



**National Library
of Sweden**

Denna bok digitaliserades på Kungl. biblioteket år 2012

28/10 22

S. 10 n.
0

STATENS OFFENTLIGA UTREDNINGAR 1922:39
KOMMUNIKATIONSDEPARTEMENTET



BETÄNKANDE

MED

FÖRSLAG

TILL

FÖRORDNING OM MOTORFORDON

JÄMTE DÄRMED SAMMANHÄGANDE

FÖRFATTNINGAR

SAMT TILL

STADGA OM TRAFIKEN Å VÄGAR

OCH GATOR

AVGIVET AV 1920 ÅRS AUTOMOBILSAKKUNNIGA

S T O C K H O L M

1 9 2 2



Statens offentliga utredningar 1922.

Kronologisk förteckning.

Januari—Mars.

Återfinnes å omslagen till utredningarna 1—17.

April—November.

1. Några iakttagelser från 1921 års riksdagsmannaval. Av E. v. Heidenstam. Norstedt. 20 s. **Ju.**
2. Byggnadsarbetarsakkunnigas betänkande. 2. Arbetsstatistisk undersökning rörande husbyggnadsverksamheten i Sveriges städer och stadsliknande samhällen. Av B. Nyström. Norstedt. 208 s. **S.**
3. Järnvägsstyrelsens skrivelser till Kungl. Maj:t den 28 april 1922 med förslag till taxaändring samt den 5 maj 1922 med yttrande över tull- och traktatkommitténs utlåtande m. m. Sv. Tr.-aktieb. 22 s. **K.**
4. Klimatets inverkan på byggnader vid västkusten. Kungl. Byggnadsstyrelsens meddelande nr 1. Marcus. 13 s. **K.**
5. Betänkande med förslag till förändrad kyrklig indelning och organisation inom de till Kristianstads och Malmöhus län hörande delarna av Lunds stift. Hæggström. 392 s. **E.**
6. Tillägg till betänkande och förslag betr. förrädsverksamheten vid marinen. Tullberg. vj, 92 s. **Fö.**
7. Betänkande rörande fiskerieröringens främjande. Hæggström. 95 s. **Jo.**
8. Utredning angående statsunderstöd för idrottens främjande. Tullberg. vj, 124 s. 1 kart. **E.**
9. Patentlagstiftningskommitténs betänkande. 7. Förslag till lag om rätt till tidnings eller tidskrifts titel m. m. Marcus. 54 s. **H.**
10. Om lappskattelandsinstitutet och dess historiska utveckling. Av Åke Holmbäck. Almqvist & Wiksell. 95 s. **S.**
- 11—12. Betänkande med förslag till lag angående kulturminnesvård samt organisation av kulturminnesvården. 1. Historik, memorial ang. minnesvårdens nuvarande ståndpunkt, utländsk lagstiftning samt bilagor. viij, 483 s. 3 kart. 2. Förslag och motiv. xvij, 197 s. Centraltr. **E.**
13. Högskolornas lönerogleringskommitténs betänkanden. 2. Fackhögskolor och övriga vetenskapliga anstalter. Hæggström. vj, 193 s. **E.**
14. Statsmakterna och bränslekaffningen under krigsåren. Av bränslekommisionen avgiven berättelse över dess verksamhet åren 1917—1921. Marcus. 353 s. **H.**
15. Statistiksakkunnigas betänkande. Utredning och förslag till åtgärder för minskning av kostnaderna för den officiella statistiken samt åstadkommande av en permanent kontroll över det statistiska arbetet m. m. Beckman. x, 367 s. **Fi.**
16. Förslag till vissa ändringar i bestämmelserna rörande jakt och fågelskydd. 2. Ändringar i jaktlagen, fridlysningsbestämmelser m. m. Marcus. 317 s. **Jo.**
17. Betänkande och förslag rörande det akademiska befordringsväsendet. Lund, Berling. 268 s. **E.**
18. Det svenska lanbrukets produktionskostnader. 1. Bokföringsåret 1919—1920. Av L. Nannesson. Meddelande från Kungl. Lanbruksstyrelsen nr 240 (Nr 6 1922). Norstedt. vj, 125 s. **Jo.**
19. Betänkande med förslag angående arrendators rätt till ersättning för elektrisk anläggning. Tullberg. iv, 29 s. **Ju.**
20. Mellanhandssakkunniges betänkande ang. olägenheterna vid mellanhandssystemet inom livsmedelshandeln. Eklund. 295 s. **Jo.**
21. Om röstsammanräkning vid kommunala val enligt lagarna den 9 juni 1922. Av E. v. Heidenstam, Beckman. (4), 51 s. **S.**
22. Kolonisationskommitténs betänkande 1922. Förslag till kolonisation å kronoparker i Norrland och Dalarna jämte förslag dels till utsträckt tillämpande av intensivt skogsbruk å de norrländska kronoparkerna dels till kraftigare befrämjande av egna-hemsbildning å enskild jord i Norrland. Centraltr. (2), xvij, 433, 133, 112 s. 1 kart. **Jo.**
23. Betänkande och förslag angående utbildningskurser inom tullverket. Tullberg. viij, 143 s. **Fi.**
24. Utredning rörande den s. k. Nyköpings kanal. Meddelande från Kungl. Kanalkommissionen. Nr 6. Hæggström. 69 s. 3 pl. **K.**
25. Förslag till författningar angående handel med och import av utsädesfrö ävensom till omorganisation av frökontrollverksamheten m. m. Beckman. iv, 131 s. **Jo.**
26. Utkast till lag om visst tryggande av byggnadsborgens ärens fordringar m. m. Tullberg. 51 s. **Ju.**
27. Redogörelse för de eklestiasitika boställena. 5. Värmlands län. Av H. Skoglund, Beckman. xlvij, 692 s. **E.**
28. Betänkande och förslag rörande brandskyddsföreskrifter och ordnandet av brandväsendet inom riket. 7. Betänkande med förslag till Kungl. Maj:ts nädiga stadga angående skydd för människor vid brandfara inom industriella arbetslokaler. Beckman. 15 s. **K.**
29. Flottans skolsakkunnigas betänkande 3 angående skolreglementet för flottan. 1. Skolor och kurser för sjömansskärens m. kap. Tullberg. vj, 117 s. 1 bil. **Fö.**
30. Åtgärder mot godsanhopning i tullpackhus m. m. Generaltullstyrelsens underdåniga utlåtanden över 1914 års tullkommissionens betänkanden. 3. Marcus. 101 s. **Fi.**
31. Supplement nr 1 till Sveriges familjenamn. Stat. repr.-anst. 12 s. **E.**
32. Bilaga till Kolonisationskommitténs betänkande. Redogörelser för inventering av odlingsjord. Av E. Haglund. Centraltr. (2), 278 s. 11 kart. **Jo.**
33. Förslag till reviderad lag om arbetstidens begränsning jämte utredningar rörande arbetstidslagstiftningens verkningar och arbetstidsförhållandena inom vissa yrken. Norstedt. (2), 186, 109* s. **S.**
34. Betänkande och förslag avgivna av den av Kungl. Maj:t den 31 augusti 1920 tillsatta kommitté för verkställande av utredning, huruvida krigsdomstolarna i fredstid kunna avskaffas. Marcus. vj, 224 s. **Ju.**
35. 1921 års fastighetskreditsakkunniga. Betänkande I. Utredning och förslag angående höjning av maximigränsen för den primära jordbruksfastighetskrediten. Marcus. 26 s. **Jo.**
36. Tull- och traktatkommitténs utredningar och betänkanden. 11. Pappersindustriens produktionsförhållanden. Av E. Bosæus, Tullberg. iv, 102 s. **Fi.**
37. Underdånigt utlåtande med förslag till förordning angående tillverkning och beskattning av malt-drycker m. m. Marcus. 143 s. **Fi.**
38. Tull- och traktatkommitténs utredningar och betänkanden. 13. Den svenska kautschukindustriens utveckling 1890—1913. Av B. Ohlin, Marcus. iv, 38 s. **Fi.**
39. Betänkande med förslag till förordning om motorfordon jämte därmed sammanhängande författningar samt till stadga om trafiken å vägar och gator. V. Petterson. viij, 254 s. 4 bil. **K.**

Ann. Om särskild tryckort ej angives, är tryckorten Stockholm. Bokstäverna med fetstil utgöra begynnelsebokstäverna till det departement, under vilket utredningen avgivits, t. ex. **E.** = eklestiasitikdepartementet, **Jo.** = jordbruksdepartementet. Från den 1 april, då kungörelsen den 3 febr. 1922 ang. statens offentliga utredningars yttre anordning (nr 98) trädde i kraft, utgivas utredningarna i omslag med enhetlig färg för varje departement.

STATENS OFFENTLIGA UTREDNINGAR 1922:39
KOMMUNIKATIONSDEPARTEMENTET



BETÄNKANDE
MED
FÖRSLAG
TILL
FÖRORDNING OM MOTORFORDON
JÄMTE DÄRMED SAMMANHÄNGANDE
FÖRFATTNINGAR
SAMT TILL
STADGA OM TRAFIKEN Å VÄGAR
OCH GATOR

AVGIVET AV 1920 ÅRS AUTOMOBILSAKKUNNIGA

STOCKHOLM 1922
VICTOR PETTERSONS BOKINDUSTRIAKTIEBOLAG

STATER OCH KÖNIGRIKETS RIKSDAGS SAMMENKÖBTE



REKORD

1888

FÖRSLAG

FÖRORDNING OM MOTORORDON

JAMTE LÄNS RÄTTSHÄLLNING

FÖRSTÄLLNING

1888

STADEN OM TRUKEN Å LÄN

OM GATOR

AVGIFTER PÅ GATOR OCH TRUKEN

REKORD 1888

STADEN OM TRUKEN Å LÄN



Till

Herr Statsrådet och Chefen för Kungl. Kommunikationsdepartementet.

Den 31 december 1920 har dåvarande statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet på grund av Kungl. Maj:ts bemyndigande kallat undertecknade Schotte, Enblom, Hårleman och Norlander samt chauffören K. A. J. Hagelin att i egenskap av sakkunniga verkställa utredning och avgiva förslag rörande en allmän revision av gällande bestämmelser om automobiltrafik och därmed i samband stående frågor; och har herr statsrådet tillika uppdragit åt undertecknad Schotte att såsom ordförande leda sakkunnigas förhandlingar. Sedan chauffören Hagelin, på därom gjord ansökning, den 10 februari 1921, entledigats från det honom lämnade uppdraget, erhöilo samma dag undertecknade Hilding och Käll i uppdrag att såsom ytterligare sakkunniga biträda vid utredningen ifråga.

Till sakkunnigas övervägande har överlämnats en av riksdagens justitieombudsman den 28 februari 1921 till Kungl. Maj:t gjord framställning angående vissa synpunkter vid en revision av automobilförordningen m. m.

Ett flertal andra framställningar till Kungl. Maj:t och till herr statsrådet i ämnen, som hava sammanhang med automobillagstiftningen, har likaledes överlämnats till sakkunniga att tagas i övervägande vid

fullgörande av sakkunnigas uppdrag. Under fortgången av sitt arbete hava sakkunniga i följd av Kungl. Maj:ts medgivande den 31 december 1921 haft tillfälle att, närmast i vissa tekniska frågor, samråda med särskilt tillkallade personer, nämligen kaptenen N. Brambeck, fabrikören E. Karlsson, överingenjören G. Lindmark, konsuln G. Petersen, direktören E. Salmson och ingenjören J. Schmidt; och har i anledning därav hållits sammanträden med nämnda personer den 30 och 31 mars och den 1 och 3 april 1922.

Genom beslut den 7 mars 1921 har Kungl. Maj:t ställt till sakkunnigas förfogande ett belopp av 6,000 kronor, att användas till prov med självregistrerande hastighetsmätare; och hava sådana prov sedermera vid olika tillfällen ägt rum. Genom beslut den 1 september 1922 har Kungl. Maj:t medgivit, att av nämnda medel ett belopp av intill 1,000 kronor finge användas till undersökning av vissa hjulringars å automobiler inverkan på vägbanan; och har i följd härav sådan undersökning företagits, varom sakkunniga denna dag avlåta särskild skrivelse till herr statsrådet.

Sedan arbetet numera slutförts, få sakkunniga härmed vördsamt överlämna betänkande och förslag till revision av gällande författningar angående automobiltrafik. I betänkandet framläggas följande författningsförslag, nämligen till

- 1) förordning om motorfordon;
- 2) lag angående ansvarighet för skada i följd av trafik med motorfordon;
- 3) stadga om trafiken å vägar och gator (vägtrafikstadga);
- 4) lag angående bestridande av kostnaden för anslag och varnings-tecken, varom förmäles i § 20 mom. 2 i förordningen om motorfordon och § 11 i stadgan om trafiken å vägar och gator;
- 5) förordning angående ändring av § 20 i ordningsstadgan för rikets städer den 24 mars 1868;
- 6) kungörelse angående ändring i kungörelsen den 12 november 1915 (nr 449) om automobilregisters förande;
- 7) kungörelse om beskaffenheten av igenkänningsmärke och besiktningsskylt för motorfordon;
- 8) kungörelse om formulär till körkort för förare av motorfordon m. m.;
- 9) kungörelse med formulär till kungörelse enligt § 19 i förordningen om motorfordon; samt
- 10) instruktion för besiktningsmän av motorfordon.

De särskilda yrkanden och önskemål, som framkommit i till sakkunnigas övervägande i samband med uppdraget överlämnade framställningar, hava behandlats å olika ställen i sakkunnigas betänkande och hänvisas till vad däri yttrats om de olika framställningarna, som därmed torde få anses besvarade.

Vid betänkandet finnas fogade särskilda yttranden med avseende å vissa detaljer i författningsförslagen av undertecknade Schotte och Hårleman, Enblom och Norlander, Enblom, Hilding, Käll och Norlander.

Redan tidigare hava sakkunniga *dels* den 11 juni 1921 avgivit infortrat utlåtande till Kungl. Maj:t angående vägkommissionens förslag till förordning om automobilskatt, *dels* den 12 december 1921 till herr statsrådet angående ifrågasatta särskilda föreskrifter rörande trafikregeln vid möte m. m., *dels* den 22 februari 1922 över ifrågasatt ändring av gällande förordning om automobiltrafik, i syfte att hålla vederbörande väghållningsskyldiga skadeslösa för det av trafiken med vissa tyngre motorfordon förorsakade ökade vägunderhåll, *dels ock* den 1 juni 1922 över Kungl. automobilklubbens framställning till Kungl. Maj:t angående fortsatt uppskov med ikraftträdandet av § 1 i förordningen den 29 augusti 1921 angående tillämpningen i vissa fall av förordningen om automobiltrafik den 30 juni 1916.

Stockholm den 28 oktober 1922.

AXEL SCHOTTE

FR. ENBLOM

WIKTOR HILDING

G. HÅRLEMAN

J. E. KÄLL

A. NORLANDER

Birger Romare.

1921 års årsberättelse för Svenska kyrkans församling i Stockholm den 28 oktober 1922
Kyrkans församling i Stockholm den 28 oktober 1922

ÅRSHÖRSTYRELSEN

FÖR ENBLON

ÅRSHÖRSTYRELSENS ÅRSBERÄTTELSE FÖR 1921

KONTORETS

REVISORER

REVISORERNAS

REVISORERNAS

REVISORERNAS

REVISORERNAS

REVISORERNAS

REVISORERNAS

REVISORERNAS

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

	Sid.
Skrivelse till herr statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet	III
Författningsförslag:	
1) Förordning om motorfordon	3
2) Lag ang. ansvarighet för skada i följd av trafik med motorfordon.....	41
3) Stadga om trafiken å vägar och gator (vägtrafikstadga).....	44
4) Lag ang. bestridande av kostnaden för anslag och varningstecken, varom förmåles i § 20 mom. 2 och 3 i förordningen om motorfordon och i § 11 i stadgan om trafiken å vägar och gator.....	49
5) Förordning ang. ändring av § 20 i ordningsstadgan för rikets städer den 24 mars 1868	50
6) Kungörelse ang. ändring i kungörelsen den 12 november 1915 (nr. 449) om automobilregisters förändring m. m.	51
7) Kungörelse om beskaflenheten av igenkänningsmärke och besiktningsskylt för motorfordon	54
8) Kungörelse om formulär till körkort för förare av motorfordon m. m.	56
9) Kungörelse om formulär till kungörelse enligt § 19 i förordningen den 1923 om motorfordon.....	59
10) Instruktion för besiktningmän av motorfordon.....	61
Motiv:	
<i>Inledning</i>	67
<i>Motiv till:</i>	
<i>Förordningen om motorfordon:</i>	
Kap. 1. Allmänna bestämmelser	74
Kap. 2. Om automobiler:	
Om automobils beskaflenhet och utrustning	75
Om besiktningmän	89
Om första besiktning och efterbesiktning samt om förbud mot automobils användande.....	97
Om registrering av automobil och om igenkänningsmärke.....	100
Om automobilförare	104
Om körning med automobil m. m.	116
Om släpvagn till automobil	143
Särskilda föreskrifter om yrkesmässig*automobiltrafik.....	144
Särskilda föreskrifter ang. automobil, som för tillfälligt brukande i riket införts från utlandet och om tillstånd att föra sådan automobil	154
Kap. 3. Särskilda bestämmelser om motorcyklar.....	154
Kap. 4. Om motorredskap och traktortåg	158
Kap. 5. Föreskrifter om förordningens efterlevnad	162
Kap. 6. Särskilda föreskrifter	168
Övergångsbestämmelser.....	173

	Sid.
<i>Motiv till:</i>	
<i>Lagen ang. ansvarighet för skada i följd av trafik med motorfordon</i>	175
<i>Stadgan om trafiken å vägar och gator (vägtrafikstadgan)</i>	180
<i>Lagen ang. bestridande av kostnaden för anslag och varningstecken, varom stadgas i § 20 mom. 2 och 3 i förordningen om motorfordon och i § 11 i stadgan om trafiken å vägar och gator</i>	203
<i>Förordningen om ändring av § 20 i ordningsstadgan för rikets släder den 24 mars 1868</i>	205
<i>Kungörelsen ang. automobilregisters förändring</i>	208
<i>Kungörelsen om beskaffenheten av igenkänningsmärke och besiktningsskytt för motorfordon m. m.</i>	209
<i>Kungörelsen om formulär till körkort för förare av motorfordon m. m.</i>	211
<i>Kungörelsen med formulär till kungörelse enligt § 19 i förordningen om motorfordon</i>	212
<i>Instruktionen för besiktningsmän av motorfordon</i>	213
Särskilda yttranden:	
av Axel Schotte och G. Hårleman	219
av Fr. Enblom och A. Norlander.....	222
av Fr. Enblom	226
av W. Hilding	227
av J. E. Käll.....	230
av A. Norlander	233
Bilagor:	
<i>Bilaga 1. Tabell utvisande antalet inom de olika länen registrerade automobiler och motorcyklar åren 1917—1921</i>	239
<i>Bilaga 2. Tabell dels över antalet körkort, dels över antalet tillstånd att föra automobil i yrkesmässig trafik inom samtliga län under åren 1917—1921</i>	240
<i>Bilaga 3. Tabell utvisande antalet av överståthållareämbetet samt de olika länsstyrelserna under åren 1919—21 fattade beslut, varigenom meddelade körkort återkallats</i>	241
<i>Bilaga 4. Tabell över dels antalet besiktningsmän år 1921 i de olika länen, dels ock totalbeloppet av de avgifter, som under nämnda år uppburits av varje besiktningsman, jämte avdrag enligt § 8 i instruktionen för besiktningsmännen samt besiktningsmännens verkliga tillkommande arvode</i>	242
<i>Bilaga 5. Uppgift å av länsstyrelserna fastställda taxor för yrkesmässig automobiltrafik</i>	245
<i>Bilaga 6. Tabell över inom de olika länen influtna registreringsavgifter för motorfordon, därmed bestridda utgifter och statsverkets kvarvarande behållning under vart av åren 1919, 1920 och 1921</i>	246
<i>Bilaga 7. Utdrag av förste byråingenjören Axel Valsingers den 31 december 1921 avgivna redogörelse för Internationella vägtrafikkonferensens i Paris den 6—8 oktober 1921 förhandlingar och beslut</i>	247
<i>Bilaga 8. Göteborgs droskägareförenings förslag till allmänt trafikreglemente</i>	252

FÖRFATTNINGSFÖRSLAG.

FÖRFATTNINGSFÖRSLAG

100
101
102
103
104
105
106
107
108
109
110
111
112
113
114
115
116
117
118
119
120
121
122
123
124
125
126
127
128
129
130
131
132
133
134
135
136
137
138
139
140
141
142
143
144
145
146
147
148
149
150
151
152
153
154
155
156
157
158
159
160
161
162
163
164
165
166
167
168
169
170
171
172
173
174
175
176
177
178
179
180
181
182
183
184
185
186
187
188
189
190
191
192
193
194
195
196
197
198
199
200

Förordning

om motorfordon

den 1923.

Kap. 1.

Allmänna bestämmelser.

§ 1.

I denna förordning förstås, där ej annorlunda är angivet, med *motorfordon*: varje för färd på marken avsett, för person- eller gods- befordran inrättat fordon, som för framdrivande är försett med kraft- maskin (motor) och icke löper på skenor;

allmän väg: allmän väg å landsbygden, gata och annan allmän plats i köping och municipalsamhälle, väg å stads område, som icke är intaget i stadsplan, ävensom ödebygdsväg, jämte å sådana vägar och gator befintliga broar och färjor;

polismyndighet: för Stockholm överståthållareämbetet; för annan stad, där poliskammare finnes, denna; för övriga städer magistrat. eller, där sådan ej finnes, stadsstyrelse och för landet landsfiskalen i orten.

Den befogenhet, som enligt denna förordning tillägges Konungens befallningshavande, tillkommer för Stockholms stad överståthållare- ämbetet.

Kap. 2.

Om automobiler.

Om automobils beskaffenhet och utrustning.

§ 2.

Mom. 1. Med *automobil* förstås i denna förordning motorfordon, som ej är att hänföra till motorcykel, varom i § 33 förmåles.

Mom. 2. Automobil skall vara försedd med

- a) styrinrättning, varigenom automobilen snabbt och säkert kan vika undan och med lätthet vända;
- b) två lätt åtkomliga, av varandra oberoende och fullt tillförlitliga system för bromsning, av vilka åtminstone det ena skall äga förmåga att, även om föraren lämnat automobilen, på ett effektivt sätt hindra dess förflyttning även å sluttande mark;
- c) anordning, varigenom drivkraften ögonblickligen kan avkopplas;

- d) lämplig apparat för avgivande av ljudsignaler;
- e) om automobilens vikt är över 350 kilogram, anordning för backning;
- f) om explosionsmotor användes, effektiv anordning för dämpande av ljudet från avloppsgaserna (ljuddämpare);
- g) apparat, som för föraren visar den hastighet, varmed han framför bilen (hastighetsvisare); dock att denna föreskrift gäller allenast personvagn ävensom lastvagn, som är inrättad för en största last (*maximilast*), icke överstigande 1,500 kilogram; samt
- h) backspegel framtill, som medger föraren att överskåda den bakom liggande vägbanan; dock att denna föreskrift gäller allenast personvagn, avsedd för mer än 7 personer (*personomnibus*) samt lastvagn, vars *maximilast* överstiger 1,500 kilogram eller vars hjulringar icke alla äro av mjuk kautschuk (*gummi*).

Mom. 3. Samtliga handtag och andra anordningar för automobilens manövrering och bromsning skola vara anbragta på ett till förekommande av förväxling lämpat sätt och så, att automobilföraren lätt kan åtkomma dem, utan att han behöver flytta sig från sin plats eller vända sin uppmärksamhet från vägen.

Förarplatsen skall vara rymlig och lämpligt anordnad.

Å automobil får ej finnas något, som vid körning framåt skymmer utsikten från förarens plats över körbanan.

Mom. 4. Motorn samt de behållare och rör, som innesluta flytande eller gasformigt bränsle, skola vara så beskaffade, att eld eller olyckshändelse genom explosion så vitt möjligt förekommes.

Motorn skall vara så inrättad, att den ej utsläpper rök, ånga eller illaluktande gas i sådan grad eller på sådant sätt, att avsevärdare obehag eller olägenhet därav uppkommer. Rör och behållare skola vara på bästa möjliga sätt skyddade för yttre åverkan.

