan tillkopplat fordon 120 centimeter och eljest 150 centimeter.

6 kap. Särskilda bestämmelser för gående.

60 §.

1 mom. Gående skall, där så påkallas för undvikande av fara eller olägenhet för annan trafik, iakttaga följande:

a) Om gångbana finnes, skall denna användas. Är gångbana anordnad på vägs båda sidor, skall företrädesvis den högra gångbanan användas.

b) Finnes cykelbana men ej gångbana, skall cykelbanan användas. Företrädesvis skall därvid begagnas den del av cykelbanan, som ligger längst från körbanan.

c) Finnes ej gångbana eller cykelbana, skall yttersta delen av vägen begagnas, företrädesvis den på högra sidan.

d) Körbana skall passeras på särskilt markerat övergångsställe för gående, där sådant finnes. I övrigt skall passerande över körbana ske tvärs över denna och företrädesvis i anslutning till vägkorsning.

2 mom. Det åligger gående att iakttaga särskild försiktighet vid beträdande av körbana.

Gående får ej genom att onödigtvis uppehålla sig på körbana hindra eller störa trafiken.

3 mom. Gående med börda, som på grund av sin storlek eller osnygghet är till olägenhet för annan, som färdas på gångbana eller cykelbana, skall i stället för sådan bana använda yttersta delen av körbanan, företrädesvis den på högra sidan.

4 mom. Marscherande trupp eller procession skall, där så lämpligen kan ske, använda körbana och därvid såvitt möjligt färdas på dennas vänstra del. Procession av barn med högst två i bredd bör dock använda gångbana, där sådan finnes.

5 mom. Skidåkare skall, där så lämpligen kan ske, i stället för gångbana begagna yttersta delen av körbanan.

6 mom. Gående böra sinsemellan väja till vänster.

AVDELNING V.

Utfärdande av lokala trafikföreskrifter m. m.

61 §.

1 mom. Det tillkommer, såvitt angår stads område, stadsmyndighet, som angives i 6 mom., och eljest länsstyrelsen att beträffande viss allmän väg, gata eller annan allmän plats eller beträffande samtliga dylika vägar inom visst område meddela erforderliga föreskrifter, avseende

a) förbud mot trafik eller inskränkning i trafiken beträffande fordon av visst slag, fordons axeltryck, bruttovikt, luftövertryck i hjulringarna, bredd eller längd, last av viss beskaffenhet, färdhastighet eller körriktning samt provkörning eller övningskörning med fordon;

b) parkering eller annan uppställning av fordon;

c) medgivande till större axeltryck eller bruttovikt å fordon eller större luftövertryck i hjulringarna eller större bredd å fordon och last än som tillåtes i 54 §;

d) att viss väg skall anses såsom huvudled; eller

e) andra särskilda åtgärder för reglering av trafiken.

2 mom. Beträffande enskild väg ankommer det på ägaren av vägen att

avgöra, huruvida trafik därstädes med motordrivna fordon eller visst eller vissa slag av sådana må äga rum. Är sådan väg allmänneligen befaren, skall i fråga om reglering av den icke förbjudna trafiken på vägen i tillämpliga delar gälla vad i 1 mom. stadgas beträffande reglering av trafiken på allmän väg.

3 mom. Det åligger länsstyrelse eller stadsmyndighet, vilken meddelat föreskrift, som i denna paragraf avses (*lokal trafikföreskrift*), att införa föreskriften i en för ändamålet avsedd liggare. Om föreskriften icke skall tillkännagivas genom vägmärke, skall densamma skyndsamt införas i länskungörelserna eller, om den utfärdats av stadsmyndighet, i den eller de tidningar, vari kommunala meddelanden för staden införas.

4 mom. Vad ovan sagts skall i tillämpliga delar gälla upphävande eller ändring av lokal trafikföreskrift.

5 mom. Utan hinder av att enligt denna paragraf meddelats förbud eller inskränkande föreskrifter med avseende å rätten att trafikera viss väg må vägen befaras av polis- eller tullpersonal i tjänsteutövning ävensom av läkare, barnmorska eller veterinär i och för yrkesutövning, för sjuk persons forslande till läkare eller sjukvårdsanstalt samt i andra därmed jämförliga trängande fall.

Enligt denna paragraf utfärdad föreskrift om inskränkning i färdhastighet skall icke gälla uttryckningsfordon, då det användes vid utryckning, och ej heller annat fordon, då det användes vid eldfara för brandväsendets räkning eller av polis- eller tullpersonal, läkare, barnmorska eller veterinär i brådslande yrkesutövning.

6 mom. Stadsmyndighet, som avses i denna paragraf, är för stad med poliskammare denna och för övriga städer magistrat eller kommunalborgmästare.

62 §.

1 mom. Det åligger länsstyrelse ävensom stadsmyndighet, som angives i 61 § 6 mom., att före mars månads utgång varje år utfärda kungörelse om vägar och gällande lokala trafikföreskrifter enligt de närmare grunder väg- och vattenbyggnadsstyrelsen bestämmer. Vad nu sagts om länsstyrelse skall dock icke gälla överståthållarämbetet.

Kungörelsen, vilken skall mot ersättning tillhandahållas allmänheten, skall översändas till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen samt chefen för försvarsstaben. Av stadsmyndighet utfärdad kungörelse skall därjämte insändas till länsstyrelsen.

2 mom. För allmänheten skall i Stockholm hos poliskammaren och eljest hos länsstyrelsen hållas tillgänglig en i lämplig skala upprättad karta, varå, enligt de närmare grunder väg- och vattenbyggnadsstyrelsen bestämmer, upptagits de allmänna vägar inom länet, vilka äro tillåtna för trafik med motordrivna fordon.

Kopia av kartan skall före juni månads utgång varje år insändas till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Om ändringar icke skett i senast insända karta eller ändringarna äro av ringa omfattning, må dock anmälan därom, i sistnämnda fall innefattande uppgift om ändringarna, vara tillfyllest.

63 §.

1 mom. Om särskilda skäl därtill äro, äger, såvitt angår stads område, stadsmyndighet, som angives i 61 § 6 mom., och eljest länsstyrelsen att för visst ändamål medgiva undantag från bestämmelserna i 54 § 1 och 2 mom., 55 § 1 mom. och 56 § 1—3 mom. ävensom från lokal trafikföreskrift, som meddelats av myndigheten.

Undantag, som ovan sägs, må ock meddelas, om trafiken berör såväl stad som landsbygd inom visst län, av länsstyrelsen samt, om trafiken berör mer än ett län, av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

2 mom. Vid medgivande av undantag enligt denna paragraf skola fästas sådana villkor, som kunna anses nödiga till förebyggande av fara för trafik-säkerheten eller skada å vägen.

Meddelas undantag från 55 § 1 mom., skall fastställas den högsta hastighet, som må ifrågakomma.

Beträffande fordon med hjulringar av järn eller annat hårt material får icke medgivas högre hastighet än 10 kilometer i timmen.

AVDELNING VI.

Vägmärken m. m.

64 §.

1 mom. Vid allmän väg, gata eller annan allmän plats skall, där trafikant bör göras uppmärksam på framförvarande fara, anbringas *varningsmärke*. Vad nu sagts skall, såvitt angår märke för korsning i samma plan med järnväg eller spårväg, gälla även för enskild väg, därest enligt stadganden, som avses i 7 mom., säkerhetsanordningar prövats erforderliga vid korsningen.

2 mom. Har beträffande allmän väg, gata eller annan allmän plats utfärdats lokal trafikföreskrift, avseende förbud eller påbud för trafiken på vägen, eller har beträffande enskild väg sådan föreskrift meddelats av myndighet, skall föreskriften, om så lämpligen kan ske, tillkännagivas genom *förbudsmärke* respektive *påbudsmärke*.

Föreskrift om övningskörning och provkörning må tillkännagivas i annan ordning.

3 mom. Vid allmän väg, gata eller annan allmän plats skall, enligt vad i detta mom. stadgas, uppsättas märke för meddelande av upplysning för trafikanter (*upplysningsmärke*).

Vid allmän väg eller gata, som utgör infartsväg till stad eller annat tätbebyggt samhälle, skall på härför lämpad plats uppsättas ortnamnsmerke, varå angives samhällets namn. Ortnamnsmerke må även uppsättas vid annan ort än nyss sagts, där så finnes lämpligt till upplysning för trafikanter.

Där allmänna vägar stöta samman utom stads eller annat samhälles tätbebyggda område, skola vägvisare anbringas. Inom sådant tätbebyggt område skola på lämpliga platser uppsättas vägvisare till ledning för genomgångstrafiken. Vid allmän väg må, där sådan väg stöter samman med enskild väg, anbringas vägvisare med utmärkande av den senare vägens egenskap av enskild väg.

I anslutning till vägvisare, som anbringas på och avser huvudväg (riks- eller länshuvudväg), skall uppsättas märke med uppgift om vägens nummer (vägnummERMärke). Dylika märken skola anbringas även på andra lämpliga platser utmed huvudväg. I anslutning till vägvisare, som i stad eller annat tätbebyggt samhälle uppsättes till ledning för genomgångstrafiken mellan olika delar av huvudväg eller mellan skilda huvudvägar, må, om så finnes lämpligt, anbringas vägnummERMärken för utvisande av vederbörande huvudvägs nummer.

Före livligt trafikerad vägkorsning skall, där så finnes lämpligt med hänsyn till trafiken, uppsättas orienteringstavla;

Vid väg, som enligt 61 § förklarats såsom huvudled, skola, där så finnes lämpligt, uppsättas särskilda märken för utvisande av vägens egenskap av huvudled. Plats, där huvudled upphör, skall utvisas genom märke.

Vid allmän väg, gata eller annan allmän plats må även i övrigt, där så finnes påkallat, uppsättas upplysningsmärke.

4 mom. Anbringande och underhåll av märken, som avses i 1—3 mom. (vägmärken) ävensom av ljussignaler och andra anordningar för tillgodoseende av trafiksäkerheten och för reglering av trafiken på väg, skall ankomma,

beträffande allmän väg, gata eller annan allmän plats, på väghållaren samt,

beträffande enskild väg, inom stad eller stadslignande samhälle på den, som enligt lagen om allmänna vägar är väghållare, och eljest på vägförvaltningen i länet.

I den mån så erfordras må föreskrifter om uppsättandet av vägmärken meddelas, såvitt angår stads område, av stadsmyndighet, som angives i 61 § 6 mom., och eljest av länsstyrelsen.

Det ankommer på väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att i mån av behov genom anvisningar eller på annat lämpligt sätt verka för enhetlighet i fråga om vägmärkens uppsättande.

5 mom. Då på grund av vägarbete eller dylikt allmän väg, gata eller annan allmän plats helt eller till någon del är avstängd för trafik, skall detta av väghållaren utmärkas, förutom genom föreskrivet vägmärke, genom särskilda avstängningsanordningar.

6 mom. Närmare föreskrifter beträffande vägmärken och andra anordningar, som ovan avses, meddelas av Konungen eller den myndighet, som Konungen därtill förordnar.

7 mom. Angående vissa säkerhetsanordningar m. m. vid korsningar i samma plan mellan väg och järnväg eller spårväg är särskilt stadgat.

AVDELNING VII.

Ansvarsbestämmelser.

Bestämmelser till II avd.

65 §.

1 mom. Brukas fordon på väg, oaktat fordonet icke överensstämmer med de i 2—8 §§ eller med stöd av dessa paragrafer meddelade bestämmelser om fordonets beskaffenhet och utrustning, skall ägaren straffas med dagsböter, om förseelsen avsett motordrivet fordon eller släpfordon, och eljest med böter, högst trehundra kronor. Dock må ej till straff dömas, där bristfälligheten var av ringa betydelse eller brukandet avsåg allenast att med anledning av skada, som under färd uppkommit på fordonet, föra detta till närmast belägna plats för skadans avhjälpande och uppenbar fara ej var förenad därmed.

2 mom. Brukas motordrivet fordon eller släpfordon i strid mot 11 §, 12 § 1 mom., 13 § 1 mom. eller mot bestämmelse, som meddelats med stöd av 27 § 1 mom., eller mot 27 § 2 eller 3 mom., eller brukas fordonet i strid mot förbud, som meddelats enligt 22 eller 23 §, vare ägaren förfallen till dagsböter.

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

Har förseelse, som i 1 eller 2 mom. sägs, skett och ägde föraren vetskap om hindret för fordonets brukande, vare även han förfallen till ansvar, som stadgas i nämnda moment.

Brukades fordonet av någon, som enligt 6 eller 7 § lagen angående ansvarighet för skada i följd av automobiltrafik är förpliktad att ersätta skada, eller brukades eljest fordon utan lov, skall i ägarens ställe sådan brukare vara förfallen till ansvar, som i 1 och 2 mom. sägs.

4 mom. Sökes ej inom föreskriven tid registrering av motorfordon, av traktor med gummihjul eller band eller av släpfordon på sätt i 17 § stadgas, straffes den felande med dagsböter.

Underlåter någon, som enligt denna förordning är pliktig göra anmälan till bilregistret eller bilreservregistret, att göra sådan anmälan inom den härför i varje fall stadgade tid, straffes med böter, högst trehundra kronor.

Om någon, som genom lagakraftvunnen dom dömts till ansvar för förseelse, som avses i detta moment, underlåter att därefter fullgöra honom åliggande registrerings- eller anmälningsskyldighet, äger länsstyrelse att vid viten, som tillika må av länsstyrelsen utdömas, ålägga den försumlige att fullgöra sin skyldighet.

5 mom. Envar, som vid sökande av registrering eller i anmälan, varom i 4 mom. förmäles, lämnar vederligen oriktig uppgift, straffes med dagsböter.

Till samma straff vare den förfallen, som lämnar veterligen oriktig uppgift i typintyg, varom förmåles i 15 § 2 mom., eller i ansökningshandling, som avses i 12 § 2 mom. andra stycket eller 27 § 4 mom. andra stycket.

6 mom. Den, som bryter mot 10 § 5 mom. första stycket eller 24 § 1 mom. första stycket eller icke efterkommer föreläggande, som meddelats enligt 22 § första stycket eller 23 § tredje stycket, straffes med dagsböter.

Till samma straff dömes den, som åsidosätter 21 § 1 mom. andra eller fjärde stycket eller 27 § 5 mom. femte stycket.

Förseelse mot 12 § 2 mom. femte stycket, 3 mom. tredje stycket eller 4 mom., 13 § 3 mom. fjärde stycket eller 4 mom., 21 § 2 mom. a)—d), samma moment e), såvitt angår tjänstevikt, bredd, maximilast och största antal passagerare, 21 § 3 mom. eller 27 § 4 mom. sjätte stycket eller 5 mom. tredje stycket, straffes med böter, högst trehundra kronor.

Bestämmelser till III avd.

66 §.

1 mom. Den, som bedriver körskola utan tillstånd eller eljest utan att iakttaga de i denna förordning eller med stöd därav meddelade föreskrifter, straffes med dagsböter.

Till samma straff dömes den, som i anteckningar eller redogörelse, varom förmåles i 36 § 8 mom., inför veterligen oriktig uppgift.

2 mom. Lämnar någon i fall, som avses i 32 § 1 mom. andra stycket eller 4 mom. andra stycket, veterligen oriktig uppgift i fråga om körkort, straffes med dagsböter.

Den, som bryter mot 29 § 2 mom., 32 § 5 mom. första stycket eller 37 § 2 mom. sjunde stycket eller åsidosätter i 32 § 3 mom. eller 4 mom. tredje stycket, 33 § 4 mom. andra stycket eller 35 § tredje stycket stadgad skyldighet att till myndighet överlämna körkort, straffes med böter, högst trehundra kronor.

Bestämmelser till IV avd.

67 §.

Med dagsböter straffes den, som åsidosätter föreskrifterna i 40 §, 41 § 1 mom. eller 2 mom. andra stycket, 42 § 4 mom., 46 § 1 mom. tredje stycket, 48 § 3 mom., 49 § 2, 3 eller 4 mom., 53 §, 54 § 2 eller 4 mom., 55 § 1 mom. eller 2 mom. första stycket, 56 § eller 57 § 2 mom. tredje stycket eller 3 eller 4 mom.

Med böter, högst trehundra kronor, straffes den, som bryter mot 44 §, 46 § 1 mom. fjärde stycket, 50 § 3 mom., 52 § 2 mom., 55 § 2 mom. andra stycket, 57 § 2 mom. fjärde stycket, 58 §, 59 § 1 mom. första stycket eller 2, 3 eller 4 mom. eller 60 § 3 mom.

Förseelse mot 51 § straffes, om förseelsen avsett motordrivet fordon eller släpfordon, med dagsböter och eljest med böter, högst trehundra kronor.

Befordras med fordon last i strid mot 54 § 1 mom. eller 57 § 1 mom., skall föraren straffas med dagsböter, och vare även ägaren förfallen till sådant straff, då omständigheterna göra sannolikt, att förseelsen skett med hans vetskap och vilja.

Bestämmelser till V avd.

68 §.

Bryter någon mot sådan av myndighet meddelad bestämmelse, som avses i 61 § eller 63 § 2 mom., straffes med dagsböter, dock att överträdelse av bestämmelse, som avses i 61 § 1 mom. b), straffes med böter, högst trehundra kronor.

För någon eljest motordrivet fordon på väg, varest fordonet icke får föras, straffes med dagsböter.

Gemensamma bestämmelser.

69 §.

Om den, som ertappats med att under färd icke hava medhaft körkort eller, i förekommande fall, handling, som avses i 12 § 2 eller 4 mom., 13 § 4 mom., 27 § 4 mom. eller 57 § 2 mom. fjärde stycket, senast å tredje söckendagen därefter hos vederbörande polismyndighet eller åklagare styrker, att han vid tiden för förseelsen innehaft gällande körkort eller sådan handling, som nyss sagts, och giva omständigheterna vid handen, att förseelsen haft sin grund i ett tillfälligt förbiseende, vare han fri från ansvar.

70 §.

1 mom. De för ägare av fordon stadgade ansvarsbestämmelserna skola i fråga om fordon, som tillhör staten eller kommun, äga tillämpning på förarens närmaste förman. Har denne till förekommande av förseelse mot förordningen gjort vad på honom ankommit och äger i följd av överordnads åtgärd eller vållande förseelse likväl rum, varde den överordnade drabbad av ansvar, som här avses.

2 mom. I 1 mom. avsedda ansvarsbestämmelser skola, i händelse fordonet tillhör någon, som står under förmyndare eller annan laga målsman, äga tillämpning å denne. Äges fordonet av oskiftat dödsbo eller av konkursbo, skola bestämmelserna gälla den eller dem, som äga företräda boet.

3 mom. I fråga om fordon, som tillhör bolag, förening eller annat samfund eller stiftelse eller annan sådan inrättning, skola i 1 mom. avsedda ansvarsbestämmelser äga tillämpning på den eller dem, som äga företräda samfundet eller inrättningen. Har länsstyrelsen i det län, där fordonet är registrerat, eller, i fråga om icke registrerat fordon, företrädesvis användes, efter framställning av samfundet eller inrättningen godtagit viss person såsom bärare av ägares ansvar, skola dock bestämmelserna i stället gälla denne.

71 §.

Åtal för förseelse, som angives i 65 § 4 mom. första eller andra stycket eller 6 mom. första stycket, må upptagas av rätten i den ort, där fordonet skall anses hava sin hemort, om denna rätt med hänsyn till utredningen samt kostnader och andra omständigheter finner det lämpligt.

72 §.

Böter och viten, som ådömas enligt denna förordning, tillfalla kronan.

73 §.

Ej må till straff enligt denna förordning dömas, där förseelsen bör beläggas med straff enligt lagen om straff för vissa trafikbrott.

AVDELNING VIII.

Särskilda föreskrifter.

74 §.

Då i denna förordning för olika fall föreskrives, att fordon skall vara försett med *reflexanordning*, skall sådan vara av typ, som godkänts av den myndighet Konungen därtill förordnar.

75 §.

Polisman, så ock besiktningsman äger kontrollera, huruvida förare av motordrivet fordon innehar körkort eller annan handling, som enligt denna förordning skall medföras under färd.

76 §.

Föreskrifter om avgifter för vissa förrättningar, som i denna förordning avses, meddelas av Konungen.

77 §.

Emot beslut, som på grund av denna förordning meddelas av länsstyrelse eller polismyndighet, må besvär anföras inom tid, som är bestämd för överklagande av förvaltande myndigheters och ämbetsverks beslut. Sådant beslut skall utan hinder av besvär lända till efterrättelse, intill dess annorlunda kan bli förordnat. Beslut om återkallelse eller omhändertagande av körkort eller om återkallelse av tillstånd, varom i denna förordning förmäles, är dock icke gällande, förrän den, som avses med beslutet, erhållit del av detta.

78 §.

Bestämmelserna i 2—27 §§ skola icke äga tillämpning å

a) motordrivna fordon eller släpfordon, som tillhöra staten och äro tillverkade för särskilda militära ändamål;

b) motordrivna fordon, avsedda att föras av gående, eller släpfordon, som tillkopplas sådana fordon; eller

c) motordrivna fordon eller släpfordon, som användas uteslutande inom järnvägs- eller fabriksområde eller inhägnat tävlingsområde eller annat dylikt inhägnat område.

Bestämmelserna i 28—37 §§ skola icke gälla fordon, som under b) eller c) avses.

Om beträffande visst fordon eller visst slag av fordon undantag i särskilt hänseende från denna förordning finnes vara påkallat, meddelas bestämmelser härom av Konungen eller den myndighet Konungen därtill förordnar.

Övergångsbestämmelser.

1. Denna förordning träder i kraft den 1 januari 1952. Genom denna förordning upphävas

motorfordonsförordningen den 23 oktober 1936 (nr 561);

vägtrafikstadgan samma dag (nr 562); och

kungörelsen den 19 februari 1947 (nr 46) angående trehjuliga transportcyklar med hjälpmotor.

2. Vad i 1 § 6 mom. stadgas medför icke för ägare av där avsett fordon, som före dagen för denna förordnings ikraftträdande undergått besiktning eller för vilket före samma dag typintyg utfärdats, skyldighet att låta fordonet undergå i 10 § 5 mom. angiven besiktning för fastställande av tjäns-tevikt, maximilast och totalvikt.

3. Bestämmelserna under 3 § 1 mom. h), 4 § 1 mom. b) om särskild bromsutrustning i fråga om tung motorcykel, samma paragraf 3 mom. första stycket om belysnings- eller reflexanordning baktill på sidvagn, 6 § 1 mom. e) om stopplykta, samma paragraf 4 mom., 7 § 1 mom. a) om särskild bromsutrustning i fråga om tandemcykel, cykel huvudsakligen avsedd för godsbefordran, cykel med tre eller flera hjul samt cykel med tillkopplat fordon, samma paragraf 1 mom. d) och 2 mom. samt 8 § 1 mom. skola icke gälla förrän från och med den 1 januari 1953. Till dess skola föreskrifterna i 18 § 1 mom. första och tredje styckena vägtrafikstadgan med tillhörande ansvarsbestämmelser fortfarande äga tillämpning.

4) Stadgandena under 3 § 1 mom. k), 4 § 1 mom. h) och 3 mom. andra stycket samt 6 § 1 mom. c) och f) skola icke äga tillämpning å fordon, som före dagen för denna förordnings ikraftträdande undergått besiktning eller för vilket före samma dag typintyg utfärdats, under förutsättning att fordonet vid besiktningen eller vid typintygets utfärdande icke var försett med anordning, som i nämnda författningsrum sägs.

5. Bestämmelserna i 10—13 samt 16—21 §§ skola icke lända till efterrättelse förrän från och med den 1 juli 1952, såvitt angår fordon, som vid tillämpning av de i 5 kap. motorfordonsförordningen meddelade föreskrifter om registrering icke skulle vara underkastat sistnämnda föreskrifter.

Bestämmelserna i 12 och 13 §§ skola ej heller eljest tillämpas före den 1 juli 1952. Intill dess skola de vid denna förordnings ikraftträdande i motsvarande hänseende gällande föreskrifter samt för överträdelse av dessa stadgade ansvarsbestämmelser alltjämt vara tillämpliga. Intill nämnda dag skall vad förordningen i övrigt innehåller beträffande interimsskytt och saluvagnsskytt äga motsvarande tillämpning på besiktningsskytt, vad som stadgas om interimslicens äga giltighet å intyg enligt 13 § 1 mom. andra stycket 6 punkten motorfordonsförordningen samt vad om innehavare av interimslicens föreskrives hava avseende å den som tillverkar eller driver handel med motor- eller släpfordon.

6. Fordon, som vid förordningens ikraftträdande är registrerat såsom lättviktsmotorcykel, skall alltjämt intill den tidpunkt, som Konungen framdeles kan finna gott bestämma, vid registrering redovisas i särskild serie för dylika fordon.

7. Ägare av med gummihjul eller band försett fordon, vilket vid förordningens ikraftträdande är i bruk och enligt därefter gällande bestämmelser är att anse såsom traktor, må, där fordonet icke tillkommit genom ombyggnad av bil, kunna på därom före den 1 maj 1952 gjord ansökan erhålla registrering av fordonet gällande från och med den 1 juli 1952 utan företeende av besiktningssinstrument eller typintyg.

Ansökan skall göras skriftligen och innehålla uppgift om ägarens fullständiga namn, yrke, hemvist och postadress ävensom försäkran, att fordonet före den 1 januari 1952 tagits i bruk av sökanden.

Vid ansökan skola fogas dels i tre exemplar av sökanden undertecknad uppgift angående fordonet, dels, såvitt angår fordon med gummihjul, vederbörligt försäkringsbevis i två exemplar angående meddelad försäkring gällande från och med den 1 juli 1952, dels ock stadgad avgift. Uppgiften skall avfattas på blankett, som Konungen fastställer.

Den, som vid sökande av registrering enligt vad nu sagts lämnar veterligen oriktig uppgift, straffes med dagsböter.

I samband med registrering av här avsett fordon skall länsstyrelse med ingivna uppgiftsexemplar förfara på sätt stadgas i fråga om besiktningssinstrument.

8. Där enligt 24 § 1 mom. motorfordon, som användes för övningskörning i körskola, skall inställas för kontrollbesiktning under januari 1952, må med besiktningen anstå till den 1 april samma år.