Mom. 5. Hjulringarna få ej vara kullriga, så framt de ej äro av gummi; ej heller få de hava tvärlistor, framskjutande bulthuvuden eller andra ojämnheter, av vilka vägen kan skadas.

Är marken snötäckt eller isbelagd, må broddning av hjulringarna eller andra därmed jämförliga åtgärder till skydd mot slirning vidtagas. Likaledes må, då marken är bar, till skydd mot slirning å hjulen tillfälligt anbringas lämpliga anordningar, som ej kunna skada vägen.

Mom. 6. Automobils hjultryck må icke överstiga:

a) för hjulring med en bredd å slitytan av högst 8 centimeter 50 kilogram för varje centimeter av denna bredd;

b) för hjulring med en bredd å slitytan av mer än 8 men ej över 16 centimeter 400 kilogram med tillägg av 100 kilogram för varje centimeter, varmed slitytans bredd överskjuter 8 centimeter;

c) för hjulring med större bredd å slitytan än 16 centimeter 1,200 kilogram med tillägg av 200 kilogram för varje centimeter, varmed slitytans bredd överskjuter 16 centimeter.

Vid beräkning av det tillåtna hjultrycket må hänsyn tagas även till mindre ökning av hjulringsbredden än hel centimeter.

Hjultrycket uppmättes genom direkt vägning av automobilen med maximilast (*största hjultryck*).

Såsom slityta räknas bredden å ringens anliggningsyta mot vägen; dock att i fråga om luftring slitytan räknas lika med den obelastade ringens största bredd. Vid användandet av mer än en hjulring å samma hjul räknas slitytans bredd lika med sammanlagda bredden av hjulringarnas slitytor.

Erfordras för visst slag av hjulringar, att slitytan räknas annorlunda än ovan stadgas, meddelas bestämmelser härom av Konungen.

Det ankommer på Konungens befallningshavande, att, när särskilda skäl därtill föreligga, medgiva, att automobil med större hjultryck än enligt ovan givna bestämmelser skulle vara tillåtet må för viss tid brukas å allmän väg, vars körbana är tillräckligt bärkraftig för den ifrågasatta trafiken. För gata eller annan allmän plats i stad må sådant medgivande lämnas av polismyndigheten i staden.

Om besiktningsmän.

§ 3.

Mom. 1. För verkställande av besiktning och annan förrättning, som i denna förordning avses, skola Konungens befallningshavande, var för sitt län, förordna besiktningsmän.

Övervakandet av besiktningsmännens verksamhet utövas, förutom av Konungens befallningshavande, av den besiktningsmännens chefsmyndighet (*överbesiktningsmannen*), som Konungen bestämmer.

Mom. 2. Antalet inom ett län förordnade besiktningsmän må ej överstiga fyra, därest icke Konungens befallningshavande, efter framställning av överbesiktningsmannen eller då i följd av ökning av göromålen eller eljest särskilda skäl föreligga, finner ett större antal besiktningsmän böra tillsättas inom länet.

Mom. 3. Till besiktningsman må ej utses annan än den, som genom avlagd examen vid teknisk läroanstalt eller genom sysslande med tillverkning eller reparation av motorfordon eller eljest förvärvat ingående kännedom om motorfordons konstruktion, skötsel och manövrering, samt genom redbarhet, samvetsgrannhet och hedrande vandel tillvunnit sig allmänt förtroende.

Besiktningssman, som själv skall innehava gällande körkort för automobil, bör äga vana och skicklighet vid körning med sådant fordon.

Besiktningssman må ej den vara, som tillverkar eller bedriver handel med motorfordon eller som yrkesmässigt meddelar undervisning till utbildning av förare; ej heller den, som är delägare i handelsbolag eller styrelseledamot i aktiebolag eller förening för ekonomisk verksamhet, som bedriver tillverkning av eller handel med motorfordon eller som utbildar förare.

Mom. 4. Skall besiktningssman utses, utfärdar Konungens befallningshavande därom kungörelse, som införes i tidning, med tillkännagivande att den, som önskar komma i åtanke vid befattingens tillsättande, har att sist inom trettio dagar från kungörelsens offentliggörande inkomma med till Konungens befallningshavande ställd ansökan, åtföljd av de handlingar till styrkande av sin kompetens och lämplighet, som sökanden vill åberopa.

Sedan Konungens befallningshavande över ansökningarna inhämtat yttrande av överbesiktningssmannen, förordnar Konungens befallningshavande besiktningssman, varje gång för en tid av fyra kalenderår. Avgår besiktningssman före utgången av den för honom bestämda tjänstgöringstid, utses, i den ordning ovan sägs, ny besiktningssman för den återstående tiden.

Ändå att tid, för vilken besiktningssman blivit utsedd, ej gått till ända, må för honom meddelat förordnande återkallas, när i anledning av anmälan från överbesiktningssmannen eller eljest skäl därtill prövas föreligga.

Mom. 5. Besiktningssman skall hava sin stationsort inom det län, där han är förordnad till besiktningssman; och bestämmes denna stationsort av Konungens befallningshavande. Hava flera av länets besiktningssmän samma stationsort, äger Konungens befallningshavande efter omständigheterna meddela närmare bestämmelser rörande fördelningen mellan dem av besiktningssmannagöromålen.

Besiktningssman äger ej verkställa förrättning inom annat län än där hans stationsort är belägen.

Mom. 6. Konungens befallningshavande skall en gång vid varje års början låta i tidning kungöra, vilka personer, som äro inom länet förordnade till besiktningssmän samt deras stationsort och postadress, ävensom den fördelning mellan dem av besiktningssmannagöromålen, som må hava meddelats. Avgår under året besiktningssman från befattingen eller varder ny besiktningssman antagen eller meddelat förordnande återkallat, skall även kungörelse därom utfärdas.

Mom. 7. Bestämmelser om besiktningssmännens verksamhet utöver vad denna förordning innehåller meddelas i av Konungen för besiktningssmännen utfärdad instruktion.

Om första besiktning och efterbesiktning av automobil samt om förbud mot automobils användande.

§ 4.

Mom. 1. Den, som i syfte att få automobil registrerad och tilldelad igenkänningsmärke, vill hos besiktningsman anmäla densamma till besiktning (*första besiktning*), skall därvid uppgiva den avsedda huvudsakliga användningen av automobilen (personvagn eller lastvagn), dess tillverkare, om denne är känd, typ (märke eller fabrikat) och fabriksnummer, automobilens egen vikt vid användning av tyngsta till automobilen hörande karosseri (*egenvikt*), längd, bredd och största hjultryck å såväl fram- som bakaxeln, drivkraftens art (flytande bränsle, elektricitet, ånga), motorns cylinderantal och cylinderdimensioner, antalet av fabrikanten uppgivna hästkrafter hos motorn samt hjulringarnas bredd å slitytan och beskaffenhet, varvid särskilt skall uppgivas, om ringarna äro av gummi eller ej. Tillika skall angivas, i fråga om personvagn, det antal personer, för vilka automobilen är inrättad, samt, beträffande lastvagn, maximilasten.

Mom. 2. Vid besiktningen skall, efter det de enligt mom. 1 lämnade uppgifterna granskats, genom prov undersökas, huruvida automobilen till sin beskaffenhet överensstämmer med de i § 2 meddelade bestämmelser samt jämväl i övrigt är lämplig för sitt ändamål.

Över vad vid besiktningen iakttagits, skall besiktningsmannen utfärda besiktningsinstrument, som tillika skall innehålla beskrivning över automobilen.

§ 5.

Mom. 1. Har sådan ändring av automobil företagits, att de uppgifter, som äro införda i automobilregistret, icke längre äro överensstämmande med automobilens beskaffenhet, skall ägaren hos besiktningsman anmäla automobilen till efterbesiktning. I sådan anmälan skola angivas de förändringar, som automobilen undergått.

Befinnes vid efterbesiktningen automobilen vara i föreskrivet och lämpligt skick, skall besiktningsinstrument, upptagande de förändringar automobilen undergått sedan föregående besiktning, av besiktningsmannen utfärdas.

Inom fjorton dagar sedan efterbesiktningen avslutats, har ägaren att hos Konungens befallningshavande i det län, där automobilen, enligt vad nedan i § 9 mom. 1 sägs, har sin hemort, för registrering anmäla den verkställda efterbesiktningen och därvid foga vederbörligt besiktningsinstrument i två exemplar.

Mom. 2. För utrönande huruvida automobil fortfarande är i föreskrivet och lämpligt skick, skall ägaren, vad beträffar personvagn, under tredje kalenderåret från det besiktning av automobilen senast ägt rum och, vidkommande lastvagn, under året näst efter det sådan besiktning senast verkstälts, hos besiktningsman uppvisa automobilen till efterbesiktning. Inom fjorton dagar sedan efterbesiktningen avslutats, har ägaren att hos Konungens befallningshavande i det län, där automobilen har sin hemort, för registrering anmäla den verkställda efterbesiktningen och därvid foga besiktningsmannens bevis därom.

Mom. 3. Påkallar ägare i andra fall än i mom. 1 och 2 här ovan sägs efterbesiktning av automobil eller vissa delar av sådan, skall med avseende å sådan besiktning gälla vad i mom. 1 är stadgat.

§ 6.

Mom. 1. Föreligger anledning antaga, att automobil till sin beskaffenhet icke längre överensstämmer med föreskrifterna i § 2 eller att automobilen icke längre är lämplig för sitt ändamål, äger Konungens befallningshavande låta genom besiktningsman undersöka automobilens beskaffenhet samt, om besiktningen därtill föranleder, meddela förbud mot automobilens användande.

Dylikt förbud må ock meddelas, om automobilen i sådant fall, som nu nämnts, undanhålles besiktningsmannen, så ock, då vid efterbesiktning enligt § 5 automobilen icke befunnits i föreskrivet och lämpligt skick.

Mom. 2. Förbud, varom i mom. 1 sägs, gäller för hela riket, intill dess någon Konungens befallningshavande, efter det besiktningsman intygat, att automobilen är i vederbörligt skick, förklarar hinder för dess användande icke längre föreligga.

Mom. 3. Har Konungens befallningshavande meddelat förbud eller förklarande, varom ovan sägs, beträffande automobil, som icke har sin hemort i länet, skall Konungens befallningshavande om den vidtagna åtgärden omedelbart göra anmälan hos Konungens befallningshavande i det län, där automobilen har sin hemort.

§ 7.

Mom. 1. Har vid efterbesiktning, varom i § 5 sägs, automobilen icke befunnits i föreskrivet och lämpligt skick, skall besiktningsmannen ofördröjligen göra anmälan därom hos Konungens befallningshavande i det län, där automobilen har sin hemort.

Mom. 2. Företages efterbesiktning av automobil enligt § 6, skall besiktningsmannen ofördröjligen till myndighet, som förordnat om besiktningen, anmäla vad vid besiktningen iakttagits.

Kan i sådant fall besiktning icke äga rum på grund därav, att automobilen undanhålles besiktningsmannen, skall denne ofördröjligen anmäla förhållandet hos den myndighet, som meddelat förordnandet.

Mom. 3. Besiktningsskylt skall senast inom två dagar från besiktningens avslutande vara i två exemplar tillgängligt för anmälarer.

Mom. 4. Formulär till besiktningsskylt, såväl för första besiktning som för efterbesiktning, fastställas av överbesiktningsmannen, som jämväl tillhandahåller besiktningsman sådana formulär.

Om registrering av automobil och om igenkänningsmärke.

§ 8.

Mom. 1. Automobil må ej i andra fall än de, som angivas i mom. 2 och 3 av denna paragraf, tagas i bruk, innan den, på sätt i § 9 stadgas, blivit registrerad och igenkänningsmärke tilldelats densamma.

Mom. 2. Erfordras i och för tillverkning eller sammansättning av automobil, att densamma provköres, må tillstånd härtill meddelas av polismyndighet, som därvid bestämmer plats och villkor för provkörningen. Vid sådan körning skall automobilen föras av person, som innehar gällande körkort.

Mom. 3. Skall automobil, som ej undergått besiktning, å väg, gata eller plats, där automobiltrafik är tillåten, med egen motorkraft föras till besiktningsman för undergående av första besiktning eller från hamn, järnvägsstation, fabrik, magasin eller dylikt till utställningslokal eller annat förvaringsrum, skall å automobilen föras särskild skylt (*besiktningsskylt*) av beskaffenhet, varom är särskilt stadgat.

Besiktningsskylt skall i dubbla exemplar kostnadsfritt tillhandahållas vederbörande av polismyndigheten i orten. Över utlämnade besiktningsskyltar skall polismyndigheten föra förteckning, upptagande den persons namn och adress, till vilken skylt utlämnats, dagen för utlämnandet samt skyltens nummer. Varder sedermera, i enlighet med vad i § 9 mom. 4 sägs, skylt återställd, skall anteckning därom likaledes ske i förteckningen.

Besiktningsskylt å automobil, varom här är fråga, skall på ett i ögonen fallande sätt anbringas såväl framtill som baktill å automobilen. I fråga om belysning av skylten skall gälla vad härutinnan om igenkänningsmärke är stadgat.

Jämväl i övrigt skola de i denna förordning eller eljest meddelade bestämmelser om körning med automobil lända till efter rättelse, dock att automobilen icke under några förhållanden må framföras med större hastighet än, för personvagn, 15 kilometer i timmen och, för lastvagn, 10 kilometer i timmen. Nämnda inskränkning gäller dock icke vid besiktningsmans provkörning av automobilen, men skall i detta fall automobilen förses med av polismyndigheten godkänt tecken, utvisande att automobilen provköres av besiktningsman.

Efter slutad provkörning skall besiktningsmannen, om automobilen befunnits i föreskrivet och lämpligt skick, förse skyltarna med särskilt märke (*besiktningsmärke*), upptagande besiktningsmannens namn och stationsort, varefter besiktningsmannen skall med sitt sigill (plomb) försegla besiktningsskyltarna.

Närmare bestämmelser om besiktningsmärkes beskaffenhet och användning meddelas av överbesiktningsmannen.

Sedan besiktningsskyltarna blivit försedda med besiktningsmärke och plomberats, får automobilen, i avbidan på att densamma efter registrering får igenkänningsmärke sig tilldelad, lika med registrerad automobil, användas i trafik.

§ 9.

Mom. 1. Hos Konungens befallningshavande skall föras automobilregister för inskrivning av de uppgifter rörande automobiler, om vilka i denna förordning förmäles eller vilkas intagande i registret eljest varder föreskrivet.

Automobil skall registreras hos Konungens befallningshavande i det län, där automobilen har sin hemort.

Automobil skall anses hava sin hemort å den ort, där ägaren är mantalsskriven. Skall automobilen 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 automobilen ägare, som icke mantalsskrives, skall automobilen anses hava sin hemort å den ort, där den företrädesvis skall brukas.

Mom. 2. Ansökan om registrering av automobil, som ännu icke är registrerad, skall inom fjorton dagar från det automobilen förvärvats göras av ägaren eller, om automobilen tillhör staten eller kommun, av den myndighet eller person, som äger befogenhet att anställa förare å automobilen.

Nämnda skyldighet gäller dock icke fabrikant eller handlande beträffande av honom tillverkad eller till salu hållen automobil.

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

Vid ansöknigen skall fogas vederbörligt besiktningsinstrument i två exemplar.

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

Mom. 4. Beviljas registrering, skall Konungens befallningshavande i registret införa:

a) dag för registreringen jämte nummer i registret;

b) den avsedda huvudsakliga användningen av bilen (personvagn, lastvagn), typ (märke eller fabrikat), bilens egen vikt, längd, bredd och största hjultryck, drivkraftens art, antalet hästkrafter hos motorn samt hjulringarnas beskaffenhet, ävensom, i fråga om personvagn, det antal personer, som bilen är avsedd att föra samt, beträffande lastvagn, maximilasten;

c) uppgift å bilens hemort;

d) ägarens namn, yrke och hemvist eller däremot svarande uppgift samt

e) uppgift å det bilen tilldelade igenkänningsmärke.

Bevis om registreringen och uppgift om igenkänningsmärket skola tecknas å ena exemplaret av besiktningsinstrumentet, som tillhandahålles sökanden, sedan denne i förekommande fall till Konungens befallningshavande överlämnat de i § 8 mom. 3 omförmälda besiktningsskyltarna.

Konungens befallningshavande skall översända besiktningsskyltarna till den polismyndighet, som utlämnat dem. Sålunda återbekomna skyltar må ej av polismyndigheten ånyo utlämnas, utan att besiktningsmärket avlägsnats från skyltarna.

§ 10.

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

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

Jämväl eljest vid övergång av äganderätten till registrerad automobil är förre ägaren berättigad att göra anmälan, varom ovan sägs, dock att därigenom den nye ägarens anmälningsskyldighet icke upphör.

Mom. 2. Har automobil förstörts eller kommer den av annan anledning icke vidare att användas här i riket, skall ägaren inom fjorton dagar från det dylikt förhållande, ägaren veterligen, inträffade, därom göra anmälan för automobilens avförande ur registret hos Konungens befallningshavande i det län, där automobilen har sin hemort. Vid sådan anmälan skall fogas bevis till bestyrkande av de meddelade uppgifterna om automobilen.

Mom. 3. Sker i andra fall än ovan i mom. 1 och 2 sägs, ändring i förhållande, varom registrering skett, skall anmälan därom inom åtta dagar från det ändringen skedde göras hos Konungens befallningshavande i det län, där automobilen har sin hemort.

Mom. 4. Inträffar sådan förändring beträffande äganderätten till automobil eller dess användningsområde eller eljest, att densamma enligt § 9 mom. 1 hör registreras i annat län än där registrering förut skett, skall ansökan om ny registrering göras hos Konungens befallningshavande i det län, där registreringen bör ske, inom en månad från det förändringen inträdde; dock att denna tid i de fall, som omförmälas i mom. 1 här ovan skall räknas på sätt där är föreskrivet. Denna ansökan skall göras av ägaren eller i fall, som angives i § 9 mom. 2, av den, som äger befogenhet att anställa förare å automobilen, och innehålla uppgift om den förra registreringen och det automobilen därvid tilldelade igenkänningsmärke. I övrigt skall i fråga om sådan registrering i tillämpliga delar gälla vad i § 9 är stadgat om registrering av automobil, som icke förut registrerats.

Mom. 5. Anmäles ändring i förhållande, varom inskrivning i registret skett, eller varder sådan ändring eljest för Konungens befallningshavande veterlig, skall den ändring anmärkas i registret.

Göres anmälan om efterbesiktning av automobil, skall detta likaledes antecknas i registret.

Är efterbesiktning verkställd på grund av myndighets förordnande och har automobilen därvid befunnits i föreskrivet och lämpligt skick, skall detta antecknas i registret. Har Konungens befallningshavande meddelat förbud eller förklarande jämlikt § 6, skall anteckning jämväl därom ske i registret. Är i dessa fall fråga om automobil, som har sin hemort i annat län, skall Konungens befallningshavande i det län, där automobilen har sin hemort, därom underrättas i och för vederbörliga anteckningars verkställande.

§ 11.

Mom. 1. Ansökan om registrering eller annan anmälan till automobilregistret skall göras skriftligen och vara åtföljd av stadgade avgifter för registreringen och dess kungörande.

Mom. 2. Har den anmälände icke iakttagit de föreskrifter, som finnas för varje fall meddelade, skall registrering vägras.

Om vägrad registrering har Konungens befallningshavande att ofördröjligen till sökanden med allmänna posten översända skriftlig underrättelse med uppgift tillika å skälen därför.

Mom. 3. Har hos Konungens befallningshavande registrerats automobil, som förut är i annat län registrerad, har Konungens befallningshavande att om registreringen göra anmälan hos Konungens befallningshavande i det län, där den föregående registreringen skett.

Mom. 4. Vad i automobilregistret antecknats skall genom Konungens befallningshavandes försorg för rikets polismyndigheter kungöras i den omfattning och på det sätt, som Konungen bestämmer.

Mom. 5. Närmare föreskrifter om automobilregistrets förande ävensom om avgifter för registreringen och dess kungörande meddelas av Konungen.

§ 12.

Mom. 1. Inom respektive län tilldelas vid registreringen varje automobil sitt särskilda ordningsnummer, vilket, jämte en länet betecknande bokstav, utgör automobilens igenkänningsmärke.

Länen betecknas sålunda, att:

- 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 » Gottlands 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	utmärker	Örebro län,
U	»	Västmanlands län,
W	»	Kopparbergs län,
X	»	Gävleborgs län,
Y	»	Västernorrlands län,
Z	»	Jämtlands län,
AC	»	Västerbottens län,
BD	»	Norrbottnens län.

Ordningsnummer meddelas i löpande följd, dock att, om automobil är avförd ur registret, dennas ordningsnummer må tilldelas annan automobil.

Mom. 2. Igenkänningsmärke skall av ägaren till automobilens anskaffas i två exemplar. Dessa skola på ett i ögonen fallande sätt anbringas, det ena framtill och det andra baktill å automobilens.

Mom. 3. Närmare bestämmelser om igenkänningsmärkes beskaffenhet meddelas av Konungen.

Mom. 4. I vederbörlig ordning förvärvat igenkänningsmärke gäller för trafik i hela riket.

Om automobilförare.

§ 13.

Automobil må allenast föras av den, som därtill innehar gällande tillstånd (*körkort*).

Dock må den, som utbildar sig till förare (*elev*), äga företaga övningskörning å plats och under villkor, som av polismyndigheten i orten bestämmas. Vid dylik övningskörning skall eleven vid förarplatsen åtföljas av lärare, som innehar gällande körkort för automobil; och anses under körningen läraren såsom förare av automobilens.

§ 14.

Mom. 1. Utbildning av elev skall äga rum genom lärare, som innehar gällande körkort för automobil och besitter vana och skicklighet vid körning med sådant fordon.

Är körskola upprättad för meddelande av sådan utbildning, skall skolan stå under ledning av sakkunnig lärare, som är ansvarig för undervisningen. Sådan lärare skall godkännas av Konungens befallningshavande i det län, dit skolan är förlagd. Över ansökan om godkännande av lärare skall Konungens befallningshavande infordra yttrande av överbesiktningsmannen, som äger att genom besiktningsman eller

annorledes genom särskilt prov låta undersöka den föreslagna lärarens kompetens och lämplighet.

Körskola står under tillsyn av överbesiktningsmannen, som själv eller genom besiktningsman äger inspektera skolan och meddela de anvisningar för dess verksamhet, som finnas erforderliga.

Konungens befallningshavande i det län, dit skolan är förlagd, äger att, i händelse godkänd lärare saknas eller befunnits oskicklig eller eljest olämplig såsom sådan, förelägga skolan att inom viss tid anställa kompetent lärare, som kan godkännas. Underlåtes detta, må Konungens befallningshavande förbjuda skolan att vidare fortsätta sin verksamhet.

Har sådant förbud meddelats, utfärdar Konungens befallningshavande därom kungörelse, som intages i tidning.

Envar, som annorledes än i körskola vill bedriva utbildning av elever såsom yrke, skall vara godkänd såsom lärare av Konungens befallningshavande i det län, där han är mantalsskriven; och skall beträffande sådan verksamhet i tillämpliga delar gälla vad här ovan är stadgat om körskola.

Mom. 2. Elev, som erhållit utbildning till förare och önskar erhålla körkort, skall undergå prövning rörande sin kännedom om automobil och körning med sådant fordon hos besiktningsman i det län, där han är mantalsskriven, eller, om han så hellre önskar eller han icke är bosatt i riket, hos besiktningsman i det län, där han erhållit sin utbildning. Har han erhållit utbildning utom riket, äger han för prövningen vända sig till besiktningsman i det län, där han vistas. Han skall vid prövningen förete dels bevis om den undergångna utbildningen, utfärdat av den, som meddelat denna, dels ock åldersbevis och läkarintyg, varom i § 15 mom. 1 a) och b) förmäles.

För prövningen skall lämplig automobil tillhandahållas besiktningsmannen; och anses vid sådan prövning eleven såsom förare av automobilen.

Mom. 3. Befinnes elev, som fyllt 18 år, efter förhör och prov under olika trafikförhållanden, vara väl förtrogen med konstruktionen, skötseln och manövreringen av automobil samt äga nödig kännedom om gällande allmänna föreskrifter rörande trafik med motorfordon och om bestämmelserna i vägtrafikstadgan, ävensom, enligt besiktningsmannens uppfattning, vara lämplig såsom förare, skall besiktningsmannen ofördröjligen meddela eleven bevis, att han inför besiktningsmannen avlagt godkänt prov som förare av automobil. Detta bevis, till vilket överbesiktningsmannen fastställer formulär, bör angiva den lärare eller körskola, som utbildat eleven samt typen å och arten av drivkraften hos den automobil, med vilken provet ägt rum.

Mom. 1. För erhållande av körkort har elev, som undergått godkänd prövning inför besiktningsman, att till Konungens befallningshavande i det län, där han är mantalsskriven eller, om han icke är mantalsskriven i riket, till Konungens befallningshavande i det län, där han för tillfället vistas, insända ansökan därom, med angivande av fullständigt namn, yrke och hemvist samt därvid föga

a) bevis om sökandens födelseår och födelsedag;

b) intyg av läkare, att sökanden icke lider av sådant lyte eller sådan nedsättning av syn- eller hörsel förmågan, som väsentligen minskar hans förmåga att föra automobil; skolandet det anses föreligga erforderlig grad av synförmåga, därest denna, efter korrektion av möjligen befintliga refraktionsfel, uppgår till minst 0.8 på det ena ögat och minst 0.3 på det andra ögat, och av hörsel förmåga, därest åtminstone av det ena örat medelstark viskning väl uppfattas på 4 meters avstånd;

c) bevis av besiktningsman, varom i § 14 mom. 3 förmäles;

d) av sökanden undertecknad, bevittnad försäkran, att han icke innehar för honom gällande körkort;

e) intyg, som kan av Konungens befallningshavande godtagas, därom att sökanden gjort sig känd för nykterhet, ordentlighet och ett hänsynsfullt uppträdande samt

f) fotografi av sökanden, i format lämpligt att anbringas å körkortet.

Har sökanden vederbörligen fullgjort vad ovan föreskrivits och har han fyllt 18 år, har Konungens befallningshavande att för honom utfärda körkort, innefattande tillstånd att föra automobil.

Körkort, vartill formulär fastställes av Konungen, gäller för färd i hela riket. Körkort för automobil berättigar att föra motorecykel, varom i § 34 sägs.

Mom. 2. Över utfärdade körkort skall Konungens befallningshavande föra anteckning i liggare eller kortregister; och skall därvid för varje körkort antecknas nummer å körkortet och dag för dess utlämnande samt innehavarens namn, födelseår, födelsedag, yrke och hemvist.

Mom. 3. Befinnes förare hava vid färd med automobil gjort sig skyldig till grov vårdslöshet eller varit berusad eller föreligga eljest sådana förhållanden, att föraren måste anses olämplig att föra automobil, skall Konungens befallningshavande, som utfärdat körkortet, återkalla det samma för viss tid, minst två månader och högst två år. Körkortet skall därvid omhändertagas av Konungens befallningshavande. Varder, efter anförda besvär, beslutet om återkallelsen upphävt, skall körkortet återställas till föraren.

När tiden för återkallelsen gått till ända, må, på ansökan, nytt kör-

kort utfärdas, för vilket ändamål, om återkallelsen ägt rum för en tid överstigande sex månader, skola företes handlingar, fränsett åldersbevis, av beskaffenhet, varom i mom. 1 sägs, utfärdade, efter det tiden för återkallelsen gått till ända.

Beslut, varigenom Konungens befallningshavande återkallat körkort, skall antecknas i den liggare eller det kortregister, varom i mom. 2 förmäles, och genom Konungens befallningshavandes försorg för rikets polismyndigheter kungöras på sätt Konungen förordnar. Om dylika beslut skall meddelande även intagas i tidning. Beslut, varigenom återkallelse av körkort, efter anförda besvär, upphävs eller ändrats eller varigenom, efter återkallelse, nytt körkort utfärdats, skall likaledes kungöras och meddelas på sätt ovan är stadgat.

Mom. 4. Har förare ådömts 100 kronors böter eller strängare straff för förseelse mot denna förordning eller mot 11 kap. 15 § strafflagen, i vad sistnämnda lagrum avser automobiltrafik, åligger det domstolen att ofördröjligen insända utslaget i målet till den Konungens befallningshavande, som utfärdat körkortet för föraren.

Om Körning med automobil m. m.

§ 16.

Mom. 1. Körning med automobil vare, där ej nedan annorlunda sägs, tillåten å varje allmän väg samt å gata och annan allmän plats i stad, som är upplåten för körtrafik.

Mom. 2. Därest körning med automobil å viss allmän väg kan till följd av vägens ringa bredd eller eljest för dylik trafik otjänliga beskaffenhet eller annat särskilt förhållande medföra fara eller synnerlig olägenhet, skall Konungens befallningshavande meddela förbud mot all automobiltrafik å vägen.

Erfordras eljest för trafiksäkerhetens främjande eller vägens skyddande inskränkning i rätten att med automobil befara viss allmän väg, skall Konungens befallningshavande förklara sådant befarande antingen under hela året eller under viss årstid förbjudet, med mindre de föreskrifter iakttagas i avseende å automobilens tyngd, bredd eller hjultryck, som Konungens befallningshavande för varje fall kan finna nödigt meddela.

Mom. 3. Automobil med ett största hjultryck överstigande 2000 kilogram eller med större bredd än 210 centimeter må ej framföras å allmän väg utan särskilt tillstånd av Konungens befallningshavande i det län, där vägen är belägen. Vid meddelande av sådant tillstånd skola fastställas de villkor med avseende å automobilens beskaffenhet

och lastens tyngd eller eljest, som kunna anses nödiga till trafiksäkerhetens främjande eller vägens skyddande. Därvid må ock föreskrivas skyldighet för tillståndets innehavare att för skada, som å allmän väg förorsakas av den ifrågavarande trafiken, utgiva ersättning efter ty Konungens befallningshavande bestämmer.

Mom. 4. Beträffande gata eller allmän plats i stad meddelas förbud eller tillstånd enligt mom. 2 och 3 av polismyndigheten i staden.

Mom. 5. Därest för automobiltrafik upplåten allmän väg tillfälligt avstänges för trafik, skall Konungens befallningshavande, där så lämpligen kan ske, bereda möjlighet för automobiltrafikanter att framkomma å annan väg, även om sådan trafik å denna väg eljest är förbjuden.

Mom. 6. Konungens befallningshavande äger, när sådant erfordras för beredande av utfartsväg eller andra särskilda omständigheter föreligga, meddela viss person tillstånd att med iakttagande av de försiktighetsmått, som må föreskrivas, för viss resa eller under viss tid med automobil befara viss allmän väg, varå automobiltrafik eljest icke må äga rum.

Mom. 7. Inom område, där militära övningar skola företagas, må under tiden för övningarna automobil, som därvid brukas, framföras jämväl å allmän väg, som eljest icke är upplåten för automobiltrafik, därest anmälan härom i god tid förut skett hos vederbörande Konungens befallningshavande.

Mom. 8. Allmän väg må, även om automobiltrafik därå eljest ej är medgiven, befaras med automobil av läkare eller veterinär i och för sjukbesök, för sjuk persons forslande till läkare eller sjukvårdsanstalt samt i andra därmed jämförliga fall av nödläge.

§ 17.

I fråga om enskilda vägar och andra enskilda områden ankommer det på ägaren av vägen eller området att avgöra, huruvida körning med automobil därstädes må äga rum. Har sådan väg upplåtits för automobiltrafik och är den allmänligen befa ren, äger Konungens befallningshavande enahanda befogenhet och skyldighet som beträffande allmän väg.

§ 18.

Mom. 1. Vid framförande av automobil skall hastigheten städse begränsas så, att nödig försiktighet iakttages och sålunda noga avpassas efter körbanans och den närmaste omgivningens överskådlighet och beskaffenhet samt förekomsten av annan trafik.

Automobil må ingenstädes framföras med större hastighet än att automobilen under alla omständigheter kan stannas, innan en tredjedel av den framför varande överskådliga och fria delen av körbanan tillryggalagts.

Härjämte skall iakttagas, att hastigheten aldrig må överstiga:

- | | |
|--|------------|
| 1) för automobil, vars alla hjul äro försedda med luftringar: | |
| a) för personvagn avsedd för högst 7 personer: | km. i tim. |
| å landsbygden i allmänhet..... | 45; |
| inom stads och köpings bebyggda område ävensom inom
annat tätbebyggt samhälle | 30; |
| b) för lastvagn för en maximilast ej överstigande 1,000 kg. | 30; |
| c) för personomnibus och för lastvagn för en maximilast
överstigande 1,000 men ej 1,500 kg..... | 25; |
| d) för lastvagn för en maximilast överstigande 1,500 kg., | 20; |
| 2) för automobil med massiva gummiringar: | |
| a) med en tjocklek av minst 4 centimeter | 20; |
| b) med en tjocklek understigande 4 centimeter..... | 15; |
| 3) för automobil med hjulringar av järn eller annat
hårt material | 10. |

Äro automobils hjulringar av annat slag, än nu nämnts, bestämmer Konungen, huruvida automobilen med avseende å den tillåtna hastigheten är att jämställa med automobil, som omförmäles under 1) eller 2) eller 3) här ovan.

Mom. 2. Med avseende å körhastigheten för automobil inom stads och köpings bebyggda område ävensom inom annat tätbebyggt samhälle skall iakttagas:

att den i mom. 1 angivna högsta tillåtna hastigheten för sådan ort allenast må användas, när körbanan är bred och utsikten fri samt trafiken i övrigt lätt att överskåda och bedöma;

att vid gatukors eller å öppen plats, där flera trafikleder utmytna, eller när mörker eller dimma råder, hastigheten alltid skall nedbringas efter som vid varje tillfälle behörig hänsyn till trafiksäkerheten kräver;

samt att vid vändning om gatuhörn eller där körbanan är så hal, att automobilen lätteligen slirar, större hastighet icke må användas än att automobilen kan stannas så gott som ögonblickligen.

Vid körning med automobil å landsbygden skall iakttagas:

att den i mom. 1 angivna, högsta tillåtna hastigheten allenast må komma till användning vid full dager och å torr och jämn väg, invid vilken byggnad, mur, plank, häck eller annat skymmande föremål icke finnes, samt då föraren kan överskåda minst 200 meter av den närmast framförliggande vägsträckan ävensom erforderliga delar av de vägar,

som ansluta sig till nämnda vägsträcka, och ej heller eljest någon omständighet föreligger, som kan betinga en lägre hastighet;

att vid färd i kurva eller å uppblött väg eller där vägbanan är ojämn och gropig eller skymmande föremål finnas invid vägbanan eller när mörker eller dimma råder, hastigheten skall nedbringas så som vid varje tillfälle behörig hänsyn till trafiksäkerheten och vägens skyddande kräver;

samt att, där körbanan är så hal, att automobilen lätteligen slirar, större hastighet icke må användas än att automobilen kan stannas så gott som ögonblickligen.

Mom. 3. Konungens befallningshavande äger medgiva, att för personomnibus, som framföres allenast å allmän väg, därå särskilda anordningar vidtagits för sådan trafik, hastigheten å samma väg må höjas till högst 30 kilometer i timmen. Enahanda befogenhet med avseende å viss gata eller annan allmän plats i stad tillkommer polismyndigheten i staden.

Mom. 4. Där i följd av viss allmän vägs svaga beskaffenhet eller uppblötta tillstånd eller annat särskilt förhållande så prövas nödigt, äger Konungens befallningshavande föreskriva inskränkning i den i mom. 1 angivna högsta tillåtna hastigheten antingen under hela året eller under viss årstid eller beträffande automobil av viss beskaffenhet.

Föreligga synnerliga skäl att för viss gata eller annan allmän plats i stad meddela inskränkning beträffande automobils hastighet, äger polismyndigheten i staden därom förordna.

Mom. 5. Vad i denna paragraf är stadgat avser icke automobil inrättad för transport av sjuka (ambulansbil) eller automobil, som användes vid eldfara för brandväsendets räkning eller av polistrupp.

Mom. 6. Ifrågasättes att för tävling eller vid annat särskilt tillfälle å viss allmän väg framföra automobil med större hastighet än den i mom. 1 angivna, må tillstånd härtill meddelas av Konungens befallningshavande, som har att fastställa sådana villkor för tillståndet, att fara eller olägenhet för annan trafik ej uppkommer. I tillståndet må jämväl föreskrivas skyldighet för tillståndets innehavare att för skada, som å vägen förorsakas av den ifrågavarande trafiken, utgiva ersättning efter ty Konungens befallningshavande bestämmer.

§ 19.

Mom. 1. Konungens befallningshavande åligger att senast inom mars månads utgång varje år utfärda kungörelse med uppgift å de allmänna vägar inom länet, vilka icke må befaras med automobil, ävensom angående gällande inskränkningar dels i rätten att befara all-

män väg med automobil eller visst slag av automobil, dels ock i den i § 18 mom. 1 angivna, högsta tillåtna hastigheten.

Kungörelsen bör ävenledes upptaga de vägar, som få befaras med automobil utan andra inskränkningar än som äro stadgade i denna förordning.

Närmare bestämmelser om dylik kungörelse meddelas av Konungen.

Kungörelsen skall införas i tidning samt jämväl insändas till chefen för kommunikationsdepartementet och till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

Mom. 2. Hos Konungens befallningshavande skall för allmänheten hållas tillgänglig karta i lämplig skala, varå med röd färg äro tydligt utmärkta de för automobiltrafik tillåtna vägarna inom länet, därvid de vägar, för vilkas trafikerande med automobil särskilda bestämmelser gälla, böra betecknas med streckade röda linjer.

Kopior av nämnda karta skola senast inom mars månads utgång varje år insändas till chefen för kommunikationsdepartementet och till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen; dock att, om någon ändring icke skett i senast insända karta, anmälan därom må vara tillfyllest.

Mom. 3. Under året vidtagna ändringar i förhållanden, varom i mom. 1 sägs, skola, på sätt där är stadgat, skyndsamt kungöras och utmärkas å den i mom. 2 omförmälda karta.

§ 20.

Mom. 1. Vägvisare, varom förmåles i 29 § i lagen angående väghållningsbesvärets utgörande på landet den 23 oktober 1891, skall, om någon av de vägar, som stöta samman, är förbjuden för automobiltrafik, målas röd i vad avser den förbjudna vägen.

Mom. 2. Råder inskränkning i rätten att med automobil befara viss allmän väg, vare sig inskränningen avser automobil av viss beskaffenhet eller viss tid eller eljest tillåten hastighet, skall sådant på lämpligt sätt tillkännagivas genom anslag å eller invid vägen.

Å för automobiltrafik tillåten allmän väg skall, där särskild varsamhet är av nöden, såsom vid skarpa krökar, branta backar eller där utsikten eljest är skymd och vid korsningar med järnväg eller spårväg, anbringas tjänligt varningstecken.

Det ankommer på Konungens befallningshavande att beträffande nämnda anordningar meddela de närmare föreskrifter, som må vara av nöden.

Erfordras vid gata eller annan allmän plats i stad varningstecken, varom i detta mom. sägs, skall härvid enahanda befogenhet, som i avseende å allmän väg tillkommer Konungens befallningshavande, tillkomma polismyndigheten i staden.

Mom. 3. Om bestridande av kostnaden för anbringande av anslag och varningstecken, varom i mom. 2 föreskrives, är särskilt stadgat.

§ 21.

Mom. 1. Under färd skall å automobil föras

a) igenkänningsmärken, så anbragta som i § 12 mom. 2 sägs, samt av beskaffenhet, varom är särskilt stadgat, eller, därest automobilen ej ännu tilldelats igenkänningsmärke, föreskrivna besiktningsskyltar;

b) å lämpliga, lätt tillgängliga platser anbragta skyltar av metall eller porslin, upptagande dels ägarens namn och hemvist samt automobilens hemort, dels tiden för senast verkställd besiktning av automobilen, dels ock, beträffande personomnibus och lastvagn, automobilens egenvikt, bredd och hjultryck, ävensom det högsta antal personer automobilen är avsedd att föra eller automobilens maximilast;

c) då mörker råder, två tända lyktor framtill å samma höjd, en å vardera sidan, med vitt sken, tillräckligt starkt att kunna upplysa vägen minst 50 meter framför automobilen, ävensom baktill å automobilen en lykta, som med vitt sken fullständigt belyser det å automobilen anbragta bakre igenkänningsmärket samt visar rött ljus bakåt.

Mom. 2. Å automobil, varom förmäles i § 18 mom. 5, skall under mörker föras, förutom andra för automobiler stadgade lyktor, tillika framtill en tänd lykta med kraftigt rött sken.

Mom. 3. Å lastvagn för en maximilast överstigande 1,500 kilogram skall på minst två, utifrån väl synliga platser i minst 6 centimeter höga siffror och bokstäver tydligt utmärkas den största last, som automobilen må föra.

Mom. 4. Förare skall, innan körningen börjar, förvissa sig om, dels att automobilens utrustning överensstämmer med vad ovan i mom. 1 och 2 är föreskrivet, dels ock att styr-, broms- och säkerhetsanordningar äro i fullgott skick och verka säkert.

Igenkänningsmärke må under färden ej vara dolt, ej heller besiktningsskylt, då sådan skall föras.

Mom. 5. Å automobil må under färd i stad eller annat tätbebyggt samhälle brukas allenast signalapparat med jämn, dov ton; dock att å automobil, varom förmäles i § 18 mom. 5, skall såsom signalapparat användas antingen kraftigt ljudande ringklocka eller visselpipa eller sirén med genomträngande gäll ton.

Mom. 6. Bländande ljus må ej användas vid färd i stad eller annat tätbebyggt samhälle, ej heller annorstädes vid möte med annan vägfärande.

Mom. 7. Förare må icke röka tobak under färd i stad eller annat tätbebyggt samhälle.

Mom. 8. Förare skall, då han lämnar automobilen, vidtaga sådana åtgärder, att automobilen ej kan komma i gång av sig själv.

Mom. 9. Det åligger förare dels att så behandla motorn, att rök, ånga eller gas icke utsläppes i sådan mängd, att avsevärdare obehag eller olägenhet härav uppstår, dels ock att vid smutsigt väglag, då gående personer passeras, begränsa hastigheten, så att den gående ej utsättes för onödigt smutsstänk.

Användes explosionsmotor, må vid färd i stad eller annat tätbebyggt samhälle eller annorstädes, då olägenhet för annan vägfärande kan därav uppstå, gaserna icke givas fritt avlopp.

Mom. 10. Förare skall under färd medhava det för honom utfärdade körkort för att på tillsägelse av polisman uppvisas.

Polisman må ej förvägras avläsa automobilens skyltar och andra märken och apparater.

Om skyldighet för förare att under färd medföra det å skatt för automobilen senast bekomna kvitto samt uppvisa detsamma för polisman gäller vad i förordningen om automobilskatt är stadgat.

Om släpvagn till automobil.

§ 22.

Mom. 1. Skall släpvagn för tillfälligt eller stadigvarande bruk kopplas till automobil, skola kopplingsanordningarna vara tillfredsställande och, om mer än en släpvagn brukas, effektivt bromsningssystem vara anordnat. Konungens befallningshavande och vederbörande polismyndighet i stad äga, när helst anledning därtill föreligger, låta genom besiktningsman undersöka, huruvida släpvagnen med kopplings- och bromsninganordningar är i betryggande och lämpligt skick. Med avseende å sådan besiktning och i anledning därav påkallade åtgärder gälla i tillämpliga delar bestämmelserna här ovan i § 6.

Släpvagns hjultryck må icke överstiga det för automobil enligt denna förordning föreskrivna största hjultryck.

Å släpvagn, avsedd för stadigvarande bruk, skall under färd föras skyltar av metall eller porslin, upptagande dels ägarens namn och hemvist, dels ock släpvagnens egenvikt, bredd och hjultryck ävensom maximilast.

År släpvagn tillkopplad automobil, skall det igenkänningsmärke, som eljest skulle föras baktill å automobilen, anbringas baktill å släpvagnen eller, om flera släpvagnar användas, å den sista av dessa. Detta igenkänningsmärke skall under mörker hållas belyst på sätt är föreskrivet om motsvarande igenkänningsmärke å automobil.

Mom. 2. Släpvcagn med ett största hjultryck överstigande 2,000 kilogram eller med större bredd än 210 centimeter må ej framföras utan särskilt tillstånd, vad beträffar allmän väg, av Konungens befallningshavande i det län, där vägen är belägen, och, vidkommande gata eller annan allmän plats i stad, av polismyndigheten i staden. För meddelande av sådant tillstånd skall gälla vad i § 16 mom. 3 och 4 är stadgat.

Släpvcagn må icke användas till personbefordran utan att tillstånd därtill meddelats, för allmän väg, av Konungens befallningshavande och, för gata eller annan allmän plats i stad, av polismyndigheten i staden.

Sådant tillstånd erfordras ock, om mer än en släpvcagn skall tillkopplas automobil.

Mom. 3. Automobil med släpvcagn får, om fordonen äro försedda med luftringar, framföras med en hastighet av högst 20 kilometer i timmen; dock må Konungens befallningshavande, om släpvcagnen är av ringa vikt och avsedd allenast för last, medgiva fordonens framförande å viss allmän väg med en hastighet av högst 30 kilometer i timmen.

Är släpvcagn försedd med massiva gummiringar med en tjocklek understigande 4 centimeter eller med hjulringar av järn eller annat hårt material, gäller om hastigheten vad i § 18 är stadgat för automobil med ringar av nämnda beskaftenhet.

Särskilda föreskrifter om yrkesmässig automobiltrafik.

§ 23.

Tillhandahålles allmänheten automobil mot ersättning (*yrkesmässig trafik*), gäller, utöver eller i stället för bestämmelserna om annan automobiltrafik vad i §§ 24—28 här nedan stadgas.

§ 24.

Mom. 1. Den, som vill utöva yrkesmässig trafik, har att därtill söka särskilt tillstånd av offentlig myndighet (*trafiktillstånd*).

Mom. 2. Avser ansökan bedrivande av yrkesmässig trafik å viss i förväg bestämd vägsträcka (*linjetrafik*), meddelas trafiktillståndet av Konungens befallningshavande i det eller de län, där trafiken skall äga rum.

Mom. 3. Är fråga om yrkesmässig trafik inom viss stad eller å viss ort på landsbygden (köping, municipalsamhälle, badort o. s. v.) meddelas tillstånd till sådan trafik (*lokaltrafik*), vad beträffar stad, av polismyndigheten i staden och, vidkommande ort å landsbygden, av vederbörande Konungens befallningshavande.

Mom. 4. Vill någon inom visst län bedriva yrkesmässig trafik, som

ej är att hänföra till linje- eller lokaltrafik, meddelas trafikillståndet av Konungens befallningshavande i detta län.

Skall trafiken icke begränsas till visst län, meddelas trafikillståndet av Konungens befallningshavande i det län, där automobilen har sin hemort.

Mom. 5. Vid ansökan om trafikillstånd skall fogas uppgift, åtföljd av vederbörligt utdrag av automobilregistret, om den eller de automobiler, som skola användas för trafiken.

§ 25.

Innan tillstånd till linjetrafik eller lokaltrafik meddelas, må, om anledning därtill föreligger, på sökandens bekostnad anställas undersökning, dels huruvida de allmänna vägar eller gator och andra allmänna platser i stad, som komma att beröras av trafiken, äro så beskaffade, att trafiken utan fara eller särskild olägenhet där kan äga rum, dels ock genom besiktningsman huruvida för trafiken uppgiven automobil är därför lämplig.

§ 26.

Mom. 1. Vid meddelande av tillstånd till linjetrafik eller lokaltrafik skall hänsyn tagas till behövligheten och lämpligheten av den ifrågasatta trafiken. Tillståndet skall upptaga de villkor och bestämmelser för trafiken, som prövas nödiga. Därvid må ock föreskrivas skyldighet för trafikillståndets innehavare att för skada, som å allmän väg eller å gata eller annan allmän plats i stad förorsakas av den ifrågasvarande trafiken, utgiva ersättning efter ty myndighet, som meddelat tillståndet, bestämmer.

Föreskrifter för linjetrafik eller lokaltrafik må ock meddelas genom vederbörligen utfärdat reglemente.