9. Tillstånd, som utfärdats enligt 22 § motorfordonsförordningen och är gällande den 31 december 1951, skall äga giltighet utan hinder av vägtrafikförordningens ikraftträdande. På sådant tillstånd skola nuvarande föreskrifter och för överträdelse av dessa stadgade ansvarsbestämmelser alltjämt hava tillämpning.

10. Enligt nuvarande bestämmelser utfärdad körkort för tyngre motorcykel eller för lättviktsmotorcykel skall efter förordningens ikraftträdande avse motorcykel. Körkort för lättviktsmotorcykel, vilket innehaves av någon, som icke fyllt 18 år, skall dock intill den dag, då innehavaren uppnår denna ålder, icke gälla för tung motorcykel.

Vad ovan sagts skall icke avse körkort för lättviktsmotorcykel, vilket utfärdats efter särskilt av Konungen på ansökan lämnat medgivande. I dylikt fall skall körkortet efter förordningens ikraftträdande äga giltighet endast för fordon av det slag, för vilket det utfärdats.

11. Vid förordningens ikraftträdande gällande tillstånd att bedriva utbildning av bil- eller motorcykelförare skall även därefter äga giltighet och avse rätt att bedriva körskola. Vid samma tidpunkt gällande godkännande såsom sakkunnig lärare vid körskola skall därefter gälla såsom godkännande att vara föreståndare vid dylik skola. På tillstånd och godkännande, som här sägs, skall denna förordning efter ikraftträdandet äga tillämpning.

Den, som vid förordningens ikraftträdande innehar befattning såsom lärare eller instruktör vid körskola, må utan godkännande, varom förmåles i 36 §, utöva dylik befattning intill den 1 juli 1952; och må godkännande kunna meddelas honom, oaktat han icke avlagt prov, som i nämnda paragraf sägs.

12. Såvitt angår skyldighet att genom vägmärke tillkännagiva förbud mot parkering eller annan uppställning av fordon inom sådant i stad eller annat samhälle beläget område, beträffande vilket allmänna lokala föreskrifter i berörda hänseenden meddelats, skola bestämmelserna i 64 § 2 mom. icke lända till efterrättelse förrän från och med den 1 januari 1955.

13. Stadgandena i 64 § 3 mom. fjärde stycket skola icke äga tillämpning förrän från och med den 1 januari 1953. Intill sagda dag skola föreskrifterna i samma moment sjätte stycket tillämpas allenast såvitt angår vägmärke för utvisande av plats, där huvudled upphör.

Bilaga.

Register till vägtrafikförordningen.

Avdelning I. Inledande bestämmelser.

1 §.

Avdelning II. Bestämmelser om fordon.

1 kap. Fordons beskaffenhet och utrustning.

2 §. Allmänna bestämmelser.

3 §. Bil.

4 §. Motorcykel och sidvagn.

5 §. Traktor och motorredskap.

6 §. Släpfordon och efterfordon.

7 §. Cykel.

8 §. Fordon, förspänt med dragare.

2 kap. Allmänna bestämmelser om kontroll över fordon.

9 §.

3 kap. Kontroll över motordrivna fordon och släpfordon.

A. Kontroll genom registrering.

10 §. Allmänna bestämmelser om fordonsregister samt om registrerings- och besiktningsskyldighet.

11 §. Registrering m. m. såsom förutsättning för fordons brukande.

12 §. Fordons brukande enligt interimslicens.

13 §. Fordons brukande enligt saluvagnslicens.

För registerföringen erforderlig besiktning.

14 §. Registreringsbesiktning.

15 §. Typbesiktning.

Registreringsförfarandet.

16 §. Hemort.

17 §. Ansökan om registrering.

18 §. Anmälan om ändring i vissa registrerade förhållanden m. m.

19 §. Anmälan för avregistrering m. m.

20 §. Länsstyrelsens verksamhet m. m.

21 §. Skyltar m. m. på motordrivna fordon och släpfordon.

B. Löpande kontroll.

22 §. Övervakning genom länsstyrelse.

23 §. Flygande inspektion.

24 §. Kontrollbesiktning.

4 kap. Trafikförsäkring å vissa motordrivna fordon.

25 §.

5 kap. Skatt för motorfordon m. m.

26 §.

6 kap. Särskilda bestämmelser om motorfordon och släpfordon, som från utlandet införts i riket för att tillfälligtvis här brukas.

27 §.

Avdelning III. Bestämmelser om förare av fordon.

1 kap. Allmänna bestämmelser.

28 §.

2 kap. Särskilda bestämmelser om förare av motordrivna fordon.

29 §. Krav på körkort.

30 §. Övningskörning.

31 §. Förarprov.

32 §. Utfärdande av körkort m. m.

33 §. Återkallelse av körkort m. m.

34 §. Varning.

35 §. Omhändertagande av körkort.

36 §. Körskola.

37 §. Särskilda föreskrifter för personer, som från utlandet inkommit i riket för att tillfälligtvis här vistas.

Avdelning IV. Trafikregler.

1 kap. Inledande bestämmelser.

38 §.

2 kap. Bestämmelser för samtliga trafikanter.

39 §. Grundregler.

40 §. Beaktande av anvisningar i trafiken.

41 §. Beredande av fri väg för vissa trafikanter m. fl.

42 §. Korsning i plan mellan väg och järnväg m. m.

43 §. Aligganden vid trafikolycka.

3 kap. Särskilda bestämmelser om trafik med fordon.

44 §. Användande av skilda vägbanor.

45 §. Fordons plats på väg och i vägkorsning.

46 §. Hastighet.

47 §. Möte och omkörning.

48 §. Korsande möte.

49 §. Stannande och uppställning.

50 §. Tecken och signaler.

51 §. Belysning.

52 §. Last.

53 §. Tävling med fordon.

4 kap. Särskilda bestämmelser om trafik med motordrivna fordon m. m.

54—58 §§.

5 kap. Särskilda bestämmelser om trafik med cykel.

59 §.

6 kap. Särskilda bestämmelser för gående.

60 §.

Avdelning V. Utfärdande av lokala trafikföreskrifter m. m.

61—63 §§.

Avdelning VI. Vägmärken m. m.

64 §.

Avdelning VII. Ansvarsbestämmelser.

65 §. Bestämmelser till II avd.

66 §. Bestämmelser till III avd.

67 §. Bestämmelser till IV avd.

68 §. Bestämmelser till V avd.

69—73 §§. Gemensamma bestämmelser.

Avdelning VIII. Särskilda föreskrifter.

74—78 §§.

Övergångsbestämmelser.

F ö r s l a g
till
L a g
om straff för vissa trafikbrott.

Härigenom förordnas som följer.

1 §.

Brister vägtrafikanter i den omsorg och varsamhet, som till förekommande av trafikolycka betingas av omständigheterna, och är ej oaktsamheten ringa, dömes för vårdslöshet i trafik till dagsböter eller fängelse i högst sex månader.

Där någon vid förande av bil, motorcykel, traktor eller motorredskap ådagalägger grov oaktsamhet eller visar uppenbar likgiltighet för andra människors liv eller egendom, dömes för grov vårdslöshet i trafik till fängelse eller straffarbete i högst ett år.

2 §.

Hindrar eller stör vägtrafikanter onödigtvis i väsentlig mån trafiken på väg, straffes, där ej gärningen är belagd med straff enligt 1 §, med dagsböter.

3 §.

För någon bil eller motorcykel utan att vara berättigad att föra sådant fordon eller med åsidosättande av föreskrift, som meddelats vid utfärdande av körkort, dömes för olovlig körning till dagsböter.

Anställer och brukar någon såsom förare av bil eller motorcykel den, som icke äger rätt att föra fordonet, eller tillåter någon eljest annan att föra sådant fordon utan att denne är berättigad därtill, straffes likaledes med dagsböter.

Begår någon, efter det han genom laga kraftvunnen dom blivit dömd för brott som i denna paragraf sägs, ånyo sådant brott, må straffet höjas till fängelse i högst sex månader.

4 §.

1 mom. Den som vid förande av bil, motorcykel, traktor eller motorredskap varit så påverkad av starka drycker, att det kan antagas, att han icke på betryggande sätt kunnat föra fordonet, dömes för rattfylleri till fängelse i högst ett år eller, där omständigheterna äro mildrande, till dagsböter, dock ej under tjugofem.

Till samma straff dömes föraren, om han av annat berusningsmedel var så påverkad som nyss sagts.

Hade förare av bil eller motorcykel eller av traktor med släpfordon en alkoholkoncentration i blodet av 1,5 promille eller däröver, skall han anses hava varit så påverkad av starka drycker, som i första stycket sågs.

2 mom. Är det ej styrkt, att förare av bil eller motorcykel eller av traktor med släpfordon var så påverkad, som i 1 mom. första stycket sågs, men uppgick alkoholkoncentrationen i hans blod till 0,8 men ej till 1,5 promille, skall han straffas med dagsböter, lägst tio, eller fängelse i högst sex månader.

5 §.

Om vägtrafikant, som med eller utan skuld haft del i uppkomsten av trafikolycka, genom att avlägsna sig från olycksplatsen undandraget sig att i mån av förmåga medverka till de åtgärder, vartill olyckan skäligen bör föranleda, eller om han undandraget sig att uppgiva namn och hemvist eller lämna upplysningar om händelsen, straffes med fängelse i högst ett år eller dagsböter.

6 §.

Böter, som ådömas enligt denna lag, tillfalla kronan.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1952, vilken dag lagen den 7 juni 1934 (nr 247) om straff för vissa brott vid förande av motorfordon skall upphöra att gälla. Där i lag eller särskild författning förekommer hänvisning till lagrum, som ersatts genom bestämmelse i den nya lagen, skall den bestämmelsen i stället tillämpas.

F ö r s l a g

till

L a g

om ändrad lydelse av 1 § lagen den 30 juni 1916 (nr 312) angående ansvarighet för skada i följd av automobiltrafik.

Härigenom förordnas, att 1 § lagen den 30 juni 1916 angående ansvarighet för skada i följd av automobiltrafik skall erhålla ändrad lydelse på sätt nedan anges.

(Gällande lydelse.)

1 §.

Med automobil förstås varje för färd på marken avsett fordon, som för framdrivande är försett med kraftmaskin (motor) och icke löper på skenor.

(Föreslagen lydelse.)

1 §.

Med automobil avses i denna lag a) motordrivet fordon, som är inrättat huvudsakligen för att självständigt nyttjas till person- eller godsbefordran;

(Gällande lydelse.)

(Föreslagen lydelse.)

b) motordrivet fordon, som är inrättat huvudsakligen såsom dragfordon för annat fordon eller för arbetsredskap och är försett med gummi-hjul; samt

c) annat motordrivet fordon, som är konstruerat för eller utan svårighet kan ändras till en hastighet överstigande 30 kilometer i timmen.

Härvid förstås med fordon varje anordning på hjul, band eller medar, som är inrättad för färd på marken och icke löper på skenor.

Till automobil är icke att hänföra luftfartyg eller motordrivet fordon, som är avsett att föras av gående.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1952.

Lagen äger ej tillämpning å skada, som inträffat före ikraftträdandet.

Förslag

till

Lag

angående ändrad lydelse av 2 och 18 §§ lagen den 10 maj 1929 (nr 77) om trafikförsäkring å motorfordon.

Härigenom förordnas, att 2 och 18 §§ lagen den 10 maj 1929 om trafikförsäkring å motorfordon¹ skola erhålla ändrad lydelse på sätt nedan angives.

(Gällande lydelse.)

(Föreslagen lydelse.)

2 §.

2 §.

Med motorfordon förstås i denna lag varje för färd på marken avsett, för person- eller godsbefordran inrättat fordon, som för framdrivande är försett med kraftmaskin (motor) och

Med motorfordon avses i denna lag a) motordrivet fordon, som är inrättat huvudsakligen för att självständigt nyttjas till person- eller godsbefordran;

¹ Senaste lydelse se beträffande 2 § SFS 1939: 285 samt beträffande 18 § SFS 1933: 179.

(Gällande lydelse.)

(Föreslagen lydelse.)

icke löper på skenor. Som motorfordon skall icke anses traktortåg.

b) motordrivet fordon, som är inrättat huvudsakligen såsom dragfordon för annat fordon eller för arbetsredskap och är försett med gummi-hjul; samt

c) annat motordrivet fordon, som är konstruerat för eller utan svårighet kan ändras till en hastighet överstigande 30 kilometer i timmen.

Härvid förstås med fordon varje anordning på hjul, band eller medar, som är inrättad för färd på marken och icke löper på skenor.

Till motorfordon är icke att hänföra luftfartyg eller motordrivet fordon, som är avsett att föras av gående.

Lagen äger ej tillämpning å motorfordon, som användes uteslutande inom järnvägs- eller fabriksområde eller annat dylikt inhägnat område.

Lagen äger ej tillämpning å motorfordon, som användes uteslutande inom järnvägs- eller fabriksområde eller inhägnat tävlingsområde eller annat dylikt inhägnat område.

18 §.

Har avtal — — — — är registrerat.

Avser försäkringen varje motorfordon, som är försett med viss av myndighet utlämnad besiktningsskylt, skall vad sålunda stadgats äga motsvarande tillämpning, därvid omförmälda tid av trettio dagar skall räknas från det anmälan inkommit till den myndighet, som utlämnat skylten.

Avser försäkringen motorfordon, för vilket utfärdats interimslicens, eller varje motorfordon, som är försett med viss saluvagnsskylt, skall vad sålunda stadgats äga motsvarande tillämpning, därvid omförmälda tid av trettio dagar skall räknas från det anmälan inkommit till myndighet, som meddelat licensen eller utlämnat skylten.

Är den — — — — ej tillämpning.

Anmälan, varom — — — — i två exemplar.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1952.

Förslag
till
Förordning
om ändring i vissa delar av ordningsstadgan för rikets städer
den 24 mars 1868 (nr 22).

Härigenom förordnas, att § 2 ordningsstadgan för rikets städer den 24 mars 1868 skall erhålla ändrad lydelse på sätt nedan angives, samt att §§ 3 och 4 samma stadga skola upphöra att gälla.

(Gällande lydelse.)

(Föreslagen lydelse.)

§ 2.

§ 2.

Å gator — — — — eller uppehålls.

Dragare må icke ställas så, att rörelsen därav hindras eller uppehålles, ej heller fodras eller lämnas frånspänd vid åkdonet annorstädes å gata eller annan allmän plats, än där sådant är av magistraten tillåtet.

Utan magistratens särskilda tillstånd må icke byggnadsmaterialier, ved, handels- eller hantverksvaror, åkdon eller annat gods uppläggas eller utställas å gata eller annan allmän plats, än den som för sådant ändamål är av stadsfullmäktige eller allmänna rådstugan eller annan behörig myndighet anvisad; ägande magistraten att för dessa upplag och utställningar meddela erforderliga ordningsföreskrifter.

Utan magistratens särskilda tillstånd må icke byggnadsmaterialier, ved, handels- eller hantverksvaror eller annat gods uppläggas å gata eller annan allmän plats, än den som för sådant ändamål är av stadsfullmäktige eller allmänna rådstugan eller annan behörig myndighet anvisad; ägande magistraten att för dessa upplag meddela erforderliga ordningsföreskrifter.

Tillstånd till — — — — detsamma förrätta.

Särskilt gäller i avseende å trottoar, att ingen må å densamma åka eller rida, utom vid färd däröver mellan gård och gata, ej heller dit uppföra fordon eller dragare eller på annat obehörigt sätt upptaga eller avstänga trottoaren för de gående. Ej må trot-

(Gällande lydelse.)

(Föreslagen lydelse.)

toar begagnas av den som bär börda, vilken till följd av sin storlek, osnygg-
het eller annan sin beskaffenhet är
de gående till hinder eller annat men.

Bryter någon mot vad nu är stad-
gat eller emot magistratens här ovan
i denna § omförmälda ordningsföre-
skrifter; eller skulle åkande, ridande
eller fotgängare genom uppenbar
vårdslöshet eller trots orsaka hinder
eller uppehåll i rörelsen å gata eller
annan allmän plats, eller ock icke
hörsamma de tillsägelser, som för rö-
relsens ordnande och obehindrade
gång därstädes eller till olyckors fö-
rekommande honom meddelas av po-
lisbetjäningen på stället, böte från
och med 2 till och med 50 riksdaler.

Bryter någon mot vad nu är stadgat
eller mot magistratens här ovan i
denna § omförmälda ordningsföre-
skrifter, böte från och med 2 till och
med 50 riksdaler.

§ 3.

Far man överdådigt fram, så att
annan därav skadas kan, å allmän
väg, gata eller torgplats, därom skils
i 11 kap. 15 § strafflagen. Till böter
från och med 2 till och med 20 riks-
daler är den förfallen, som, utan att
göra sig skyldig till ansvar enligt
nämnde lagrum, likväl å gata, torg
eller annan allmän plats kör eller
rider ovarsamt, eller vid vändningar
i gathörn eller vid färd mellan gård
och gata kör eller rider annorlunda
än med stor varsamhet.

Vid enahanda bot skall, då vinter-
före är och släddon begagnas, en var,
som i stad därmed far fortare än i
gående, hava seltygen försedda med
ljudande klocka eller bjällra.

§ 4.

Lämnas förspänd dragare å gata
eller annan allmän plats obunden

*(Gällande lydelse.)**(Föreslagen lydelse.)*

utan erforderlig tillsyn; eller finnes häst lös därstädes; eller finnas hornboskap, get, får eller svin lösa å gata eller annan allmän plats vid andra tillfällen än då de, under oavbruten tillsyn av vårdare, föras till eller från bete, eller för vattning eller annat angeläget ändamål framdrivas, eller på saluplats till försäljning utställas; eller hava omförmälda kreatur genom underlåten vård kommit in på annans gård i staden; eller stannar man, då kreatur i stad framdrives, obehörigen därmed å gata eller annan allmän plats, böte ägaren eller den som eljest skulle om kreaturet hava vård eller vållat, att sådant kommit löst, från och med 2 till och med 20 riksdaler.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 1952.

Föreskrift angående parkering eller annan uppställning av fordon, vilken meddelats med stöd av ordningsstadgan och den 31 december 1951 alltjämt är gällande, skall utan hinder av förordningens ikraftträdande äga giltighet, intill dess föreskriften upphäves i den ordning, som i 61 § vägtrafikförordningen stadgas för meddelande av dylik föreskrift, dock längst till den 1 juli 1952.

F ö r s l a g

till

Förordning

om ändring i vissa delar av förordningen den 25 oktober 1940 (nr 910)
angående yrkesmässig automobiltrafik m. m.

Härigenom förordnas, att 25 § 2 och 3 mom., 27 § 1, 2 och 3 mom., 32 § 4 och 5 mom., 34 § 2 mom. samt 35, 37 och 41 §§ förordningen den 25 oktober 1940 angående yrkesmässig automobiltrafik m. m.¹ skola erhålla ändrad lydelse på sätt nedan angives, samt att 38 § samma förordning skall upphöra att gälla.

(Gällande lydelse.)

25 §.

2 mom. Automobil eller släpfordon, som i yrkesmässig trafik användes för personbefordran, skall sist inom ett år efter närmast föregående besiktning av fordonets ägare uppvisas för besiktningsman för att undergå efterbesiktning. Därvid skall företes för fordonet senast utfärdat besiktningsinstrument eller, i förekommande fall, typintyg.

Besiktningsmannen skall senast inom två dagar från besiktningsens avslutande utfärda och tillhandahålla fordonets ägare bevis om att besiktningen verkställts.

Befinnes vid besiktningen fordonet icke vara i föreskrivet och lämpligt skick och varder den påtalade bristfälligheten ej inom av besiktningsmannen föreskriven tid avhjälpt, skall besiktningsmannen göra skriftlig anmälan därom hos länsstyrelsen i det län, där fordonet har sin hemort.

(Föreslagen lydelse.)

25 §.

2 mom. Automobil eller släpfordon, som i yrkesmässig trafik användes för personbefordran, skall inom ett år efter närmast föregående besiktning av ägaren inställas hos besiktningsman för kontrollbesiktning, varom i vägtrafikförordningen förmäles.

¹ Senaste lydelse se beträffande 25 § 2 mom. SFS 1947:372 samt beträffande 41 § SFS 1947:722.

(Gällande lydelse.)

(Föreslagen lydelse.)

Så snart ske kan och sist inom fjorton dagar efter avslutandet av efterbesiktning har ägaren av fordonet att till länsstyrelsen i det län, där fordonet har sin hemort, om besiktningen göra anmälan och därvid föga vederbörligt besiktningssinstrument i två exemplar eller, därest sådant icke upprättats, av besiktningssman utfärdat bevis om att efterbesiktningen verkställts. Har trafiktillståndet meddelats av annan myndighet än länsstyrelsen i det län, där fordonet har sin hemort, skall fordonets ägare inom samma tid till dylik myndighet insända bevis om att besiktningen verkställts.

De befogenheter att förordna om besiktning av automobil eller släpfordon och att meddela förbud mot sådant fordons användande, vilka jämlikt motorfordonsförordningen tillkomma länsstyrelse, skola med avseende å fordon, som användes i yrkesmässig trafik, jämväl tillkomma annan myndighet, som meddelat trafiktillstånd.

3 mom. Om beslut, varigenom länsstyrelse godkänt automobil eller släpfordon för användning i sådan yrkesmässig trafik, vartill tillstånd meddelats av biltrafiknämnden, så ock om härutinnan beslutade ändringar, skall länsstyrelsen underrätta nämnden. Till besiktningssman skola vidare länsstyrelse och polismyndighet lämna underrättelse om beslut, varigenom automobil eller släpfordon godkänts för användning i yrkesmässig trafik för personbefordran, samt om härutinnan beslutade ändringar.

De befogenheter att förordna om kontrollbesiktning av automobil eller släpfordon och att meddela förbud mot sådant fordons användande, vilka jämlikt vägtrafikförordningen tillkomma länsstyrelse, skola med avseende å fordon, som användes i yrkesmässig trafik, jämväl tillkomma annan myndighet, som meddelat trafiktillstånd.

3 mom. Om beslut, varigenom länsstyrelse godkänt automobil eller släpfordon för användning i sådan yrkesmässig trafik, vartill tillstånd meddelats av biltrafiknämnden, så ock om härutinnan beslutade ändringar skall länsstyrelsen underrätta nämnden. Motsvarande underrättelse skall av polismyndighet, som godkänt fordon för användning i yrkesmässig trafik, lämnas länsstyrelsen i det län, där fordonet skall anses ha sin hemort.

(Gällande lydelse.)

(Föreslagen lydelse.)

27 §.

27 §.

1 mom. Ej må — — — tillstånd (trafikkort).

Trafikkort berättigar icke till förande av omnibus i yrkesmässig trafik, där ej å trafikkortet uttryckligt medgivande härtill lämnats.

Trafikkort berättigar icke till förande av omnibus i yrkesmässig trafik, med mindre detta särskilt angivits på trafikkortet. Med omnibus avses här jämväl annan automobil med ett eller flera tillkopplade släpfordon, därest fordonen äro byggda för befordran av tillhoppa flera än åtta personer utöver föraren.

Trafikkort gäller för trafik inom hela riket.

2 mom. Trafikkort må ej utfärdas för annan än den, som innehar gällande körkort för automobil och uppnått tjuguettt års ålder samt efter prövning av besiktningsman befinnes lämplig såsom förare i yrkesmässig trafik.

2 mom. Den som önskar erhålla trafikkort skall undergå prov inför besiktningsman.

Vid anmälan till prov skall sökanden förete

1. körkort, gällande för automobil och utvisande, att sökanden fyllt 21 år;

2. av läkare enligt formulär, som Konungen fastställer, och inom tre månader före anmälningen utfärdat intyg, att sökanden icke lider av sådant lyte, sådan sjukdom eller sådan nedsättning av syn- eller hörsel-förmågan, som väsentligen minskar hans lämplighet att i yrkesmässig trafik tjänstgöra såsom förare av automobil av det slag, varom fråga är;

3. intyg, utfärdat inom tre månader före anmälningen, av polismyndighet eller två trovärdiga personer, att sökanden, om provet avser trafikkort, som berättigar till förande av omnibus, under de senaste tolv månaderna och, om provet avser annat trafikkort, under de senaste sex månaderna i betydande omfattning fört automobil under olika trafikförhållanden; och skall i intyget finnas närmare angivet, i vilken omfattning

(Gällande lydelse.)

(Föreslagen lydelse.)

och under vilka omständigheter sökanden fört automobil.

Intyg, som under 3 punkten sägs, erfordras dock ej, om sökanden med hänsyn till särskild utbildning kan antagas besitta nödig erfarenhet och körvana för att i yrkesmässig trafik föra automobil av det slag, varom fråga är.

För provet skall sökanden tillhandahålla besiktningsmannen lämpligt fordon. Prov för trafik kort, som berättigar till förande av omnibus, skall avläggas å sådant fordon.

Prov må godkännas endast om sökanden efter prövning under olika trafikförhållanden samt förhör finnes:

a) besitta ur trafiksäkerhetssynpunkt god körskicklighet, sinnesnärvaro och omdömesförmåga;

b) vara väl förtrogen med verkningssättet hos det slag av fordon, varom fråga är;

c) hava för förare i yrkesmässig automobiltrafik erforderliga insikter om gällande trafikföreskrifter samt om den verkan ur trafiksäkerhetssynpunkt, som trötthetstillstånd och alkoholhaltiga drycker medföra å den mänskliga organismen.

Om godkänt prov skall besiktningsmannen meddela sökanden bevis (*k o m p e t e n s b e v i s*). Har provet avsett omnibus, skall detta särskilt angivas i beviset.

3 mom. För erhållande av trafik kort har förare att till den länsstyrelse, som för honom utfärdat körkort, insända ansökan därom samt därvid foga de handlingar, som han till styrkande av sin kompetens och lämplighet vill i ärendet åberopa.

3 mom. Ansökan om trafik kort göres hos den länsstyrelse, som för sökanden utfärdat körkort.

Ansökan skall göras skriftligen och innehålla upplysning om sökandens fullständiga namn, yrke, hemvist och postadress samt om nummer å sökandens körkort.

Vid ansökan om trafik kort skall sökanden foga:

(Gällande lydelse.)