Mom. 2. I linjetrafik eller lokaltrafik må icke användas annan automobil än den, som blivit för nämnda trafik godkänd av myndighet, som har att meddela trafikillståndet. Personomnibus må ej heller användas i annat slag av yrkesmässig trafik, utan att den blivit i nyssnämnda ordning godkänd. Innan personomnibus godkännes, bör från överbesiktningsmannen inhämtas yttrande om automobilens lämplighet för trafiken och det högsta antal personer, som synes böra få befordras med automobilen. Avses att i annan yrkesmässig trafik än linjetrafik eller lokaltrafik bruka lastvagn för tillfällig befordran av personer, skola härför påkallade anordningar å lastvagnen godkännas av myndighet, som har att meddela trafikillstånd.

I sammanhang med godkännande, varom i detta moment sägs, skall, i fråga om personomnibus och automobil, som godkännes för

linjetrafik, bestämmas det högsta antal personer, som därvid må på en gång befordras. Godkännes lastvagn för linjetrafik eller lokaltrafik, skall samtidigt bestämmas den största last, som automobilen må föra.

Godkännande, varom ovan sägs, kan, när helst anledning därtill föreligger, återkallas av myndighet, som meddelat godkännandet.

Mom. 3. Automobil, som användes i yrkesmässig trafik, skall minst en gång varje kalenderår undergå efterbesiktning av besiktningsman, varom trafiktillståndets innehavare har att inom fjorton dagar insända bevis dels till den eller de myndigheter, som meddelat trafiktillståndet, dels ock till Konungens befallningshavande i det län, där automobilen har sin hemort, där ej trafiktillståndet meddelats av nämnda Konungens befallningshavande.

Även eljest äger myndighet, som meddelat trafiktillstånd, att, när helst anledning därtill föreligger, låta genom besiktningsman undersöka automobil, som användes i yrkesmässig trafik.

Om efterbesiktning, varom i detta mom. är fråga, samt därav påkallade åtgärder gäller för övrigt i tillämpliga delar vad i §§ 6 och 7 är stadgat.

Mom. 4. Vid yrkesmässig trafik må icke användas tillkopplad släpvagn, utan att sådant medgivits och släpvagnen godkänts av myndighet, som har att meddela trafiktillstånd.

Sådant godkännande kan av myndigheten återkallas, när helst anledning därtill föreligger.

§ 27.

Mom. 1. Vid linjetrafik eller lokaltrafik må skjutslegan icke utgå med högre belopp än fastställd taxa medgiver. Sådan taxa, för såväl person- som godsbefordran, skall fastställas av Konungens befallningshavande, som meddelat trafiktillståndet, eller, därest sådant tillstånd meddelats av flera Konungens befallningshavande, av Konungens befallningshavande i det län, där trafiken huvudsakligen skall äga rum; dock att för lokaltrafik inom viss stad, taxan skall fastställas i den ordning § 23 i ordningsstadgan för rikets städer angiver.

Ej heller vid annan yrkesmässig trafik, som icke endast avser befordran av gods, må skjutslegan utgå med högre belopp än som medgives i taxa, som det åligger Konungens befallningshavande att för länet utfärda. Även för befordran av gods skall i enahanda ordning, som nyss nämnts, fastställas taxa, när sådan med hänsyn till förhållandena kan anses av behovet påkallad.

Mom. 2. Är taxa för yrkesmässig trafik inom visst län fastställd, skall, om resan börjat inom detta län men utsträcker även till annat

län, den i förstnämnda län gällande taxan fortfarande tillämpas, där ej annorlunda avtalas.

Mom. 3. Förare av automobil, som begagnas i yrkesmässig trafik, för vilken taxa är fastställd, skall under färd medhava taxan för att på begäran av trafikant uppvisas.

§ 28.

Mom. 1. Ej må någon tjänstgöra såsom förare av automobil i yrkesmässig trafik utan att därtill hava erhållit särskilt tillstånd av den myndighet, som meddelat trafikillståndet, eller, därest sådant tillstånd lämnats av flera myndigheter, av Konungens befallningshavande i det län, där trafiken huvudsakligen äger rum.

Till sådan automobilförare må ej antagas annan än den, som innehar gällande körkort och uppnått 21 års ålder samt i övrigt finnes lämplig såsom förare i dylik trafik.

Tillstånd, varom här är fråga, medför icke rätt att föra personomnibus i yrkesmässig trafik, utan att föraren, av myndighet, som meddelat trafikillståndet, godkänts såsom förare av sådan automobil.

Mom. 2. Myndighet, som meddelat tillstånd eller godkännande, varom i mom. 1 sägs, äger, när helst anledning därtill föreligger, återkalla tillståndet eller godkännandet. Sådant beslut skall kungöras i tidning. Sker återkallelse av tillstånd eller godkännande för någon, som innehar av annan myndighet utfärdat körkort, skall meddelande om återkallelsen, med upplysning om skälen därför, tillika lämnas sistnämnda myndighet.

Mom. 3. Bevis om tillstånd och godkännande, som i denna paragraf avses, skall under trafik medföras och på tillsägelse uppvisas för polisman.

Särskilda föreskrifter angående automobil, som för tillfälligt brukande i riket införts från utlandet, och om tillstånd att föra sådan automobil.

§ 29.

Mom. 1. Innehar någon, som icke har hemvist här i riket, bevis av svensk konsul eller polismyndighet i det land, där han har hemvist, eller av konsul, som företräder detta land här i riket, att automobil, som av honom för tillfälligt brukande i riket från utlandet införts, till sin beskaffenhet uppfyller de i det främmande landet gällande föreskrifter för att där få användas i allmän trafik, vare besiktning av automobilen ej av nöden, utan skall allenast nämnda bevis företes hos polismyndigheten å den första ort i riket, varest automobilen är avsedd att begagnas. Om beviset är behörigt, tecknar polismyndigheten

eller av denna förordnad tjänsteman därå meddelande av tillstånd att i riket bruka automobilen samt tilldelar automobilen igenkänningsmärke.

Mom. 2. Företes icke bevis, som i nästföregående mom. sägs, skall automobilen underkastas besiktning på sätt i § 4 föreskrives. Därest automobilen, enligt intyg av besiktningsman, befinnes uppfylla de i § 2 meddelade bestämmelser och jämväl i övrigt vara lämplig för sitt ändamål, skall polismyndigheten tilldela densamma igenkänningsmärke, varjämte å intyget skall tecknas bevis om meddelande av tillstånd att i riket bruka automobilen.

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

Mom. 4. Igenkänningsmärke, varom i denna paragraf förmäles, skall bestå av, utom särskilt ordningsnummer, benämningen, vare sig i dess helhet eller i lämplig förkortning; å den ort, där den polismyndighet, som tilldelar automobilen märket, har sitt säte; och skall om märkets anbringande gälla vad ovan i § 12 mom. 2 är stadgat.

Närmare bestämmelser om igenkänningsmärkets beskaffenhet meddelas av Konungen.

Konungens befallningshavande skall övervaka, att märken, varom i denna paragraf sägs, ävensom exemplar av denna förordning, finnas tillgängliga hos polismyndighet, varest sådana kunna antagas bliva erforderliga.

Mom. 5. Tillstånd att föra sådan automobil, som här ovan sägs, skall av polismyndighet meddelas person, som med bevis av myndighet, som i mom. 1 omförmäles, styrkt, att han i det främmande landet äger rätt att föra automobil. Föreligga särskilda omständigheter, på grund varav personen måste anses olämplig att föra automobil, skall dock tillstånd vägras. Till förare, som icke redan innehar exemplar av denna förordning, skall sådant av polismyndigheten överlämnas.

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

Mom. 6. Om enligt denna paragraf meddelade tillstånd att bruka eller föra automobil skall polismyndigheten ofördröjligen insända uppgift till chefen för kommunikationsdepartementet.

Mom. 7. Bevis om tillstånd, varom i denna paragraf förmäles, skall under trafik medföras och på tillsägelse uppvisas för polisman.

§ 30.

Tillstånd, varom i § 29 förmäles, att här i riket bruka eller föra automobil, gäller för en tid av två månader; dock kan giltighetstiden av Konungens befallningshavande utsträckas med ytterligare en månad.

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

§ 31.

Den, som från utlandet färdats i automobil till riket, må, utan hinder däraf att automobilen icke är försedd med igenkänningsmärke, fortsätta färden till närmaste ort i riket, där polismyndighet finnes.

§ 32.

Med avseende å trafik med automobil, vars ägare är undersåte i sådan främmande stat, som anslutit sig till internationell konvention rörande automobiltrafik, skall, i stället för vad här ovan i §§ 29—31 är föreskrivet, gälla vad Konungen i sådant avseende särskilt stadgat.

Kap. 3.

Särskilda bestämmelser om motorcyklar.

§ 33.

Tvåhjuligt motorfordon benämnes i denna förordning *motorcykel*.

Förses tvåhjuligt motorfordon med bivagn (sid-, för- eller släpvagn), anses jämväl sådant fordon såsom motorcykel.

§ 34.

I avseende å motorcykel, vars vikt överstiger 50 kilogram, gäller i tillämpliga delar vad här ovan är stadgat angående automobil, dock med följande undantag.

Å motorcykel erfordras endast ett bromssystem.

I ansökan om registrering av motorcykel skall angivas, huruvida den är försedd med bivagn.

Vid registrering av motorcykel skall Konungens befallningshavande i särskild avdelning av automobilregistret införa

- a) dag för registreringen jämte nummer i registret;
- b) motorcykelns huvudsakliga användning och typ (märke eller fabrikat), egenvikt, drivkraftens art och antalet hästkrafter hos motorn, hjulringarnas beskaffenhet samt huruvida motorcykeln är försedd med bivagn;
- c) uppgift å motorcykelns hemort;

- d) ägarens namn, yrke och hemvist eller däremot svarande uppgift;
 e) uppgift å det motorcykeln tilldelade igenkänningsmärke.

Vad om igenkänningsmärke för automobil är stadgat gäller även för motorcykel; dock skall för varje län ordningsnummer för motorcyklar meddelas i löpande följd i särskild serie, börjande med nummer 1.

Å motorcykel skola föras namnskylt och lyktor, såsom är föreskrivet för automobil, dock att framtill behöver föras allenast en lykta. Är till motorcykel kopplad sidvagn, skall dessutom framtill å den från motorcykeln vända delen av sidvagnen föras lykta med rött sken.

Med avseende å prövning av elev, som vill förvärva rätt att föra motorcykel samt utfärdande av körkort gäller vad i §§ 14 och 15 är stadgat, dock att prövningen inför besiktningsman må kunna avse allenast uttrönande av elevs förtrogenhet med konstruktionen, skötseln och manövreringen av motorcykel samt kännedom om gällande allmänna föreskrifter rörande trafik med motorfordon och om bestämmelserna i vägtrafikstadgan. Utfärdat körkort skall innehålla tillstånd att föra motorcykel. Körkort för motorcykel medför icke rätt att föra automobil.

Över utfärdade körkort för motorcyklar skall hos Konungens befallningshavande föras liggare eller kortregister, gällande härom vad om liggare eller register för automobil är stadgat.

Beträffande rätten att med motorcykel färdas å allmän väg, å gata eller annan allmän plats i stad, ävensom å enskilt område, som allmänligen befares, gälla, om till motorcykeln är kopplad bivagn, samma bestämmelser som för automobil.

Motorcykel utan bivagn må framföras även å väg, varå automobiltrafik icke är tillåten, därest ej enligt § 16 mom. 2 meddelat förbud omfattar jämväl dylik motorcykel eller vägen är enskild och ägaren förbjudit trafik å vägen med motorcykel.

§ 35.

I avseende å motorcykel, vars vikt uppgår till högst 50 kilogram, skola, vare sig motorcykeln är försedd med fast eller löstagbar motor, allenast följande bestämmelser i denna förordning äga tillämpning, nämligen:

1) § 2 punkterna a), d) och f);
 samt

2) i tillämpliga delar § 18 samt §§ 46, 48, 50, 51, 53 och 56.

Med avseende å rätten att med sådan motorcykel befara väg, gata eller allmän plats ävensom angående påföljd för överskridande av sådan rätt gäller vad om annan motorcykel är stadgat i §§ 34 och 40.

Motorcykel, varom här är fråga, skall vara försedd med minst en snabbt och säkert verkande broms samt vid mörker föra tänd lykta framtill, och må sådan lykta icke kasta bländande ljus vid färd i stad eller annat tätbebyggt samhälle, ej heller annorstädes vid möte med annan vägfarande.

Därest, jämlikt för särskild ort meddelad bestämmelse, igenkänningsmärke skall vara anbragt å motorcykeln, skall detta märke vid mörker vara belyst.

Å motorcykel, varom i denna paragraf sägs, tillämpas i övrigt de föreskrifter, som rörande velociped äro eller varda för olika orter meddelade och icke strida mot de i denna paragraf givna bestämmelser.

Kap. 4.

Om motorredskap och traktortåg.

§ 36.

Mom. 1. Beträffande traktor, lokomobil, lantbruks- eller väglagningssmaskiner och dylika, vilka för framdrivande äro försedda med motor men äro att anse allenast såsom arbetsredskap (*motorredskap*), skall iakttagas följande.

Motorredskap må vid färd till och från arbetsplats samt eljest tillfälligt framföras å allmän väg och å gata eller annan allmän plats istad, dock endast i det fall, att motorredskapet icke med hänsyn till sin tyngd eller hjulens beskaffenhet kan medföra avsevärd skada å körbanan.

Vid sådan färd må motorredskapet ej framföras med större hastighet än 10 kilometer i timmen.

Konungens befallningshavande äger meddela förbud mot eller föreskriva inskränkningar i framförandet av motorredskap å viss allmän väg. Beträffande gata eller annan allmän plats i stad meddelas förbud eller föreskrifter, varom här är fråga, av polismyndigheten i staden.

I övrigt skola allenast stadgandena i §§ 47, 48, 50, 51, 53 och 56 här nedan äga tillämpning å motorredskap.

Mom. 2. Erfordras för militärt ändamål fortlöpande uppgifter om inom landet befintliga motorredskap eller vissa slag av sådana, meddelar Konungen bestämmelser, huru den uppgiftsskyldighet, som i sådant hänseende befinnes erforderlig, skall av vederbörande fullgöras.

§ 37.

Mom. 1. Därest motorredskap användes för gods- eller personbefordran genom sammankoppling med härför särskilt avsedd släpvagn, betecknas motorredskapet tillsammans med släpvagnen i denna förordning såsom *traktortåg*.

Mom. 2. Med avseende å framförande av traktortåg skall gälla följande.

Trafik med traktortåg å allmän väg eller å gata eller annan allmän plats i stad må icke äga rum utan tillstånd av offentlig myndighet. Sådant tillstånd meddelas av Konungens befallningshavande i det eller de län, där trafiken skall äga rum, eller, om trafiken skall försiggå allenast inom viss stad, av polismyndigheten i staden.

Innan tillstånd till trafik med traktortåg meddelas, må, om anledning därtill förekommer, på sökandens bekostnad dels anställas undersökning, huruvida de allmänna vägar eller gator och andra allmänna platser i stad, som komma att beröras av trafiken, äro så beskaffade, att trafiken utan fara eller särskild olägenhet där kan äga rum, dels ock genom besiktningsman huruvida för trafiken avsedda motorredskap och släpvagnar äro i betryggande skick och lämpliga för trafiken.

Tillstånd till trafik med traktortåg skall upptaga de villkor och bestämmelser för trafiken, som prövas nödiga. Därvid må ock föreskrivas skyldighet för tillståndets innehavare att för skada, som å allmän väg eller å gata eller annan allmän plats i stad förorsakas av den ifrågavarande trafiken, utgiva ersättning efter ty myndighet, som meddelat tillståndet, bestämmer.

Ej må traktortåg användas i trafik, med mindre för trafiken avsedda motorredskap och släpvagnar med tillhörande kopplingsanordningar och bromssystem godkänts av myndighet, som har att meddela trafikstillstånd. I sammanhang med godkännandet skall bestämmas den största last, som må föras å traktortåget eller det högsta antal personer, som därmed må befordras.

När helst anledning därtill föreligger, kan trafikstillstånd, ävensom godkännande, varom ovan förmäles, återkallas av myndighet, som meddelat tillståndet eller godkännandet.

Förare av traktortåg må allenast den vara, som innehar gällande körkort för automobil.

Traktortåg må ej framföras med större hastighet än 15 kilometer i timmen eller, om motorredskapet eller någon av de släpvagnar, som ingå i traktortåget, har hjulringar av järn eller annat hårt material, 10 kilometer i timmen.

Å traktortåg skall finnas namnskylt, såsom i § 21 mom. 1 b) är föreskrivet för automobil.

Under mörker skola å traktortåg föras tända lyktor såsom om automobil med släpvagn är stadgat.

Mom. 3. Ifrågasättes, att traktortåg skall mot ersättning tillhandahållas allmänheten för befordran av gods eller personer, skall vid trafikstillståndets prövning hänsyn tagas till behövligheten och lämpligheten

av sådan trafik. Taxa för trafiken skall fastställas av myndighet, som äger meddela trafikillstånd.

Mom. 4. I övrigt skola allenast bestämmelserna här nedan i §§ 39, 40, 41, 44, 48—54 och § 56 i tillämpliga delar gälla för traktortåg.

Kap. 5.

Föreskrifter i avseende å förordningens efterlevnad.

§ 38.

Mom. 1. Brukas automobil eller motorcykel, varom i § 34 sägs,

a) vilken icke registrerats och erhållit igenkänningsmärke, där sådant bort ske, eller

b) mot vars användande förbud enligt § 6 meddelats,

c) eller som icke till sin beskaffenhet eller utrustning överensstämmer med i denna förordning meddelade bestämmelser, där ej brukandet allenast avsåg framförandet av motorfordon, som skadats under färd till närmast belägna plats för skadans avhjälpande samt uppenbar fara ej var därmed förenad,

böte ägaren från och med tjugofem till och med femhundra kronor.

Lag samma vare, om någon brukar släpvagn eller annan bivagn utan iakttagande av vad i denna förordning därom är föreskrivet.

Har ägare iakttagit vad på honom ankommer till förhindrande av, att motorfordon, varom här är fråga, varder brukat, vare han fri från ansvar.

Mom. 2. Har förseelse, varom i mom. 1 sägs, skett och ägde föraren vetskap om förhållande, varom i samma mom. under a), b) eller c) förmäles, vare jämväl han förfallen till böter, som i nämnda moment stadgas.

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

§ 39.

Förer någon automobil eller motorcykel, varom i § 34 sägs, eller traktortåg utan att vara berättigad till förande av fordonet eller traktortåget, straffas med böter från och med etthundra till och med ettusen kronor.

Till enahanda ansvar gör sig envar förfallen, vilken såsom förare av ovan nämnt motorfordon eller traktortåg anställer och brukar den,

som icke äger rätt att föra motorfordon av det slag, varom fråga är, ävensom förare, vilken under färd, som ej avser övningskörning enligt § 13, överlämnar åt annan att föra motorfordonet utan att denne är därtill berättigad.

§ 40.

Framföres automobil eller motorcykel, varom i § 34 sägs, eller traktortåg å väg, gata eller plats, varest motorfordonet eller traktortåget icke må framföras,

eller brukas automobil eller släpvagn i trafik, vartill särskilt tillstånd enligt § 16 mom. 3 eller § 22 mom. 2 erfordras utan att dylikt tillstånd erhållits,

eller brytes mot föreskrifterna i § 5 mom. 1 eller 2, eller § 8 mom. 3 eller § 21 mom. 1 a) eller c), mom. 2, 4 eller 6 eller § 22 mom. 1 fjärde stycket eller § 26 mom. 3 eller § 37 mom. 2, sista stycket,

straffas den felande med böter från och med tio till och med femhundra kronor.

Har förseelse mot § 21 mom. 4 andra stycket skett i syfte att förhindra motorfordonets igenkännande eller föreligga eljest synnerligen försvårande omständigheter, må böterna höjas intill ettusen kronor eller till fängelse i högst tre månader dömas.

Ej må föraren ådömas ansvar på grund av att motorfordonets baktill förda igenkänningsmärke icke varit i enlighet med föreskriften i § 21 mom. 1 c) belyst, där föraren visar, att han vidtagit alla på honom ankommande åtgärder för belysningen.

§ 41.

Framföres automobil eller motorcykel, varom i § 34 sägs, eller traktortåg med större hastighet än som i varje fall är medgiven, straffas den felande med böter från och med tjugufem till och med ettusen kronor.

Kom därav ej skada och var faran ringa, må böterna nedsättas till tio kronor.

Har förare vid förseelse, varom i denna paragraf sägs, ådagalagt grov vårdslöshet eller uppenbar likgiltighet för andra människors liv eller egendom, må till fängelse i högst tre månader dömas.

§ 42.

Med böter från och med tio till och med tvåhundra kronor straffas den, som åsidosätter föreskrifterna i § 21, mom. 1 b), mom. 3, 5, 7, 8, 9 eller 10 eller i § 27 mom. 3 eller i § 28 mom. 3 eller i § 29 mom. 7.

Visar den, som blivit angiven för förseelse mot § 21 mom. 10 första stycket eller § 28 mom. 3, inom två dagar, efter det angivelsen blev honom kunnig, hos vederbörande åklagare, att han vid tiden för förseelsen innehade gällande körkort eller tillstånd eller godkännande, och giva omständigheterna vid handen, att förseelsen haft sin grund i ursäktligt förbiseende, vare från ansvar fri.

Till straff enligt första stycket är ock den förfallen, som brukar automobil, varom i § 29 förmåles, utan att tillstånd till automobilens användande här i riket erhållits eller å tid, då sådant tillstånd icke längre är gällande. Konungens befallningshavande äger i fall, varom nyss nämnts, förordna, att automobilen skall omhändertagas av polismyndighet.

§ 43.

Mom. 1. För underlåtenhet att inom föreskriven tid söka registrering, på sätt i § 9 mom. 2 är stadgat, av automobil eller motorcykel, varom i § 34 sägs, vare straffet böter från och med trehundra till och med ettusen kronor.

Mom. 2. Underlåter eljest någon, som enligt denna förordning har skyldighet att göra anmälan till automobilregistret, sådan anmälan inom den härför i varje fall stadgade tid, böte den anmälningspliktige från och med tjugofem till och med femhundra kronor.

Mom. 3. Envar, som i anmälan till automobilregistret mot bättre vetande meddelar oriktig uppgift, straffas med böter från och med femtio till och med ettusen kronor.

§ 44.

Mom. 1. Utövar någon yrkesmässig trafik eller trafik med traktortåg, varom i § 37 sägs, utan att vara därtill berättigad, böte från och med tjugofem till och med femhundra kronor.

Är på grund av särskild bestämmelse för viss ort obehörigt utövande av drosktrafik eller liknande rörelse belagt med ansvar, må ej sådan bestämmelse i förenämnda fall tillämpas.

Mom. 2. Brukas i yrkesmässig trafik automobil eller släpvagn, som ej är godkänd för sådan trafik, eller användes tillkopplad släpvagn i sådan trafik, utan medgivande, som i § 26 mom. 4 sägs, eller brukas i traktortåg ingående motorredskap eller släpvagn utan att vara godkänt för sådan trafik, böte trafikillståndets innehavare från och med tjugofem till och med femhundra kronor.

Ägde föraren vetskap därom, att godkännande eller medgivande,

varom ovan sägs, icke lämnats, vare jämväl han förfallen till ansvar som nyss sagts.

Mom. 3. Fordras vid yrkesmässig trafik högre betalning än fastställd taxa medgiver, böte den felande från och med tio till och med femhundra kronor.

§ 45.

Bedrives yrkesmässig utbildning av förare vid körskola, utan att godkänd lärare finnes där anställd, vare den, som är för rörelsen ansvarig, förfallen till böter från och med femtio till och med femhundra kronor.

Till enahanda ansvar är ock den förfallen, som eljest, i strid med vad i denna förordning föreskrives, bedriver yrkesmässig utbildning av förare.

§ 46.

Brukar någon motorcykel, varom i § 35 sägs, som icke överensstämmer med vad om sådant fordon är i nämnda paragraf stadgat, och av såg ej brukandet allenast framförande av motorcykel, som skadats under färd, till närmast belägna plats för skadans avhjälpande och var ej heller uppenbar fara därmed förenad, böte från och med tio till och med tvåhundra kronor.

Till enahanda ansvar gör sig ock den förfallen, som bryter mot övriga bestämmelser i denna förordning, som äro tillämpliga å motorcykel, varom i nyssnämnda paragraf är fråga.

§ 47.

Brukar någon motorredskap, varom i § 36 sägs, i strid mot vad i nyssnämnda paragraf är föreskrivet eller mot förbud eller inskränkningar, som meddelats på grund av samma paragraf, böte från och med tio till och med femhundra kronor.

§ 48.

Ej må straff enligt denna förordning tillämpas, där förseelsen enligt allmänna strafflagen bör beläggas med strängare straff.

§ 49.

De för ägare av motorfordon stadgade ansvarsbestämmelser skola äga tillämpning, i händelse motorfordonet tillhör någon, som står under förmyndare eller annan laga målsman, å denne samt, där motorfordonet äges av oskift dödsbo eller konkursbo eller av bolag, förening eller annat samfund eller av stiftelse eller annan sådan inrättning, å den

eller dem, som äga företräda boet, samfundet eller inrättningen. I fråga om motorfordon, 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.

Enahanda grunder skola tillämpas jämväl i fråga om ansvar, som enligt § 44 skall ådömas innehavare av tillstånd till utövande av yrkesmässig trafik eller till trafik med traktortåg.

§ 50.

Fortsätter någon under tid, då han är ställd under tilltal för förseelse enligt denna förordning, samma förseelse, skall han, när han varder därtill lagligen förvunnen, för varje gång åtal emot honom ägt rum och han därav undfått del, fällas till det straff, som för sådan förseelse är stadgat; dock att fängelsestraff ej må överstiga tre månader.

§ 51.

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 särskild sådan är inrättad, men eljest hos poliskammare och, där sådan ej finnes, vid allmän domstol i den ort, där förseelsen skett.

§ 52.

Finner polismyndighet anledning förekomma till återkallelse av körkort eller tillstånd, varom i denna förordning förmäles, skall polismyndigheten därom göra framställning hos den myndighet, som har att meddela sådan återkallelse.

§ 53.

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

Kap. 6.

Särskilda föreskrifter.

§ 54.

Mom. 1. För förrättning, som enligt denna förordning ankommer på besiktningsman, skall till denne erläggas avgift enligt följande taxa: För första besiktning eller efterbesiktning:

av automobil	15 kronor,
av motorcykel med eller utan bivagn.....	10 »
av annat motorfordon och motorredskap	15 »
av släpvagn	10 »
För prövning av föräres kompetens enligt § 14	10 »

Avgift för besiktning och prövning erlägges i förskott och återfås icke, även om motorfordonet, motorredskapet eller släpvagnen icke befunnits i föreskrivet och lämpligt skick eller det avlagda provet icke godkänts.

Evad besiktning kommit till stånd eller till följd av ägarens förhållande ej kunnat verkställas, äger besiktningsmannen för därav föranledda resor utom stationsorten uppbära rese- och traktamentsersättning enligt gällande resereglemente (fjärde klassen).

I avgiften ingår gottgörelse för utfärdande av besiktningsinstrument eller annat intyg, ävensom för deras översändande i föreskrivna fall till vederbörande myndighet.

Besiktningsman är skyldig att, i den ordning Konungen bestämmer, avgiva redovisning för uppburna avgifter. De grunder, efter vilka besiktningsman äger tillgodogöra sig arvode ur uppburna avgifter, bestämmas av Konungen.

Mom. 2. Ersättning för besiktning gäldas av motorfordonets, motorredskapets eller släpvagnens ägare. Kan ersättning för besiktning, som av myndighet anbefallts, icke utbeaktas av ägaren, gäldas den av staten.

Mom. 3. Ersättning för prövning enligt § 14 gäldas av den, som påkallat prövningen.

§ 55.

Är i denna förordning föreskrivet, att myndighets kungörelse eller beslut skall införas i tidning, gäller, att kungörelsen eller beslutet skall införas i de inom stad, där Konungens befallningshavande har sitt säte, utkommande tidningar, som genom spridning inom olika grupper av länets invånare bringa kungörelsen till de flestas kännedom.

§ 56.

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

§ 57.

Denna förordning äger icke tillämpning å staten tillhöriga, för speciella militära ändamål konstruerade motorfordon; ej heller å motorfordon, som användas uteslutande inom järnvägs- eller fabriksområde eller annat dylikt inhägnat område.

Övergångsbestämmelser.

Denna förordning skall träda i kraft den 1 januari 1924 och äger tillämpning jämväl å motorfordon, motorredskap, släpvagn och traktortåg, som då äro i bruk. Vid nämnda tid skola, i den mån ej nedan annorlunda sägs, förordningen den 30 juni 1916 med däri sedermera gjorda ändringar samt kungörelsen angående tillämpningen i vissa fall av nyssnämnda förordning den 29 augusti 1921 med däri sedermera gjorda tillägg, ävensom alla på grund av § 13 mom. 2 eller § 14 mom. 3 i förordningen den 30 juni 1916 meddelade särskilda förfoganden, upphöra att gälla.

Tjänstgöringstiden för samtliga nu tjänstgörande besiktningsmän skall utgå den 31 december 1923; och åligger det Konungens befallningshavande att med avseende å förordnande av besiktningsmän enligt denna förordning i god tid vidtaga sådana förberedande åtgärder, att de nya besiktningsmännen må vara utsedda och kunna tillträda sina befattningar den 1 januari 1924.

Beträffande vid förordningens ikraftträdande registrerade motorfordon skola föreskrifterna i § 2 mom. 6 rörande hjulringsbredd och hjultryck, ävensom bestämmelserna om påföljd för överträdelse av nämnda föreskrifter, träda i kraft den 1 januari 1926, intill vilken tid bestämmelserna i förevarande avseende uti förut gällande förordning fortfarande äga tillämpning.

Förare, som vid tiden för denna förordnings ikraftträdande på grund av äldre författning äger föra motorfordon, är fortfarande härtill berättigad.

Före den 1 juli 1924 skall varje innehavare av körkort, som utfärdats före denna förordnings ikraftträdande, hos polismyndighet uppvisa körkortet och därvid inlämna sitt fotografi, i storlek lämplig att anbringa å körkortet.

Underlåtenhet härutinnan straffas med böter från och med tio till och med etthundra kronor.

Polismyndigheten har att, utan kostnad för innehavaren, å körkortet anbringa och avstämpla fotografiet.

Förare, som enligt hittillsvarande bestämmelser erhållit ännu gällande tillstånd att tjänstgöra såsom förare i yrkesmässig trafik, men saknar körkort, äger, utan föregående prövning, att hos myndighet, som enligt § 15 har att meddela körkort, avgiftsfritt utbekomma sådant.

L a g

angående ansvarighet för skada i följd av trafik med motorfordon

den 1923.

Vi Gustaf etc., göra veterligt: att Vi, med riksdagen, funnit gott att, med upphävande av lagen den 30 juni 1916 angående ansvarighet för skada i följd av automobiltrafik, förordna som följer.

1 §.

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 icke löper på skenor.

Denna lag äger icke tillämpning å traktortåg, varmed förstås motorredskap, som, jämte därtill kopplad, för ändamålet särskilt avsedd släpvagn, användes för gods- eller personbefordran.

2 §.

För skada, som i följd av trafik med motorfordon tillfogas person eller egendom, som icke med fordonet befordras, vare fordonets ägare ansvarig, ändå han ej är till skadan vållande; dock vare ägaren från ansvarighet fri, där av omständigheterna framgår, att skadan varken förorsakats av bristfällighet å fordonet eller vållats av föraren.

Har den, som skadan led, genom eget vållande därtill medverkat, bestämme rätten, efter ty för varje fall prövas skäligt, om och i sådant fall till vilket belopp skadestånd skall utgå.

Föraren vare lika med ägaren pliktig ersätta sådan skada, som ovan sägs, där ej av omständigheterna framgår, att föraren icke varit vållande till skadan.

3 §.

Äro både ägare och förare enligt 2 § pliktiga att ersätta skada, skola de sig emellan taga del i ersättningsens gäldande med hälften vardera.

4 §.

Varder i följd av trafik med motorfordon, som mot ersättning tillhandahålles allmänheten, under dess användande för sådant ändamål skada tillfogad någon, som med fordonet befordras, och är föraren därtill vållande, vare ägaren pliktig ersätta skadan. Har den, som skadan led, genom eget vållande därtill medverkat, varde skadeståndet jämkat, efter ty som skäligt prövas.

5 §.

Har i följd av trafik med två eller flera motorfordon uppstått skada, för vilken fordonens ägare enligt denna lag svara, åligge ansvarighet dem en för alla och alla för en; och skola de sinsemellan taga del i ersättningens gäldande efter ty rätten med hänsyn till omständigheterna prövar skäligt.

Lider i följd av sådan trafik någotdera motorfordonets ägare eller honom tillhörig egendom skada, för vilken ägaren enligt denna lag är berättigad till ersättning, varde skadeståndet jämkat efter ty prövas skäligt, där ej av omständigheterna framgår, att varken bristfällighet å fordonet eller vållande av dess förare medverkat till skadan.

6 §.

Brukar någon utan lov annans motorfordon, svare brukaren i stället för ägaren till skada, som därunder inträffar.

7 §.

Innehar någon motorfordon med nyttjanderätt, och ingick i upplåtelsen tillika befogenhet att anställa förare å fordonet, vare sådan brukare lika med fordonets ägare ansvarig för skada, som i följd av trafik med fordonet inträffar; och må ägaren söka sitt åter av brukaren. Lag samma vare, därest brukaren ej innehar fordonet med sådan befogenhet, som nämnd är, men likväl anlitar annan förare än den av ägaren anställde, samt skada inträffar under denne förares handhavande av fordonet.

8 §.

Skadestånd, som enligt denna lag skall utgå i fall, där någon ljugit döden eller lidit kroppsskada, skall bestämmas enligt de i 6 kap. 2 och 4 §§ strafflagen stadgade grunder.

9 §.

Talan å skadestånd enligt denna lag skall anhängiggöras inom två år från det skadan timade. Vill den, mot vilken anspråk på skadestånd gjorts gällande, mot annan föra talan, som i 3, 5 eller 7 § sägs, skall denna anhängiggöras inom ett år från det skadeståndet blev guldhet, därest detta skett utan rättegång, men i annat fall från det han genom dom, som mot honom vunnit laga kraft, förpliktats att gälda skadestånd.

Har skadan tillfogats person eller egendom, som icke befordrades med motorfordonet, skall den, som vill föra talan enligt första stycket, tillika inom trettio dagar efter det skadan timade och han fick kännedom om den, mot vilken talan skall föras, och dennes hemvist, lämna honom meddelande om olycksfallet, såvida han icke annorledes erhållit kännedom därom. Har sådant meddelande blivit inom sagda tid för befordran med post avsänt, skall det anses behörigen lämnat.

Försummas något av vad nu är sagt, vare rätt till talan förlorad; dock må, där på grund av samma olycksfall ömsesidiga skadeståndsanspråk föreligga, det ena anspråket, utan hinder av sådan försummelse, kvittas mot det andra.

10 §.

Rätt domstol för upptagande av tvist, varom ovan förmäles, vare allmän underrätt i den ort, där olycksfallet inträffat eller där den, som sökes, har sitt bo och hemvist.

11 §.

Vad ägare eller annan utgivit enligt denna lag, äge han söka åter av den, som vållat skadan.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1924, men äger ej tillämpning i fråga om skada, som därförinnan inträffat.

Stadga
om trafiken å vägar och gator
(Vägtrafikstadga)

den 1923.

§ 1.

I denna stadga förstås med

väg: varje väg, gata och annan allmän plats, som är upplåten för allmän samfärdsel eller eljest allmänneligen befares;

vägfarande: envar, som å väg framför fordon av vad slag det vara må eller rider eller leder djur eller åker velociped, skidor, kälke eller sparkstötting eller går;

fordon: alla slag av vagnar å hjul för dragare, av motorfordon, motorredskap och andra arbetsredskap å hjul eller medar, slädar, velocipeder, kälkar, sparkstöttingar, dragkärror o. s. v.

§ 2.

Är å väg anordnad gångbana, får denna ej begagnas av annan vägfarande än gående, därest icke undantag måste äga rum för färd tvärsöver banan eller av annan särskild orsak. Vid möte å gångbana böra de mötande vika till vänster.

För stad gäller dessutom vad i ordningsstadgan för rikets städer är stadgat om trafiken å trottoar.

Där särskild gångbana icke är anordnad, skall den, som framför fordon, låta gående utan intrång färdas närmast väggkanten.

Gående bör ej genom onödigt uppehåll å körbana hindra trafiken därstädes med fordon; han bör iakttaga särskild försiktighet vid beträdande av körbana och vid väggkorsningar.

§ 3.

Å velociped skall föras ringklocka.

Å motorfordon skall föras apparat för avgivande av ljudsignaler på sätt är stadgat i förordningen om motorfordon.

Om förande av klocka eller bjällra vid färd med släddon i stad är stadgat i ordningsstadgan för rikets städer.

§ 4.

Framföres å väg under mörker med dragare förspänt fordon, skall därå föras tänd lykta med vitt sken, så anbragt att ljuset är synligt på avstånd såväl framifrån som bakifrån. Velociped skall framtill föra tänd lykta med vitt sken.

Om lyktor å motorfordon är stadgat i förordningen om motorfordon.

§ 5.

Dragare må ej å väg köras av den, som på grund av lyte, bristande kroppskrafter eller okunnighet icke kan behandla dragare; ej heller må annan bruka sådan person till dylik körning.

Om rätt att föra motorfordon stadgas i förordningen om motorfordon.

§ 6.

Fordon får ej lämnas å väg utan att det föres så långt till vänstra sidan av vägen, att andra fordon fritt kunna komma förbi. Under mörker skall å fordon, som lämnas å väg, finnas tänd lykta, därest icke belysning å vägen är anordnad. Är fråga om annat än tillfälligt uppehåll, skall fordonet föras utanför vägen eller till anvisad plats.

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

För stad gäller dessutom vad i ordningsstadgan för rikets städer är stadgat.

§ 7.

Fordon skall i allmänhet framföras på vänstra sidan av vägen.

Särskilt åligger det vägförande, som kör, rider, åker velociped eller leder djur, att hålla till vänster vid möte, så ock för att tillåta upphinnande fordon att passera förbi (*omkörning*).

Omkörning får allenast ske, när körbanan kan fritt överskådas. Omkörning skall ske till höger.

Å ort, där spårvägstrafik är inrättad, skall, om spårens läge det medger, möte med och omkörning av spårvagn alltid ske till vänster.

Till undvikande av sammanstötning, när ett fordons kurs skär ett annat fordons kurs, skall det fordon, som har det andra på sin vänstra sida, låta detta senare köra först; dock att genom detta stadgande ingen förare av fordon fritages från att iakttaga särskild försiktighet vid färd in på korsande körbana, där livlig trafik råder.

§ 8.

Varje vägfarande skall iakttaga all den omsorg och varsamhet, som till förekommande av olycksfall betingas av omständigheterna. Han skall uppträda hänsynsfullt mot andra vägfarande och vid vägen boende samt uppmärksamma till ledning för trafiken vid vägen uppsatta anslag och varningstecken. Han skall efterkomma polismans anvisningar till trafikens ordnande och stanna, när polisman härtill ger tecken.

När så erfordras, skall förare av fordon i god tid medelst ljudsignal eller tillrop väcka andra vägfarandes uppmärksamhet.

Förare av motorfordon skall vid vägkorsningar och vägkrökar eller eljest, då utsikten över vägen är skynd eller då gående eller den, som åker velociped, kälke eller sparkstötting, befinner sig i fordonets väg, i tid giva varningssignal. Enahanda skyldighet åligger den, som åker velociped.

Vill körande, att mötande fordon skall stannas, höje hand eller piska uppåt. Förare av fordon, vilken ärnar stanna, skall till ledning för bakom kommande vägfarande på samma sätt giva tecken.

Vid ändring av kurs skall förare av fordon till ledning för andra vägfarande genom utsträckning av hand eller piska eller på annat sätt utvisa den riktning, varåt han ämnar vika av. Velocipedåkande skall, där tecken med hand ej lämpligen kan ges, signalera med ringklockan.

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

Beträffande hinder och uppehåll i rörelse å gata eller annan allmän plats i stad är stadgat i ordningsstadgan för rikets städer.

§ 9.

För förare av motorfordon gäller särskilt.

Vid möte med körande å sådan plats, att förbikörning i följd av vägens beskaffenhet icke kan äga rum, skall motorfordonet föras tillbaka till härför lämplig plats, såvida icke för detta fordon förefinnes avsevärt större svårighet att backa än för den mötande att genom lämplig åtgärd komma förbi.

Möter eller upphinner motorfordon ridande eller körande eller person, som leder djur, och visar djuret rädsla, skall föraren stanna motorfordonet för att lämna den ridande eller åkande tillfälle att stiga av. Om så begäres eller eljest visar sig behövtigt, skall motorn stannas och

föraren vara behjälplig att, vid möte, leda djuret förbi motorfordonet och, vid omkörning, vidtaga annan erforderlig åtgärd.

Även eljest, då kreatur finnes i närhet av motorfordon, skall föraren iakttaga den varsamhet, som kan anses erforderlig till förekommande av olycksfall.

§ 10.

Vägförande skall, där så ske kan, lämna fri plats för fordon inrättat för transport av sjuka, för brandkårsfordon och för fordon, som användes av polistrupp, ävensom för likprocession och tågande militärtrupp.

§ 11.

Erfordras beträffande viss väg, som icke ligger inom stads planlagda område, eller beträffande del av sådan väg förbud mot trafik med fordon av visst slag eller med last av viss beskaffenhet eller viss tyngd, eller påkallas eljest inskränkningar, försiktighetsmått eller andra särskilda åtgärder beträffande trafiken å vägen, ankommer det på Konungens befallningshavande att meddela föreskrifter i sådant avseende och kungöra dylikt påbud, vilket tillika skall i den ordning myndighet, som meddelat föreskrifterna bestämmer, tillkännagivas medelst anslag å eller invid vägen.

Föreskrifter i förevarande avseende beträffande gata eller annan allmän plats, som ligger inom stads planlagda område, meddelas för Stockholm av överståthållareämbetet, för annan stad, där poliskammare finnes, av denna, samt för övriga städer av magistrat, eller, där sådan ej finnes, av stadsstyrelse.

Beträffande motorfordon och motorredskap gäller härförutom vad i förordningen om motorfordon är stadgat.

§ 12.

Den, som bryter mot denna stadga eller på grund därav meddelade föreskrifter, straffas med böter från och med två till och med ett-tusen kronor.

Ej må straff enligt denna paragraf tillämpas, där förseelsen enligt allmänna strafflagen bör beläggas med strängare straff.

§ 13.

Förseelse mot denna stadga eller på grund därav meddelade föreskrifter skall, där ej allenast enskild målsägares 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 och, där sådan ej finnes, vid allmän domstol i den ort, där förseelsen skett.

§ 14.

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

Denna stadga träder i kraft den 1 januari 1924.

L a g

angående bestridande av kostnaden för anslag och varningstecken, varom förmäles i § 20 mom. 2 i förordningen om motorfordon den 1923 och i § 11 i stadgan om trafiken å vägar och gator den 1923.

den 1923.

Vi Gustaf etc., göra veterligt: att Vi, med riksdagen, funnit gott förordna som följer:

Kostnaden för anslag och varningstecken, varom förmäles i § 20 mom. 2 i förordningen om motorfordon den 1923 och i § 11 i stadgan om trafiken å vägar och gator den 1923, samt deras anbringande skall bestridas, vad beträffar allmän väg på landet och ödebygdsväg, som övertagits till allmänt underhåll, av vederbörande vägkassa, och, vidkommande väg, gata eller annan allmän plats å stads område, av staden.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1924.

Förordning

angående ändring av § 20 i ordningsstadgan för
rikets städer den 24 mars 1868.

§ 20.

Uppkommer i stad fråga att, utöver vad denna stadga eller lag och författning eljest innehåller eller lämnar åt magistrat eller polismyndighet att närmare bestämma, ny eller ytterligare föreskrift må för staden i avseende å allmänna ordningen därstädes meddelas, kan förslag därom framställas såväl av stadsfullmäktige eller, där sådana ej finnas, allmänna rådstugan som av magistraten. Framställes förslaget — — — — ogillar. Väcket — — — — stadgande.

Finner — — — — förordna.

Från vad — — — — ifrågakommen.

Sådant — — — — vardera.

Enahanda — — — — ändring däri.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 1924.

K u n g ö r e l s e

**angående ändring i kungörelsen den 12 november 1915
(nr 449) om automobilregisters förande m. m.**

den 1923.

Kungl. Maj:t har funnit gott förordna, att de i § 1 i kungörelsen den 12 november 1915 om automobilregisters förande m. m. omförmälda formulär till automobilregister skola hava den ändrade lydelse, som framgår av de vid denna kungörelse fogade bilagor.

Denna kungörelse träder i kraft den 1 januari 1924.

Bilaga 1. Automobilregister för Stockholms län. Avd. A. Automobilet.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10
				a	b					
Nr	Dag för upp- tagan- de i re- gistret	Dag för upp- giftens medde- lande till över- ståt- ens hållare- ämnet	Det automobilen tilldelade igen- känningsmärket	Automobilens huvudsakliga användning; typ; längd och bredd; drivkraftens art och antalet hästkrafter hos mo- torn, inklusive motors cylin- derantal och cylindermensio- ner; antalet personer i fråga om personvagn; maximilast i fråga om lastvagn	a Automobilens egenvikt	b Automobilens största hjultryck	Hjulringar- bilens hemot fenhet	Ägarens namn, yrke och hemvist; övergång av äganderätten	Efterbesiktning, förbud mot automobilens användande m. m.	Automobilens avförande ur registret m. m.
1.	1924 den 3 januari	1924 den 7 januari	B. 1774	Personvagn av typ »Ford»; längd 360 cm., bredd 170 cm., bensinmotor om 20 hkr (motorns cylinderrantal 4; cylindermen- sioner 96 × 102 mm.); 4 personer	650 kg.	300 kg.	Luftringar	Grosshandlaren Jacob Ågren, Norrtälje		
2.	1924 den 23 juni	1924 den 29 juni	B. 1774					Änkan, handelskärskan Em- ma Sofia Ågren i Norrtälje har anmält, att efter mannens, grosshandl. Jacob Ågrens död äganderätten till automobilen på grund av testamente övergått till henne		
3.	1925 d. 1 juni	1925 den 4 juni	B. 1774					Vid efterbesiktning på grund av viddtagna ändringar godk.		
4.	1926 den 20 maj	1926 den 22 maj	B. 1774					Enligt anmälan av länsstyrel- sen i Uppsala län har nämnda länsstyrelse den 10 maj 1926 meddelat förbud mot auto- mobilen vidare användning		
5.	1926 den 9 sept.	1926 den 10 sept.	B. 1774					Överståthållareämbetet har meddelat att, enligt ämbe- tets förklarande den 7 sept. 1926, hinder för automobilens vidare användande icke foreligger	Förstående anmärkning annulerad	
6.	1927 d. 30 okt.	1927 den 2 nov.						Länsstyrelsen i Uppsala län har anmält, att automobilen den 24 oktober 1927 blivit registrerad i nämnda län		Automobilen övertogs av Upp- sala län. 270- res ur registret
Ur annat upplägg:										
1.	1924 d. 20 okt.	1924 den 22 okt.	B. 39	Lastvagn av typ »Scania Vabis», längd 480 cm., bredd 200 cm., bensinmotor om 45 hkr (motorns cylinderrantal 4; cylindermensio-ner 100 × 160 mm.), maximilast 3,000 kg.	2970 kg.	1410 kg.	Massiva gummi- ringar	Berga, Sorunda socken	Vällinge Aktie- bolag, Stock- holm, genom disponenten Karl John Ce- derholm i Berga, So- runda socken	Automobilen har förut varit registrerad i Uppsala län under igen- känningsmär- ket C_10
2.	1925 d. 10 april	1925 den 13 april						Disp. Cederholm har anmält att automobilen sålts till såg- verksägaren C. Larsson i Työls		Automobilen avföres ur

Bilaga 2. Automobilregister för Stockholms län. Avd. B. Motorcyklar, vilkas vikt överstiger 50 kilogram.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Nr	Dag för uppgifternas meddelande till inlägget i registret	Det motorcykelns tilldelade ägenskapsmärket	Motorcykelns huvudsakliga användning; typ, egenvikt, drivkraftens art och antalet hästkrafter hos motorn, inklusive motorns cylindernummer och cylindernummer	Bivagn och dess användning	Hjulringarnas beskaffenhet	Motorcykelns hemort	Ägarens namn, yrke och hemvist; övergång av ägaranderätten	Efterbesiktning, förbud mot motorcykelns användande	Motorcykelns avömrade ur registret
1	1924 den 2 maj 1924 den 4 maj	B. 7	För persontrafik, av typ Indian, egenvikt 145 kg., bensinmotor om 16 hästkrafter (motorns cylindernummer 2, cylindernummer 85 X 86 m. m.)	Sidvagn för 1 person	Luffringar	Vreta, Vätö socken	Rättaren Oskar Gustav Andersson i Vreta, Vätö socken		
2	1925 den 7 juni 1925 den 9 juni	B. 7				Butorp, Hargs socken	Skogvaktaren Fridolf Zander i Butorp, Hargs socken har anmält, att ägaranderätten till motorcykeln på grund av köp övergått till honom		
3	1925 den 4 oktober 1925 den 5 oktober	B. 7							Skogvaktaren Fridolf Zander har anmält och styrkt, att motorcykeln vid olycksfallet förstörts. Motorcykeln avföres ur registret

K u n g ö r e l s e

om beskaffenheten av igenkänningsmärke och besiktningsskylt för motorfordon

den 1923.