(Föreslagen lydelse.)

a) läkarintyg, som omförmäles i 2 mom. 2 punkten;

b) i 2 mom. sjätte stycket angivet kompetensbevis, utfärdat inom tre månader före ansökningsdagen; samt

c) intyg, utfärdat inom tre månader före ansökningsdagen av polismyndigheten i sökandens mantalsskrivningsort, att sökanden under de senaste två åren gjort sig känd för nyktert levnadssätt och med hänsyn till sina personliga förhållanden i övrigt icke kan anses olämplig såsom förare av automobil i yrkesmässig trafik.

Innan intyg, som angives under c), utfärdas, skall polismyndigheten inhämta yttrande från polismyndighet i annan ort, där sökanden må hava varit mantalsskriven under ifrågavarande tid.

Polismyndighet skall före utfärdande av intyg eller avgivande av yttrande höra vederbörande nykterhetsnämnd samt, om så finnes erforderligt, jämväl annan, som äger kännedom i saken.

Intyg, som nyss sagts, är avgiftsfritt.

Sökande är skyldig att, där länsstyrelse eller polismyndighet så påfordrar, förete intyg om sin mantalsskrivningsort under tid, som avses under c).

Efter prövning av de av sökanden enligt detta moment ingivna handlingarna och efter den ytterligare utredning, som må anses erforderlig, äger länsstyrelsen att för sökande, som in ehar gällande körkort för bil samt i övrigt befunnits lämplig, utfärda trafik kort, å vilket i förekommande fall uttryckligen skall angivas, att det gäller för förande av omnibus.

(Gällande lydelse.)

(Föreslagen lydelse.)

Trafikkort, vartill formulär fastställes av Konungen, gäller för trafik inom hela riket.

Vad i motorfordonsförordningen stadgas om utfärdande av duplettkörkort skall äga motsvarande tillämpning beträffande utfärdande av duplettrafikkort.

Formulär till trafikkort fastställes av Konungen.

Vad i vägtrafikförordningen stadgas om utfärdande av duplettkörkort skall äga motsvarande tillämpning beträffande utfärdande av duplettrafikkort, dock att vid ansökan om duplettrafikkort ej behöver fogas fotografi.

Om skyldighet för innehavare av trafikkort att till länsstyrelse göra anmälan om ändring av namn även som angående påföljd för uraktlåtenhet härav skall vad för innehavare av körkort är i sådant avseende stadgat äga motsvarande tillämpning.

32 §.

4 mom. Automobil må — — — med automobilen.

Godkännande kan — — — länsstyrelsen återkallas.

Om den eller de automobiler, som äro godkända för användning i uthyrningsrörelse, så ock om härutinnan beslutade ändringar skall länsstyrelse lämna vederbörande besiktningssman underrättelse.

5 mom. Automobil, som användes i uthyrningsrörelse, skall sist inom sex månader efter närmast föregående besiktning undergå efterbesiktning.

I fråga om sådan efterbesiktning skall vad i 25 § 2 mom. är stadgat äga motsvarande tillämpning.

5 mom. Automobil, som användes i uthyrningsrörelse, skall inom sex månader efter närmast föregående besiktning av ägaren inställas hos besiktningssman för kontrollbesiktning, varom i vägtrafikförordningen förmäles.

34 §.

2 mom. Bryter någon mot föreskrifterna i 25 § 2 mom. första punkten eller 5 mom. eller i 32 § 5 mom. första stycket,

eller för någon i yrkesmässig trafik eller uthyrningsrörelse automobil

34 §.

2 mom. Bryter någon mot föreskrifterna i 25 § 2 mom. första stycket eller 5 mom. eller i 32 § 5 mom.,

eller för någon i yrkesmässig trafik eller uthyrningsrörelse automobil

(Gällande lydelse.)

(Föreslagen lydelse.)

eller släpfordon med vetskap om att vederbörlig *efterbesiktning* icke verkstälts,

eller uraktlåter — — — med dagsböter.

35 §.

Med böter — — — — — 29 § 8 mom.

Till enahanda straff vare den förfallen, som åsidosätter föreskrifterna i 25 § 2 mom. fjärde stycket eller i 32 § 5 mom. andra stycket.

37 §.

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

eller släpfordon med vetskap om att vederbörlig *kontrollbesiktning* icke verkstälts,

eller uraktlåter — — — med dagsböter.

35 §.

1 m o m. De för ägare av automobil och släpfordon stadgade ansvarsbestämmelserna skola i fråga om fordon, som tillhör staten eller kommun, äga tillämpning på förarens närmaste förman. Har denne till förekommande av förseelse mot förordningen gjort vad på honom ankommit, och äger i följd av överordnads åtgärd eller vållande förseelse likväl rum, varde den överordnade drabbad av ansvar, som här avses.

37 §.

2 m o m. I 1 mom. avsedda ansvarsbestämmelser skola, i händelse fordonet tillhör någon, som står under förmyndare eller annan laga målsman, äga tillämpning å denne. Äges fordonet av oskiftat dödsbo eller av konkursbo, skola bestämmelserna gälla den eller dem, som äga företräda boet.

3 m o m. I fråga om fordon, som tillhör bolag, förening eller annat samfund eller stiftelse eller annan sådan inrättning, skola i 1 mom. avsedda ansvarsbestämmelser äga tillämpning på den eller dem, som äga företräda samfundet eller inrättningen. Har biltrafiknämnden på fram-

(Gällande lydelse.)

(Föreslagen lydelse.)

Enahanda grunder skola tillämpas jämväl i fråga om ansvar, som enligt denna förordning skall ådömas innehavare av tillstånd att utöva yrkesmässig trafik eller uthyrningsrörelse eller transportförmedling.

ställning av samfundet eller inrättningen godtagit viss person såsom bärare av ägares ansvar, skola dock bestämmelserna i stället gälla denne.

4 mom. De i 1—3 mom. angivna grunderna skola tillämpas jämväl i fråga om ansvar, som enligt denna förordning skall ådömas innehavare av tillstånd att utöva yrkesmässig trafik eller uthyrningsrörelse eller transportförmedling.

38 §.

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 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.

41 §.

Uttrycken *automobil, personautomobil, omnibus, lastautomobil, motorcykel, släpfordon, traktortåg, maximilast och hemort* användas i denna förordning i samma bemärkelse som motsvarande beteckningar i *motorfordonsförordningen*.

Med polismyndighet — — — — — i orten.

Den befattning — — — — — tillkomma poliskammaren.

41 §.

Uttrycken *automobil, personautomobil, omnibus, lastautomobil, motorcykel, traktor, släpfordon, maximilast och hemort* användas i denna förordning i samma bemärkelse som motsvarande beteckningar i *vägtrafikförordningen*.

Med traktortåg avses i denna förordning traktor med tillkopplat släpfordon.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 1952.

F ö r s l a g

till

F ö r o r d n i n g

angående ändrad lydelse av 1, 2 och 5 §§ förordningen den 2 juni 1922
(nr 260) om automobils katt.

Häri genom förordnas, att 1, 2 och 5 §§ förordningen den 2 juni 1922 om
automobils katt¹ skola erhålla följande ändrade lydelse.

*(Gällande lydelse.)**(Föreslagen lydelse.)*

1 §.

1 §.

För — — — — — bestämmelser.

Angående — — — — — stadgas.

Å automobil — — — — — icke tillämpning.

Med automobil förstås *varje för färd på marken avsett fordon, som för framdrivande är försett med kraftmaskin (motor) och icke löper på skenor.*

Uttrycket släpvagn användes i denna förordning i samma betydelse som i *motorfordonsförordningen den 23 oktober 1936.*

Med automobil förstås *motorfordon, varom förmäles i vägtrafikförordningen.*

Uttrycket släpvagn användes i denna förordning i samma betydelse som i *vägtrafikförordningen.*

2 §.

2 §.

Från skatteplikt frikallas:

a) automobil, som — — — svensk undersåte;

b) automobil eller — — — tjäna brandväsendet;

c) motorcykel, som är inrättad såsom invalidfordon och vars maximihastighet icke överstiger trettio kilometer för timme, *ävensom motorcykel, som enligt vad särskilt är stadgat skall anses såsom lättviktsmotorcykel*; samt

Från skatteplikt frikallas:

a) automobil, som — — — svensk undersåte;

b) automobil eller — — — tjäna brandväsendet;

c) motorcykel, som är inrättad såsom invalidfordon och vars maximihastighet icke överstiger 30 kilometer i timmen; samt

¹ Senaste lydelse se beträffande 1 § SFS 1940: 1019, beträffande 2 § SFS 1939: 774 samt beträffande 5 § SFS 1945: 735.

(Gällande lydelse.)

(Föreslagen lydelse.)

d) automobil eller släpvagn, då fordonet är taget i anspråk med nyttjanderätt jämlikt bestämmelserna i allmänna förfogandelagen den 22 juni 1939 (nr 293), *beredskapsförfogandelagen den 22 juni 1939 (nr 297)*, *lagen den 31 mars 1938 (nr 90)* om förfoganderätt för luftskyddets behov eller *rekvisionslagen den 31 mars 1938 (nr 87)*.

5 §.

Skatt utgår — — — följande belopp:

a) för *motorcykel utan bivagn* med tjuguen kronor, då *motorcykelns tjänstevikt icke överstiger sjuttiofem kilogram, men eljest* med tjuguuåtta kronor;

b) för *motorcykel med bivagn* med fyrtyotvå kronor;

c) för annan — — — niohundra kilogram;

d) för annan — — — automobilens tjänstevikt;

e) för släpvagn — — — tvåhundra-tjugofyra kronor.

d) automobil eller släpvagn, då fordonet är taget i anspråk med nyttjanderätt jämlikt bestämmelserna i allmänna förfogandelagen den 22 juni 1939 (nr 293), *rekvisionslagen den 30 juni 1942 (nr 583)*, *beredskapsförfogandelagen den 30 juni 1942 (nr 584)* eller *civilförsvarslagen den 15 juli 1944 (nr 536)*.

5 §.

Skatt utgår — — — följande belopp:

a) för *tvåhjulig lätt motorcykel* med tjuguen kronor och för *tvåhjulig tung motorcykel utan sidvagn* med tjuguuåtta kronor;

b) för *tvåhjulig motorcykel med sidvagn* och för *trehjulig motorcykel* med fyrtyotvå kronor;

c) för annan — — — niohundra kilogram;

d) för annan — — — automobilens tjänstevikt;

e) för släpvagn — — — tvåhundra-tjugofyra kronor.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 1952. Fordon, som enligt vad därom särskilt stadgas vid registrering redovisas såsom lättviktsmotorcykel, skall dock tills vidare vara frikallat från skatt.

I samband med propositionen har utskottet till behandling förehaft följande inom riksdagen väckta motioner, nämligen

inom första kammaren

nr 33 av herr *Petersson, Emil*,

nr 156 av herr *Elofsson, Gustaf*, och herr *Nilzon, Ivar*,

nr 302 av herr *Elowsson, Nils*,

- nr 303 av herr *Heiding m. fl.*,
 nr 313 av herrar *Lindblom* och *Weiland*,
 nr 314 av herr *Lindblom m. fl.*,
 nr 315 av herr *Pålsson m. fl.*,
 nr 316 av herr *Björck m. fl.*,
 nr 317 av herr *Persson, Ivar*,
 nr 318 av herr *Cassel m. fl.*,
 nr 319 av herr *Cassel*,
 nr 320 av herr *Näslund* och
 nr 321 av herr *Lundquist m. fl.* samt
 inom andra kammaren
 nr 47 av herrar *Nyberg* och *Persson* i *Svensköp*,
 nr 202 av herr *Onsjö m. fl.*,
 nr 400 av herrar *Hansson* i *Skegrie* och *Hansson* i *Önnarp*,
 nr 401 av herr *Nilsson* i *Göteborg*,
 nr 402 av herr *Jansson* i *Kalix m. fl.*,
 nr 414 av fru *Sandström m. fl.*,
 nr 415 av herrar *Edström* och *Dickson*,
 nr 416 av herrar *Edström* och *Dickson*,
 nr 417 av herr *Norup m. fl.*,
 nr 418 av herr *Ståhl*,
 nr 419 av herr *Hægblom m. fl.*,
 nr 420 av herr *Wiklund* i *Stockholm m. fl.*,
 nr 421 av herr *Wiklund* i *Stockholm*,
 nr 422 av herrar *Nilsson* i *Göteborg* och *Forsberg*,
 nr 423 av herr *Widén m. fl.*,
 nr 424 av herr *Widén m. fl.*,
 nr 425 av herr *Håstad*,
 nr 426 av herr *Pettersson* i *Norregård m. fl.*
 nr 427 av herr *Sköldin*,
 nr 428 av herr *Bergstrand*,
 nr 429 av herr *Nilsson* i *Göteborg* och
 nr 430 av herr *Hagård*.

Av motionerna är I: 33 lika lydande med II: 47, I: 156 med II: 202, I: 302 med II: 401, I: 303 med II: 402, I: 313 med II: 414, I: 314 med II: 417, I: 315 med II: 426, I: 317 med II: 400, I: 318 med II: 425, I: 319 med II: 418, I: 320 med II: 427 och I: 321 med II: 419.

Motionerna I: 33, I: 156, II: 47 och II: 202 ha väckts före propositionens avlämnande och avse vissa ändringar i gällande motorfordonsförordning och vägtrafikstadga. Dessa motioner komma att av utskottet behandlas i sammanhang med 3 § (I: 33 och II: 47) samt 51 § (I: 156 och II: 202) i propositionens förslag till vägtrafikförordning.

Övriga motioner ha väckts i anledning av propositionen och gälla ändringar i olika hänseenden i propositionens förslag. Över motionerna I: 303

och II: 402 har, efter remiss i den ordning § 46 riksdagsordningen föreskriver, yttranden avgivits av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Dessutom har till utskottet inkommit dels en skrivelse från svenska vägföreningen i anledning av sistnämnda båda motioner, dels ock en skrivelse från Sveriges läkarförbund i anledning av motionerna I: 318 och II: 425, I: 321 och II: 419 samt II: 428. Motionsyrkandena komma att i det följande redovisas under vederbörliga författningsrum.

I fråga om grunderna för de i propositionen föreslagna bestämmelserna och de i motionerna gjorda framställningarna får utskottet i huvudsak hänvisa till propositionen och motionerna.

Gällande rätt.

De nuvarande huvudbestämmelserna på vägtrafikens område återfinnas i motorfordonsförordningen och vägtrafikstadgan, båda utfärdade den 23 oktober 1936, med de ändringar som i dessa båda författningar vidtagits vid skilda tillfällen. Motorfordonsförordningen innehåller stadganden om motorfordon, motorredskap samt släpfordon till automobil eller motorredskap, såsom föreskrifter om motorfordons och släpfordons beskaffenhet och utrustning, om besiktning och registrering av motorfordon och släpfordon samt om tillstånd att föra motorfordon m. m. Vägtrafikstadgan upptager de för fordonsförare och andra vägfarande gällande reglerna för trafik å väg.

Till motorfordonsförordningen och vägtrafikstadgan anknyta ett flertal författningar med tillämpningsföreskrifter. Bland dessa författningar må nämnas kungörelserna den 22 januari 1937, nr 44, angående vägmärken och den 19 februari 1937, nr 46, angående trehjuliga transportcyklar med hjälpmotor.

För vissa brott vid förande av motorfordon äro särskilda straffbestämmelser meddelade i lag den 7 juni 1934, nr 247. Denna lag upptager bestämmelser om ansvar för förande av motorfordon eller traktortåg i alkoholpåverkat tillstånd, för grov vårdslöshet m. m. vid förande av motorfordon samt för s. k. »smitning» vid sammanstötning, påkörning eller annan därmed jämförlig händelse.

Stadganden angående varningsmärken och säkerhetsanordningar m. m. vid korsningar i samma plan mellan järnväg och väg äro meddelade i kungörelse den 26 juni 1933, nr 469.

I fråga om yrkesmässig biltrafik m. m. gäller vad därom stadgas i förordning den 25 oktober 1940.

Föreskrifter angående ansvarighet för skada i följd av automobiltrafik givas i lag den 30 juni 1916.

Bestämmelser om trafikförsäkring å motorfordon återfinnas i lag den 10 maj 1929.

Förordning den 2 juni 1922 innehåller stadganden om automobils katt.

Slutligen äro vissa trafikföreskrifter meddelade i ordningsstadgan för rikets städer den 24 mars 1868.

Vissa aktuella utredningar och förslag m. m.

År 1944 tillkallades inom kommunikationsdepartementet särskilda sakkunniga — *1944 års trafikförfattningssakkunniga* — att biträda med utredning och förslag i fråga om revision av vissa författningar på trafikväsendets område. De sakkunniga avgåvo den 15 maj 1948 betänkande med förslag till vägtrafikförordning ävensom till vissa i samband därmed stående författningar (SOU 1948: 34). Samma sakkunniga avgåvo den 12 februari 1949 betänkande med förslag till kungörelse angående vägmärken m. m.

Inom departementet tillkallades vidare år 1945 sakkunniga — *1945 års trafiksäkerhetskommitté* — för utredande av möjligheterna att genom lämplig upplysningsverksamhet m. m. höja den allmänna trafiksäkerheten och åstadkomma en bättre trafikultur. Kommittén avgav den 26 januari 1948 betänkande med förslag till åtgärder för höjande av trafiksäkerheten (SOU 1948: 20).

Den 25 februari 1949 avlämnades av särskild sakkunnig inom departementet betänkande med förslag till skyddsanordningar vid plankorsningar mellan järnväg och väg.

År 1948 tillkallades inom socialdepartementet sakkunniga för utredning rörande behovet av särskilda fordringar på synförmågan för anställda inom vissa yrken i allmän och enskild tjänst jämte därmed sammanhängande frågor. De sakkunniga — *synkravskommittén* — avgåvo den 17 juni 1950 betänkande i ämnet (SOU 1950: 19).

Den 27 maj 1949 tillkallades inom kommunikationsdepartementet särskilda sakkunniga — *1949 års trafiknykterhetsutredning* — att utarbeta förslag till reviderad lagstiftning mot onykterhet i olika slag av trafik. Utredningen räknar med att ha slutfört sitt arbete före 1951 års utgång.

Vid konferens i Genève i augusti—september 1949 ha antagits en internationell vägtrafikkonvention samt ett protokoll rörande vägmärken och vägsignaler. Konventionen och protokollet ha signerats av Sveriges ombud vid konferensen men ännu ej ratificerats av vårt land.

I syfte att i görlig mån närma de nordiska vägtrafikförfattningarna till varandra inleddes år 1950 samarbete mellan Danmark, Finland, Norge och Sverige. Förhandlingar mellan delegerade för de fyra länderna ha vid skilda tillfällen ägt rum. Därvid ha huvudsakligen frågorna om trafikregler och vägmärken behandlats. Förhandlingarna avses skola slutföras under innevarande år.

Sammanfattning.

Propositionen grundar sig på ovannämnda den 15 maj 1948 avgivna betänkande av 1944 års trafikförfattningssakkunniga.

Det i propositionen ingående *förslaget till vägtrafikförordning* innefattar en samman- och omarbetning av motorfordonsförordningen, vägtrafikstadgan och kungörelsen angående trehjuliga transportcyklar med hjälpmotor.

Föredragande departementschefen, statsrådet Nilsson, har anmärkt, att i vägtrafikförordningen endast medtagits sådana bestämmelser, som ansetts vara av egentligt intresse för allmänheten. De stadganden åter, som väsentligen berörde endast myndigheterna, avsåges däremot skola upptagas i en tillämpningsförfattning, *vägtrafikkungörelsen*.

Den föreslagna lagen om straff för vissa trafikbrott är avsedd att ersätta 1934 års lag om straff för vissa brott vid förande av motorfordon samt vissa bestämmelser i motorfordonsförordningen och vägtrafikstadgan.

Förslaget om ändringar i förordningen om yrkesmässig biltrafik m. m. innebär bl. a. en närmare och strängare reglering av villkoren för erhållande av trafik kort.

Övriga författningsförslag kunna sägas i stort sett anknyta till eller direkt föranledas av förslaget till vägtrafikförordning.

Utskottet.

De genom propositionen framlagda förslagen synas i princip utgöra en tidsenlig reglering av vägtrafiken och därmed sammanhängande förhållanden. Vidare kunna förslagen såsom helhet betraktade sägas tillgodose å ena sidan allmänhetens intresse av enkelhet samt å andra sidan domstolars och andra myndigheters behov av att hithörande bestämmelser bli juridiskt hållbara. Utskottet tillstyrker därför, att propositionen lägges till grund för lagstiftning i ämnet.

Vid granskning av propositionens detaljer och de väckta motionerna har utskottet ansett sig böra göra följande uttalanden.

Förslaget till vägtrafikförordning.

Avd. I. Inledande bestämmelser.

1 §.

3 mom.: motorcykel.

För närvarande indelas motorcyklar i lättviktsmotorcyklar och tyngre motorcyklar. Till lättviktsmotorcykel hänföres motorcykel, som är så inrättad, att den icke kan på horisontell väg framföras med högre hastighet än 40 kilometer i timmen och endast med svårighet kan ändras för högre hastighet, och vars tjänstevikt icke överstiger 60 kilogram. Med tyngre motorcykel avses motorcykel, som icke är att hänföra till lättviktsmotorcykel.

Enligt gällande bestämmelser föreligga vissa lättnader för lättviktsmotorcyklarna i fråga om de besvär och kostnader, vilka eljest äro förenade med innehav och förande av motorcykel. Sålunda gäller för lättviktsmotorcykel ett enklare slag av körkort än för tyngre motorcykel. Vidare är lättviktsmotorcykel skattefri. Slutligen äro registreringsavgifter och försäkringspremier lägre för lättviktsmotorcykel än för tyngre motorcykel.

1945 års trafiksäkerhetskommitté förordade, att motorfordonsförarna skulle indelas i fyra körkortsgrupper med olika kvalifikationskrav. Till den lägsta gruppen hänförde kommittén förare av ett till 40 kilometer i timmen fartbegränsat fordon, avsett för befordran av föraren ensam. I de övriga grupperna upptog kommittén förare av andra motorfordon och av traktortåg.

I sin motivering till förslaget om en särskild körkortsgrupp för förare av det ovannämnda fartbegränsade fordonet anförde kommittén bl. a. följande: Det syntes vara av stor betydelse ur trafiksäkerhetssynpunkt, att de tre högre körkortsgrupperna hölles fria från personer, som på grund av medicinska brister eller andra orsaker vore mindre lämpade att föra motorfordon. Emellertid skulle det för många, som med gällande bestämmelser måste förvägras körkort, innebära en betydande lättnad, om de ej ställdes helt utan möjlighet att föra motorfordon. Sålunda kunde erinras om de många äldre arbetare, som på grund av nedsatt syn, dåligt hjärta, högt blodtryck, sockersjuka eller andra åkommor icke kunde erhålla läkarintyg för körkort och därför nu nödgades använda trampcykel. Ett sådant befordringssätt vore för dem både ansträngande och skadligt samt medförde ofta, att de i förtid måste sluta med sitt arbete. Strävandena att i görlig mån utnyttja de partiellt arbetsföra i produktionen skulle underlättas, om dessa för sina färder till och från arbetsplatsen finge tillgång till ett fordon, som ej tvingade dem till någon egentlig kraftförbrukning. En även ur trafiksäkerhetssynpunkt tillfredsställande lösning syntes vara att till förfogande ställa ett motordrivet fordon, som i riskhänseende stode den vanliga trampcykeln nära. Härför syntes böra fordras, att den konstruktiva hastigheten snävt begränsades, och att passagerare ej skulle få medfölja fordonet. Den nuvarande lättviktsmotorcykeln fyllde dessa villkor. Man borde kunna åtnöjas med mycket blygsamma krav på fysisk och psykisk hälsa hos förare av sådant fordon. Körkortstvång borde dock gälla även för honom, eftersom anspråken på nykterhet och hänsynsfullhet samt på kunskap om trafiken icke skäligen kunde sättas lägre än för andra förare.

1944 års trafikförfattningssakkunniga funno lättviktsmotorcykeln vara ett ur trafiksäkerhetssynpunkt mindre tillfredsställande fordon. Vidare förefölle denna fordonstyp icke ha omfattats med något större intresse från allmänhetens sida. Av landets den 30 september 1947 registrerade 140 257 motoreyklar vore sålunda blott 7 288 lättviktsmotorcyklar, och av de 1 828 motoreykelkörkort, som utfärdats under tiden januari—maj 1947, gällde blott 15 lättviktsmotorcykel. Det syntes därför icke finnas tillräcklig anledning att bibehålla särskild reglering för sådana motoreyklar, som enligt gällande bestämmelser vore att hänföra till lättviktsmotorcyklar. I skilda hänseenden borde däremot olika regler gälla för motoreyklar med tjänstevikt av högst 75 kg och motoreyklar med högre tjänstevikt.

I enlighet härmed föreslago 1944 års sakkunniga, att begreppet lättviktsmotorcykel måtte slopas samt motoreyklarna indelas i lätta motoreyklar

med tjänstevikt av högst 75 kg och tunga motorcyklar med tjänstevikt däröver.

I *propositionen* har de sakkunnigas förslag oförändrat upptagits. Detta innebär, att nuvarande särskilda lättnader för lättviktsmotorcykel icke skulle gälla för fordon, som enligt gällande definition är att hänföra till sådan motorcykel, men som registreras efter vägtrafikförordningens ikraftträdande.

I *motionerna I: 321 samt II: 419 och II: 428* har hemställts, att begreppet lättviktsmotorcykel och för sådant fordon gällande lättnader måtte bibehållas.

Utskottet.

Den i propositionen gjorda indelningen av motorcyklarna i lätta och tunga motorcyklar giver enligt utskottets mening icke anledning till erinran i vidare mån, än såvitt angår den fordonstyp, som för närvarande betecknas som lättviktsmotorcykel. I fråga om sistnämnda fordonsslag får utskottet anföra följande.

Den rättsliga regleringen av lättviktsmotorcyklarna har hittills väsentligen tagit sikte på kraftigare typer med motor om cirka 20 kilogram och däröver. Sådana motorer ha för att kunna användas på vanlig cykel fordrat särskilda förstärkningsanordningar m. m. på denna. Likväl har resultatet knappast kunnat betecknas såsom ett ur trafiksäkerhetssynpunkt tillfredsställande fordon. Dessutom tyda de i det föregående anförda siffrorna på att lättviktsmotorcykeln icke lyckats vinna något större intresse hos allmänheten. Detta bestyrkes ytterligare av de senaste årens erfarenheter. Utskottet finner därför tillräckliga skäl icke föreligga för att bibehålla nuvarande bestämmelser om lättviktsmotorcykel.