Kungl. Maj:t har i anledning av bestämmelserna i § 8 mom. 3, § 12 mom. 3 och § 29 mom. 4 i förordningen om motorfordon den 1923 funnit gott meddela följande föreskrifter ifråga om igenkänningsmärke och besiktningsskylt för motorfordon.

§ 1.

Mom. 1. Igenkänningsmärke, varom förmäles i § 12 i förordningen om motorfordon, skall vara av rektangulär form.

Bokstäver och siffror därå skola hava en höjd av 75 millimeter och en stapelbredd av 15 millimeter.

Avståndet mellan bokstäver och siffror skall vara 20 millimeter och mellan bokstäver och siffror inbördes 13 millimeter.

Bokstäver och siffror skola hava den typ, som framgår av härvid fogade bilagor (*bilaga 1, 2 och 3*).

Bokstäver och siffror skola vara utförda i *svart* färg på *vit* botten.

Mom. 2. Det igenkänningsmärke för motorfordon, vilket för tillfälligt brukande införts från utlandet, som det jämlikt § 29 i förordningen om motorfordon åligger polismyndighet att tilldela, skall hava samma utseende, som i mom. 1 här ovan är föreskrivet för annat igenkänningsmärke; dock att dels vad i nämnda moment är stadgat om bokstävers och siffrors höjd och stapelbredd samt avståndet mellan bokstäverna inbördes gäller allenast ordningsnumret samt begynnelsebokstaven till det å märket anbragta namnet, dels ock att bokstäver och siffror skola vara utförda i *röd* färg på *vit* botten.

§ 2.

Besiktningsskylt, varom förmäles i § 8 mom. 3 i förordningen om motorfordon, skall vara trekantig och innehålla visst nummer samt

A 4 7 5 6

M 2947

BD 1830

294

A

därunder den beteckningsbokstav, som enligt § 12 i nämnda förordning gäller för det län, inom vilket den utlämnats.

Bokstäver och siffror skola hava en höjd av 75 millimeter och en stapelbredd av 15 millimeter.

Avståndet mellan bokstäverna inbördes och mellan siffrorna skall vara 13 millimeter.

Bokstäver och siffror skola hava den typ, som framgår av härvid fogade bilaga (*bilaga 4*).

Bokstäver och siffror skola vara utförda i vit färg på röd botten.

Å skyltens fram- eller baksida skall finnas uppgift å polismyndighet, som utlämnat skylten samt dennes postadress.

Denna kungörelse träder i kraft den 1 januari 1924; dock må beträffande automobil och motorcykel, som därför fått sig tilldelad igenkänningsmärke, anstå med de nya igenkänningsmärkenas anskaffande och anbringande till den 1 april 1924.

K u n g ö r e l s e

om formulär till körkort för förare av motorfordon m. m.

den 1923.

Kungl. Maj:t har, i anledning av bestämmelserna i §§ 15 och 34 i förordningen om motorfordon den 1923, funnit gott meddela följande föreskrifter i fråga om formulär till körkort för förare av motorfordon ävensom kungörande av beslut om återkallande av körkort:

§ 1.

Körkort för automobil, varom förmåles i § 15 mom. 1 i förordningen om motorfordon, skall utfärdas i överensstämmelse med vid denna kungörelse fogat formulär, *bilaga 1*, och därtill givna anvisningar.

Körkort för motorcykel, varom stadgas i § 34 i förenämnda förordning, skall utfärdas i överensstämmelse med vid denna kungörelse fogat formulär, *bilaga 2*, och därtill givna anvisningar.

Blanketter till körkort tillhandahållas länsstyrelse efter rekvisition hos överbesiktningsmannen.

§ 2.

För att för rikets polismyndigheter kungöra beslut, varigenom jämlikt § 15 mom. 3 i förordningen om motorfordon körkort återkallats, skall Konungens befallningshavande skyndsamt göra anmälan om beslutet till överståthållareämbetet, varefter det åligger nämnda myndighet att ombesörja beslutets kungörande i »Meddelanden angående automobiltrafik».

På enahanda sätt förfares med avseende å beslut, varigenom, efter anförda besvär, återkallelse av körkort upphävts eller ändrats, eller ock, efter återkallelse, nytt körkort utfärdats.

Å framsidan av kuvert, vari anmälan om beslut, varom ovan sägs, inlägges, bör tecknas »Meddelande angående automobiltrafik».

Denna kungörelse träder i kraft den 1 januari 1924, då kungörelsen den 30 juni 1916 om formulär till körkort för automobilförare m. m. upphör att gälla.

Nr..... **KÖRKORT**

för förare av automobil.

På grund av bevis, utfärdat den
..... 19..... av besikt-
ningsmannen
varder, jämlikt § 15 i förordningen
om motorfordon den..... 19.....,
härigenom *tillstånd att föra AUTO-*

Plats för
belägnings-
stämpel.

*Detta körkort är personligt och
gäller jämväl för förande av motor-
nämnda förordning.*

Plats för fotografi

MOBIL meddelat åt

född den 19.....

i landskansliet den 19.....

*får ej överlätas å annan. Körkortet
cykel, varom förmäles i § 34 i ovan*

Körkortet bör vara av lämpligt kartongpapper eller å med linne-
väv fordrat papper och kunna hopvikas på mitten. Det bör på bak-
sidan vara *blått* till färgen. Mått c:a 12 × 13 cm.

Anvisningar:

Överst i vänstra hörnet tecknas den länet utmärkande bokstav
enligt § 12 i förordningen om motorfordon.

Därunder tecknas vid »Nr» nummer å körkortet enligt hos Konun-
gens befallningshavande förd liggare eller kortregister över utfärdade
körkort för automobiler.

För tillståndshavaren tecknas namn, födelseår, födelsedag, yrke
och hemvist.

Intill dess annorlunda föreskrives, belägges körkort hos Konun-
gens befallningshavande med stämpel 10 kronor och hos överståt-
hållareämbetet med stämpel 8 kronor och lösen 2 kronor.

<p>Nr..... KÖRKORT för förare av <i>MOTORCYKEL</i>, vars vikt överstiger 50 kilogram. • På grund av bevis, utfärdat den 19 av besiktningsmannen varder, jämlikt § 34 i förordningen om motorfordon den 19 med en vikt, överstigande 50 kg., <div data-bbox="258 643 439 908" style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content; margin: 0 auto;"> Plats för beläggnings- stämpel </div> <p style="text-align: center;"><i>Detta körkort är personligt Körkortet gäller ej för</i></p> </p>	<div data-bbox="740 194 1077 538" style="border: 1px solid black; width: 100%; height: 100%; text-align: center; vertical-align: middle;"> Plats för fotografi </div> <p><i>tillstånd att föra MOTORCYKEL</i> härigenom meddelat åt</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>född den 19</p> <p>i landskansliet den 19</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p><i>och får ej överlåtas å annan. förande av automobil.</i></p>
---	---

Körkortet bör vara av lämpligt kartongpapper eller å med linneväv fordrat papper och kunna hopvikas på mitten. Det bör på baksidan vara rött till färgen. Mått c:a 12×13 cm.

Anvisningar:

Överst i vänstra hörnet tecknas den för länet utmärkande bokstav enligt § 12 i förordningen om motorfordon.

Därunder tecknas vid »Nr» nummer å körkortet enligt hos Konungens befallningshavande förd liggare eller kortregister över utfärdade körkort för motorcyklar.

För tillståndshavaren tecknas namn, födelseår, födelsedag, yrke och hemvist.

Intill dess annorlunda föreskrives, belägges körkort hos Konungens befallningshavande med stämpel 10 kronor och hos överståthållareämbetet med stämpel 8 kronor och lösen 2 kronor.

K u n g ö r e l s e

med formulär till kungörelse enligt § 19 i förordningen den
 1923 (nr.....) om motorfordon
 den 1923.

Kungl. Maj:t har funnit gott förordna, att kungörelse, som det jämlikt bestämmelserna i § 19 i förordningen om motorfordon den 1923, åligger Konungens befallningshavande att inom mars månads utgång varje år utfärda, skall avfattas i huvudsaklig överensstämmelse med följande formulär med därå tecknade exempel och anvisningar:

*Kungörelse angående trafiken med motorfordon å allmänna vägar
 i län.*

V ä g	Inskränkningar beträffande motorfordonets		
	Bredd m.	Största hjultryck kg.	Högsta tillåtna hastighet km. i tim.
1:o. Följande vägar få befaras med motorfordon allenast med här angivna inskränkningar:			
Exempel:			
Sörby—Karlshäll	—	1.200	—
Larsbo—Berga:			
a) sträckan Larsbo—Frövik	1.5	600	30
b) » Frövik—Ingesta	—	600	—
c) » Ingesta—Berga	1.5	600	15
Kristineberg—Vreta			Förbjuden för all trafik med motorfordon.
Hanborg—Svalbo			Förbjuden för automobiltrafik.
Karlshäll—Borgeby			Förbjuden för trafik med lastautomobil med större last än 1½ ton under tiden 1—15 april och 15 oktober—15 november.
2:o. Följande vägar få befaras med motorfordon utan andra inskränkningar än de i förordningen om motorfordon i allmänhet gällande.			
Exempel:			
Skatbäcken—Grundsund	—	—	—
Nyby—Avaträsk	—	—	—
etc.			

I kungörelse, som ovan sägs, bör väg så vitt möjligt så angivas, att den kan återfinnas jämväl med ledning av generalstabens karta i skalorna 1 : 100.000 och 1 : 200.000.

Denna kungörelse, varigenom kungörelsen den 25 september 1920 med formulär till viss kungörelse enligt § 15 i förordningen den 30 juni 1916 om automobiltrafik upphäves, träder i kraft den 1 januari 1924.

I n s t r u k t i o n

för besiktningsmän av motorfordon

den 1923.

§ 1.

Besiktningsman, varom förmäles i § 3 i förordningen om motorfordon den 1923, skall med omsorg och nit utföra de förändringar och fullgöra de åligganden i övrigt, som enligt nämnda förordning ankomma på besiktningsman.

Härförutom har besiktningsman att ställa sig till efterrättelse vad i denna instruktion är föreskrivet.

§ 2.

Vid besiktning av motorfordon skall fordonet provköras av besiktningsmannen, varvid särskild uppmärksamhet skall ägnas åt att samtliga manövreringsorgan fylla sin uppgift på ett effektivt och ändamålsenligt sätt.

Gäller besiktningen begagnat motorfordon, skall noga undersökas, om det uppvisar förslitningar eller bristfälligheter av sådan art, att motorfordonet bör ur trafiksynpunkt anses mindervärdigt.

§ 3.

Vid prövning av förarelev skall besiktningsman undersöka, att eleven dels kan på ett tillfredsställande sätt redogöra för de viktigare organen hos motorfordon, dessas uppgift och funktioner samt för vanligare förekommande driftstörningar och de utvägar, som kunna anlitas för deras avhjälpande, dels ock beträffande det slag av motorfordon, för vilket körkort sökes, äger förtrogenhet med manövreringen, skötseln och underhållet av motorfordonet. Elevs provkörning av motorfordonet bör äga rum under olika trafikförhållanden.

Vid bedömande av elevs lämplighet som förare skall särskild hänsyn tagas till dennes lugn, rådighet och hänsynsfulla uppträdande.

Förhör må ej samtidigt äga rum med flera än fem elever.

De av eleven enligt § 14 mom. 2 i förordningen om motorfordon företedda åldersbevis och läkarintyg skola efter prövningen återställas till eleven.

§ 4.

I fråga om besiktning av motorredskap och släpvagn, som ingår i traktortåg, varom förmåles i § 37 i förordningen om motorfordon, skall besiktningsman i tillämpliga delar iakttaga de föreskrifter, som äro gällande för besiktning av automobil.

§ 5.

Vid anbringande å besiktningsskylt av besiktningsmärke, varom i § 8 mom. 3 i förordningen om motorfordon sägs, skall besiktningsman ställa sig till noggrann efter rättelse vad överbesiktningsmannen här- om förordnar. Vid plombering av besiktningsskyltar skall iakttagas, att plomberingen verkställles på varaktigt sätt.

§ 6.

Besiktningsman skall föra särskilda förteckningar enligt formulär, som överbesiktningsmannen fastställer, dels över verkställda besik- ningar, dels ock över prövning av förarelever.

Blanketter till sådana förteckningar tillhandahållas besiktningsman kostnadsfritt hos överbesiktningsmannen.

I förteckningen över besiktningar skall införas dag för besikt- ningen, motorfordonets art och avsedda huvudsakliga ändamål, hjul- ringars bredd å slitytan och beskaffenhet (om de äro luftringar eller massiva gummiringar eller av järn eller annat hårt material), äga- rens namn, yrke och hemvist samt huru besiktningen utfallit.

Avser förättningen första besiktning, skall i förteckningen också införas drivkraftens beskaffenhet (flytande bränsle, ånga, elektricitet etc.), fordonets tillverkare och typ (märke och fabrikat), automobilens egenvikt och bredd samt största hjultryck på både fram- och bak- axeln.

Vid efterbesiktning skola anteckningarna i förteckningen lämpas efter förhållandena.

I förteckningen över prövade elever skall införas uppgift om elevens fullständiga namn, yrke och hemvist, samt å den person eller körskola, som utbildat eleven, innehållet av det av eleven företedda läkarintyget, typen och drivkraften hos det motorfordon, som använts

vid provkörningen, dagarna för provningen inför besiktningsman samt huru provningen utfallit.

§ 7.

De i § 6 angivna förteckningar skola, när så påfordras, hållas tillgängliga för granskning av polismyndighet.

Utdrag av förteckningarna skall på begäran avgiftsfritt tillhandahållas polismyndighet.

§ 8.

Besiktningsman skall med uppmärksamhet följa verksamheten hos sådana inom hans tjänstgöringsområde befintliga körskolor och lärare, som yrkesmässigt meddela undervisning för utbildning av förarelever samt hos överbesiktningsmannen göra anmälan, om denna verksamhet icke bedrivs i enlighet med gällande föreskrifter eller eljest är otillfredsställande.

Han skall ock, efter anmaning av överbesiktningsmannen, inspektera dylik verksamhet eller körskola samt meddela de anvisningar, som kunna erfordras till ernående av en framgångsrik utbildning.

§ 9.

Besiktningsman står under överbesiktningsmannens tillsyn.

Vederbörande Konungens befallningshavande äger ock uppsikt över de inom länet tillsatta besiktningsmännen.

De anvisningar, som meddelas av överbesiktningsmannen eller av Konungens befallningshavande, skola noga efterkommas av besiktningsman.

§ 10.

Besiktningsman äger hos Konungens befallningshavande eller hos överbesiktningsmannen göra de framställningar och förslag i vad rör besiktningsmans verksamhet, som han finner av omständigheterna påkallade.

§ 11.

Besiktningsman äger att ur de avgifter, som till honom erläggas enligt § 54 i förordningen om motorfordon, tillgodogöra sig arvode med, för kalenderår räknat:

hela den del av avgifternas summa, som icke överstiger 16,000 kronor;

hälften av den del av avgifternas summa, som överstiger 16,000 men icke 20,000 kronor, samt

en tredjedel av den del av avgifternas summa, som överstiger 20,000 kronor.

§ 12.

Det åligger besiktningsman att före utgången av januari månad varje år till vederbörande Konungens befallningshavande avgiva redovisning över samtliga de av honom under föregående året uppburna avgifter, varom i § 11 förmäles, jämte de utdrag av de i § 6 omförmälda förteckningar, som erfordras för bestyrkande av redovisningen. Samtidigt skall besiktningsmannen till Konungens befallningshavande inleverera så mycket av samma avgifter, som han med tillämpning av vad i § 11 stadgas icke äger tillgodogöra sig.

De ytterligare föreskrifter, som Konungens befallningshavande kan meddela beträffande nämnda redovisning, skola av besiktningsmannen noga efterkommas.

De medel, som i enlighet med vad förut föreskrivits inlevererats, skola av Konungens befallningshavande redovisas bland inflytande inkomster för registrering av motorfordon.

§ 13.

Det åligger dessutom besiktningsman att årligen inom januari månads utgång till överbesiktningsmannen avgiva berättelse över sin verksamhet under näst föregående år, vilken berättelse skall innehålla uppgift å antalet av honom under året verkställda besiktningar av motorfordon av olika slag, motorredskap och släpvagnar samt antalet prövningar av förarelever för olika slag av motorfordon, ävensom huru besiktningarna och prövningarna utfallit.

Denna instruktion träder i kraft den 1 januari 1924; vid vilken tid instruktionen den 5 november 1920 för automobilbesiktningsmän upphör att gälla.

MOTIV.

25,000

20,000

eri måned
ve redde
pphænd
& omfær-
bestningen
erhavende
illampning

vende kan
gsmanden

VITOM

styre
illytsat

styre

er nu
som jannet
de over sin
all i omhalla
ktingar av
ant antalet
ansöm huru

styre

vid vilken
stningsmän

Inledning.

Vår första *förordning om automobiltrafik* av den 21 september 1906 har alljämt i väsentliga delar legat till grund för automobillagstiftningen i vårt land. Med automobiltrafikens utomordentligt snabba utveckling hava dock tid efter annan med korta mellanrum mer eller mindre ingripande ändringar i automobilförfattningarna kommit till stånd. Redan den 25 maj 1909 anhöll sålunda riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t om utredning, huruvida erfarenheten ådagalagt behovet av förändrade bestämmelser om automobiltrafik och, därest så funnes vara förhållandet, att Kungl. Maj:t täcktes vidtaga åtgärder samt, där så erfordrades, för riksdagen framlägga förslag i ämnet.

1906 års automobilförordning.

Sedan i anledning härav den 11 juni 1909 särskilda sakkunniga tillkallats, avgåvo dessa den 5 februari 1912 betänkande och förslag i ämnet. På grundvalen av dessa sakkunnigas förslag framlades härefter genom proposition den 31 december 1915 till 1916 års riksdag för yttrande förslag till ny förordning om automobiltrafik m. m.

1909 års sakkunniga.

I anslutning till riksdagens yttrande utfärdades den 30 juni 1916 nu gällande *förordning om automobiltrafik*.

1916 års automobilförordning.

Inom kort tid härefter framkommo olika yrkanden på ändringar i viktiga delar av den nya förordningen. Det var i främsta rummet den ökade användningen av motorcyklar och det om bristande hänsyn och omdöme vittnande sätt, varpå dessa motorfordon ofta framfördes, som ansågs påkalla en revision av förordningen. Härjämte uttalades en del önskemål beträffande utbildning av automobilförare, skärpning av ansvarsbestämmelserna m. m.

I anledning härav erhöi vederbörande departementschef den 12 september 1919 Kungl. Maj:ts uppdrag att tillkalla sakkunniga för att efter utredning avgiva förslag till ändringar beträffande vissa delar av automobilförordningen. Sakkunnigas uppdrag skulle avse: 1) trafiken med motorcyklar, i syfte att bringa bestämmelserna härom i den närmare överensstämmelse med stadgandena om automobiltrafik i övrigt, som trafiksäkerheten kunde anses fordra; 2) rätten att föra automobil, särskilt i fråga om sättet för utbildning och prövning av automobilförare; 3) skärpning av straffbestämmelserna; 4) införandet av obligatoriska taxor för yrkesmässig automobiltrafik; 5) höjning av taxan för besiktningssmannaförrättningar.

1919 års sakkunniga.

Till statsrådsprotokollet den 12 september 1919 anförde departementschefen härvid bland annat följande: »Ehuru gällande förordning om automobiltrafik utfärdats så nyligen som den 30 juni 1916, torde den dock i flera avseenden påkalla revision, något varom de nyss anmälda inkomna framställningarna också i sin mån bära vittne. Jag anser dock icke påkallat, att en allmän revision av automobilförordningen nu företages. Dels kan en sådan icke avslutas i så god tid, att frågan om ändrade författningsbestämmelser i förevarande ämne kan föreläggas 1920 års riksdag — och enligt min mening är det högeligen önskvärt, att vissa ändringar i denna förordning redan under nämnda år komma till stånd — dels kräves i allt fall inom

Statsrådsprotokollet den 12 sept. 1919.

en nära framtid en granskning av automobilförordningen i sammanhang med den nya väglagstiftning m. m., vartill förslag sedan någon tid föreligger. Till en sådan framtida revision av förordningen synes jämväl böra anstå med frågan, om ej en del nya med automobiler jämförliga fortskaffningsmedel äro av den betydelse, att deras användning lagligen bör regleras. Jag anser därför, att för närvarande allenast en granskning och överarbetning i vissa angivna delar av automobilförordningen bör äga rum.»

Förslag av 1919 års sakkunniga. I sitt den 4 december 1919 avgivna betänkande framlade sakkunniga huvudsakligen följande förslag. Motorcyklar, vägande mer än 50 kg., skulle i allt väsentligt likställas med automobiler. De för erhållande av körkort föreskrivna villkoren föreslogos skärpta i syfte att erhålla dugligare automobilförare. För inseende över besiktningsmännen hemställdes om tillsättande av en för hela riket gemensam inspektör, vilken därjämte borde verka för en sund utveckling av automobilväsendet. Vidare föreslogos skärpta straffbestämmelser för överträdande av automobilförordningens bestämmelser, ny taxa för besiktningsförrättningar m. m. Sakkunniga uttalade härjämte behovet av ändrade hastighetsbestämmelser samt slutligen, att frågan om införande av en allmän trafikstadga för såväl stad som landsbygd inom den närmaste framtiden borde göras till föremål för en allsidig utredning och prövning.

Proposition nr 179 till 1920 års riksdag. I *proposition* (nr 179) till 1920 års riksdag framlade Kungl. Maj:t förslag till förordning om ändrad lydelse i vissa delar av gällande automobilförordning, vilket förslag i allt väsentligt anslöt sig till det som avgivits av 1919 års sakkunniga.

Vid propositionens framläggande uttalade departementschefen följande: »I enlighet med sitt uppdrag hava de sakkunniga ej företagit en allmän revision av automobilförordningen, utan deras förslag avser allenast avhjälpan av de med nämnda förordnings bestämmelser förbundna, mest trängande olägenheterna. På sätt vid detta ärendet föredragning i statsrådet den 12 september 1919 av dåvarande chefen för civildepartementet framhölls, är det av stor vikt, att vissa ändringar i förordningen redan under innevarande år komma till stånd. För möjliggörande härav har jag i det förslag, som nu kommer att av mig framläggas, icke ansett mig böra i väsentlig mån gå utöver de för de sakkunnigas arbete utstakade riktlinjerna. Jag vill emellertid framhålla, att enligt min mening en granskning av förordningens bestämmelser även ur andra än de här beaktade synpunkterna inom en ej avlägsen framtid bör äga rum.»

Vid frågans behandling i riksdagen tillstyrkte andra lagutskottet sakkunnigas förslag med några mindre förändringar. Då ärendet förekom i kamrarna, bifölls utskottets förslag oförändrat av första kammaren, varemot andra kammaren icke ansåg sig kunna gå med på inrättandet av den föreslagna automobilinspektören. Första kammaren biträdde sedermera, på förslag av vederbörande lagutskott, andra kammarens beslut.