Emellertid ha efter andra världskrigets slut på marknaden framkommit lätta hjälpmotorer, som på ett helt annat sätt än de tidigare lättviktsmotorerna ansluta till den vanliga trampcykelns konstruktion. De nya motorernas cylindervolym håller sig under 50 kubikcentimeter, vikten — med tom bränsletank — varierar mellan 4,5 kilogram och cirka 7 kilogram, och den konstruktiva hastigheten brukar angivas till 30 kilometer i timmen med någon marginal uppåt eller nedåt. De äro avsedda att kunna användas på vanlig cykel utan förstärkningar eller andra extra anordningar. De äro lätt-skötta och relativt billiga samt ha mycket god bränsleekonomi.

I åtskilliga länder har man ansett dessa nya cykelmotorer böra gynnas genom särskilda bestämmelser om undantag från de regler — särskilt i fråga om körkorts- och registreringstvång — vilka eljest gälla för motorfordon. I ett par länder — bl. a. Frankrike — ha cyklar med sådan motor t. o. m. likställts med vanliga trampcyklar och sålunda gjorts helt fria från körkorts- och registreringstvång.

Även inom det rättsliga samarbetet länderna emellan har problemet cykel med hjälpmotor beaktats. 1949 års internationella vägtrafikkonvention giver sålunda möjlighet att ur begreppet motorfordon utesluta och i begreppet

cykel inbegripa sådan cykel, som — med bibehållande i övrigt av de normala kännetecknen på cykel — försetts med hjälpmotor med högst 50 cm³ cylindervolym.

I de länder, där man »frisläppt» de här avsedda cyklarna med hjälpmotor, ha dessa snabbt fått stor spridning. I Frankrike uppgick sålunda antalet cyklar med hjälpmotor enligt uppgift till cirka 70 000 år 1949 och 140 000 år 1950. Erfarenheterna där ur trafiksäkerhetssynpunkt synas ha varit goda. Enligt uppgivna statistiska undersökningar var sålunda olycksfrekvensen snarast lägre för cyklar med hjälpmotor än för trampcyklar.

Även i Sverige saluföras numera typer av lätta cykelhjälmotorer. Någon nämnvärd spridning ha dessa motorer hittills ej fått här. Huvudanledningen torde vara våra jämförelsevis stränga bestämmelser om lättviktsmotorcykel. Givetvis bli betingelserna för de lätta cykelmotorerna ännu sämre, om den i propositionen föreslagna generella regleringen för motorcyklarna göres, gällande utan något undantag för cyklar med hjälpmotor.

Den stora avsättningen för cykelhjälmotorer i de »fria» länderna tyder onekligen på att där förelegat ett betydande latent behov av dessa motorer. Även i vårt land torde finnas ett stort behov av ett lättillgängligt motordrivet fordon. Särskilt på landsbygden synes detta vara fallet. Ett sådant fordon skulle ha en ej oväsentlig uppgift att fylla såsom fortskaffningsmedel för exempelvis arbetare med bostad långt från arbetsplatsen, lantbrevbärare etc. Den sociala betydelsen kan sägas vara på sätt och vis ännu större nu än tidigare, eftersom de nya motortyperna äro avsevärt billigare i inköp och drift än de tidigare och synas kunna användas på vanlig trampcykel utan extra anordningar samt härigenom lämpa sig även för mindre inkomstagare.

Mot denna bakgrund förefaller det lämpligt att till närmare undersökning upptaga spørsmålet om införande i vårt land av lindrigare villkor för cyklar med hjälpmotor än för andra motordrivna fordon. Erfarenheterna av hittillsvarande bestämmelsers verkningar synas giva vid handen, att lättnaderna måste göras radikala för att bli effektiva. De förefalla sålunda böra innefatta bl. a. körkorts- och skattefrihet samt helst även frihet från registreringstvång. Sådana lättnader torde även ur trafiksäkerhetssynpunkt kunna godtagas, därest de begränsas till fordon, som till sina trafikegenskaper icke väsentligen skiljer sig från den vanliga trampcykeln i vidare mån, än att den mänskliga kraften ersättes med maskinell.

Med stöd av vad nu anförts förordar utskottet, *dels* att vägtrafikförordningens definitioner rörande motorcyklar utformas i enlighet med propositionen, *dels ock* att riksdagen ville i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa om utredning beträffande möjligheterna att åt här avsedda cyklar med hjälpmotor bereda lättnader i de av utskottet härovan berörda hänseendena.

4 mom.: utryckningsfordon.

Termen »utryckningsfordon» är icke definierad i motorfordonsförordningen eller vägtrafikstadgan.

Propositionen upptager såsom utryckningsfordon ambulansbil samt motorfordon, som är avsett att användas av brandväsendet vid eldfara, av brandkår för beredande av hjälp vid eller till förhindrande av olycksfall eller av polis- eller tullpersonal i brådskande tjänsteutövning. Prövningen, huruvida av särskild anledning viss fordonstyp skall hänföras till utryckningsfordon i annat fall, än av definitionen framgår, tillkommer enligt propositionen (1 § 5 mom.) Kungl. Maj:t eller den myndighet Kungl. Maj:t därtill förordnar.

I *motionen II: 429* har hemställts, att såsom utryckningsfordon även måtte räknas de motorfordon med särskild utrustning, vilka en del spårvägsföretag hade för snabbt ingripande vid olyckstillfällena med spårvagnar eller för avhjälpande av vissa materialskador, som kunde medföra olycksrisk eller trafik hinder. I motionen har vidare föreslagits, att till utryckningsfordon också måtte hänföras de terränggående motorfordon, som statens järnvägar anskaffat för att möjliggöra ett snabbt ingripande vid inträffade trafik hinder.

Utskottet.

Företrädena för utryckningsfordon innebära tvivelsutan ett betydande ingrepp i trafikens normala gång. Med hänsyn härtill torde ett fordon icke böra hänföras till denna kategori utan synnerligen vägande skäl. Sådana skäl synas föreligga i fråga om de i propositionen angivna fordonen. Emellertid förefalla liknande skäl tala för att även vissa av spårvägs- och järnvägsföretag använda fordon erhålla de företräden, som gälla för utryckningsfordon. Vid spårvägs- och järnvägsolyckor behöves särskild utrustning och speciellt utbildad personal för att nödig hjälp skall kunna beredas. Det är därför nödvändigt, att sådan utrustning och personal snabbt kommer till platsen. Av jämförlig vikt är det, att exempelvis spårvägsföretagens speciella fordon för reparation av luftledningar få möjlighet att snabbt ingripa, så att olycksfall genom nedhängande ledningar hindras. Likaså kan det — särskilt i den täta storstadstrafiken — stundom uppkomma trängande behov av att spårvägens specialfordon snabbt kommer till platsen för spårvägsolycka och undanröjer uppkommet trafik hinder, så att trafiken icke för längre stund stoppas. Det synes ej föreligga någon anledning att i princip göra skillnad mellan spårvägs- och järnvägsföretag eller mellan statens och enskilda järnvägar i nu förevarande hänseende.

På grund härav får utskottet förorda, att till utryckningsfordon hänföres — förutom i propositionen upptagna slag av fordon — jämväl motorfordon, som är avsett att användas av spårvägs- eller järnvägsföretag för beredande av hjälp vid eller till förhindrande av olycksfall eller till undanröjande av trafik hinder.

Avd. II. Bestämmelser om fordon.

Bil.

3 §.

1 mom.

e) bakre belysningsanordningar.

Enligt 19 § vägtrafikstadgan skall bil under färd i mörker bl. a. baktill vara försedd med belysningsanordning, varigenom den å bilen anbragta bakre registrerings- eller besiktningsskylten så belyses med vitt sken, att den lätt kan avläsas, samt rött ljus visas bakåt. Vidare skall jämlikt 4 § 1 mom. i) motorfordonsförordningen bil vara försedd med en baktill placerad lykta, som vid användning av fotbroms eller däremot svarande bromsanordning visar rött eller gult ljus bakåt. Slutligen skall jämlikt 9 § vägtrafikstadgan under mörker fordon, som är stående på väg, varest tillfredsställande belysning icke är anordnad, vara försett med belysnings- eller reflexanordning, som utmed vägen utsänder eller reflekterar ljus såväl framåt som bakåt.

Motsvarande bestämmelser ha i *propositionens* förslag till vägtrafikförordning upptagits under 3 och 51 §§. I fråga om de i 19 § vägtrafikstadgan avsedda anordningarna (skylt- och baklykta) innebär propositionen den jämkningen, att dessa anordningar obligatoriskt skola finnas på bil, och att desamma skola kunna vid behov bringas att fungera. Vad åter angår anordning, som avses i stadgans 9 §, innehåller propositionen, att sådan anordning skall visa vitt eller gult ljus framåt och rött ljus bakåt. I övrigt överensstämmer propositionen i stort sett med vad nu gäller.

I *motionerna I: 33 och II: 47* har hemställts, att det, med ändring av motorfordonsförordningen och vägtrafikstadgan, måtte föreskrivas, att lastbil baktill skulle vara försedd med minst två på tjänligaste sätt placerade lyktor. Dessa borde vara anbragta en på vardera sidan av lastbilen samt i görlig mån markera flakets bredd och höjd över marken. Lyktorna borde vidare lätt kunna ses även från bil med avbländat lyse.

Dubbla baklyktor på bil ha ej föreskrivits i 1949 års internationella vägtrafikkonvention.

I *propositionen* har frågan om obligatoriska dubbla baklyktor icke särskilt behandlats. Däremot har i propositionen upptagits ett närliggande spørsmål, nämligen huruvida — i överensstämmelse med vad som gällde enligt konventionen — i svensk rätt borde införas skyldighet att ha bil försedd med dubbla bakreflektorer. På anförda grunder (se prop. s. 116—117) fann *föredragande departementschefen*, att sådan skyldighet principiellt icke borde stadgas i vårt land. I enlighet härmed har i propositionen — med undantag, varom här ej är fråga — icke medtagits någon föreskrift om obligatoriska dubbla bakreflektorer.

Utskottet.

Med hänsyn till den förestående nya lagstiftningen på vägtrafikens område synes det knappast erforderligt att, för tiden intill dess denna lagstift-

ning träder i kraft, vidtaga några ändringar i gällande motorfordonsförordning eller vägtrafikstadga. De av motionärerna framförda synpunkterna torde i stället böra komma under bedömning vid övervägande av de blivande bestämmelserna i vägtrafikförordningen.

Genom dubbla baklyktor på bil vinnas otvivelaktigt vissa fördelar ur trafiksäkerhetssynpunkt. Detta utgör i och för sig ett skäl för att göra sådana lyktor obligatoriska icke blott för lastbil utan även för annan bil. Emellertid skulle införandet av en tvingande bestämmelse i ämnet innebära en mycket genomgripande åtgärd. Flertalet bilar i vårt land tillhör nämligen äldre årsklasser, och dessa äldre bilar sakna i allmänhet dubbla baklyktor. Vad särskilt angår lastbilarna, bruka även senare årsmodeller sakna sådan utrustning. Om man gjorde dubbla baklyktor obligatoriska, skulle följaktligen ett stort antal särskilt av lastbilsägarna åsamkas ej obetydliga utgifter. Härtill kommer, att hållandet av dubbla baklyktor på lastbil stundom kan innebära olägenhet med hänsyn till lastbilens konstruktion eller användningssätt.

Med hänsyn till de antydda olägenheterna kan det enligt utskottets mening knappast anses föreligga tillräckliga skäl att göra dubbla baklyktor obligatoriska för bil eller visst slag av bil.

Liknande invändningar som mot en föreskrift om dubbla baklyktor kunna även göras mot det i 1949 års konvention upptagna stadgandet om dubbla bakreflektorer. Utskottet anser därför ej heller ett sådant stadgande böra för närvarande införas.

På grund härav och då vad i propositionen föreslagits i fråga om bakre belysningsanordningar på bil förefaller lämpligt, vill utskottet — med avstyrkande av motionärernas förslag — förorda propositionens bestämmelser i denna del.

h) *körriktningsvisare.*

5 § vägtrafikstadgan innehåller bland annat följande stadgande:

Före ändring av kurs skall förare av fordon till ledning för andra vägfärdande med användning av körriktningsvisare 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 körriktningsvisare, skall föraren tillse, att densamma efter verkställd kursändring upphör att utvisa ändring i körriktningen.

I övrigt finnas i stadgan eller motorfordonsförordningen icke några bestämmelser om körriktningsvisare. I särskild ordning har dock körriktningsvisare föreskrivits som obligatorisk för buss i yrkesmässig trafik.

Propositionen upptager under 3 § 1 mom. h), att bil skall ha med lyse försedd anordning, som kan tydligt visa ändrad körriktning och vid användning är väl synlig såväl framifrån som bakifrån (körriktningsvisare). Undantag göres dock för chassi utan förarhytt.

Vidare innehåller propositionen följande stadgande (50 § 1 mom. tredje stycket):

Fordonsförare, som ämnar sätta i gång från kanten av väg, svänga i vägkorsning, vända på väg eller eljest så ändra fordonets plats i sidled på väg,

att fara eller hinder kan uppstå i trafiken, skall till ledning för andra vägtrafikanter genom körriktningssvisare eller utsträckande av arm eller på annat tydligt sätt i god tid tydligt angiva den nya riktning, han ämnar taga. Efter användning av körriktningssvisare skall föraren tillse, att densamma upphör att visa ändring i körriktningen.

I *motionerna I: 314* och *II: 417* har hemställts, att bestämmelserna om körriktningssvisare måtte utformas i överensstämmelse med ovannämnda föreskrift i 5 § vägtrafikstadgan. I motiveringen för denna hemställan har anförts, bland annat, att följderna av en obligatorisk föreskrift lätt kunde bli, att bilföraren helt litade till körriktningssvisaren. Vidare kunde betydande kostnader uppstå för bilägarna med hänsyn till att bilarna ej kunde begagnas, då körriktningssvisaren råkat i olag och vore under reparation.

Utskottet.

Starka skäl synas tala för att införa en tvingande föreskrift om körriktningssvisare. I den delen vill utskottet hänvisa till vad föredragande departementschefen anför (se prop. s. 113—114).

Det förefaller knappast troligt, att bilförarna skulle i vidare mån än nu är fallet lita till körriktningssvisaren, om denna göres obligatorisk. Snarare torde ökad försiktighet vara att påräkna med hänsyn till den i propositionen (50 § 4 mom.) föreslagna nya bestämmelsen, att avgivande av tecken eller signal icke fritager någon förare från skyldighet att förvissa sig om att av honom tillämnat färd sätt icke innebär fara för övriga vägtrafikanter.

I vad angår motionärernas farhågor i övrigt må erinras om att det i motiveringen till föreskriften om obligatorisk körriktningssvisare uttryckligen förutsatts, att det normalt ej skall behöva ifrågakomma, att bilägaren betages möjligheten att utan ansvarspåföljd bruka sin bil under skälig tid för felaktig körriktningssvisares iståndsättande. Om körriktningssvisare saknas eller är ur funktion, torde följaktligen för bilägaren i regel icke inträda annan förstahandspåföljd, än att han erhåller föreläggande om att inom skälig tid avhjälpa bristen.

Därest föreskriften om obligatorisk körriktningssvisare tillämpas i enlighet med vad nu sagts, synes intet vara att erinra mot föreskriften. Utskottet tillstyrker därför propositionens förslag.

Hastighetsmätare.

Nuvarande bestämmelser i vårt land upptaga ej föreskrifter om hastighetsmätare. Ej heller är sådan mätare föreskriven vare sig i de främmande trafikförfattningar, som varit tillgängliga, eller i 1949 års internationella vägtrafikkonvention.

Utskottet.

Det har inom utskottet ifrågasatts, huruvida icke hastighetsmätare borde göras obligatorisk beträffande bil, för vilken i 56 § föreskrives begränsad hastighet.

Enligt utskottets mening är hastighetsmätaren ur trafiksäkerhetssynpunkt av mindre framträdande betydelse än körriktningssvisaren. Med hänsyn här-

till och till de kostnader och svårigheter, som kunna uppkomma för ägare av bilar, som icke ha brukbar hastighetsmätare, anser utskottet, att sådana mätare åtminstone icke för närvarande bör göras obligatorisk.

Traktor och motorredskap.

5 §.

1 mom.

I *propositionen* har under detta moment, som ej har direkt motsvarighet i nuvarande författningar, upptagits bestämmelser om traktors permanenta utrustning. Bl. a. innehåller momentet följande föreskrift:

Traktor skall vara försedd med

b) minst en effektiv broms; och skall åtminstone en broms äga förmåga att på sluttande mark kvarhålla fordonet, även om föraren lämnat detta; samt

c) tillfredsställande kopplingsanordning.

I likhet med gällande rätt saknar *propositionen* bestämmelse om körriktningvisare på traktor.

I *motionerna I: 317* och *II: 400* har anförts: Det funnes ett betydande antal traktorer, som ursprungligen tillverkats med järnhjul men senare försetts med gummihjul. Det kunde ifrågasättas, huruvida bromsarna på dessa traktorer kunde betecknas som effektiva. Enligt uppgift skulle sagda bromsar för en relativt låg kostnad kunna göras effektiva för bromsning av enbart traktorn men däremot knappast för inbromsning även av draget fordon. En montering av bromsar i enlighet med vad som förekomme på nyare traktorer kunde på en del modeller stöta på tekniska svårigheter. Därjämte skulle kostnaderna härför ej stå i rimlig proportion till traktorns värde. Vidare skulle ombyggnadsarbetet ej kunna medhinnas av verkstäderna inom önskvärd tid. På grund härav hemställdes — i vad gällde bromskravet — om vissa undantagsbestämmelser för ifrågavarande grupp av traktorer. — Vidare anhölles, i anslutning till föreskriften om tillfredsställande kopplingsanordning, att det måtte utfärdas vägledande bestämmelser om kopplingskonstruktioner av önskvärd typ. Polisman borde besitta viss kännedom om vilken typ som borde ersätta den, som vid besiktning ansetts mindre tillfredsställande, och giva anvisningar om de ändringar som borde vidtagas. — Slutligen hemställdes, att körriktningvisare måtte göras obligatorisk på traktor, som försetts med förarhytt.

Utskottet.

Ur trafiksäkerhetssynpunkt synes det vara ett elementärt krav, att traktor skall vara försedd med effektiv broms, och att en broms skall kunna kvarhålla fordonet, även om föraren lämnat detta. Ifrågavarande krav torde därför icke kunna eftergivas.

Även om det kan finnas behov av vägledande bestämmelser om vad som skall anses för tillfredsställande kopplingsanordning, förefaller det knappast lämpligt att belasta vägtrafikförordningen med dylika detaljstadganden. Det

torde i stället ankomma på vederbörande myndigheter att meddela de föreskrifter i ämnet, vilka må finnas erforderliga.

Visserligen får körriktningvisare på traktor med förarhytt nog anses ha en viss uppgift att fylla ur trafiksäkerhetssynpunkt. Emellertid förefaller — med hänsyn till traktors begränsade hastighet — körriktningvisaren icke vara av så vital betydelse på traktor med förarhytt som på bil. Vidare torde en stor del av nuvarande bestånd av traktorer med förarhytt sakna körriktningvisare. Man har alltså att räkna med att ett stort antal ägare av sådana traktorer skulle få vidkännas utgifter och olägenheter, om denna utrustningsdetalj gjordes obligatorisk. Med hänsyn härtill förefaller den av motionärerna ifrågasatta föreskriften åtminstone för närvarande ej böra införas.

Under återopande av vad nu anförts får utskottet i förevarande del tillstyrka propositionens förslag oförändrat.

Cykel.

7 §.

1 mom.

a) bromsutrustning.

Gällande författningar sakna bestämmelser om bromsutrustning på cykel.

Propositionen upptager närmare bestämmelser i ämnet. Därvid föreskrives, att bl. a. cykel med tillkopplat fordon skall vara försedd med minst två av varandra oberoende, effektivt verkande bromsar.

I motionerna I: 315 och II: 426 har hemställts att nyssnämnda föreskrift måtte utgå eller gälla allenast cykel, till vilken fordon kopplades annat än tillfälligtvis (t. ex. cyklar, som användas av expressfirmor).

Utskottet.

Ur trafiksäkerhetssynpunkt måste det anses vara av stor betydelse, att på de i propositionen avsedda cyklarna — vilka ofta utsättas för stora påfrestningar — finnes tillgång till en reservbroms. På grund härav och då kostnaden och olägenheten för den cykelägare, som måste anskaffa en extra broms, får betecknas såsom ringa, förordar utskottet, att den i propositionen upptagna föreskriften bibehålles.

d) namnskytt.

För närvarande saknas föreskrift om namnskytt på cykel.

I propositionen stadgas, att cykel vid cykling skall vara försedd med metallskytt, som är anbragt på lämplig, lätt synlig plats och i tydlig skrift upptager ägarens namn samt hans adress eller identitetsbeteckning i folkbokföringen.

I motionerna I: 315 och II: 426, I: 321 och II: 419 samt II: 423 har föreslagits, att stadgandet måtte utgå.

Utskottet.

Cyklarna kunna i vårt land räknas i miljoner. Det stora flertalet cyklar torde sakna sådan namnskytt, som i propositionen föreslås. Man har alltså

att räkna med att ett mycket stort antal cykelägare måste skaffa dylik namnskylt, om denna göres obligatorisk. Även om varje skylt kostar blott ett par kronor, kan följaktligen sammanlagda kostnaden väntas uppgå till flera miljoner kronor. Denna omständighet bör enligt utskottets mening beaktas. Vidare förefaller behovet ur kontrollsynpunkt av namnskylt i regel vara jämförelsevis ringa, såvitt angår landsbygden och mindre samhällen. Mera framträdande kan behovet vara i stad eller annat större samhälle. Emellertid finnes alltid möjlighet för vederbörande myndighet att för visst område, där tvingande föreskrift om namnskylt anses erforderlig, utfärda sådan föreskrift.

Med hänsyn till det anförda finner utskottet tillräckliga skäl saknas för att införa en generell föreskrift om sådan namnskylt, som i propositionen avses. I denna del avstyrkes därför propositionen.

I *motionerna I: 321 och II: 419* har föreslagits bestämmelse om att en del av cykels bakre stänkskärm skall vara vitmålad, förnicklad eller förkromad. Motsvarighet till sådan bestämmelse saknas i gällande rätt och har ej heller upptagits i propositionen.

Utskottet.

Den i motionerna ifrågasatta bakskärmsmarkeringen kan givetvis ha ett visst värde ur trafiksäkerhetssynpunkt. Emellertid fyller den såväl i gällande rätt som i propositionen föreskrivna bakre lyktan eller reflexanordningen väsentligen samma syfte. Härtill kommer, att sådan markering, som i motionen avses, i regel endast förekommer på cyklar av senare årsmodeller, och att följaktligen flertalet cykelägare skulle åsamkas olägenheter och kostnader, om de måste förse sina cyklar med sagda markering. Enligt utskottets mening uppvägas dessa nackdelar knappast av vinsten ur trafiksäkerhetssynpunkt. Det kan framhållas, att i 1949 års vägtrafikkonvention bakskärmsmarkering ej gjorts obligatorisk för cykel i internationell trafik.

Utskottet avstyrker därför motionärernas förslag.

Fordon, förspänt med dragare.

8 §.

1 mom. Belysnings- eller reflexanordningar.

Enligt 18 § 1 mom. vägtrafikstadgan må i Stockholm poliskammaren och eljest länsstyrelse, därest sådant finnes av behovet uppenbarligen påkallat, beträffande viss väg med livlig trafik förordna, att då fordon, förspänt med dragare, under mörker framföres å vägen, på fordonet eller dragaren skall föras antingen en eller flera tända lyktor så anbragta, att ljus är synligt på avstånd såväl framifrån som bakifrån, eller ock reflexanordningar, som vid belysning återkasta sken såväl framåt som bakåt. Lyktor och reflexanordningar skola visa vitt, blåvitt eller gult ljus framåt och rött ljus bakåt. Sådant förordnande, som ej må avse ofjädrat arbetsåkdon, må innehålla de undantag den förordnande myndigheten finner erforderliga och skall kungöras samt, i den ordning myndigheten bestämmer, tillkännagivas medelst anslag på eller invid vägen.

Enligt *propositionen* skall, då med dragare förspänt fordon under mörker föres på allmän väg, gata eller annan allmän plats, där tillfredsställande belysning ej finnes, på fordonet, dragaren eller fordonets last finnas antingen en eller flera lyktor så anbragta, att ljus kan synas såväl framifrån som bakifrån, eller ock reflexanordningar, som återkasta sken såväl framåt som bakåt. Lyktor och reflexanordningar skola vara inrättade för vitt eller gult sken framåt och rött sken bakåt. En lykta eller reflexanordning för sken framåt skall, om sådan anordning ej finnes på dragaren, vara anbragt vid högra sidan av fordonet eller lasten.

Då skäl därtill prövas föreligga, äger enligt *propositionen*, såvitt angår stads område, poliskammare eller, där sådan saknas, magistrat eller kommunalborgmästare och eljest länsstyrelsen förordna, att bestämmelserna i föregående stycke skola vinna tillämpning även beträffande viss enskild väg. Sådant förordnande skall bekantgöras i den ordning vederbörande myndighet bestämmer.

De i *propositionen* upptagna bestämmelserna överensstämman i huvudsak med *sakkunnigförslaget*. De sakkunniga förklarade sig vara av den bestämda uppfattningen, att gällande bestämmelser i ämnet icke kunde anses på ett tillfredsställande sätt tillgodose trafiksäkerheten. Med hänsyn till den livliga trafik, som numera rådde på våra vägar, syntes det oundgängligen böra krävas, att med dragare förspänt fordon vid färd under mörker på väg, som här avsåges, städse skulle vara utmärkt genom belysnings- eller reflexanordning. Bestämmelser härom komme uppenbarligen att i någon mån medföra omkostnader och besvär för fordonsägarna. Dessa olägenheter syntes dock ej bli så betydande, att de borde hindra genomförandet av stadganden, som i hög grad påkallades för beredande av ökad trafiksäkerhet, icke minst för hästfordonsförare.

De myndigheter och sammanslutningar, som yttrade sig över *sakkunnigförslaget*, anslöto sig i allmänhet till detta. I åtskilliga yttranden underströks därvid ytterligare angelägenheten ur trafiksäkerhetssynpunkt att nu införa generella bestämmelser enligt de riktlinjer, som uppdragits av de sakkunniga. De jordbrukssammanslutningar, vilka haft *sakkunnigförslaget* på remiss, framförde ej heller några egentliga betänkligheter mot förslaget. De enda remissorgan, som anmälde sådana betänkligheter, voro *länsstyrelsen i Kopparbergs län* och *statens maskinprovningar*. Betänkligheterna grundades på de olägenheter, som skulle uppstå för jordbruksbefolkningen, bl. a. med hänsyn till de praktiska svårigheterna att ha funktionsdugliga reflexanordningar till hands på vissa av jordbrukets fordon.

Föredragande departementschefen förklarade, att han principiellt vore av samma mening som de sakkunniga.

I *motionerna I: 315* och *II: 426* har hemställts, att de i *propositionen* föreslagna bestämmelserna måtte utgå, eller att, om denna hemställan icke bifölles, de nuvarande bestämmelserna i 18 § 1 mom. vägtrafikstadgan måtte alltfört gälla.

I sin motivering ha motionärerna anfört, att det föreslagna stadgandet skulle medföra icke oväsentliga besvär och kostnader för jordbruksbefolk-

ningen. Detta gällde särskilt i de fall ägoskiften vore belägna ett stycke från gården och allmän väg eller mera trafikerad enskild väg måste tagas i anspråk för transporterna till och från dessa ägoskiften. På grund av arbetskraftsbristen och väderleksförhållandena måste arbetet på fälten ofta pågå tills skymningen inträtt, och hemfärden finge då företagas i mörker. Även om allmän väg i sådant fall endast i mycket liten utsträckning toges i anspråk för transporten, måste fordonet, dragaren eller fordonets last förses med lyktor eller reflexanordningar. Det mötte emellertid betydande praktiska svårigheter att ha funktionsdugliga reflexanordningar till hands på jordbrukets maskiner och redskap. Mången jordbrukare skulle tvingas att anbringa reflexanordningar på praktiskt taget varje maskin och redskap eller nästan ständigt medföra reflexanordningar, som på ett eller annat sätt kunde anbringas på fordonet eller dess last. Betydande praktiska svårigheter skulle dessutom uppstå, när det gällde att anbringa reflexanordningarna så, att de icke skymdes av opackat hö, sädeskärvar, halm och dylik last. Skulle lasten skymma reflexanordningen under transport på väg i mörker, kunde körkarlen icke blott ådömas böter för denna förseelse utan också få bära ett relativt större ansvar vid en eventuell kollision. — Länsstyrelserna hade hittills blott i ringa omfattning begagnat sig av den möjlighet 18 § 1 mom. vägtrafikstadgan erbjöde. Även denna omständighet talade för att de nuvarande bestämmelserna icke borde skärpas.

Utskottet.

Frågan om generell skyldighet att föra belysnings- eller reflexanordning vid färd under mörker med fordon, förspänt med dragare, har vid flera tillfällen behandlats av riksdagen. Hittills ha förslagen om införande av sådan skyldighet avslagits. Bestämmande för den ståndpunkt, riksdagen sålunda intagit, har varit, att man ansett fördelarna ur trafiksäkerhetssynpunkt icke motsvara de olägenheter, som skulle uppkomma särskilt för ägare av fordon inom jordbruket och skogsbruket. Det har framhållits, att det exempelvis vid transport av foder eller skogsprodukter sannolikt skulle visa sig ogörligt att anbringa lyktor eller reflexglas på föreslaget sätt. Särskilt på ofjädrade arbetsåkdon syntes dessutom glasen utsättas för stor risk att skakas sönder. Likaså kunde glasen lätt förstöras vid av- och pålastning samt vid skogskörning.

Vad sålunda anförts kan på sin tid ha haft sitt berättigande. Enligt utskottets mening har emellertid numera situationen så väsentligt förändrats, att förevarande spörsmål bör bedömas annorlunda än som hittills skett. Utskottet vill till stöd för denna sin uppfattning åberopa följande omständigheter.

De krav, vilka man ur säkerhetssynpunkt bör ställa på fordons utrustning, måste naturligen ökas med stigande trafikintensitet. Trafiken på våra vägar är numera betydligt livligare än vid tiden för de nuvarande bestämmelsernas tillkomst. Det föreligger därför nu ett framträdande behov av att även fordon, förspänt med dragare, under mörker är — i likhet med

andra fordon — försett med någon anordning, som kan varsko mötande eller upphinnande trafik. I sammanhanget må erinras om att enligt statistiska rön olycksrisken — i förhållande till trafikintensiteten — är betydligt större under den mörka delen av dygnet än under dagen. Atskilliga olyckor och tillbud därtill ha inträffat till följd av att hästfordon under mörker saknat lykta eller reflexanordning. Olyckorna ha främst drabbat hästfordonsförarna själva.

Även i fråga om de olägenheter, som kunna väntas uppkomma för fordonsägarna, har utvecklingen medfört ett väsentligt ändrat läge. I marknaden ha nämligen nu kommit nya typer av reflexanordningar. Dessa ha för utskottet demonstrerats även vid praktiska prov. De nya reflexanordningarna äro ej sköra som de äldre glasreflektorerna utan utförda i ett för yttre påverkan oömt material. De kunna vidare med god reflexverkan lätt anbringas på fordonet, dragaren eller lasten. Anordningen behöver ej tillhöra fordonets ständiga utrustning utan kan lös medföras och vid behov fastgöras vid någon detalj på fordonet, dragaren eller lasten eller — exempelvis vid transport av hö eller liknande — fastbindas vid en käpp, som stickes in i lasset. Man har sålunda med dessa anordningar knappast att räkna med sådana praktiska svårigheter, som varit förenade med användandet av de äldre glasreflektorerna. Ej heller behöver ägaren skaffa sig flera anordningar, än han anser sig komma att använda samtidigt. Slutligen är att nämna, att anordning, som här avses, angives ha lång livslängd och kostar blott ett par kronor i inköp.

Å ena sidan få sålunda de i propositionen föreslagna bestämmelserna anses fylla ett stort behov ur trafiksäkerhetssynpunkt. Å andra sidan torde — med hänsyn till de nya reflexanordningar, som nu blivit tillgängliga — olägenheterna för fordonsägarna få betecknas som jämförelsevis ringa.

På grund härav får utskottet — med avstyrkande av motionärernas yrkande — förorda, att propositionens bestämmelser nu införas.

2 mom. Bjällra eller klocka.

Enligt § 3 i ordningsstadgan för rikets städer skall, då vinterföre råder och släddon begagnas, envar som i stad eller samhälle, varom förmåles i stadgans § 30, far fortare än i gående, ha släddonets seltyg försedda med ljudande klocka eller bjällra. Hänvisning till denna bestämmelse finnes i 18 § vägtrafikstadgan.

I *propositionen* föreslås, att vid färd med släde dragarens seltyg skola vara försedda med bjällra eller klocka.

I *motionerna I: 315* och *II: 426* har hemställts, att stadgandet i ämnet måtte utformas i enlighet med gällande föreskrift.

Utskottet.

Behovet av tvingande bestämmelse i ämnet förefaller numera vara ganska ringa. Sådan föreskrift kan dessutom stundom medföra viss olägenhet. Enligt utskottets mening böra därför såväl gällande bestämmelse i ordningsstadgan som den i propositionen föreslagna regeln utgå.

11—13 och 21 §§.

A. Registreringsskyldighet beträffande traktorer (11 § 1 mom.).

Nuvarande bestämmelser om registrerings- och besiktningsskyldighet för fordon återfinnas i 4 och 5 kap. motorfordonsförordningen. Enligt dessa bestämmelser föreligger sådan skyldighet för motorfordon samt släpfordon, som drages av bil. Däremot är registrerings- eller besiktningsskyldighet icke föreskriven i fråga om motorredskap — vilken beteckning i gällande rätt också inbegriper traktor — eller släpfordon, som drages av motorredskap.

Emellertid finnas i 28 och 37 §§ vägtrafikstadgan upptagna vissa särskilda kontrollföreskrifter rörande trafik med motorredskap och med traktortåg (motorredskap med tillkopplat släpfordon).

Enligt 28 § får sålunda motorredskap endast vid färd till och från arbetsplats samt eljest tillfälligt framföras på allmän väg, gata eller annan allmän plats. Vidare får framförandet endast ske under förutsättning, att motorredskapet icke med hänsyn till sin tyngd eller hjulens beskaffenhet kan medföra nämnvärd skada å körbanan.

I 37 § föreskrives, att — där det ej är fråga om allenast tillfällig färd — trafik med traktortåg på allmän väg, gata eller annan allmän plats ej får äga rum utan särskilt tillstånd av på landet länsstyrelsen och i stad polismyndigheten. Innan tillstånd meddelas, må, om anledning därtill förekommer, anställas undersökning genom besiktningsman, huruvida för trafiken avsedda motorredskap och släpfordon äro i betryggande skick och lämpliga för trafiken. Tillståndet skall upptaga de villkor och bestämmelser för trafiken, som prövas nödiga. Traktortåg får ej användas i trafik, vartill tillstånd erfordras, såvida ej för trafiken avsedda motorredskap och släpfordon med tillhörande kopplingsanordningar och bromsningssystem godkänts av myndighet, som har att meddela trafiktillstånd. I sammanhang med godkännandet skall bestämmas det högsta antal passagerare eller den största last, som får föras å traktortåget. Tillstånd eller godkännande kan återkallas av den myndighet, som meddelat tillståndet eller godkännandet.

Dessa bestämmelser i 37 § äro emellertid för närvarande i väsentliga delar försatta ur kraft. Enligt en förordning av år 1941 (SFS 1941: 901), vilken senast (SFS 1950: 566) förlängts att gälla till och med den 31 december 1951, får nämligen trafik med traktortåg, där ej motorredskapet har hjulringar av järn eller annat hårt material samt traktortågets största bredd icke överstiger 220 centimeter, bedrivas utan iakttagande av nämnda bestämmelser, även då fråga är om icke tillfällig färd.

Ytterligare må framhållas, att enligt särskild kungörelse (SFS 1942: 885) ägare av till motorredskap hänförlig traktor, dragbil, snöplog, vägvält, väghyvel, vägskrapa, stenkross eller kapverk eller av sådan släpvagn, snöplog, vägvält, väghyvel, vägskrapa, stenkross eller kapverk, som är avsedd att kopplas till eller drivas av traktor eller dragbil som nyss angivits, är skyldig att i den ort, där redskapet företrädesvis brukas, årligen före september

månads utgång avlämna uppgift om redskapet enligt i kungörelsen meddelade närmare bestämmelser. De avlämnade uppgifterna insamlas hos arméförvaltningens tygavdelning. Uppgiftsskyldighet enligt kungörelsen har dock enligt särskilda förordnanden (senast genom SFS 1949: 480) icke förelegat för åren 1943—1949.

Slutligen må erinras om att enligt av statens arbetsmarknadskommission och riksblockmyndigheten meddelade föreskrifter länsarbetsnämnderna och länsblockmyndigheterna år 1944 verkställt en registrering av samtliga traktorer för jordbruksändamål. Traktorägare hade därvid att för varje av honom ägd traktor till blockledaren avlämna uppgift i två exemplar på särskild blankett (traktorregisterkort). Av dessa registerkort har sedan det ena exemplaret förvarats hos överblockledaren som ett register över överblockets traktorer och det andra exemplaret hos vederbörande länsarbetsnämnd som ett register över länets traktorbestånd. Dessa traktorregister ha upprättats i avsikt att kunna tillgodose vissa myndigheters behov av sådana uppgifter om traktorbeståndets storlek, sammansättning och fördelning, som äro behövlige för vidtagandet av erforderliga beredskapsåtgärder, t. ex. för planläggningen av den i ett krisläge nödvändiga fördelningen av drivmedel, smörjolja, gummiringar m. m. I cirkulär den 25 februari 1948 har arbetsmarknadsstyrelsen och riksblockmyndigheten under hänvisning till de betydande förändringar, som skett beträffande traktorbeståndet, meddelat föreskrifter angående en revidering av ifrågavarande register.

Enligt *propositionen* må motorfordon eller med gummihjul eller med band försedd traktor tagas i bruk endast om fordonet är registrerat och vederbörligen försett med registreringsskylt. Vidare må släpfordon dragas av bil endast om släpfordonet är registrerat och vederbörligen försett med registreringsnummer.

Föredragande departementschefen har å s. 138—143 närmare redogjort för de skäl, som syntes tala för införande av registreringsplikt för de angivna slagen av traktorer.

I *motionerna I: 317 och II: 400* har hemställts, att jordbrukets traktorer måtte befrias från registreringstvång. I andra hand ha motionärerna föreslagit, att besiktning och registrering av traktorer måtte få utföras enligt ett gentemot bilregistrering förenklat system. Därvid borde typbesiktning vara regel och förfarandet i största möjliga utsträckning ske skriftligen. Traktorerne borde ej för besiktning behöva sammanföras inför besiktningsman på platser, som anlätades för bilbesiktning.

Utskottet.

Enligt utskottets mening är införandet av registreringsplikt i och för sig önskvärt, såvitt angår gummihjulstraktorerna, med hänsyn till trafiksäkerhetsintresset och behovet av en rationell beredskapsregistrering samt, i vad rör handtraktorerna, med hänsyn till sistnämnda behov. Vidare förefalla de besvär och kostnader, som genom en dylik åtgärd skulle åsamkas traktorägarna, knappast behöva bli alltför betungande. I det sistnämnda hänse-

det bör beaktas, att viss uppgiftsskyldighet — såsom här ovan nämnts — redan nu åvilar traktorägarna, och att denna skyldighet skulle bortfalla för traktorer, som komma under den i propositionen föreslagna registreringsplikten.

Utskottet utgår från att — såsom föredragande departementschefen i annat sammanhang antytt — besiktning och annan fordonskontroll komma att anordnas så, att därav såvitt möjligt icke förorsakas rubbning i fordons brukande eller i övrigt större olägenhet, än som med hänsyn till trafiksäkerhetens krav kan anses nödvändigt.

Med hänsyn till det sagda förordar utskottet, att registreringsskyldighet införes för gummihjuls- och bandtraktorer på sätt i propositionen föreslagits.

B. Registrerings-, interimis- och saluvagnsskyld på traktor (11 § 1 mom., 12 § 1 mom., 13 § 1 mom. och 21 § 1 mom.).

I anslutning till det föreslagna stadgandet om registreringsplikt för gummihjuls- och bandtraktorer ha i *propositionen* upptagits föreskrifter om att sådan traktor i förekommande fall skall vara försedd med registreringsskyld (11 § 1 mom.), interimsskyld (12 § 1 mom.) eller saluvagnsskyld (13 § 1 mom.). Sådan skyld skall enligt 21 § 1 mom. vara anbragt framtill och vara väl synlig framifrån.

I *motionerna I: 321 och II: 419* har hemställts, att det icke måtte stadgas skyldighet att på traktor anbringa skyld som nyss sagts.

Utskottet.

Skyld, varom här är fråga, förefaller vara behöflig för fordonskontrollen. Däremot torde det ej vara av någon väsentlig betydelse, att skylden är anbragt framtill på fordonet. Att placera skylden där kan stundom vara förenat med olägenheter med hänsyn till traktorernas konstruktion eller användningssätt. Enligt utskottets mening bör därför traktorägaren själv få bestämma, var skylden skall anbringas. Dock torde böra krävas, att skylden placeras på lämplig, lätt synlig plats.

Utskottet förordar, att ifrågavarande bestämmelser i propositionens 11 § 1 mom., 12 § 1 mom., 13 § 1 mom. och 21 § 1 mom. jämkas i enlighet med vad utskottet nu anfört.

Flygande inspektion.

23 §.

Enligt 11 § 2 mom. motorfordonsförordningen är besiktningsman, envar inom sitt tjänstgöringsdistrikt, eller polisman, åt vilken länsstyrelse meddelat förordnande att utöva tillsyn å motorfordonsbeståndet, berättigad att, 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). Härtill anknyta närmare bestämmelser om befogenhet för besiktningsmannen eller polis-
mannen att meddela föreläggande eller körförbud m. m.

I *propositionen* upptagas motsvarande bestämmelser under 23 §. Enligt dessa äger polisman, som nyss sagts, så ock besiktningsman att undersöka och provköra motordrivet fordon eller släpfordon, som av honom anträffas på väg, för kontroll av fordonets beskaffenhet och utrustning (flygande inspektion). Vid sådan inspektion äger förrättningsmannen — alltefter arten av konstaterad brist — meddela körförbud, påpekande, erinran eller föreläggande.

I *motionen I: 316* har hemställts, att vad sålunda föreslagits måtte utökas med bestämmelser om att flygande inspektion borde företagas, i vad gällde infartsvägarna till våra större städer, minst sex gånger årligen och, såvitt anginge landsbygden och de mindre städerna, minst en gång i kvartalet. Denna inspektion borde även gälla föraren av respektive fordon.

Utskottet.

Naturligen bör den löpande fordonskontrollen utövas med så stor intensitet, som med hänsyn till vederbörandes övriga tjänsteuppgifter är görligt. Emellertid förefaller det knappast lämpligt att i vägtrafikförordningen fastställa några absoluta normer härutinnan. Utskottet avstyrker därför de i motionen föreslagna tillägsbestämmelserna.

Avd. III. Bestämmelser om förare av fordon.

Krav på körkort.

29 §.

Enligt 18 § motorfordonsförordningen får motorfordon föras allenast av den, som genom körkort, utfärdat av länsstyrelse, berättigats att föra fordonet. Körkort utfärdas för bil, för tyngre motorcykel eller för lättviktsmotorcykel. Körkort för bil gäller även för motorcykel och körkort för tyngre motorcykel även för lättviktsmotorcykel. Traktortåg får föras på väg endast av den, som innehar körkort för bil.

19 § 1 mom. motorfordonsförordningen föreskriver såsom minimiålder för körkort 18 år, såvitt angår bil, och 16 år i vad gäller motorcykel.

1945 års trafiksäkerhetskommitté förordade körkortstvång beträffande samma slag av fordon och fordonståg, som nu äro körkortspliktiga. Såsom under 1 § antytts, indelade kommittén förarna i fyra körkortsgrupper med olika kvalifikationskrav alltefter den svårighetsgrad, som kunde anses kännetecknande för vederbörande förargrups trafikuppgifter. I de båda högsta grupperna skulle ingå förare av utryckningsfordon, buss, droskbil samt tyngre lastbil.

Såväl trafiksäkerhetskommittén som *synkravskommittén* ansågo, att normalt färgsinne borde krävas hos förare inom de sistnämnda båda grupperna.

1944 års trafikförfattningssakkunniga föreslogo körkortsplikt för alla slag av motordrivna fordon, för traktor och motorredskap dock allenast såvitt anginge färd på väg. Körkort skulle utfärdas för bil, för motorcykel eller för traktor och motorredskap. Körkort för bil skulle gälla för alla slag av motordrivna fordon. Körkort för motorcykel skulle även giva rätt att föra traktor och motorredskap. Om till traktor eller motorredskap kopplats släpfordon, skulle fordonen (= traktortåg) på väg få föras endast av den, som innehade körkort för bil. Minimiåldern för erhållande av körkort skulle vara 18 år beträffande bil och 16 år beträffande motorcykel samt traktor och motorredskap. Körkort för motorcykel skulle dock, om föraren icke fyllt 18 år, gälla endast för lätt motorcykel, traktor och motorredskap.

Enligt *propositionen* får motorfordon föras endast av den, som genom körkort, utfärdat av länsstyrelse, är berättigad att föra fordonet. Kravet på innehav av bilkörkort för rätt att på väg föra traktortåg har slopats. Vidare har i *propositionen* ej upptagits det av 1944 års sakkunniga föreslagna kravet på körkort för traktor och motorredskap. *Propositionen* stadgar två slag av körkort, nämligen för bil eller för motorcykel. Körkort för bil gäller även för motorcykel. Minimiåldern för körkort har — såsom de sakkunniga föreslagit — satts till 18 år för bil och 16 år för motorcykel. Körkort för motorcykel gäller dock endast för lätt motorcykel intill dess föraren fyllt 18 år.

I *motionerna I: 321 och II: 419* har — under hänvisning till trafiksäkerhetskommitténs förslag — hemställts, att krav på särskilt kompetensbevis måtte stadgas för förare av buss och tyngre lastbil. — Vidare har föreslagits, att minimiåldern för körkort måtte bestämmas till 18 år för såväl tung som lätt motorcykel.

Motionen II: 428 innefattar framställning om att krav på normalt färgsinne måtte uppställas för förare av utryckningsfordon, bussar och droskbilar, samt att medicinsk efterkontroll av förare av utryckningsfordon och bussar måtte införas.

Läkarförbundet har tillstyrkt förslaget om medicinsk efterkontroll och tillagt, att sådan borde införas även för droskbilsförare.

I *motionerna I: 302 och II: 401* har föreslagits skyldighet för den, som för traktor på väg, att innehava körkort för bil.

I *motionerna I: 319 och II: 418* har hemställts, att körkortsplikt måtte införas för den, som använde traktor för färd utanför brukningsenhet.

Utskottet.

I fråga om slopandet av nuvarande särskilda körkort för lättviktsmotorcykel hänvisas till framställningen under 1 § 3 mom.

a) *Skärpta krav på förare av vissa slags fordon* (*motionerna I: 321 och II: 419* samt *II: 428*).

Ur trafiksäkerhetssynpunkt böra principiellt ställas särskilt höga anspråk på förare av utryckningsfordon, buss eller droskbil.

Vad först angår förare av utryckningsfordon, torde emellertid erforderliga föreskrifter böra intagas i särskilda reglementen för polis- och brandväsende m. m. och icke i den grundläggande vägtrafikförfattningen.

Vidkommande härefter den, som i yrkesmässig trafik för buss eller personbil, tillgodoses intresset av särskild kvalificering genom de i förordningen om yrkesmässig automobiltrafik upptagna bestämmelserna om trafik kort. Dessa bestämmelser ha i propositionen utbyggt och skärpts. Desamma innefatta strängare trafik kortsvillkor för bussförare än för annan förare.

Antalet förare av buss i annan än yrkesmässig trafik lär vara mycket ringa. Flertalet av dessa förare torde för övrigt vara i tjänst hos vissa större företag, vilka kunna förutsättas blott anlita väl kvalificerat folk för uppgiften att handhava buss. En föreskrift i vägtrafikförordningen om skärpta kompetenskrav på bussförare synes därför knappast kunna få någon större praktisk verkan.

I likhet med trafiksäkerhetskommittén och synkravskommittén anser utskottet, att man bör kräva normalt färgsinne hos den, som för utryckningsfordon, buss eller droskbil. Emellertid torde frågan om detta detaljkrav icke böra upptagas i förevarande sammanhang. Densamma kan förutsättas komma under övervägande vid utformningen av reglementen för utryckningsfordon och av tillämpningsbestämmelser till förordningen om yrkesmässig automobiltrafik. Något större behov av formella föreskrifter utöver vad nyss sagts synes knappast föreligga. Normalt färgsinne lär nämligen — även utan stadgande därom — i praktiken allmänt krävas hos förare, varom här är fråga.

Vad angår frågan om medicinsk efterkontroll av förare med mera krävande trafikuppgifter saknas för närvarande statistisk utredning om i vilken mån sjukdomar och åldersförändringar varit orsaker till trafikolyckor. Med hänsyn härtill torde stadganden i ämnet icke nu böra införas.

Mellan bilar av olika storlek kunna givetvis föreligga skillnader i fråga om fordonens manövrering. Skillnader kunna emellertid även finnas mellan bilar av samma storlek men olika konstruktion. I båda fallen måste föraren vänja sig vid det nya fordonets verkningssätt. Vare sig skillnaderna hänföra sig till storleken eller till konstruktionen i övrigt, förefalla de dock knappast vara av den betydelse, att olika behörighetskrav äro påkallade.

På grund härav avstyrker utskottet såväl kravet på särskilt kompetensbevis för förare av buss och tyngre lastbil som kraven på normalt färgsinne och medicinsk efterkontroll i fråga om förare av vissa slag av fordon.

b) *Minimiåldern för motorcykelkörkort* (motionerna I: 321 och II: 419).

16- och 17-åringen torde i allmänhet icke ha den mognad, stadga och sans samt de kroppskrafter, som erfordras för att på tillfredsställande sätt kunna manövrera tung motorcykel. Särskilt gäller detta, då sådan motorcykel föres med sidvagn eller med passagerare. Med hänsyn härtill förefaller det befogat att — såsom i propositionen föreslagits — till 18 år höja

minimiåldern för behörighet att föra tung motorcykel. Lika vägande skäl föreligga icke i fråga om lätt motorcykel. Härtill kommer, att det för ungdomar i 16—17-årsåldern kan vara av stor betydelse att äga tillgång till motorfordon för färd till och från undervisningsanstalter och arbetsplatser. Den lätta motorcykeln har här en uppgift att fylla. Att tillåta sådan motorcykel för den, som fyllt 16 år, synes försvarligt även ur trafiksäkerhets-synpunkt. Det har nämligen icke statistiskt påvisats, att olyckor i trafik med lätt motorcykel förorsakats av förare i åldern 16—17 år i relativt större omfattning än av förare i högre ålder.

På grund härav avstyrker utskottet förslaget om höjning av körkorts-åldern till 18 år jämväl för lätt motorcykel.

c) *Körkort för traktor* (motionerna I: 302 och II: 401 samt I: 319 och II: 418).

De senaste årens utveckling har visat, att gummihjulstraktorerna öka hastigt i antal samt i allt större omfattning utnyttjas för egentlig vägtrafik. Vidare kan man iakttaga en fortgående ökning av dessa traktors konstruktiva hastighet. Slutligen pekar statistiken på en oavslutlig stegring av antalet olyckor i traktortrafik. Dessa omständigheter synas berättiga till den slutsatsen, att man numera har att räkna med en betydligt ökad typisk trafikfarlighet hos gummihjulstraktorerna. Det är all anledning att förmoda, att — såvitt angår dessa traktors antal, konstruktiva hastighet och utnyttjande för egentlig vägtrafik — den nu inledda utvecklingen kommer att fortsätta. Detta medför, att man även för framtiden kan påräkna en ökning av gummihjulstraktorernas trafikfarlighet.