Förordningen den 25 sept. 1920 med ändringar i 1916 års automobilförordning. Den 25 september 1920 utfärdade Kungl. Maj:t härefter i anslutning till riksdagens yttrande dels förordning om ändrad lydelse i vissa delar av förordningen den 30 juni 1916 om automobiltrafik, dels ock särskilda kungörelser 1) med formulär till viss kungörelse enligt § 15 i förordningen den 30 juni 1916 om automobiltrafik, 2) med föreskrift angående registrering av vissa motorcyklar, 3) om ändrad lydelse av § 1 mom. 2 i kungörelsen den 20 oktober 1916 med bestämmelser angående tillämpningen av den internationella konventionen rörande automobiltrafik samt 4) angående ändring i kungörelsen den 30 juni 1916 om formulär till körkort för automobilförare m. m. Sedermera utfärdades den 5 november 1920 instruktion för automobilbesiktningsmän.

I den skrivelse, varmed riksdagen anmälde sitt beslut i anledning av den förenämnda propositionen nr 179, anhöll riksdagen tillika, att Kungl. Maj:t måtte verkställa utredning rörande en allmän revision av automobilförordningen.

Då frågan härom *den 31 december 1920* anmäldes i statsrådet, yttrade föredragande departementschefen, efter att till en början hava framhållit, att tiden nu syntes vara inne för igångsättande av den begärda allmänna revisionen av automobilförordningen samt erinrat om frågans nära sammanhang med den nya väglagstiftning, som vore under utredning genom 1920 års vägsakkunniga och torde kunna föreläggas 1922 års riksdag, följande: »Den av mig förordade utredningen torde böra omfatta hela automobilförordningen med dithörande författningar. Särskilt vill jag härvid fästa uppmärksamheten på, att frågan om revision av hastighetsbestämmelserna synes böra göras till föremål för noggrant överbäggande. Behovet av ändrade hastighetsbestämmelser framhölls redan av 1919 års sakkunniga samt underströks ytterligare i med anledning av förenämnda proposition väckta motioner, därvid jämväl framhölls angelägenheten att införa hastighetsmätare å motorfordon.» Vidare erinrades om, att polismästaren i Stockholm G. R. Härleman i skrivelse till statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet anført, att frågan om skyldighet att å motorfordon hava anbragt hastighetsmätare nu syntes hava kommit närmare sitt förverkligande, då av upprepade prov framgått, att problemet kunde få en tillfredsställande lösning. Statsrådet yttrade slutligen: »De synpunkter, som sålunda anförts, torde vid utredningen givetvis böra överbäggas. Vidare torde vid utredningen böra till behandling upptagas bland annat frågan, huruvida ej en del nya med automobiler jämförliga fortskaffningsmedel äro av den betydelse, att deras användning lagligen bör regleras, och om en allmän trafikstadga, innefattande bestämmelser beträffande såväl automobil- som annan trafik, kan anses av behovet påkallad.»

1920 års sakkunniga.
Statsrådsprotokollet den 31 dec. 1920.

* * *

Att den nu gällande förordningen om automobiltrafik, ehuru av så jämförelvis sent datum som den 30 juni 1916 och med däri år 1920 vidtagna avsevärda förändringar, redan är i behov av en genomgripande revision, har sin huvudsakliga grund i den betydande utveckling, som trafiken med motorfordon jämväl i vårt land tagit under de senare åren. Även till de avlägsnaste delar av landet har motorfordonet trängt fram, och dess förekomst på våra gator och vägar är numera en allmän företeelse. I de stora städerna och på vägarna däromkring är det under en god del av året få timmar av dygnet, som trafiken med motorfordon är avstannad, och även på en ofantlig mängd andra vägar i landet är denna trafik synnerligen intensiv. Allt flera typer av dylika fordon hava trängt fram till vårt land, och årligen komma en mängd nya »märken» i handeln. Ej minst beträffande lastautomobiler har utvecklingen varit högst anmärkningsvärd. Ett betydligt antal sådana av en mängd olika konstruktioner och typer är numera i trafik, av vilka många äro av betydande storlek och tyngd. Medelst tillkopplade bivagnar söker man ock allt mer utnyttja den dragkraft, som själva motorfordonet kan utveckla. Nya uppfinningar hava också gett anledning till motorkraftens tagande i bruk såsom drag- och drivkraft på andra områden, särskilt i jordbruket.

Allmänna synpunkter för sakkunnigas förslag.

Trafikens med motorfordon utveckling.

En till sakkunnigas betänkande fogad tabell öfver det antal automobiler och motorcyklar, som inom de olika länen inregistrerats under femårsperioden 1917—1921 (*bilaga I*) utvisar, att sammanlagda antalet för hela riket uppgick till 27.361 automobiler och 18.530 motoreyklar. Jämföras dessa siffror med vid 1917 års slut registrerade automobiler och motoreyklar eller respektive 759 och 1.368, — vid 1919 års slut äro dessa siffror resp. 4.401 och 4.445 — måste utvecklingen av motorfordonstrafiken anses hava varit högst anmärkningsvärd. Beaktas bör dock, att ett flertal av de registrerade automobiler och motoreyklar äro icke längre i bruk. Enligt en i Svensk motortidning nr 5 för 1922 intagen utredning skall det,

med beaktande av avförda motorfordon, vid 1921 års slut hava i riket funnits 25.448 automobiler och 17.833 motorcyklar, av vilka under år 1921 tillkommit 7.207 automobiler och 4.567 motorcyklar.

Med den utveckling, som trafiken med motorfordon sålunda tagit i landet, har antalet personer, som äga föra sådana fordon, givetvis också högst väsentligen ökat. För Stockholms stad och alla länen tillsammans hade till 1921 års slut utlämnats 74.886 körkort (jfr vidare *bilaga 2* till sakkunnigas betänkande). Härtill komma de förare tillstånd, som före körkortstvänetts tillkomst genom 1916 års automobilförordning meddelats för den yrkesmässiga trafiken i vissa städer. Flertalet av dessa förare torde numera hava skaffat sig körkort. Övriga lära uppgå till ett eller ett par hundratal. Uppenbart har en del körkort och tillstånd av olika anledningar upphört att gälla. Men med all sannolikhet kan dock antagas, att minst 60.000 personer i landet nu innehava körkort eller andra tillstånd till framförande av automobiler eller motorcyklar.

Att denna utveckling av trafiken med motorfordon haft en högst betydande inverkan på hela vägtrafiken, är uppenbart. Visserligen har därav följt, att hästarna allt mer vant sig vid motorfordonen och att svårigheterna och riskerna för hästtrafiken minskats. Men å andra sidan bjuda givetvis de allt talrikare motorfordonen å våra vägar ökade faror för olycksfall. I och med att allt flera människor föra motorfordon kan det ej hjälpas, att sådana fordon emellanåt komma i händerna även på mindre skickliga, ovarsamma personer. I förhållande till trafikens ökning kan antalet olycksfall och överträdelse av gällande trafikbestämmelser icke anses vara oroväckande stora; och näppeligen kan påstås, att i stort sett trafiksäkerheten å våra vägar och gator, utöver vad som måste bli en given följd av själva trafikökningen, blivit på ett för andra trafikanter alltför äventyrligt sätt tillbakasatt genom motorfordonen. Beklagliga olyckshändelser inträffa dock alltjämt, och ehuru väl dessa ingalunda alltid äro att tillskriva motorfordonen, utan ibland också föranledas av okunniga och ouppmärksamma körsvenner, måste det dock konstateras, att alltför många okunniga och vårdslösa förare av motorfordon finnas, för att allt i detta avseende skall anses väl beställt.

De olika slag av fordonstrafik, som förekomma å våra gator och vägar, hava icke heller ännu tillräckligt anpassat sig efter varandra och ovisst är väl, om så någonsin kan ske fullständigt. Men det måste dock enligt sakkunnigas mening konstateras, att förhållandena i detta avseende förbättrats, trots den ökade och till sin art så väsentligt förändrade trafiken. Med stöd av nya eller omlagda bestämmelser för den allmänna gatu- och vägtrafiken samt ett kraftigt beivringom av förselser mot dessa bestämmelser bör det också vara möjligt att så småningom komma till ett för trafiksäkerheten tillfredsställande resultat.

Motorfordons-
trafikens in-
verkan på
vägarna.

Den ofantliga utsträckningen av vårt vägväsen samt de olika naturförhållandena i olika delar av landet gör det svårare i vårt land än i flera andra länder icke blott att tillräckligt betrygga trafiksäkerheten utan även att förekomma skador å vägarna. Dessa svårigheter ökas genom att våra vägar ofta äro krokiga, smala och illa byggda och därmed också mindre motståndskraftiga för en livlig och tung trafik. De äro i regeln anlagda och underhållna för den trafik med hästar och andra dragare, som förr var den uteslutande förekommande, och de äro därför flerstädes icke tjänliga för trafik med motorfordon, åtminstone där denna trafik är av större livlighet och tyngd. Det kan icke vara möjligt, att i ett land som vårt och med vårt nuvarande vägsystem inom överskådlig tid vinna fullt tjänliga vägar för den starka och årligen allt mera vidgade motorfordonstrafiken. Samtidigt som vi måste inrikta våra strävanden på att så småningom förbättra de viktigaste vägförbindelserna i landet och här och var kanske få till stånd för automobiltrafik särskilt byggda vägar, gäller

det därför att sörja för såväl att motorfordonen göra minsta möjliga skada å vägarna som ock att vägunderhållet förbättras och i görlig mån också tar sikte på den ökade trafiken med motorfordon.

Trafiken med motorfordon är av utomordentlig betydelse för hela landet. Den närmar dem som förr voro varandra fjärran, den spelar en viktig roll på en mängd av näringslivets områden, den besparar tid och pengar. I ett land som vårt med sina ofantliga avstånd kan betydelsen av en livlig och omfattande sådan trafik icke skattas nog högt. Det gäller därför enligt sakkunnigas mening att icke i strävandet att skydda vägarna och förekomma vägunderhållets försvårande gå så långt, att trafiken med motorfordon hämmas eller att dess utveckling äventyras. Intressena kollidera visserligen på detta liksom på så många andra områden, men det kräves att med öppen blick för framtiden och utvecklingen söka avväga intressena mot varandra, att sträva till att förlika dem och ge vardera det utrymme, som kan vara rättvist och skäligt. De restriktioner i olika avseenden, som sakkunniga funnit sig böra föreslå för vägarnas skyddande, böra emellertid icke få tagas till intäkt för att låta det nuvarande otillfredsställande vägunderhållet fortgå. Det är till fromma för all vägtrafik att få till stånd ett bättre underhåll av vägarna, vilket i längden också ställer sig ekonomiskt fördelaktigare för dem, som vägunderhållet åligger.

De i förhållande till nu gällande bestämmelser viktigaste ändringar, som föreslagits i de här framlagda författningsförslagen, hänföra sig i korthet till följande förhållanden och områden.

Med den utveckling och ökade användning, som med motor (kraftmaskin) drivna fordon under senare åren nått, har det först varit nödigt att i lagstiftningen *uppmärksamma även andra motorfordon än automobiler* (och motorcyklar). I någon mån måste även hänsyn tagas till de *motorredskap*, som under senaste tiden kommit i bruk i vårt land. Det har överhuvud gällt att omarbeta automobilförfattningarna i syfte att bättre än de nu gällande anpassa dem efter motorernas ökade användnings-sätt. Detta har föranlett till, att den nu framlagda automobilförordningen fått rubriken »förordning om motorfordon» och att den nuvarande lagen om ansvarighet för skada i följd av automobiltrafik ersatts med ett förslag till »lag angående ansvarighet för skada i följd av trafik med motorfordon».

Kort sammanfattning av sakkunnigas förslag.

I förordningen om motorfordon hava också i särskilda kapitel behandlats *olika slag av motorfordon*, varjämte bestämmelserna med avseende å *motorfordonens beskaffenhet och utrustning* i görlig grad anpassats efter motorfordonteknikens nuvarande ståndpunkt. Särskild hänsyn har också tagits till nödvändigheten att förekomma, att fordonets vikt och dettas på vägbanans slitning inverkan delar bliva ödeläggande för vägbanan.

Genom i viss mån *skärpta bestämmelser* angående *besiktning av automobiler* hava sakkunniga sökt att vinna ökad trygghet mot att icke mindervärdiga eller riskabla motorfordon komma in i trafiken.

Den hittillsvarande *besiktningsmannainstitutionen* har väsentligen *omlagts* i syfte att vinna för sina viktiga uppgifter fullt kvalificerade personer. I sammanhang härmed har ansetts nödigt att, såsom ock 1919 års automobilsakkunniga ifrågasatte, föreslå en ledande och sammanhållande institution över besiktningsmännen, besiktningsmännens chefsmyndighet, *överbesiktningsmannen*. För besiktningsmännen har uppgjorts förslag till ny *instruktion*.

Den för trafiksäkerheten grundläggande betydelsen av fullt kompetenta och skickliga förare av motorfordon har ägnats ett mycket ingående övervägande, som resulterat i förslag om *skärpning i rätten att utbilda förare* och om *strängare prov-*

ning av förarkompetensen. Vissa andra bestämmelser för vinnande av ökad trygghet för ett varsamt och hänsynsfullt framförande av motorfordon hava också föreslagits.

I nu gällande bestämmelser om rätten att färdas med motorfordon å väg å landet hava vissa jämkningar ifrågasatts. Härvid hava sakkunniga å ena sidan ansett sig kunna vidga området av de för trafik med motorfordon tillåtna vägarna i landet, men å andra sidan sökt sörja för, att behövliga inskränkningar i rätten att befara vissa vägar med motorfordon eller med vissa sådana bliva meddelade. I sammanhang härmed hava sakkunniga också tillgodosett behovet av en vidsträcktare kännedom om de förbud och inskränkningar, som i sådant hänseende äro gällande för de olika vägarna.

Frågan om den hastighet, varmed en automobil må framföras, har gjorts till föremål för allvarliga överväganden. Det kan icke bestridas, att motorfordon för närvarande allmänt framföras med en hastighet, som överstiger, ofta till och med anseeligt, den nu lagligen gällande. De i förordningen om automobiltrafik innehållna bestämmelserna i förevarande hänseende äro av den art, att en strikt tillämpning av desamma är förenad med vissa svårigheter. Sakkunniga hava sökt att avfatta de nya hastighetsbestämmelserna efter i olika situationer föreliggande förhållanden, som böra inverka på den fart, varmed motorfordonet får framföras. På samma gång som därmed större utrymme lämnats åt förarens skicklighet och omdömesförmåga, hava en del absoluta hastighetstal kunnat undvikas. Åtskilliga sådana, hänförliga till de olika motorfordonens beskaffenhet, tyngd, hjultryck o. s. v., hava dock syntts icke kunna undvaras. Genom lokala föfoganden böra visserligen de bestämda hastighetstalen kunna inskränkas, när så prövas nödigt för viss väg eller gata. Men dylika fall torde icke behöva bli talrika, åtminstone vad trafiken med personvagnar angår. Frågan om obligatoriskt införande av självregistrerande hastighetsmätare har varit föremål för ingående övervägande, men har detta spörsmål, på sätt närmare framgår av vad härom under motiveringen anføres, icke ännu befunnits moget till lösning.

I sammanhang med frågan om revision av nu gällande körregler för motorfordon, hava sakkunniga upptagit den i statsrådsprotokollet den 30 december 1920 berörda frågan om en allmän trafikstadga. Sakkunniga hava därvid funnit högeligen önskvärt, att en dylik stadga, gällande för både land och stad, kommer till stånd för att i görlig mån söka reglera all trafik å vägar och gator, i den mån en sådan reglering med den ökade samfärdseln kan anses önskvärd och tiden därför vara mogen. Sakkunniga framlägga således i detta betänkande också förslag till en allmän stadga om trafiken å vägar och gator (vägtrafikstadga). Till denna stadga har ansetts böra överflyttas en väsentlig del av de trafikregler, som innehållas i nuvarande automobilförordning. I sammanhang med vägtrafikstadgan har också föreslagits viss ändring av ordningsstadgan för rikets städer. Till de närmare grunder, varpå den nämnda trafikstadgan ansetts böra vila, återkomma sakkunniga under motiveringen till stadgeförslaget.

Bestämmelserna om den yrkesmässiga automobiltrafiken hava i viktiga delar omlagts och fullständigats.

Slutligen hava ansvarsbestämmelserna översetts, och straffet för överträdelse av förordningens stadganden i några fall ytterligare skärpts, medan i andra någon nedläggning av bötesstraffet ägt rum.

Denna korta sammanfattning rörande de huvudsakliga spörsmål, som varit under övervägande vid framläggande av förslag till nya automobilförfattningar och vad därmed sammanhänger, torde vara tillräcklig för att lämna en allmän översikt av de viktigaste spörsmål, som varit föremål för uppmärksamhet. Sakkunniga få tillfälle att här nedan under de särskilda författningarna närmare redogöra för de skäl, som

motiverat förslagen och de synpunkter, som därvid framför allt beaktats. Härvid blir också tillfälle att beröra en del andra spörsmål och ändringsförslag, som icke ovan omförmälts.

Slutligen må framhållas, att sakkunniga visserligen sökt att närmare reglera vissa med avseende å trafiken med motorfordon sammanhängande förhållanden, som hittills icke tillräckligt uppmärksamrats eller under hittillsvarande förhållanden icke behövt särskilt beaktas, men också strävat efter att i detta hänseende icke gå längre än som funnits oundgängligt. I görlig grad hava sakkunniga åt bestämmelserna sökt giva en så allmän avfattning, att nödigt utrymme finnes icke blott för de tekniska uppfinningar och förbättringar å motorfordonens område, som kunna uppkomma, utan även för den utveckling i övrigt i olika riktningar, som kan motses beträffande trafiken med sådana fordon.

Förordningen om motorfordon.

De av sakkunniga ovan i korthet antydda grunderna för automobilförordningens revision hava, jämte önskvärldheten att åstadkomma erforderlig klarhet och följdriktighet i förordningens uppställning, nödvändiggjort en genomgripande omarbetning av nuvarande förordning om automobiltrafik. För vinnande av större överskådlighet har den nya förordningen försetts med kapitelindelning med löpande paragrafnumrering samt rubriker och underrubriker i kapitlen.

Redan i inledningen har omförmäls den utveckling, som trafiken med automobiler och motorcyklar tagit under de senaste åren och den härav påkallade nödvändigheten av mera ingående bestämmelser i vissa avseenden. Men det är ej nog härmed. Motorer såsom dragkraft hava kommit allt mer i användning för lantbruks- och andra redskap. Dylika motorredskap torde ej kunna lämnas alldeles ur sikte, av lagstiftningen. Sammankoppling av automobil med släpvagn eller av motorredskap med släpvagn har ävenledes kommit i bruk. Jämväl detta förhållande måste uppmärksammas. En ny förordning av förevarande art har ansetts böra benämnas *förordning om motorfordon*.

KAP. 1.

Allmänna bestämmelser.

§ 1.

Kap. 1. I förevarande kap. och § 1 har sammanförts en del definitioner för att underlätta avfattningen av den följande lagtexten.

§ 1.
Definitioner.

Definition å *motorfordon* har ansetts lämpligen böra återfinnas jämväl i förordningen om motorfordon. Den har här upptagits oförändrad från den föreslagna lagen angående ansvarighet för skada i följd av trafik med motorfordon (ansvarighetslagen); och hänvisas med avseende å de skäl, som legat till grund för definitionen, till vad härom yttrats under motiveringen till ansvarighetslagen.

Särskilda definitioner å *automobil* och *motorcykel* hava icke upptagits i förevarande paragraf. Definitionen å motorcykel återfinnes i § 33; och är motorcykel där angiven såsom tvåhjuligt motorfordon, varjämte därunder inbegripes även motorcykel med bivagn (sid-, för- eller släpvagn); och enligt § 2 mom. 1 förstås med automobil motorfordon, som ej är att hänföra till motorcykel. De trehjuliga automobilerna falla således under begreppet automobil. Detta begrepp är icke beroende av om automobilen framföres på hjul eller medar, vadan med medar utrustade motorfordon, som till konstruktion i övrigt, d. v. s. om de därest medarna ersättas med hjul skulle anses såsom automobil, falla under begreppet automobil. Särskild bestämmelse härom har ansetts obehöfvig i författningsförslaget. För övrigt torde automobiler och motoreyklar vara så kända och obestridda till

sin art, att närmare bestämmelser om vad som därmed förstås icke kunna vara påkallade.

De allmänna vägarna på landet äro av två slag, dels de vanliga vägarna (landsvägar och bygdevägar), varom lagen ang. väghållningsbesvärets utgörande på landet den 23 okt. 1891 handlar, dels ock ödebygdsvägar, om vilka senare bestämmelser finnas i lagen den 13 juni 1919 om ödebygdsvägar.

Sakkunniga, som på sätt längre fram skall närmare förmälas, principiellt anslutit sig till den uppfattning, att alla allmänna vägar på landet böra vara tillåtna för trafik med motorfordon, om och i den mån ej särskilda förbud eller inskränkningar meddelats för viss väg, hava ansett samma regel också böra gälla ödebygdsvägarna. En närmare utveckling av denna ståndpunkt återfinnes under motiveringen till § 16.

På sätt jämväl under sistnämnda § skall framhållas, hava under allmän väg ansetts böra uttryckligen inbegripas även vägar och gator i köpingar och municipal-samhällen samt vägar å stads område utanför stadsplanen.

Under väg inbegripes också därå befintlig bro och färja. Till påpekande härav har det emellertid ansetts lämpligt att uttryckligen avgiva detta i lagtexten.

Efter nu anförda grunder har definitionen å *allmän väg* avfattats.

Till undvikande av upprepningar i lagtexten har det befunnits lämpligt att i förevarande § upptaga en definition på vad i förordningen förstås med *polismyndighet*, varjämte en erinran intagits om, att den befogenhet, som enligt förordningen tillägges Konungens befallningshavande, för Stockholms stad tillkommer överståthållareämbetet.

KAP. 2.

Om automobiler.

Om automobils beskaffenhet och utrustning.

§ 2.

Det har befunnits önskvärt att till vinnande av ökad reda och överskådlighet behandla motorcyklarna i ett särskilt kapitel. Kap. 2 upptager således uteslutande bestämmelser, som avse automobiler. Att dessa stadganden i många olika avseenden äro tillämpliga på de i kap. 3 omförmälda motorcyklarna, särskilt de i § 34 avhandlade, är en annan sak. Genom hänvisningar i sistnämnda kapitel till det nu förevarande kapitlet lära svårigheter ej möta att i varje särskilt fall vinna kännedom om, vilka av bestämmelserna i kap. 2 äro tillämpliga jämväl å motorcyklar.

Första underavdelningen i detta kapitel »Om automobils beskaffenhet och utrustning» motsvarar de bestämmelser, som innehållas i § 1 i nuvarande automobilförordning, till vilka förutom vissa förtydliganden och ändringar också fogats några ytterligare föreskrifter.

Mom. 1. Under detta mom. har upptagits vad som med automobil till skillnad mot motorcykel förstås i förordningen.

Mom. 2. Med avseende å de skiljaktigheter, som förevarande moment företer i förhållande till § 1 mom. 1 i nu gällande förordning, må följande anmärkas.

Vad *bromssystemen* beträffar fordras nu, att åtminstone det ena skall äga förmåga att fasthålla automobilen även i »lutande ställning». Då härmed uppenbart avses, att bromsarna skola kunna hindra automobilen att rulla framåt eller bakåt, torde

Kap. 2
§ 2.

Mom.

Mom. 2.

Bromssystemen.

denna fordran bättre framgå av den av sakkunniga föreslagna formuleringen eller att bromssystemen skola på ett effektivt sätt kunna förhindra automobilens förflyttning även »å sluttande mark».

Motorns kopp- Bestämmelsen i nuvarande automobilförordning att å automobil skall finnas
lande från driv- anordning, varigenom motorn ögonblickligen kan stoppas eller kopplas från driv-
hjulen. hjulen, har ansetts böra så omformuleras, att orden »stoppas eller» utgått såsom obe-
hövliga och mindre egentliga.

Signalapparat För att anpassas efter vissa nya automobilmärken har jämväl eljest viss ändring
skett beträffande ifrågavarande punkt.

Det har ansetts böra uttryckligen angivas, att den *signalapparat*, varom är fråga i förevarande mom., är en apparat för avgivande av akustiska signaler, ljudsignaler. Jämväl andra apparater för signalering från automobil kunna nämligen tänkas förekomma t. ex. för angivande av ändrad färdriktning m. m. (jfr vidare § 21 mom. 5).