Dessa förhållanden ha åberopats som ett viktigt skäl för att i propositionen föreslagits registreringsplikt bl. a. för gummihjulstraktorer. Av samma skäl har i propositionen upptagits, att sådana traktorer skola föras in under automobilansvarighetslagen och trafikförsäkringslagen.

Utskottet anser denna skärpta reglering berättigad. Samma skäl som påkalla denna synas emellertid tala för en skärpning också av kraven på förare av gummihjulstraktor. Man torde sålunda böra ha garanti för att föraren *dels* är fri från sådant lyte, sådan sjukdom och sådan nedsättning av syn- eller hörsel-förmågan, som väsentligen minskar hans förmåga såsom förare, *dels* gjort sig känd för nyktert levnadssätt och med hänsyn till sina personliga förhållanden i övrigt icke kan anses olämplig såsom förare av motordrivet fordon, *dels* ock äger nödig kännedom om gällande trafikföreskrifter samt om den verkan ur trafiksäkerhetssynpunkt, som trötthets-tillstånd och alkoholhaltiga drycker medföra å den mänskliga organismen. En sådan garanti torde knappast kunna vinnas med mindre man inför körkortstvång för förare av gummihjulstraktor.

I vårt land finnas för närvarande omkring 50 000 gummihjulstraktorer. Antalet traktorförare kan skattas till storleksordningen 60 000. Hur många av dessa som sakna körkort låter sig ej angiva utan tidskrävande undersökning, men otvivelaktigt är antalet betydande.

Då sålunda många av våra traktorförare kunna antagas sakna körkort, är det av vikt, att om körkortstvång införes, reglerna härom utformas så, att olägenheter för förare och myndigheter undvikas i den mån det kan ske utan eftersättande av trafiksäkerhetens krav. Följande är enligt utskottets mening härvid att iakttaga.

Den typiska trafikfarligheten är givetvis mindre hos gummihjulstraktorer än hos motorfordon med dessas höga konstruktiva hastighet. Fordringarna för traktorkörkort kunna därför ställas lägre än för bil- eller motorcykelkörkort.

Vad först angår körkortsåldern torde denna i princip böra bestämmas till 16 år. Emellertid skulle särskilt för jordbrukets vidkommande ej sällan väsentliga fördelar vinnas, om möjlighet beredes att vinna behörighet som traktorförare redan före 16-årsåldern. Så skulle det exempelvis för en jordbrukare, som har svårt att skaffa vuxen arbetskraft, kunna vara av stort värde, om hemmavarande barn finge börja med traktorkörslor redan vid 15 års ålder. Om en regel, som öppnar sådan möjlighet, tillämpas restriktivt, d. v. s. endast då särskilda skäl föreligga, torde ur trafiksäkerhetssynpunkt knappast några bärande invändningar kunna resas däremot. På grund härav torde böra föreskrivas, att om särskilda skäl därtill äro, körkort för gummihjulstraktor må meddelas även den, som fyllt 15 år.

Vidkommande härefter förarens medicinska kvalifikationer behöver man icke begära så mycket av den, vilken för gummihjulstraktor, som av en motorfordonsförare. Dock torde fordras, att traktorföraren icke företer sådana brister — exempelvis höggradig syn- eller hörselnedsättning — att han uppenbarligen saknar nödiga förutsättningar att kunna föra sitt fordon på betryggande sätt. Läkarintyg, som visar detta, bör därför krävas.

Gummihjulstraktorns konstruktiva hastighetsbegränsning och tekniska utformning i övrigt kan ofta medföra svårigheter att inställa fordonet till körprov. Erforderlig insikt och färdighet i fråga om själva den tekniska manövreringen av sådant fordon torde vidare såsom regel vara tämligen lätt att inhämta. Med hänsyn härtill torde för traktorkörkort icke böra krävas särskilt körprov.

Nykterhetsintyg och förhör i trafikkunskap synas däremot böra fordras även av den, som vill förvärva traktorkörkort.

I enlighet med vad 1944 års sakkunniga förordnat torde den, vilken önskar undergå förhör, som nyss sagts, icke böra vara tvungen att uppsöka besiktningsman utan även kunna anlita annan — exempelvis landsfiskal eller polisman — som av länsstyrelsen förordnats att anställa sådana förhör.

Avgifterna i samband med sökande av körkort för gummihjulstraktor böra sättas avsevärt lägre än för bil eller motorcykel.

En väl tilltagen övergångstid — förslagsvis tre år från vägtrafikförordningens ikraftträdande — förefaller behöflig.

Slutligen torde hänsynen särskilt till jordbrukets behov kräva, att från körkortsplikt undantages tillfällig, kortare färd med gummihjulstraktor till eller från arbetsplats eller mellan en gårds ägor eller för liknande ändamål.

För längre färd torde sådant undantag icke böra stadgas, även om färden är av tillfällig art.

I fråga om band- eller järnhjulstraktorer eller motorredskap synes körkortsplikt icke vara påkallad.

De kunskaper, som skola visas vid ovannämnda förhör, bör körkortsaspiranten utan större svårighet kunna skaffa sig på egen hand. Därest körkortsreglerna utformas på sätt nu sagts, synes ett införande av körkortstvång för gummihjulstraktorer ej heller i övrigt behöva medföra någon större olägenhet.

Då sålunda å ena sidan betydande fördelar ur trafiksäkerhetssynpunkt äro att påräkna genom införande av körkort för gummihjulstraktor och å andra sidan detta förefaller kunna vinnas utan större olägenhet, finner utskottet sig böra förorda, att bestämmelser om körkort för gummihjulstraktor införas i enlighet med vad utskottet i det föregående anfört, och att häremot svarande jämkningar företagas i propositionens 29, 31 och 32 §§ samt övergångsbestämmelser.

Förrarprov.

31 §.

a) *Förrarprov för gummihjulstraktor.*

Utskottet.

I fråga om de jämkningar, som enligt utskottets mening böra vidtagas i paragrafen, om körkort för gummihjulstraktor införes, hänvisar utskottet till framställningen under 29 §. Härutöver vill utskottet anföra följande.

Såsom under 29 § framhållits, torde man, i vad gäller förarens medicinska kvalifikationer, kunna nöja sig med lägre krav på förare av gummihjulstraktor än för motorfordonsförare. Synkravkommittén har såsom krav på traktorförare uppställt, att denne skall ha en synskärpa — med eller utan glasögon — av minst 0,5 på bästa ögat. Detta torde kunna godtagas. I fråga om hörsselförmågan hos förare av gummihjulstraktor synes icke böra fordras mer, än vad trafiksäkerhetskommittén föreslagit skola gälla för förare av fordon jämförligt med lättviktsmotorcykel, eller att åtminstone å ena örat vanlig samtalsstämma skall kunna väl uppfattas på 1 meters avstånd.

Utskottet förordar, att blivande bestämmelser om krav på synskärpa och hörsselförmåga hos förare av gummihjulstraktor utformas i enlighet med vad nu sagts.

b) *Hörselapparat.*

I *propositionen* har under 32 § stadgats, att vid sådana medicinska brister, som väsentligen minska vederbörandes förmåga såsom förare, länsstyrelsen må utfärda körkort i de fall och på de villkor, som Kungl. Maj:t bestämmer. Enligt motiven har det förutsatts, att länsstyrelse skulle äga denna befogenhet bl. a. i fall av nedsatt hörsselförmåga, och att länsstyrelsen då skulle äga utfärda körkort på medicinalstyrelsens tillstyrkan och på de villkor, som styrelsen föreslagit.

I motionen II: 430 har hemställts, att vid hörselprov för körkort nedsatt hörsel skulle få kompenseras av hörselapparat.

Utskottet.

Den i propositionen föreslagna bestämmelsen har grundats på att vid Kungl. Maj:ts avgörande av dispensärenden med tiden utbildat sig en ganska stadgad praxis, såvitt angår vissa slag av medicinska brister. Vid beviljande av dispens för sökande med nedsatt hörselförmåga, som kunnat upphjälpas medelst hörselapparat, har sådan apparat brukat föreskrivas som villkor för körkort. Vid sidan härav ha emellertid kunnat föreskrivas även andra villkor, beroende på omständigheterna i det särskilda fallet. Med hänsyn härtill torde det ej vara ur trafiksäkerhetssynpunkt fullt tillfredsställande att generellt låta nedsatt hörselförmåga kompenseras av hörselapparat. I stället synes från fall till fall böra avgöras, i vad mån vid sidan av krav på hörselapparat även andra villkor äro påkallade.

På grund härav och då motionens syfte förefaller kunna i huvudsak tillgodoses inom propositionens ram, finner utskottet — med hänvisning tillika till vad utskottet anför under 32 § 2 mom. — anledning ej föreligga att i anledning av motionen förorda ändring i propositionen.

Utfärdande av körkort m. m.

32 §.

Beträffande körkort för gummihjulstraktor hänvisas till vad under 29 § anförts.

1 mom.

c) *nykterhetsintyg.*

I överensstämmelse med vad nu gäller har i *propositionen* upptagits skyldighet för polismyndighet att till länsstyrelsen översända införskaffade yttranden från nykterhetsnämnd m. fl. över körkortssökandes nykterhetsförhållanden.

I *motionerna I: 321 och II: 419* har föreslagits, att polismyndighet skulle insända sådant yttrande endast i de fall, då nykterhetsnämnd tillkännagivit annan mening än polismyndigheten.

Utskottet finner det ha ett visst värde, att alla yttranden om sökanden samlas hos körkortsmyndigheten, och avstyrker därför motionärernas förslag.

2 mom. *Körkort för partiellt arbetsföra m. fl.*

I *motionen II: 428* har hemställts, att åt länsstyrelse måtte anförtros att pröva jämväl frågor om körkortsdispenser för partiellt arbetsföra.

Utskottet.

Givetvis är det önskligt att för de partiellt arbetsföra i görlig mån underlätta förvärvet av körkort. Bestämmelserna i 2 mom. enligt propositionen giva emellertid, såsom förut framhållits, generellt länsstyrelsen möjlighet

att — i de fall och på de villkor, som Kungl. Maj:t bestämmer — utfärda körkort för sökande med medicinska brister. Man synes visserligen därvid främst ha tänkt på personer med sockersjuka eller hörselnedsättning. Emellertid har det lämnats öppet att till länsstyrelses prövning även överföra frågor om körkort vid andra medicinska brister. Utskottet finner därför i anledning av motionen icke erfordras annat utskottets yttrande, än att utskottet påpekar angelägenheten av att i samband med utformningen av tillämpningsbestämmelserna till 2 mom. även undersökes möjligheten för att ge länsstyrelse befogenhet att utfärda körkort för partiellt arbetsför.

En ganska stadgad praxis förefaller ha utbildat sig vid Kungl. Maj:ts prövning av körkortsdispenser för personer med vissa lyten, såsom förlust eller förlamning av en arm eller ett ben, stelhet m. m. När medicinalstyrelsen och förste bilinspektören tillstyrkt dispensansökan, har sålunda regelmässigt dispens beviljats på de villkor, som angivits som förutsättning för tillstyrkandet. Med hänsyn härtill ifrågasätter utskottet, huruvida man icke lämpligen också borde undersöka möjligheten att i tillämpningsförfattning helt eller delvis till länsstyrelse överflytta prövningen av dessa dispenser.

Återkallelse av körkort m. m.

33 §.

Införes i enlighet med utskottets under 29 § redovisade förslag körkortsplikt för gummihjulstraktor, torde uttrycket »motorfordon» böra utbytas mot »körkortspliktigt fordon» i 1 mom. andra stycket, 2 mom. första stycket, 3 mom. första stycket och 5 mom. första stycket.

1 mom.

Första stycket: Behörig myndighet.

Enligt *propositionen* skall liksom hittills återkallelse av körkort ankomma på länsstyrelsen även i det fall, att återkallelsen föranledes av straffbelagd förseelse. Gällande föreskrift härom har föregåtts av ingående överväganden (se SOU 1935: 23 s. 106—109 och Kungl. Maj:ts prop. nr 213/1936 s. 62—63), huruvida i det angivna fallet återkallelsen borde ankomma på länsstyrelsen eller den domstol, som ådömt straffet.

Utskottet.

Inom utskottet har upptagits frågan, vilken myndighet som i förevarande fall lämpligen bör avgöra om återkallelsen. Enligt utskottets mening förekommer icke tillräcklig anledning att göra ändring i den gällande regeln, vilken visat sig i stort sett tillfredsställande. Propositionens förslag förordas därför.

Fjärde stycket: Återkallelsetider.

I *propositionen* ha återkallelsetiderna bestämts till

a) minst ett och högst fem år, då föraren dömts för brott mot 1 § andra stycket eller 4 § lagen om straff för vissa trafikbrott och brottet begåtts inom fem år efter det föraren dömts för sådant brott,

b) minst sex månader och högst två år, då föraren eljest dömts för brott, som nyss sagts, samt

c) minst tre månader och högst två år, då körkort eljest återkallas.

I förhållande till vad nu gäller innebära bestämmelserna allenast den skillnaden, att minimitiden höjts från två till tre månader.

I *motionen II: 422* har föreslagits, att återkallelsetiden måtte ökas till minst två och högst tio år i fallet a), minst ett och högst fyra år i fallet b) samt minst sex månader och högst fyra år i fallet c).

Motionerna I: 321 och II: 419 innefatta hemställan, att den under a) angivna återkallelsetiden måtte få tillämpas även då föraren icke hunnit bli dömd för det tidigare brottet.

Utskottet.

Det synes knappast föreligga något behov av att nu höja gällande återkallelsetider i vidare mån än som skett i propositionen.

Återkallelse av körkort är principiellt icke ett straff, även om den ofta fattas såsom sådant, utan en skyddsåtgärd från samhällets sida. Den, som visat olämplighet som förare, anses sålunda behöva en karenstid, innan han ånyo kan anförtros behörighet som förare. Vid bestämmande av återkallelsetiden vid återfall göra sig emellertid liknande synpunkter gällande som vid utmätande av straff för upprepat brott. För att den under a) angivna längre återkallelsetiden skall kunna tillämpas bör sålunda fordras, att vederbörande tidigare drabbats av ansvar för brott, varom här är fråga, och att detta visat sig icke vara tillräckligt för hans tillrättaförande.

På grund härav får utskottet — med avstyrkande av de i *motionerna II: 422* samt *I: 321 och II: 419* gjorda framställningarna — förorda, att förevarande stadganden utformas på sätt i propositionen föreslagits.

2 mom. Återkallelse på grund av medicinska brister.

Enligt *propositionen* skall länsstyrelse, som utfärdat körkort, återkalla detsamma, om förarens förutsättningar för rätt att föra körkortspliktigt fordon blivit så väsentligt minskade genom sjukdom, skada eller dylikt, att han ur trafiksäkerhetssynpunkt icke vidare bör innehava körkort. Vidare äger länsstyrelse, när så finnes påkallat, ålägga förare att inom viss tid förete nytt läkarintyg vid äventyr att körkortet eljest återkallas.

I *motionerna I: 321 och II: 419* har ifrågasatts, huruvida icke åt länsstyrelse borde givas rätt föreskriva, att läkarintyget skulle utfärdas av tjänsteläkare med viss specialitet.

I *motionerna I: 318 och II: 425* har föreslagits skyldighet dels för läkare att hos vederbörande körkortsmyndighet anmäla vissa i *motionerna* uppräknade sjukdomar och defekttillstånd, dels ock för sinnessjukhusen att göra motsvarande anmälningar om personer, som intoges där och lede av sådana sjukdomar, att de för framtiden icke borde betros med innehav av körkort.

Läkarförbundet har avstyrkt *motionerna*.

Utskottet.

Några olägenheter synas icke ha försports vid tillämpningen av nuvarande regel, enligt vilken varje legitimerad läkare är kompetent att utfärda intyg, varom här är fråga. Praktiska olägenheter skulle däremot vara förknippade med en föreskrift om att endast tjänsteläkare med viss specialitet får anlitas. Provinsial- och stadsläkare utöva som regel icke specialitet. Ett föreläggande att uppsöka specialist skulle därför ej sällan kunna åsamka den intygssökande såväl ökade besvär som större kostnader.

Ur trafiksäkerhetssynpunkt är det givetvis ett betydande intresse, att läkare och sinnessjukhus anmäla sjukdomar och defekttillstånd, som här avses. Emellertid skulle införandet av uttrycklig föreskrift om skyldighet att göra sådan anmälan vara förenat med vissa olägenheter. Utskottet vill hänvisa till vad föredragande departementschefen härom anfört (se prop. s. 187). Enligt utskottets mening äro olägenheterna av sådan art, att — såsom departementschefen förordat — med införande av en tvingande föreskrift synes böra anstå åtminstone till dess närmare erfarenhet vunnits om i vilken omfattning frivillig anmälan tillämpas.

På grund av vad nu anförts avstyrker utskottet motionärernas förevärande yrkanden.

5 mom.

Enligt *propositionen* skall — i överensstämmelse med vad nu gäller — ansökan om återfående av körkort eller om utfärdande av nytt körkort efter återkallelse ställas till länsstyrelsen i det län, som i 32 § 1 mom. sägs, d. v. s. i allmänhet det län, där sökaden är mantalsskriven.

I *motionerna I: 321 och II: 419* har föreslagits, att ansökningen skulle insändas till den länsstyrelse, vilken återkallat körkortet, och att denna länsstyrelse även skulle utfärda eventuellt nytt körkort.

Utskottet.

Utfärdandet av körkort bör enligt utskottets mening ankomma på länsstyrelsen i det län, som i 32 § 1 mom. sägs, även i det fall, att för sökanden tidigare utfärdat körkort återkallats. Däremot kan det i och för sig finnas visst fog för att låta länsstyrelse, som återkallat körkort, även pröva frågan om körkortets återfående. Denna länsstyrelse kan sålunda i allmänhet antagas äga den bästa kännedomen om vederbörande, och vidare skulle skriftväxling mellan länsstyrelserna undvikas. Emellertid förefaller det icke lämpligt att beträffande ansökan om återfående av körkort och ansökan om nytt körkort uppställa skilda bestämmelser med avseende å forum.

På grund härav och då det nuvarande systemet får anses ha i stort sett fungerat tämligen friktionsfritt, vill utskottet — med avstyrkande av motionerna — förorda, att hithörande stadganden utformas på sätt i *propositionen* föreslagits.

8 mom.

I enlighet med vad hittills gällt har i *propositionen* upptagits, att beslut om återkallelse av körkort m. m. skola kungöras för rikets polismyndighe-

ter. Detta kungörande sker enligt gällande tillämpningsbestämmelser i tidningen »Polisunderrättelser».

I motionerna I: 321 och II: 419 har hemställts, att momentet måtte utgå.

Utskottet.

Det kan för många verka stötande, att exempelvis den, för vilken körkortet indragits på grund av sjukdom, skall behöva få sitt namn infört i »Polisunderrättelser». För kontrollen över förarna torde det emellertid vara nödvändigt, att polismyndigheterna på något sätt erhålla kännedom om återkallade körkort. Det i propositionen upptagna stadgandet synes därför böra bibehållas. Utskottet förutsätter emellertid, att vid den nu pågående utredningen angående »Polisunderrättelser» beaktas det berättigade intresset av att kungörandet av körkortsåterkallelser sker på ett för vederbörande så skonsamt sätt som möjligt.

Varning (34 §). Körskola (36 §).

I *propositionen* har — i överensstämmelse med vad för närvarande gäller beträffande körkortshavare meddelad varning — under 34 och 36 §§ upptagits, att varning, som meddelats innehavare av körkort resp. innehavare av körskola eller föreståndare, lärare eller instruktör vid sådan skola, ej får överklagas.

Inom *utskottet* har ifrågasatts, att dessa bestämmelser skulle slopas. Därvid har anförts, att meddelad varning komme att införas i körkortsregistret eller länsstyrelsens anteckningar om körskolor och därigenom för framtiden belasta vederbörande. Denne borde därför äga rätt att hos högre myndighet påkalla prövning av varningens berättigande.

Utskottet.

Bestämmelser om varning finnas i åtskilliga författningar. Dessa synas giva vid handen, att om i författningen varning uttryckligen angivits som en form av straff, författningen också medger besvärsmätt för den varnade, under det att sådan rätt saknas, där varningen icke givits karaktären av straff. Utskottet vill här hänvisa till exempelvis instruktionen för väg- och vattenbyggnadsverket, statens järnvägars disciplinära bestämmelser och stadgan angående folkundervisningen i riket, å ena, samt 8 kap. 7 och 8 §§ rättegångsbalken, motorfordonsförordningen och förordningen angående yrkesmässig automobiltrafik m. m., å andra sidan.

Såsom förut framhållits, är återkallelse av körkort icke att beteckna som ett straff i detta ords egentliga mening. Lika litet kan varning, som meddelas körkortshavare, anses falla under begreppet straff. Av liknande skäl torde ej heller under detta begrepp falla varning av körskoleinnehavare eller av föreståndare, lärare eller instruktör vid körskola.

På grund härav och då det knappast torde finnas anledning att i förevarande sammanhang göra någon ändring i vad enligt det föregående allmänt synes gälla i fråga om varning, tillstyrker utskottet, att de i propositionen föreslagna bestämmelserna bibehållas.

Avd. IV. Trafikregler.

Korsning i plan mellan väg och järnväg m. m.

42 §.

Enligt 3 § 1 mom. vägtrafikstadgan skall fordonsförare, som nalkas plankorsning med järnväg, nedbringa hastigheten så, att fordonet kan med säkerhet stannas på betryggande avstånd från närmaste rälssträng.

I *propositionen* har upptagits, att fordonsförare, som ämnar passera plankorsning, skall hålla en med hänsyn till omständigheterna tillräckligt låg hastighet.

I *motionerna I: 321 och II: 419* har hemställts, att utöver vad nu sagts måtte föreskrivas, att förare av motorfordon vid passerande av sådan korsning skulle växla ned eller stanna. I varje fall borde detta gälla, om korsningen vore obevakad och sikten där vore dålig, eller om dimma eller snöyra rådde.

Utskottet.

I åtskilliga fall — exempelvis då klar sikt råder och banan är fullt överskådlig på betryggande avstånd — torde det ej vara erforderligt att växla ned eller stanna före plankorsning. I sådana fall lär knappast kunna förväntas, att bestämmelserna om skyldighet att växla ned eller stanna bli efterlevda. Härigenom skulle respekten för en bestämmelse om skyldighet härutinnan avtrubbas. Vid tät trafik å väg, som korsar järnväg, kan dessutom lätt uppstå stagnation eller störning i trafiken, om varje motordrivet fordon skall nedväxlas eller stannas före korsningen.

Med hänsyn härtill och då propositionens föreskrift — såsom ock föredragande departementschefen framhållit — lär innefatta skyldighet för föraren att växla ned eller helt stanna fordonet, där omständigheterna det påkalla, finner utskottet — som likväl vill betona vikten av särskilt stor försiktighet vid plankorsningar — sig icke böra förorda någon generell regel av det i motionerna angivna innehållet.

I vissa särskilda fall torde det emellertid med hänsyn till terräng- och siktförhållandena kunna vara påkallat, att föraren alltid stannar framför järnvägs korsning för att förvissa sig om att denna kan passeras utan fara. I dylika fall bör före korsningen uppsättas särskilt stopptecken, som ålägger föraren att iakttaga försiktighetsåtgärden i fråga. Sådant stopptecken är medtaget i det av 1944 års sakkunniga avgivna förslaget till vägmärkeskungörelse.

I detta sammanhang vill utskottet framhålla, att plankorsningar utan bevakning eller signalanordningar alltid måste vara förenade med stora risker, särskilt om sikten försvåras genom dimma, snöyra eller dylikt. I görlig mån böra därför snabba åtgärder vidtagas för åstadkommande av säkerhetsanordningar vid de obevakade plankorsningar, där dylika anordningar saknas. Likaså bör arbetet med anordnandet av skenfria korsningar påskyndas i all den omfattning förhållandena kunna medgiva.

Aligganden vid trafikolycka.

43 §.

I *propositionen* har under denna paragraf — i anslutning till gällande stadgande i 8 § vägtrafikstadgan — givits föreskrifter om de skyldigheter, vilka åvila vägtrafikant, som haft del i uppkomsten av trafikolycka.

Motionen II: 421 innehåller förslag, att föreskrifterna måtte fullständigas med en bestämmelse om skyldighet för vägtrafikant att i samband med svårare trafikolycka eller den allmänna trafikövervakningen underkasta sig prov medelst s. k. drunkometer genom polisens försorg. I andra hand har hemställts, att motionen måtte överlämnas till 1949 års trafiknykterhetsutredning för beaktande.

Utskottet.

Frågan om drunkometerprovet förefaller ännu ej vara tillräckligt utredd för att man skall kunna avgöra, huruvida en bestämmelse av det i motionen angivna innehållet bör införas. Emellertid torde frågan höra till dem, som falla inom det åt trafiknykterhetsutredningen lämnade uppdraget. Utskottet vill därför tillstyrka motionärens i andra hand gjorda hemställan.

Hastighet.

46 §.

Vägtrafikstadgan upptager under 5, 22 och 26 §§ vissa närmare bestämmelser om vad fordonsförare har att iakttaga, då han möter eller upphinner fordon, förspänt med dragare, eller den, som rider eller leder kreatur, eller då eljest kreatur finnes i närheten.

I *propositionen* ersättas dessa bestämmelser med en allmän föreskrift om att fordonsförare skall hålla en med hänsyn till förhållandena tillräckligt låg hastighet, då fordonet nalkas kreatur.

I *motionerna I: 320 och II: 427* har hemställts, att föreskriften måtte utvidgas, så att den gällde för det fall, att fordonet nalkades hemdjur eller villebråd.

Utskottet.

Det synes i och för sig önskvärt, att fordonsförare, även då han nalkas villebråd eller annat hemdjur än kreatur, i görlig mån avpassar hastigheten så, att skada undvikes. En obligatorisk bestämmelse härom torde emellertid ha sådan räckvidd, att den skulle bli svår att efterleva. Övervakningen av bestämmelsens efterlevnad skulle även erbjuda stora svårigheter, såvitt angår villebråd och mindre hemdjur. Det kan därför befaras, att respekten för bestämmelsen snart nog skulle avtrubbas. Slutligen må erinras om de möjligheter till beivran av avsiktligt brott, vilka erbjudas genom bestämmelserna i jaktlagstiftningen (se prop. s. 236—237).

Utskottet förordar därför, att bestämmelsen utformas på sätt i *propositionen* föreslagits.

Korsande möte.

48 §.

1 och 2 mom.

Vid korsning mellan huvudled och annan väg skall enligt *propositionen* — liksom enligt gällande rätt (4 § 5 mom. vägtrafikstadgan) — fordonsförare, som från sistnämnda väg vill korsa huvudleden eller svänga in på denna, lämna företräde åt fordon på huvudleden. Vid annan korsning skall föraren av det fordon, som har det andra fordonet på sin vänstra sida, lämna företräde åt det sistnämnda fordonet.

I *motionerna I: 321 och II: 419* har — i anslutning till vad i samma motioner föreslagits vid 42 § — hemställts om föreskrift, att förare av motorfordon vid passerande av korsning med huvudled skall växla ned eller stanna. I varje fall borde denna föreskrift gälla för det fall, att sikten vid korsningen vore dålig eller dimma eller snöyra rådde.

Motionen II: 415 innefattar hemställan om införande av skyldighet för fordonsförare att stanna fordonet före infart på huvudled.

Utskottet.

Motionsyrkandena avstyrkas. Utskottet vill i detta sammanhang i tillämpliga delar åberopa, vad utskottet anfört under 42 §.

Stannande och uppställning.

49 §.

I *motionen II: 428* har föreslagits bestämmelse om att förbud eller annan inskränkning beträffande bilparkering icke skulle gälla för läkare vid resa till sjukdomsfall.

Läkarförbundet har tillstyrkt motionen.

Gällande författningar ävensom propositionen sakna uttrycklig motsvarighet till den föreslagna bestämmelsen. Däremot har *föredragande departementschefen* vid 39 § gjort följande uttalande:

Den norska strafflagens 47 § föreskriver, att ingen kan straffas för handling, som han företagit för att rädda någons person eller gods från en eljest oundviklig fara, när omständigheterna berättigat honom att anse denna fara som särdeles betydande i förhållande till den skada, som kan vållas genom handlingen. I den danska strafflagen (14 §) finnes ett liknande stadgande. Däremot saknar den svenska strafflagen — bortsett från bestämmelserna om rätt till nödvärn — uttrycklig föreskrift, i vad mån den skall undgå straffansvar, vilken av en nödsituation tvingats att företaga en i princip straffbelagd handling. I den praktiska rättstillämpningen gälla emellertid i vårt land liknande allmänna regler som i våra grannländer. Erinras må här om rättsfallen NJA 1932: 651 och SvJT 1937: 44.

I förslaget till vägtrafikförordning har behovet av särskilda regler för trängande lägen beaktats genom direkta bestämmelser för vissa fall av mera allmän räckvidd. Utöver dessa kunna givetvis tänkas andra, där hänsyn till en nödsituation måste tagas vid trafikreglernas tillämpning. Det kan sålunda ej anses rimligt, att exempelvis en läkare skall drabbas av

straffansvar för det han vid ett brådskande sjukbesök, där kanske livets räddning hänger på sekunderna, måste lämna sin bil på en plats, där parkerings- eller uppställningsförbud råder. För sådant eller jämförligt fall böra naturligen nyss antydda allmänna rättsregler äga tillämpning. Det torde emellertid ej vara lämpligt att för alla de fall, som här kunna komma i fråga, upptaga uttryckliga stadganden i sådan riktning. I stället lärers åt praxis böra överlämnas att pröva, om avsteget från gällande trafikföreskrifter varit nödvändigt, och om vederbörande i sammanhanget vidtagit de försiktighetsmått, vilka man skäligen kunnat kräva av honom.

Utskottet.

Departementschefens uppfattning delas av utskottet. För en läkare, som uppställer sin bil i strid mot gällande parkerings- eller uppställningsbestämmelser, torde sålunda de angivna allmänna rättsreglerna leda till frihet från ansvar i det fall, då avsteget från bestämmelserna verkligen varit nödvändigt. För andra fall synes det ej finnas någon egentlig anledning att i nu ifrågavarande hänseende gynna läkaren framför andra vägtrafikanter.

Utskottet avstyrker därför motionärens förslag.

Belysning.

51 §.

Enligt 19 § 1 mom. c) vägtrafikstadgan skola å bil under färd i mörker bl. a. föras minst två lyktor framtill. Dessa skola visa vitt, blåvitt eller gult sken och vara av tillräcklig sammanlagd ljusstyrka för att bilen skall kunna föras på betryggande sätt. Två av lyktorna skola vara anbragta på samma höjd, en på vardera sidan av bilen.

På motorcykel skall enligt samma stadgas 26 § vid färd under mörker föras minst en sådan lykta, som i 19 § 1 mom. c) sägs.

Till dessa bestämmelser anknyta föreskrifter i stadgans 20 och 26 §§ om förbud mot att använda bländande ljus i vissa närmare angivna fall.

I *motionerna I: 156 och II: 202* har föreslagits sådan ändring i vägtrafikstadgan, att på bil högst två lyktor, anbragta å samma höjd, en å vardera sidan av bilen, samt å motorcykel högst två lyktor få framtill vara tända vid möte under mörker, samt att förutom dessa lyktor endast må förekomma belyst skylt, utvisande, att fordonet är buss eller trafikbil eller är försett med påhängsvagn eller annan släpvagn. Undantag från dessa föreskrifter skall enligt motionerna dock göras för utryckningsfordon.

Motionärerna ha motiverat sin framställning bl. a. med att avbländningsanordningarna på vissa nu förekommande biltyper icke vore tillfredsställande.

Utskottet.

På grunder, som angivits under 3 § 1 mom. e), finner utskottet någon ändring icke nu böra vidtagas i gällande författningar. Motionärernas hemställan torde i stället böra upptagas till övervägande i samband med bestämmelserna i vägtrafikförordningen.

Enligt propositionen (3 och 4 §§) tillhöra belysningsanordningarna bils och motorcykels obligatoriska utrustning och krävas sålunda icke blott under färd i mörker. Såvitt angår lyktornas beskaffenhet och placering, överensstämmer propositionens förslag i stort sett med vad nu gäller. Dock skall trehjulig motorcykel eller motorcykel med sidvagn vara försedd med sådana lyktor, som stadgas för bil. Vidare skola lyktor med bländande sken kunna snabbt avbländas på tillfredsställande sätt.

De under 51 § upptagna bestämmelserna om förbud att använda bländande ljus skilja sig i det väsentliga icke från de i det föregående nämnda föreskrifterna i 20 och 26 §§ vägtrafikstadgan.

Med de i propositionen föreslagna stadgandena bli bils och motorcykels framlyktor med därtill hörande avbländningsanordningar — till skillnad från vad hittills varit fallet — föremål för besiktning och annan fordonskontroll. Det kan förutsättas, att vid dylik kontroll endast bli godkända sådana avbländningsanordningar, som finnas tillfredsställande. Härigenom och genom det i 51 § stadgade förbudet mot bländande ljus tillgodoses enligt utskottets mening motionernas syfte tillräckligt.

På grund härav och då ett generellt förbud mot mer än två lyktor framtill under vissa förhållanden förefaller kunna medföra olägenheter, avstyrker utskottet motionerna.

Fordons last.

52 §.

1 mom.

Enligt *propositionen* får på fordon icke gods lastas eller personer placeras så, att föraren kommer att sakna nödig sikt eller erforderliga möjligheter till manövrering, eller så, att fara eljest uppstår för person eller egendom, eller så att trafiken onödigtvis hindras eller störes. Stadgandet, som icke har någon direkt motsvarighet i gällande författningar, innefattar den i 20 § 1 mom. vägtrafikstadgan meddelade föreskriften, att å eller invid bils förarsäte gods icke må lastas eller personer så placeras, att det för bilens manövrering avsedda utrymmet inkräktas.

Utskottet.

Särskilt vid forsling av skogsprodukter kan betydande risk uppkomma genom otillräcklig surrning av lasset. Det i propositionen föreslagna stadgandet täcker visserligen även detta fall. Faromomentet i fråga synes emellertid vara av sådan storleksordning, att detsamma måhända borde framhåvas genom ett uttryckligt omnämnande i förevarande bestämmelse. Utskottet förordar därför, att frågan om tillägg i angivet hänseende tages under övervägande vid bestämmelsens slutliga utformning.

2 mom.

Enligt *propositionen* skall, om på fordon föres gods, som skjuter mer än 150 centimeter utanför fordonet framtill eller baktill, godsets yttersta del

vara tydligt utmärkt med flagga, lykta eller annan lämplig anordning. Föreskriften saknar motsvarighet i nuvarande författningar.

I *motionerna I: 315 och II: 426* har hemställts om sådan jämkning av bestämmelsen, att beträffande hästfordon flagga eller annan lämplig anordning skall anbringas på godsets yttersta del endast om godset skjuter mer än 300 centimeter utanför fordonet.

Utskottet.

Vad först angår bestämmelsens principiella utformning vill utskottet framhålla, att det givetvis är särskilt farligt med gods, som skjuter ut framtill. Faran av sådant gods kan vara betydande, även om det skjuter utanför fordonet mindre än 150 centimeter. Med hänsyn härtill förordar utskottet, att den i propositionen föreslagna regeln jämkas så, att godset skall på angivet sätt utmärkas, om det skjuter utanför fordonet framtill eller mer än 150 centimeter baktill.

Vidkommande härefter motionsyrkandet kräver enligt utskottets mening hänsynen till trafiksäkerheten, att bestämmelsen om markering av fordons last gäller generellt för alla slag av fordon. Det av motionärerna ifrågasatta särstadgandet avstyrkes därför.

Utskottet vill emellertid framhålla, att lasten stundom kan vara så anordnad, att dess gränser måste tydligt falla i ögonen även utan särskilt utmärkande. På en kompakt last av exempelvis timmer kan sålunda en markering i form av flagga eller dylikt ibland vara tämligen överflödig, även om lasten skjuter avsevärt utanför fordonet. Utskottet förutsätter, att åt uttrycket »annan lämplig anordning» gives en så vidsträckt innebörd, att särskild markering icke kräves i det fall, att lasten i och för sig kan sägas utgöra lämplig anordning till andra vägtrafikanters varsköende.

Särskilda bestämmelser om trafik med motordrivna fordon m. m.

54 §.

1 mom. första stycket.

Jämlikt 23 § 1 mom. vägtrafikstadgan får bil ej framföras på allmän väg, gata eller annan allmän plats, då den tyngd, som uppbäres av det mest belastade hjulet, överstiger 2 500 kilogram för bil med två hjulaxlar och 2 000 kilogram för bil med flera hjulaxlar. Dessa bestämmelser äga enligt 33 § 1 mom. samma stadga motsvarande tillämpning på fordon, som tillkopplas bil.

Enligt *propositionen* får motordrivet fordon eller därtill kopplat fordon icke föras på allmän väg, gata eller annan allmän plats:

- a) då den vikt, som uppbäres av någon hjulaxel, överstiger 6,00 ton;
- b) då den sammanlagda vikt, som uppbäres av två på mindre inbördes avstånd än 2 meter belägna hjulaxlar på fordonet eller fordonståget (= boggietrycket), överstiger 8,00 ton;
- c) då fordonets eller fordonstågets bruttovikt överstiger 8,00 ton vid ett

avstånd mellan fordonets eller fordonstågets första och sista hjulaxel uppgående till mindre än 2 meter, 8,50 ton vid ett avstånd mellan sagda axlar uppgående till 2 men ej 3 meter, 9,75 ton vid ett axelavstånd uppgående till 3 men ej 4 meter o. s. v., med tillägg av 1,25 ton för varje meter, varmed axelavståndet ökas;

d) då luftövertycket i hjulringarna överstiger 6 kilogram per kvadratcentimeter.

I *motionerna I: 303 och II: 402* har hemställts, att de föreslagna bestämmelserna måtte jämkas så, att under b) medgäves en vikt av 10 000 kilogram, att under c) medgäves en bruttovikt av 10 000 kilogram vid ett avstånd mellan fordonets eller fordonstågets första och sista hjulaxel uppgående till mindre än 2,0 meter, 10 500 kilogram vid ett avstånd mellan sagda axlar uppgående till 2,0 men ej 2,1 meter, 10 625 kilogram vid axelavstånd uppgående till 2,1 men ej 2,2 meter o. s. v., med ett tillägg av 125 kilogram för varje decimeter, varmed axelavståndet ökades, samt att bestämmelsen under d) utginge.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har i sitt yttrande över motionerna anfört bl. a. följande. I propositionen hade uttalats, att antalet av de broar, för vilka restriktioner skulle erfordras med de i propositionen föreslagna reglerna, kunde beräknas inom blott ett par år ha sjunkit från nuvarande 45 till 40 procent av totala broantalet. Därest de i motionerna förordade höjningarna av boggietryck och bruttovikt skulle genomföras, komme antalet restriktionskrävande broar att väsentligt ökas. Antalet broar, för vilka restriktioner då skulle behövas, kunde överslagsvis uppskattas till cirka 60 procent av totala broantalet. Inom styrelsen verkställda beräkningar hade givit vid handen, att i fråga om broars hållfasthet ekvivalens icke rådde mellan de i motionerna angivna värdena på axeltryck — 6 ton — och boggietryck — 10 ton. Om dessa viktgränser infördes i vägtrafikförordningen, skulle restriktioner bli erforderliga för broar, som visserligen kunde upptaga ett axeltryck av 6 ton men icke tålde ett boggietryck av 10 ton. De höjda bruttovikterna komme att nödvändiggöra ytterligare inskränkningar, och den för viss bro högsta tillåtna vikten borde i sådant fall sättas i relation till avståndet mellan första och sista axeln. Sådana omfattande föreskrifter bleve svåra att tillkännagiva på vägmärken av vedertagen typ. För allmänheten måste de te sig svårförståeliga och tillkrånglade. Man kunde därför befara, att efterlevnaden bleve sämre än vid enkla och klara regler. Ur trafiksäkerhetssynpunkt vore detta av stor betydelse. Man måste nämligen vid bedömandet av storleken av de fordon, som skulle tillåtas framgå, även beakta behovet av säkerhet för att icke på grund av väg- eller broskador olyckor inträffade. Om propositionens värden på boggietryck och bruttovikt fastställdes, skulle detta icke försämra framkomligheten på vägarna, ty då hade man att lämna generella dispenser i den omfattning detta bleve möjligt. Sådana dispenser — meddelade i länskungörelserna — skulle bli betydligt lättare att formulera och förstå än ett flertal på vägmärken angivna förbud vid broar. På grund härav avstyrktes det i motionerna framlagda för-

slaget om höjning av boggietryck och bruttovikt. Motionärernas förslag, att den tillåtna bruttovikten borde variera för varje decimeters ändring av axelavståndet, ansåge styrelsen ur praktisk synpunkt icke lämpligt att genomföra. Vad slutligen anginge luftövertrycket i ringarna vore den i propositionen föreslagna gränsen 6 kilogram per kvadratcentimeter icke aktuell för de vanligen förekommande ringdimensionerna. Emellertid kunde en utveckling mot högre ringtryck vara tänkbar, vilket ur vägsynpunkt vore en stor nackdel. För att motverka en dylik utveckling kunde ifrågavarande bestämmelse vara lämplig. För den händelse åter, att det skulle anses olämpligt att nu införa en sådan bestämmelse, kunde frågan om bestämmelsens införande upptagas på nytt framdeles, därest det skulle visa sig, att utvecklingen ginge i en för vägarnas hållfasthet ogynnsam riktning.

Vägföreningen har framlagt följande synpunkter *beträffande b)*: På vägar och kortare broar gäve axeltrycket 6 ton den största påkänningen. På längre broar gäves däremot den största påkänningen av boggietrycket, vare sig detta vore 8 eller 10 ton. Ekvivalens rådde visserligen icke mellan axeltrycket 6 ton och boggietrycket 10 ton. Emellertid rådde ej heller ekvivalens mellan sagda axeltryck och boggietrycket 8 ton. Det vore endast växlingspunkten, som försköte sig, när man ökade boggietrycket. Den ökning av materialansträngningen, som följde av boggietryckets höjning från 8 till 10 ton, vore för kortare broar (under 10 meter) i medeltal 15 procent. För större broar nedginge sedan ökningen, så att den för broar av 20 resp. 30 meters längd kunde beräknas utgöra 4 resp. 3 procent. Omkring 60 procent av den sammanlagda brolängden i landet hänförde sig till broar med längd av 20 meter och däröver. Ökningen av materialansträngningen finge vid detta förhållande betecknas som måttlig. Härtill komme, att vid valet mellan de båda boggietrycksgränserna avgörande betydelse icke borde fästas vid antalet broar, som drabbades av den ena eller den andra bestämmelsen. Utslagsgivande borde i stället vara, hur stor del av trafiken som framginge efter de olika bestämmelserna. Härvid vore att märka, att mer än hälften av landets trafikflöde framginge på sådana huvudvägar (riks- och länshuvudvägar), som vore tillåtna för ett axeltryck av 6 ton och ett boggietryck av 10 ton. Med hänsyn till nu angivna förhållanden förefölle det ej behöfligt att i syfte att undvika oförmånlig viktconcentration kvarhålla boggietrycket vid 8 ton, utan borde detta utan olägenhet kunna höjas till 10 ton.

Beträffande c) har vägföreningen — under hänvisning till vad under b) anförts — förordat en mot boggietrycket 10 ton svarande höjning av tillåtna bruttovikterna. Föreningen har vidare anført, att den i propositionen uppställda meterregeln komme att hårt drabba fordon med axelavstånd nära men något under helt meteravstånd. Motionernas decimeterregel vore därför att föredraga. Denna regel innebure icke någon högre belastning eller svårighet i övrigt vid tillämpningen utan blott en närmare anslutning än meterregeln till den kurva, efter vilken bruttovikterna borde få ökas. Ur trafikekonomisk synpunkt skulle decimeterregeln medföra stora fördelar i förhållande till meterregeln.

Slutligen har föreningen *beträffande d)* uttalat, att begränsning av luftövertrycket icke funnes stadgad i någon utländsk författning och icke heller syntes vara erforderlig.

I *motionen II: 424* har hemställts, att tillåtna axeltrycket måtte bestämmas till 7 ton.

Utskottet.

Axeltryck.

Med hänsyn till våra vägars nuvarande och för de närmaste åren påräkneliga tillstånd kan enligt utskottets mening såsom normalregel icke stadgas högre axeltryck än 6 ton. Med avstyrkande av *motionen II: 424* förordar utskottet därför propositionens förslag härom.

Boggietryck, bruttovikt och luftövertryck.

Normalregeln torde böra utformas så, att den uttrycker vad som kan tillåtas på den övervägande delen av våra vägar och broar. Vid bedömandet härav bör man beakta icke blott antalet broar och vägar och dessas längd utan även trafikintensiteten på de olika vägarna. Vidare bör hänsyn tagas till de väg- och broförbättringar, som påräknas bli utförda under de närmaste åren. Slutligen bör regeln avfattas så, att praktiska svårigheter vid dess tillämpning i görlig mån undvikas. Inskränkningar däri böra sålunda i regel kunna medelst vägmärken tillkännagivas på enkelt och tydligt sätt.

Vad först angår frågan om *boggietrycket*, skulle tydligen dettas höjande till 10 ton nödvändiggöra avsevärt flera restriktioner, än som skulle erfordras vid *boggietrycket* 8 ton. Dessutom skulle med *boggietrycket* 10 ton som huvudregel restriktionerna bli svårare att formulera och förstå. Med hänsyn härtill kan 10-tonsuregeln knappast betecknas som fullt tillfredsställande.

Emellertid giver ej heller 8-tonsuregeln en riktig bild av vad som kan tillåtas på våra vägar. Av landets huvudvägnät — varå som nämnt mer än hälften av trafikflödet framgår — är sålunda cirka 70 procent tillåtet för ett axeltryck av 6 ton och ett *boggietryck* av 10 ton. Det förefaller bl. a. ur psykologisk synpunkt icke riktigt, att detta förhållande icke skall komma till synes i den grundläggande vägtrafikförfattningen.

Enligt utskottets mening skulle det föreliggande spörsmålet på ett praktiskt sätt lösas, om man bibehölle propositionens förslag som huvudregel men för huvudvägarna såsom undantag från denna regel stadgade 10 ton som högsta tillåtna *boggietryck*.

Vidkommande härefter *bruttovikten* finner utskottet beaktansvärda trafikekonomiska fördelar kunna vinnas genom utbyte av propositionens meterregel mot den i *motionerna I: 303* och *II: 402* föreslagna decimeterregeln. Däremot synas några egentliga olägenheter knappast vara att befara. Utbytet förefaller därför lämpligt. Dessutom torde motsvarande undantag böra stadgas beträffande tillåtliga bruttovikter som i fråga om *boggietrycket*.

Vad slutligen gäller *luftövertrycket i hjulringarna* förefaller det knappast hittills ha framkommit något egentligt behov av begränsande bestämmelser. Med införande av sådana bestämmelser torde därför utan olägenhet kunna tills vidare anstå.

Med återopande av vad nu anförts förordar utskottet sådan jämkning av propositionens förslag, *att* under b) tillåtna boggietrycket bestämmas till 8 000 kilogram, *att* under c) tillåtna bruttovikten maximeras till 8 000 kilogram vid mindre avstånd än 2,0 meter mellan fordonets eller fordonstågets första och sista hjulaxel, 8 500 kilogram vid axelavstånd uppgående till 2,0 men ej 2,1 meter, 8 625 kilogram vid axelavstånd uppgående till 2,1 men ej 2,2 meter o. s. v., med tillägg av 125 kilogram för varje decimeter, varmed axelavståndet ökas, *att* bestämmelsen under d) utgår, *samt att* för fordon, som föres på huvudväg (riks- eller länshuvudväg), de enligt b) och c) för olika fall gällande viktsiffrorna ökas med 2 000 kilogram.

55 §.

1 mom.

33 § 2 mom. vägtrafikstadgan upptager närmare bestämmelser om antal och vikt av fordon, som må dragas av bil.

Enligt *propositionen* — 1 mom. första stycket — få av bil eller traktor icke dragas mer än två för koppling till bil eller traktor byggda fordon eller ett fordon av annat slag. Draget eller dragna fordons bruttovikt eller sammanlagda bruttovikt får icke uppgå till mer än två gånger det dragande fordonets bruttovikt. Utan hinder härav får dock enligt samma moment andra stycket fordon, som byggts för koppling till bil eller traktor, med iakttagande av nödig försiktighet dragas av bil eller traktor, om varje draget fordon är försett med effektiva bromsar, som kunna manövreras från fotbroms eller motsvarande anordning på det dragande fordonet eller av medföljande bromsare, eller om, såvitt angår fordon på medar, effektiv bromsning är anordnad på annat lämpligt sätt.

I *motionerna I: 317 och II: 400* har hemställts, *dels* att förbudet mot dragande av mer än ett fordon, som ej vore byggt för koppling till bil eller traktor, måtte slopas, *dels ock* att för en övergångstid av tre år maximala bruttovikten av draget eller dragna fordon måtte bestämmas till tre gånger det dragande fordonets bruttovikt.

Motionerna I: 321 och II: 419 innefatta förslag om att beträffande traktordragna fordon icke måtte stadgas annan begränsning, än att av traktor icke skulle få dragas mer än två för koppling till bil eller traktor byggda fordon eller ett fordon av annat slag.

Motionsyrkandena ha motiverats med de svårigheter, som skulle uppkomma för jordbruket, om propositionens förslag genomfördes.

Utskottet.

Enligt utskottets mening saknas det tillräcklig anledning att i fråga om tillämpligheten av förevarande bestämmelser göra någon skillnad mellan fordon, som drages av bil, och fordon, som kopplats till traktor.

För att fordon skall kunna anses byggt för koppling till bil eller traktor, lär krävas, att det är försett med tillfredsställande kopplingsanordning. Detta krav torde ur trafiksäkerhetssynpunkt icke kunna eftergivnas, om mer än ett fordon skall få dragas av bil eller traktor.

Vidare ha företagna bromsprov visat, att dragande fordons bromsanordningar icke kunna giva nöjaktig verkan, om draget eller dragna fordons bruttovikt eller sammanlagda bruttovikt uppgår till mer än två gånger det dragande fordonets bruttovikt. För att större vikt skall få dragas, måste därför i säkerhetens intresse bromsar finnas även på draget eller dragna fordon. Dessutom torde draget eller dragna fordon böra vara byggda för koppling till bil eller traktor. Undantag härifrån torde ej böra medgivnas ens för en övergångstid.

Däremot synes det knappast nödvändigt, att — såom i propositionen föreskrivits — effektiva bromsar skola finnas på varje draget fordon, om den dragna vikten uppgår till mer än två gånger det dragande fordonets bruttovikt. Det torde — med tanke på vad i momentets första stycke stadgas — vara tillfyllest, att bromsar finnas på så stor del av de dragna fordonen, att bruttovikten eller sammanlagda bruttovikten av fordon, som sakna bromsar, icke uppgår till mer än två gånger det dragande fordonets bruttovikt.

Om de i propositionen upptagna bestämmelserna jämkas i enlighet med vad nu angivits, torde man erhålla en skälig avvägning mellan trafiksäkerhetens krav och jordbrukets berättigade intressen. Utskottet förordar därför, att sådan jämkning företages.

56 §.

1 och 2 mom.

Enligt 24 § 2 mom. vägtrafikstadgan får buss eller lastbil icke framföras med högre hastighet än 40 kilometer i timmen inom tätbebyggt område och 50 kilometer i timmen annorstädes. Härtill ansluta bestämmelser i stadgans 34 § 1 mom. om tillåtna hastigheter för olika slag av fordonståg.

I *propositionen* stadgas under 56 § 1 mom. en högsta hastighet för buss och lastbil av 40 kilometer i timmen inom tätbebyggt område och 60 kilometer i timmen annorstädes. Paragrafens 2 mom. upptager föreskrifter om begränsning av hastigheten för fordonståg.

Utskottet.

Inom utskottet har för lastbil ifrågasatts en begränsning i 1 mom. av tillåtna hastigheten utom tätbebyggt område till 50 kilometer i timmen samt en motsvarande begränsning i 2 mom. Därvid har anförts, att ur trafiksäkerhetssynpunkt och med hänsyn till våra vägars nuvarande tillstånd en hastighet av 60 kilometer i timmen för lastbil knappast kunde anses tillräddig.

Utskottet hänvisar till vad föredragande departementschefen anført i ämnet (se prop. s. 232) och vill för sin del ansluta sig till den av departementschefen uttalade meningen. Propositionens förslag tillstyrkes sålunda.

57 §.

4 mom.

Enligt 32 och 35 §§ vägtrafikstadgan får — med undantag för fordon, som vid eldfara användes för brandväsendets räkning — fordon, som kopplas till bil, icke användas för personbefordran utan att vara besiktigat för sådant ändamål.

Enligt *propositionen* får — med liknande undantag — fordon, som kopplats till motordrivet fordon, icke användas för personbefordran utan att vara av besiktningsman godkänt för sådant ändamål.

I *motionerna I: 317 och II: 400* har hemställts, att från bestämmelsen även måtte undantagas persontransporter inom jordbruket.

Utskottet.

Med hänsyn till säkerhetskravet torde undantag från propositionens regel icke böra komma i fråga såvitt angår fordon, som kopplas till bil. Däremot synes — för tillgodoseende av särskilt jordbrukets intressen — sådant undantag vara berättigat i vad gäller fordon, som kopplats till traktor för kortare färd till eller från arbetsplats eller mellan en gårds ägor eller för liknande ändamål.

Utskottet förordar, att ifrågavarande bestämmelse jämkas i överensstämmelse med vad nu sagts.

Särskilda bestämmelser om trafik med cykel.

59 §.

4 mom. tredje stycket.

Enligt *propositionen* får med fordon, som kopplats till cykel, vid cykelåkning på allmän väg, gata eller annan allmän plats icke befordras gods med sådan vikt, att sammanlagda vikten av gods på cykeln och på det eller de fordon, som tillkopplats, överstiger 100 kilogram. Motsvarighet till detta stadgande saknas i gällande rätt.

I *motionerna I: 313 och II: 414* har föreslagits höjning av tillåtna vikten till 150 kilogram sammanlagt på cykel med tillkopplat »släpfordon».

Utskottet.

Enligt *propositionen* har vikten 100 kilogram — efter förfrågningar hos utövare av yrken, inom vilka transportcyklar användas — funnits vara den högsta, som kunde anses nöjaktig ur säkerhetssynpunkt. Utskottet finner sig med hänsyn härtill böra förorda *propositionens* förslag.

AVD. V.

Utfärdande av lokala trafikföreskrifter m. m.

61 §.

1 mom. a).

Utskottet.

Enligt *propositionen* tillkommer det angivna lokala myndigheter att meddela föreskrifter bl. a. beträffande luftövertryck i hjulringarna. Om utskottets hemställan under 54 § 1 mom. vinner bifall, torde det i 61 § 1 mom. a) upptagna stadgandet beträffande luftövertryck böra utgå.

AVD. VI.

Vägmärken m. m.

64 §.

3 mom. *Upplysningsmärken.*

Momentet innehåller grundläggande bestämmelser om ortnamnsmärken, vägvisare och andra märken för meddelande av upplysningar för vägtrafikanter (upplysningsmärken). Sådana märken uppsätts vid allmän väg, gata eller annan allmän plats. Motsvarande nu gällande bestämmelser finnas i 13 § 1 mom. vägtrafikstadgan.

Ortnamnsmärken skola uppsättas vid infartsväg till stad eller annat tätbebyggt samhälle och må uppsättas även vid annan ort, där så finnes lämpligt till upplysning för vägtrafikanter.

Utskottet.

Även för den egentliga landsbygdens vidkommande torde finnas behov av upplysningsmärken. För orienteringen på landsbygden skulle det sålunda vara av värde, om i viss omfattning vägmärken funnes med namn på byar, gårdar etc. Enligt utskottets mening vore det önskligt, om frågan härom komme under övervägande i samband med den slutliga utformningen av de blivande bestämmelserna om vägmärken.

AVD. VII.

Ansvarsbestämmelser.

Gemensamma bestämmelser.

72 §.

Enligt *propositionen* skola böter och viten, som ådömas enligt vägtrafikförordningen, tillfalla kronan.

Utskottet.

Årets riksdag har numera antagit Kungl. Maj:ts proposition nr 90 med förslag till lag med vissa bestämmelser om böter och viten. Enligt denna lag, som träder i kraft den 1 januari 1952, skola böter och viten tillfalla kronan, om annat icke är föreskrivet. Med hänsyn härtill torde 72 § i förslaget till vägtrafikförordning såsom obehörlig böra utgå.

Förslaget till lag om straff för vissa trafikbrott.**1 §.***Första stycket.*

Enligt 38 § 1 mom. vägtrafikstadgan straffas vägfarande, som brister i nödig omsorg och varsamhet, med dagsböter. Äro omständigheterna försvärande och har förseelsen skett vid framförande av motorfordon, må till fängelse i högst ett år dömas.

I *propositionen* bestämmes straffet för vårdslöshet i trafik till dagsböter eller fängelse i högst sex månader.

I *motionen II: 420* har hemställts, att fängelsestraffet måtte uteslutas ur strafflatituden.

Utskottet.

Straffbestämmelsen täcker dels sådan vårdslöshet vid förande av bil, motorcykel, traktor eller motorredskap, som icke enligt paragrafens andra stycke är att straffa såsom grov vårdslöshet, dels ock vårdslöshet i annan vägtrafik, oavsett om omständigheterna äro försvärande. Enligt utskottets mening kan även annan vägtrafikant än motorförare tänkas göra sig skyldig till sådan vårdslöshet, att frihetsstraff bör följa. Att fördenskull föra honom in under andra styckets strängare strafflatitud synes emellertid icke böra komma i fråga. Denna strafflatitud har nämligen betingats av de motordrivna fordonens större typiska trafikfarlighet och bör därför gälla blott för förare av sådana fordon.

Med hänsyn härtill finner utskottet sig böra förorda propositionens förslag.

Andra stycket.

Enligt 2 § 1934 års lag om straff för vissa brott vid förande av motorfordon skall den, som vid förande av motorfordon eller traktortåg gjort sig skyldig till brott mot 1 § sagda lag (rattfylleri m. m.) eller överskridit medgiven hastighet, och som därvid ådagalagt grov vårdslöshet eller visat uppenbar likgiltighet för andra människors liv eller egendom, dömas till fängelse eller straffarbete i högst ett år.

Enligt *propositionen* skall, där någon vid förande av bil, motorcykel, traktor eller motorredskap ådagalägger grov oaktsamhet eller visar uppenbar likgiltighet för andra människors liv eller egendom, för grov vårdslöshet i trafik dömas till fängelse eller straffarbete i högst ett år.

I *motionen II: 416* har hemställts, att det föreslagna lagrummet måtte jämkas till att gälla icke blott för förare av motordrivet fordon utan för alla vägtrafikanter.

Utskottet.

Under hänvisning till vad utskottet anfört under paragrafens första stycke, vill utskottet — med avstyrkande av motionen — förorda, att bestämmelsen i andra stycket utformas på sätt i propositionen föreslagits.

3 §.

Under paragrafen ha i *propositionen* upptagits bestämmelser om ansvar för olovlig körning med bil eller motorcykel och för jämförliga brott. Straffet har bestämts till dagsböter. Vid återfall må dock straffet höjas till fängelse i högst sex månader.

Utskottet.

Under 29 § förslaget till vägtrafikförordning har utskottet tillstyrkt införande av körkortstvång beträffande traktorer. Till följd härav erfordras vissa jämkningar i 3 § förslaget till lag om straff för vissa trafikbrott. Sålunda böra ansvarsbestämmelserna principiellt göras tillämpliga jämväl beträffande gummihjulstraktor. Straffskärpningen för återfall läser dock fortfarande böra gälla allenast i fråga om bil eller motorcykel. När det gäller sådana fordon, måste nämligen återfallet anses vara av betydligt högre svårighetsgrad, än när det blott är fråga om gummihjulstraktor med dess mindre trafikfarlighet.

Under hänvisning till det anförda förordar utskottet, att paragrafen jämkas i enlighet med vad nu anförts.

4 §.

I *propositionen* ha upptagits bestämmelser om ansvar för rattfylleri och annan onykterhet i trafik. Bestämmelserna svara mot nuvarande stadganden i 1 § i 1934 års lag om straff för vissa brott vid förande av motorfordon och skilja sig från dessa huvudsakligen däri, att ansvarsbestämmelserna — dock icke »promillereglerna» — utsträckts till att gälla även förare av annat motordrivet fordon än bil, motorcykel och traktortåg, samt att ansvar införts även för det fall, att förare av motordrivet fordon varit påverkad av annat berusningsmedel än starka drycker.

Såsom skäl för att icke mera vittgående ändringar i gällande rattfyllerilagstiftning föreslagits i propositionen har *föredragande departementschefen* uttalat, att det borde i görlig mån undvikas att nu i fråga om bestämmelserna rörande ansvar för bristande nykterhet i trafik företaga några ändringar, som kunde tolkas som ett föregripande av de resultat, vartill 1949 års trafiknykterhetsutredning kunde komma.

Utskottet.

Med hänsyn till vad departementschefen anfört finner utskottet sig kunna tillstyrka de i propositionen föreslagna bestämmelserna. Utskottet förutsätter därvid, att dessa bestämmelser endast utgöra ett provisorium, och betonar angelägenheten av att bestämmelserna, vilka enligt utskottets mening icke kunna anses tillräckliga, snarast möjligt ersättas med stadganden, som på ett effektivt sätt främja nykterheten i trafiken. Erinras må, att vid de nuvarande bestämmelsernas tillkomst torde ha förutsatts en skärpning allteftersom bestämmelserna vunne fast förankring i rättsmedvetandet. Så torde numera vara fallet. Vidare synas nyare forskningsrön tyda på att hos föraren även vid en mycket ringa alkoholförtäring kan inträda en klar påverkan, vilken kan ha ödesdigra följder i kritiska situationer. Utskottet vill i sammanhanget även erinra om de reservationsvis framställda förslag till åtgärder, som 1944 års sakkunnigas betänkande innehåller. Även dessa förslag synas vara värda att beaktas vid övervägandet av lämpliga åtgärder till trafiknykterhetens främjande.

6 §.

Utskottet.

Av skäl, som angivits under 72 § förslaget till vägtrafikförordning, torde paragrafen såsom numera obehövlig böra utgå.

Förslagen till ändring i automobilansvarighetslagen, trafikförsäkringslagen och ordningsstadgan för rikets städer.

Utskottet har icke något att erinra mot dessa förslag.

Förslaget till ändring i förordningen angående yrkesmässig automobiltrafik
m. m.

27 §.

Såvitt angår de i olika motioner framställda förslagen rörande särskilda krav på förare i yrkesmässig trafik vill *utskottet* hänvisa till framställningen under 29 § förslaget till vägtrafikförordning.

37 §.

3 mom.

Enligt *propositionen* skola de för ägare stadgade ansvarsbestämmelserna i fråga om fordon, som tillhör bolag, förening eller annat samfund eller stiftelse eller annan sådan inrättning, äga tillämpning på den eller dem, som äga företräda samfundet eller inrättningen. Har statens biltrafiknämnd på framställning av samfundet eller inrättningen godtagit viss person såsom bärare av ägares ansvar, skola dock bestämmelserna i stället gälla denne. Bestämmelsen i den sista punkten är ny.

Utskottet.

Det kan ifrågasättas, om det ur praktisk synpunkt icke vore att föredraga, att det — såsom har skett i 70 § 3 mom. förslaget till vägtrafikförordning — anförtroddes åt länsstyrelse i stället för åt biltrafiknämnden att utse bärare av ägaransvaret. Utskottet vill därför förordna, att Kungl. Maj:t måtte överväga, om icke framställning enligt 37 § 3 mom. förordningen ang. yrkesmässig automobiltrafik borde prövas av länsstyrelsen.

Förslaget till ändring i automobilskatteförordningen.

Detta förslag föranleder ingen erinran från utskottets sida.

I *motionen I: 316* har vid förslagen till vägtrafikförordning och lag om straff för vissa trafikbrott anförts, att vissa bestämmelser borde bringas till allmänhetens och då särskilt motorförarnas kännedom på ett så effektivt sätt som möjligt. Motionärerna föresloge därför, att kommunikationsdepartementet eller väg- och vattenbyggnadsstyrelsen träffade avtal med t. ex. nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande, att denna (NTF) i en lämplig broschyr eller liknande sammanförde dessa bestämmelser och genom motorförarnas och liknande organisationer spredde denna såväl till ägarna och förarna av motorfordon som till andra trafikanter, som kunde anses ha intresse för densamma. En dylik skrift borde ej utdelas gratis men säljas till ett populärt pris. Då borde den bli bättre uppmärksammas.

Utskottet.

Enligt vad utskottet inhämtat har NTF upptagit det förevarande spörsmålet. Föreningen bereder sålunda utgivande av en trafikhandledning upptagande de trafikregler m. m., som äro av större betydelse för allmänheten. Beredandet sker i NTF:s regi men i samråd med de stora trafikantorganisationerna m. fl. Broschyren, som avses skola utgivas i en första upplaga av cirka 1 miljon exemplar, har tänkts bli utdelad gratis i skolorna samt i övrigt tillhandahållas till ett mycket lågt pris. Densamma beräknas kunna färdigställas i tid för utgivande i tämligen nära anslutning till utfärdandet av vägtrafikförordning och övriga här ifrågavarande författningar.

På grund av vad utskottet sålunda anfört får utskottet hemställa,

A. att riksdagen måtte — med avslag å motionerna I: 313, I: 314, I: 320, II: 414, II: 417, II: 422 och II: 427 — i skrivelse till Kungl. Maj:t anmäla, att riksdagen icke funnit skäl att i anslutning till de vid propositionen nr 30 fogade förslagen till vägtrafikförordning, förordning om ändring i vissa delar av ordningsstadgan för rikets städer den 24 mars 1868 (nr 22) samt förordning om ändring i vissa delar av förordningen den 25 oktober 1940 (nr 910) angående yrkes-

mässig automobiltrafik m. m. göra andra uttalanden än utskottet i förevarande utlåtande upptagit;

B. att riksdagen måtte — med avslag å motionerna II: 416 och II: 420 samt under förklaring, att riksdagen funnit vissa ändringar böra vidtagas i det genom propositionen framlagda förslaget till lag om straff för vissa trafikbrott — för sin del antaga förslaget med de ändringarna, att

dels 3 § erhåller följande lydelse:

För någon körkortspliktigt fordon utan att vara berättigad att föra sådant fordon eller med åsidosättande av föreskrift, som meddelats vid utfärdande av körkort, dömes för olovlig körning till dagsböter.

Anställer och brukar någon såsom förare av körkortspliktigt fordon den, som icke äger rätt att föra fordonet, eller tillåter någon eljest annan att föra sådant fordon utan att denne är berättigad därtill, straffes likaledes med dagsböter.

Begår någon, efter det han genom laga kraftvunnen dom blivit dömd för något i denna paragraf avsett brott, som hänför sig till bil eller motorcykel, ånyo sådant brott, må straffet höjas till fängelse i högst sex månader;

dels ock 6 § utgår;

C. att riksdagen måtte antaga de vid propositionen fogade förslagen till

1) lag om ändrad lydelse av 1 § lagen den 30 juni 1916 (nr 312) angående ansvarighet för skada i följd av automobiltrafik,

2) lag angående ändrad lydelse av 2 och 18 §§ lagen den 10 maj 1929 (nr 77) om trafikförsäkring å motorfordon samt

3) förordning angående ändrad lydelse av 1, 2 och 5 §§ förordningen den 2 juni 1922 (nr 260) om automobilskatt;

D. att motionen II: 316 måtte i vad den avser trafikbroschyr anses besvarad genom den av utskottet härovan lämnade redogörelsen samt i övrigt icke föranleda någon riksdagens åtgärd;

E. att riksdagen ville i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa om utredning beträffande möjligheterna att åt cyklar med hjälpmotor bereda lättnader i de av utskottet angivna hänseendena;

F. att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t ville överlämna motionen II: 421 till 1949 års trafiknykterhetsutredning för att motionen måtte övervägas vid fullgörandet av utredningens uppdrag;

G. att motionerna I: 302, I: 303, I: 315, I: 317, I: 319, I: 321, II: 400, II: 401, II: 402, II: 418, II: 419, II: 423, II: 424,

II: 426, II: 428 och II: 429, i den mån de ej beaktats genom vad utskottet under A. och E. hemställt, icke måtte föranleda någon riksdagens åtgärd; samt

H. att motionerna I: 33, I: 156, I: 318, II: 47: II: 202, II: 415, II: 425 och II: 430 icke måtte föranleda någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 20 april 1951.

På andra lagutskottets vägnar:

DAVID NORMAN.

Vid detta ärendes slutbehandling ha närvarit:

från första kammaren: herrar Norman, Forslund, Hallagård, Sten, Sunne, Nils Elowsson, Isaksson och Bengtson;

från andra kammaren: herrar Jacobsson i Igelsbo, Hellbacken, fru Johansson i Norrköping, herrar Nilsson i Göteborg, Hagård, Carlsson i Bakeröd, Andersson i Alfredshem och Wiklund i Stockholm.

Reservationer:

I. beträffande sammanfattningen:

av herr *Sten*;

II. beträffande förslaget till vägtrafikförordning:

vid 3 § 1 mom.:

av herrar *Forslund, Bengtson, Hellbacken* och *Nilsson* i Göteborg, vilka ansett utskottet ha bort förorda, att hastighetsmätare föreskrevs som obligatorisk beträffande bil, för vilken enligt 56 § gällde hastighetsbegränsning;

vid 7 §:

1 mom. a): av herrar *Hallagård, Isaksson, Bengtson* och *Carlsson* i Bakeröd, vilka ansett utskottet ha bort förorda, att det i propositionen föreslagna kravet angående dubbla bromsar på cykel med tillkopplat fordon begränsades till att gälla allenast cykel, vartill fordon kopplades annat än tillfälligtvis;

1 mom. d): av herrar *Forslund* och *Nilsson* i Göteborg, vilka funnit propositionens förslag om namnskylt på cykel ha bort tillstyrkas;

vid 8 § 1 mom.:

1. av herrar *Hallagård, Isaksson, Bengtson, Hagård* och *Carlsson* i Bakeröd, vilka ansett, att *dels* fordon försett med föreskrivna belysnings- eller reflexanordningar, vilka emellertid skymdes av lasten, *dels ock* jordbruksredskap borde få — utan hinder av vad i momentet eljest stadgades — tillfälligt föras kortare sträcka vid färd till eller från arbetsplats eller mellan en gårds ägor eller för liknande ändamål, såframt icke myndighet, som angåves i 5 § 1 mom. andra och tredje styckena, funne skäl annorledes förordna;

2. av herr *Sten*, som hemställt, att riksdagen måtte till utskottets utlåtande foga ett uttalande av principiellt samma innebörd som beträffande körkort för gummihjulstraktor (s. 101—102) och beträffande persontransport med fordon kopplat till traktor (s. 119), nämligen att vad i momentet föreslagits icke borde gälla vid kortare färd till eller från arbetsplats eller mellan en gårds ägor eller för liknande ändamål;

vid 29 § och därtill anslutande författningsrum:

av herr *Sten*, som yrkat, att riksdagen måtte biträda propositionen jämväl i vad därigenom krav på körkort för gummihjulstraktor funnits icke böra införas;

vid 33 § 1 mom.:

första stycket: av herr *Hellbacken*, vilken ansett, att utskottet här bort ha yttrat följande:

Enligt förevarande stadgande skall det tillkomma uteslutande länsstyrelse att besluta om återkallelse av körkort. Detta är i överensstämmelse med vad som gäller enligt nuvarande bestämmelser. Enligt utskottets mening vore det lämpligt att också de allmänna domstolarna vid behandling av mål angående vårdslöshet i trafik m. m. ägde att fatta sådant beslut. Det är ju domstolen, som i dylikt mål äger kännedom om alla omständigheter i målet och som alltså bäst bör kunna bedöma, om den i målet skyldige bör underkastas också den åtgärden, att körkortet berövas honom för viss tid. Enligt den ordning, som nu tillämpas, översänder domstolen transumt av domen — innehållande allenast uppgift om tillämpat lagrum och storleken av straffet — till vederbörande länsstyrelsens körkortsregister. På detta tunna material fattar länsstyrelsen så sitt beslut om återkallelse av körkortet. Det torde praktiskt taget aldrig hända att länsstyrelsen från domstolen infordrar akten i målet för närmare kännedom om omständigheterna i målet. I anslutning härtill får utskottet erinra — för att taga ett exempel, som torde få anses såsom jämförbart — att i mål om brott mot vapenförordningen det är domstol, som har att förklara vapnet förverkat. En ordning, varigenom domstol skulle fälla till ansvar för brott mot vapenförordningen och länsstyrelse i efterhand förklara vapnet förverkat, måste te sig tämligen irrationell.

Ur rättssäkerhetssynpunkt och även av praktiska skäl anser utskottet alltså, att det bör tillkomma allmän domstol att i samband med dom i mål

om vårdslöshet i trafik förordna om återkallelse av körkort ävensom yttra sig över huruvida interimistiskt beslut om återkallelse, meddelat vid rattfylleri o. d., alltjämt skall äga bestånd. Domstol bör också berättigas meddela varning i lindrigare fall; varning bör då kunna överklagas i samband med att talan föres mot domen;

fjärde stycket: av herr Nilsson i Göteborg, som ansett, att utskottet bort förorda en ökning av återkallelsetiderna till minst två och högst tio år i fallet a), minst ett och högst fyra år i fallet b) samt minst sex månader och högst fyra år i fallet c) uti förevarande stycke;

vid 34 och 36 §§:

av herr Hellbacken, som — i det han tillika hänvisat till vad han sist anfört vid 33 § 1 mom. första stycket — uttalat, att utskottet bort förorda, att av länsstyrelse meddelad varning skulle kunna i administrativ ordning överklagas;

vid 54 § 1 mom.:

av herr Forsslund, fru Johansson i Norrköping och herr Nilsson i Göteborg, vilka ansett, att utskottet bort förorda propositionens förslag oförändrat;

vid 55 § 1 mom.:

av herr Sten, som hemställt, att riksdagen icke måtte göra erinran mot propositionens förslag; och

vid 56 § 1 och 2 mom.:

av herrar Forsslund och Nilsson i Göteborg, vilka uttalat, att för lastbil — med hänsyn till trafiksäkerhetens krav och våra vägars nuvarande tillstånd — icke borde tillåtas högre hastighet utom tätbebyggt område än 50 kilometer i timmen, och att utskottet därför bort förorda en häremot svarande jämkning i propositionens förslag; samt

III. beträffande förslaget till lag om straff för vissa trafikbrott:

vid 1 § första stycket:

av herrar Hellbacken och Wiklund i Stockholm, vilka ansett, att utskottets utlåtande bort ha följande lydelse:

»Straffbestämmelsen täcker dels sådan vårdslöshet vid förande av bil, motorcykel, traktor eller motorredskap, som icke enligt paragrafens andra stycke är att straffa såsom grov vårdslöshet, dels ock vårdslöshet i annan vägtrafik, oavsett om omständigheterna äro försvårande. I jämförelse med gällande rätt torde den föreslagna bestämmelsen innebära de skärpningar att motorförare kan ådömas frihetsstraff för trafikbrott även om omständigheterna icke äro försvårande ävensom att annan vägtrafikanter än motorförare kan ådömas frihetsstraff för trafikbrott. Enligt utskottets mening saknas tillräckliga skäl för dessa skärpningar. I de fall då motorförare gör sig skyldig till sådan vårdslöshet i trafik, att frihetsstraff bör följa, torde föraren regelmässigt ha ådagalagt grov oaktsamhet eller visat uppenbar likgiltighet för andra människors liv eller egendom; brottet föres då in under andra styckets strängare

strafflatitud. Behov av straffskärpning beträffande trafikbrott begångna av annan vägtrafikanter än motorförare torde hitintills icke ha yppats. Anmärkas bör jämväl, att sistnämnda skärpning skulle medföra, att ett stort antal trafikmål, som för närvarande kunna handläggas i häradsrätt med tremansnämnd och i rådhusrätt av lagfaren domare utan nämnd, kunde handläggas endast av fullsuttent rätt. Detto torde i sin tur medföra en icke oväsentlig ökning av kostnaderna för domstolsväsendet. Med hänsyn till vad sålunda anförts synes angeläget, att fängelsestraff icke upptages i straffskalan i paragrafens första stycke;» samt

att utskottets hemställan under B. förty bort ha följande lydelse:

»B. att riksdagen måtte, med avslag å motionen II: 416 samt med bifall till motionen II: 420 — under förklaring, att riksdagen funnit vissa ändringar böra vidtagas i det genom propositionen framlagda förslaget till lag om straff för vissa trafikbrott — för sin del antaga förslaget med de ändringarna, att

dels orden »eller fängelse i högst sex månader» i 1 § första stycket utgå,

dels 3 § erhåller följande lydelse:

För någon körkortspliktigt fordon utan att vara berättigad att föra sådant fordon eller med åsidosättande av föreskrift, som meddelats vid utfärdande av körkort, dömes för olovlig körning till dagsböter.

Anställer och brukar någon såsom förare av körkortspliktigt fordon den, som icke äger rätt att föra fordonet, eller tillåter någon eljest annan att föra sådant fordon utan att denne är berättigad därtill, straffes likaledes med dagsböter.

Begär någon, efter det han genom lagakraftvunnen dom blivit dömd för något i denna paragraf avsett brott, som hänförs sig till bil eller motorcykel, ånyo sådant brott, må straffet höjas till fängelse i högst sex månader;

dels ock 6 § utgår;

Vid 3 §:

av herr *Sten*, som hemställt, att därest hans vid 29 § förslaget till vägtrafikförordning gjorda reservation vunnit bifall, riksdagen måtte antaga 3 § i dess uti propositionen föreslagna lydelse.