Den i nuvarande förordning upptagna bestämmelsen, att automobil skall vara försedd med »inrättning som hindrar bilen att komma i gång av sig själv» har utgått såsom ledande till missförstånd och icke erforderlig, då bromssystemen äro fullt tillräckliga för att hindra att bilen ofrivilligt kommer i gång. Skulle en bestämmelse av den art, varom här är fråga, kvarstå och bliva fullt effektiv även mot okynne, borde den erhålla ungefär den avfattning, att automobilens motor skall kunna effektivt avstängas medelst kontaktnyckel eller annan anordning som kan låsas. Detta har emellertid ansetts vara en alltför detaljerad föreskrift för att böra intagas såsom en obligatorisk anordning för varje automobil.

Hastighets- En ny föreskrift har såsom g) upptagits av innehåll att personvagn och lastvagn,
visare. som är inrättad för en största last (*maximilast*), icke överstigande 1500 kilogram, skall vara försedd med »apparat som för föraren visar den hastighet, varmed han framför bilen (*hastighetsvisare*)».

Dylika apparater (Geschwindigkeitsmesser, Tachometer, Speedometer) hava på sista tiden blivit synnerligen allmänna. Sålunda torde de amerikanska automobilerna numera nära nog undantagslöst vara försedda med dylika hastighetsmätare. De äro konstruerade så, att ett av automobilens hjul, vanligen ena framhjulet — mera sällan drivaxeln eller svänghjulet (å bensinautomobiler) — medelst en kugghjulsväxling och en böjlig ledning står i förbindelse med en framför föraren placerad apparat. Den hastighet som hjulet ifråga — och alltså även bilen — har, överföres genom en utväxlingsmekanism, vanligen av magnetisk konstruktion, på en visare, som å en i kilometer eller engelska mil graderad tavla utvisar den hastighet, med vilken vagnen vid en viss tidpunkt framföres. Stundom är graderingen anbragt på en cylinder, som vrider sig förbi ett å apparaten utmärkt streck. Hastighetsvisarna äro i allmänhet också försedda med vägmätare, utvisande den tillryggalagda vägsträckan.

Dessa apparater giva i allmänhet ganska tillförlitliga utslag. Visserligen kunna de särskilt vid mycket låga och kanske ännu mer vid mycket höga hastigheter giva utslag, som ej äro korrekta, men detta har föga betydelse för den körhastighet, som i vårt land avses att medgiva och regleras genom författningsbestämmelser.

Vad hållbarheten beträffar torde själva visaremekanismen i regel vara väl justerad och slitstark, medan kugghjulsväxlingen vid det hjul, från vilket den böjliga ledningen är dragen, på grund av sitt för damm och smuts, uppkastade stenar m. m. utsatta läge möjligen kan råka i olag, särskilt vid mera ihållande (yrkesmässig) trafik.

Det kan visserligen anses vanskligt att föreslå till obligatoriskt införande en apparat, som ibland kan bli obrukbar, men hastighetsvisaren erbjuder dock föra-

ren ett gott stöd, så väl vid de tillfällen, där gällande föreskrifter ålägga honom att hålla en viss lägre hastighet, som då han till exempel på långa, raka, folktomma vägar kan frestas att överskrida den stadgade maximihastigheten. På samma gång således en hastighetsvisare utgör en ledning för en förare, som vill samvetsgrant följa föreskrivna hastighetsbestämmelser, bör densamma införande medföra, att några ursäkter icke i regel kunna finnas för den förare, som överskrider den medgivna hastigheten.

Apparaten har sin egentliga betydelse för automobiler som få färdas med större hastighet. För lastvagnar med en största tillåten hastighet av 20 kilometer i timmen eller mindre synas de icke behöva obligatoriskt införas. Sakkunniga hava därför föreslagit, att nu berörda skyldighet att föra hastighetsvisare skall gälla allenast personvagnar och lastvagnar för en maximilast, som ej överstiger 1500 kilogram.

Genom en dylik hastighetsvisare kan i allmänhet icke för utomstående, till exempel polismyndighet, konstateras, med vilken hastighet en automobil framförts *på en viss tillryggalagd vägsträcka*.

Frågan om självregistrerande hastighetsmätare.

För sådant ändamål kräves, att hastighetsvisaren är »självregistrerande» eller med andra ord att hastighetsvisaren är förbunden med en registreringsmekanism, som grafiskt utvisar den hastighet, varmed automobilen framförts. Försök till konstruerande av dylika hastighetsmätare hava flerstädes gjorts. Från början inriktades dessa på att så inrätta hastighetsmätaren, att visaremekanismens rörelser medelst ett färgstift överfördes till en på en rulle upplindad pappersremsa, vilken rulle kringvreds av ett urverk. Pappersremsan är indelad i rektangulära rutor, där avståndet mellan de lodräta linjerna beteckna tidsperioder av en viss längd, till exempel tio minuter, räknat från en linje till närmast följande, och de vågräta vissa fixerade hastigheter per timme, från 0 i ena kanten av remsan till exempelvis 30, 40, 50 kilometer eller den maximihastighet, vilken apparaten är avsedd att registrera, i den andra. Mellan dessa vågräta linjer äro ytterligare vågräta linjer dragna, motsvarande de mellan hastigheter, som det kan vara önskvärt att få angivna, till exempel 10, 15, 20, 25, 35 kilometer. Urverket inställes så, att den tid som färgstiftet behöver för att tillryggalägga avståndet från ett lodrätt streck till nästa lodräta streck i verkligheten sammanfaller med den period, som ligger till grund för remsans tidsindelning, i det antagna fallet tio minuter.

Då automobilen står stilla, befinner sig färgstiftet på noll-linjen. Om nu urverket är i gång, men automobilen — och därmed visaremekanismen — står stilla, kommer följaktligen det med berörda mekanism förbundna färgstiftet att beskriva ett rakt streck, sammanfallande med noll-linjen. Sättes så automobilen i rörelse framåt, lämnar färgstiftet, påverkat av visaremekanismen, noll-linjen och rör sig, allt efter som automobilens hastighet ökas, snett uppåt, skärande de vågräta linjer, som markera hastigheten. Är automobilens hastighet konstant, beskriver färgstiftet ett rakt streck från den punkt, där hastighetsökningen upphör; minskas hastigheten, går färgstiftets kurva ned igen, för att, då automobilen stannar, sjunka till noll-linjen.

Genom en särskild anordning kan en dylik självregistrerande hastighetsmätare kompletteras så, att apparaten automatiskt förhindrar automobilen att överskrida en viss hastighet. Detta sker därigenom, att visaremekanismen i det ögonblick detta överskridande äger rum påverkar automobilens motor, så att denna upphör att arbeta. Vid bensinmotorer sker detta vanligen genom att den elektriska tändningen avbrytes, varvid motorns explosioner upphöra, eller ock genom att gastillförseln strypes, så att motorn förlorar sin kraft.

En dylik självregistrerande hastighetsmätare bleve uppenbart ett gott stöd för vederbörande polismyndigheter att kunna kontrollera de stadgade hastighetsbe-

stämmelsernas efterlevnad. När helst polisen önskade få kännedom om, huruvida tilläventyrs en automobil vid ett visst tillfälle framförts med för stor hastighet, vore det nog att ur apparaten uttaga och undersöka kontrollremsan, varigenom önskade upplysningar direkt kunde vinnas.

Såsom redan i inledningen berörts, hava sakkunniga vid mottagande av sitt uppdrag anbefallts att särskilt taga i övervägande frågan om obligatoriskt införande av hastighetsmätare.

Sedermera har riksdagens *justitieombudsman* i underdånig framställning den 28 februari 1921 angående vissa synpunkter vid en revision av automobilförordningen uttalat sig för införande av skyldighet att å varje motorfordon anbringa hastighetsmätare. Dock borde detta ske, anför justitieombudsmannen, endast under förutsättning att en tillförlitlig sådan apparat blivit i handeln tillgänglig. Beträffande lastautomobiler syntes böra tagas i övervägande, om icke obligatoriskt å maskinen skulle kunna anbringas en anordning, som förhindrade automobilens framförande med större hastighet än den tillåtna.

På sätt även framgår av nyssnämnda uttalande av justitieombudsmannen, vilket torde avse ett obligatoriskt införande av självregistrerande hastighetsmätare, måste emellertid en förutsättning för införande av en sådan vara, att fullt tillförlitliga hastighetsmätare finnas tillgängliga i marknaden. Detta är för närvarande ej fallet. Inför sakkunniga förevisades redan i februari 1921 tvenne modeller till dylika apparater, den ena av dansk, den andra av svensk konstruktion. Båda voro försedda med automatisk hastighetsbegränsning, reglerad genom en mekanism, som medgav hastighetsbegränsarens inställande för olika hastigheter. Denna mekanism stod i förbindelse med en på avstånd synlig semafor, som tillkännagav just den högsta fart, vid vilken hastighetsbegränsaren trädde i funktion. Härigenom kunde alltså polisen — och allmänheten — övertyga sig om, att automobilen icke kunde framföras hastigare än den å semaforen angivna kilometersiffran utvisade. Emellertid voro dessa modeller ännu icke, efter vad även erkändes av förevisarna, utexperimenterade. I varje fall och även när apparaten kunde anses hava lämnat experimentstadiet måste tillverkning av en försöksapparat äga rum och ingående prov därmed verkställas, innan man kunde våga ett påstående om att problemet vore löst. Då icke obetydliga kostnader voro förenade med sådana undersökningar, begärde sakkunniga i skrivelse till Kungl. Maj:t den 7 mars 1921, att ett belopp av 6,000 kronor måtte ställas till sakkunnigas förfogande i och för bestridande av kostnaderna för nämnda prov; och bifölls denna framställning den 8 april 1921 av Kungl. Maj:t. I anledning härav hava ytterligare försök vidtagits med den svenska ifrågavarande modellen, som undergått åtskilliga betydelsefulla förbättringar. Emellertid har det av försöken framgått, att apparaten ännu icke kan anses utexperimenterad.

Ehuru sakkunniga försport, att det även eljest på flera håll arbetas på framställande av en praktiskt användbar självregistrerande hastighetsmätare, hava dock dessa strävanden icke ännu lett till ett påtagligare resultat.

Att problemet i sig är mycket svårlöst får väl också antagas framgå därav, att ingenstädes i utlandet självregistrerande hastighetsmätare blivit påbjudna eller allmänna införda.

De anspråk som måste ställas på en dylik apparat kunna i korthet sammanfattas så, att apparaten skall vara tillförlitlig, hållbar, oåtkomlig för manipulationer, som gör den missvisande, samt prisbillig. Sakkunniga skola här nedan, med utgångspunkt från de tidigare omförmälda för sakkunniga demonstrerade hastighetsmätarna, angiva några synpunkter för dessas bedömande.

Skall hastighetsmätarens utslag bli ett bevismedel mot automobilens förare rör-

ande den hastighet, varmed automobilen framförts å en viss vägsträcka, så fordras, att kontrollremsans diagram är fullt exakt. Som apparatens storlek av praktiska skäl — och detta gäller alldeles särskilt för motorcyklar — måste begränsas, kommer också diagrammets hastighetskurva att röra sig inom ett mycket ringa område, varav följer, att vid mindre hastighetsdifferenser diagrammets nämnda kurva företer ytterst små variationer. Hastighetsmätaren måste alltså vara konstruerad med ytterlig precision och fungera säkert.

Vad hållbarheten angår gäller i huvudsak vad ovan sagts om hastighetsvisaren, blott med den skillnad, att den självregistrerande hastighetsmätaren är en mera invecklad apparat än hastighetsvisaren, så att påfrestningarna ofta bliva svårare att förekomma. Hållbarhetens betydelse blir också en helt annan i följd av den beviskraft, som skulle tillerkännas den självregistrerande hastighetsmätaren. I fråga om motorcyklarna spelar hållbarheten av hastighetsmätaren en alldeles särskild roll, då skakningen hos dessa motorfordon och risken av kullkörning ställa mycket stora krav på apparatens konstruktion.

Hastighetsmätaren måste vidare konstrueras så, att den ej blir åtkomlig för manipulationer i syfte att förändra kontrollapparatens utslag. Här föreligger kanske problemets svåraste sida. Även om den del av apparaten som innesluter kontrollremsan plomberas, så kan alltid ledningen från automobilens hjul till hastighetsmätaren bliva utsatt för åverkan. För rengöring och justering är det nödvändigt att äga tillgång till bland annat de ställen, där hjulen äro anbragta vid axlarna — alltså även den plats, där det kuggdrev som förbinder hastighetsmätaren med hjulet vanligen är anbringat — och då lär det svårligen kunna förhindras, att en oärlig chaufför manipulerar så, att hastighetsmätaren blir missvisande. Detta kan för övrigt även inträffa på grund av olyckshändelse, t. ex. genom ett sönderkört kuggdrev eller genom brott å den böjliga ledningen.

Slutligen får priset å hastighetsmätaren ej ställa sig för högt. Automobilerna äro icke längre lyxföremål, utan hava trätt i nyttans tjänst. Varje avsevärdt fördyrande av automobilerna innebär lätt en minskning av deras användning. I varje fall äventyras därvid de fördelar av ett *billigt* trafikmedel, som allt mer utmärker automobilerna. Det kan med automobiltrafikens utveckling icke undvikas, att vissa föreskrifter och anordningar måste påfordras, som betunga automobiltrafiken. En särskild automobils katt, avsedd till förbättringar av vägarna och vägunderhållet, har numera också införts, vilken skatt sannolikt ej kommer att sakna inverkan på automobiltrafikens prisbillighet.

Även förutsatt emellertid, att alla de nu berörda fordringarna på en självregistrerande hastighetsmätare bliva fyllda, finnas vissa praktiska svårigheter, som ej böra lämnas ur räkningen, när det gäller ett obligatoriskt införande av dylika hastighetsmätare.

Såväl enligt gällande automobilförordning som även enligt sakkunnigas förslag äro flera maximihastigheter bestämda, olika för stad och land o. s. v. En förare som åtalats för överskridande av högsta tillåtna hastigheten i stad skulle då kunna invända, att han vid tillfället i fråga befann sig på landet, en invändning som mången gång kunde bli svår att motbevisa.

Vidare måste anordningen med plomberingen av hastighetsmätaren och ombytet av rullar, därest sådant erfordras, göras på ett praktiskt och ur kontrollsynpunkt tillfredsställande sätt. Till undvikande av en del olägenheter och svårigheter, som vidlåda nämnda anordningar läser man numera huvudsakligen inrikta sig på att konstruera en hastighetsmätare, som lämnar utslag blott för korta distanser (500—5000 meter) och, när denna distans tillryggalagts, åter börjar löpa för en ny distans av samma längd. Ett par modeller efter dessa principer hava också helt nyligen

uppvisats för sakkunniga. Experimenten med dessa modeller torde komma att fortsättas.

Bedömning av om ett åtal för överskridande av de bestämda hastighetstalen bör anställas eller ej ställer icke ringa krav på åklagaren. För undvikande av en olyckshändelse kan det någon gång bli nödvändigt för en förare att för några ögonblick uppdriva hastigheten utöver den tillåtna. Rullarnas beviskraft bör icke sträckas utöver en viss tidpunkt av den anledningen, att föraren rimligtvis ej efter en längre tids förlopp kan minnas de närmare omständigheterna vid ett eventuellt medvetet överskridande av den tillåtna hastigheten. Då hastighetsmätaren är förbunden med drivhjulen, kan den ej heller alltid bli ett tillförlitligt bevismedel för hastigheten å mycket korta distanser eller vid slirigt väglag.

Allt vad nu berörts gör, att stor tveksamhet måste råda beträffande lämpligheten överhuvud att obligatoriskt införa självregistrerande hastighetsmätare. Funnes emellertid en tekniskt fullt utexperimenterad och hållbar hastighetsmätare tillgänglig i allmänna handeln till ett antagligt pris, kunde tilläventyrs ett försök böra göras med obligatoriskt införande av en sådan; och finge man då på lämpligt sätt söka komma över de praktiska svårigheter, som på sätt ovan antytts äro förenade med att tillerkänna beviskraft åt en dylik hastighetsmätarens utslag.

Under nuvarande förhållanden finna sig sakkunniga emellertid icke kunna förorda, att några som helst bestämmelser, syftande till att obligatoriskt införa självregistrerande hastighetsmätare, intagas i förordningen om motorfordon.

Backspegel.

Den under h) upptagna föreskriften att å personomnibus och å vissa lastautomobiler skall finnas *backspegel* framtill, som medger föraren att överskåda den bakom liggande vägbanan, har tillkommit i anledning av en av *kungl. automobilklubben* gjord underdånig framställning den 4 oktober 1921.

Klubben anför härom följande. De svenska vägarnas beskaffenhet tvingade lastautomobilerna att hålla sig mitt i körbanan. Lastbilens tyngd samt vägbanans ojämnhet åstadkomme i förening ett buller, som gjorde det omöjligt för föraren att uppfatta en signal från ett efterföljande fordon, detta särskilt då automobilen fraktade skrymmande last. Då vägarna därjämte i allmänhet vore så smala, att det icke vore möjligt för en bakomvarande automobil, som önskade passera, att köra upp vid sidan av lastautomobilen för att giva sig tillkänna, hände det numera dagligen, att lastautomobiler under längre tid kunde blockera vägarna till förfång för den övriga trafiken. Det vore till förekommande härav synnerligen önskvärt, att lastautomobilen försåges med s. k. »backspegel» vid förarsitsen, vilken spegel tillät föraren att observera vad som försiginge bakom vagnen.

Vad automobilklubben sålunda anført finna sakkunniga värt beaktande. Många automobiler äro redan nu försedda med backspegel, något som även underlättar fordonets manövrering, där livligare trafik råder. Kostnaden för en backspegel med montering är också obetydlig. Att obligatoriskt införa backspegel för alla automobiler synes dock för närvarande knappast behöfligt; och hava sakkunniga därför inskränkt sig till att föreslå införande av dylik backspegel dels för personvagn, ävsedd för mer än 7 personer (*personomnibus*), dels för de tyngre lastvagnarna (för en maximilast av över 1,500 kilogram), dels ock för sådana lastvagnar, oberoende av tyngden, vilkas alla hjulringar icke äro av mjuk kautschuk (*gummi*). Härmed torde det närmaste behovet av en dylik apparat vara fyllt, samtidigt som någon tunga av betydelse icke därmed åläggas automobilägarna.

Mom. 3.

Mom. 3. I första stycket har ordet »igångsättning», som i liknade sammanhang förekommer i nuvarande automobilförordnings § 1 mom. 2 utslutits, när föraren av en bensinautomobil, därest densamma ej är försedd med fungerande s. k. självstart, icke kan sätta motorn i gång utan att han befinner sig inom räckhåll för den

vanligen å automobilens framsida anbragta igångsättningsveven, något som kräver hans urstigande ur bilen.

Det mellan första och tredje styckena i mom. 3 inskjutna stycket angående förarplatsen avser att fästa besiktningsmännens och andra vederbörandes uppmärksamhet på en hittills ofta förbisedd, men för manövreringslättheten och förarens trevnad — av särskilt stor betydelse vid den yrkesmässiga trafiken — ej alldeles oviktig sak. Att angående förarplatsen angiva några mått eller eljest detaljerade bestämmelser, har icke ansetts erforderligt eller tillrädligt. Genom den föreslagna bestämmelsen att förarplatsen skall vara rymlig och lämpligt anordnad, bör dock lagstiftningen kunna bidra till förbättrade förhållanden på detta område eller åtminstone att de hittillsvarande ej försämras, något vartill vissa tendenser försports. Givetvis måste alltid fordringarna i detta hänseende bliva i någon mån beroende av automobilens storlek och passagerareantal.

Något förbud mot helt inbyggda förarplatser har icke ansetts kunna ifrågasättas. Klart är, att förarplatsen ej får vara så anordnad, att föraren sättes ur stånd att till ledning för andra trafikerande giva de tecken angående direktionsförändring, stoppning o. s. v., som gällande trafikbestämmelser kunna föreskriva. Förarhyttens sidostycken böra därför medgiva användande av föreskrivna tecken — de äro också allmänt i sådant syfte försedda med nedfällbara fönster. Är så ej fallet, måste krävas att semaforer finnas, som kunna manövreras från förarplatsen. Är ej någon av nu nämnda eller liknande anordningar i samma syfte för handen, uppfylles icke föreskriften om, att förarplatsen skall vara lämpligt anordnad. Slutligen må tilläggas, att helt inbyggda automobiler (försedda med s. k. Coupé- eller Sedan-karosserier) synas bli allt allmännare här i landet.

I sammanhang med nyssberörda spörsmål hava de s. k. vänsterstyrda automobiler (d. v. s. där ratten och förarplatsen befinna sig på vänstra sidan av bilen) varit föremål för uppmärksamhet. Frågan om på vilken sida ratten lämpligast bör anbringas har i allmänhet ansetts sammanhänga med de regler, som inom olika länder äro gällande vid möte med annat fordon. Allmänt torde sålunda anses, att, där vid möte skall hållas till vänster, föraren har bättre utsikt över vägen och lättare att manövrera, därest ratten sitter till höger, och vice versa. För Sverige, där vänsterkörning råder och enligt sakkunnigas mening allt fortfarande bör gälla, skulle alltså högerstyrda automobiler bäst lämpa sig. Frågan är emellertid föremål för delade meningar. Så tillverkas t. ex. i såväl Tyskland som Frankrike, vilka båda länder hava högerkörning, i stor utsträckning högerstyrda automobiler utan att vederligt några särskilda olägenheter försports av deras användande i nämnda länder. Med den under de senare åren allt mer ökade importen till Sverige av amerikanska automobiler, vilka ofta äro vänsterstyrda, vore det i varje fall olägligt och ledande till förfång för automobiltrafikens utveckling, om förbud mot bruket av vänsterstyrda automobiler skulle i vårt land uppställas. Sakkunniga hava därför icke ansett fog föreligga för upptagande i förordningen av ett förbud mot vänsterstyrda automobiler eller att eljest i nu förevarande avseende föreslå några författningsföreskrifter.

Mom. 4. I detta moment, första stycket, lämnas en generell föreskrift angående skydd mot explosionsfara från motor och bränslebehållare med tillhörande rör.

I detta sammanhang må omförmälas, att sakkunniga haft att behandla en av Svenska Brandskyddsföreningens verkställande utskott gjord, till Kungl. Maj:t ställd framställning angående uppdrag åt sakkunniga att utröna, huruvida icke lagligen borde stadgas, att å varje av eldfarlig olja drivet motorfordon, vars behållare rymde sådan olja till större kvantitet än 20 liter, dels bränslebehållaren skulle vara försedd med explosionsskydd, dels städse skulle medföras eldsläckningsapparat

Förarplatsens
anordnande.

Mom. 4.
Ang. explo-
sions- och
brandskydd.

av typ och storlek, som godkänts för nämnda ändamål av Statens Provvningsanstalt.

Vid sammanträde för dryftande av förevarande spörsmål har ordföranden i föreningens verkställande utskott, brandkaptenen C. Borgenstierna, inför sakkunniga meddelat, att en lämplig och synnerligen billig anordning till vinnande av ett tillfredsställande skydd mot explosion av automobils bränslebehållare vore, att locket till behållaren genomborrades med ett hål, vilket därefter igenlöddes med en lätt-smält metall. I händelse av eldsvåda i ett garage, där automobilen förvarades, skulle till följd av hettan lödmetallen smälta och den genom gastrycket uttrinnande bensinen utan explosion förbrinna.

För att vinna ytterligare utredning i förevarande fråga har på framställning av sakkunniga inspektören för explosiva varor F. A. G. von Feilitzen hörts i ämnet och därvid tillstyrkt, att bränslebehållarna måtte förses med explosionsskydd. Detta borde utgöras av en å behållarens lock medelst lättsmält metall av viss angiven sammansättning fästad metallplatta, som för övrigt skulle fungera på samma sätt som vid den av brandkaptenen Borgenstierna ifrågasatta metoden. Någon minimigräns för behållarens storlek borde dock icke föreskrivas, enär explosionsfaran vore densamma vid en liten behållare som vid en stor. Då emellertid motorcyklar på grund av sin lätthanterlighet i allmänhet borde kunna hastigt undanskaffas i händelse av eldsvåda, syntes explosionsskydd icke böra föreskrivas för dylika motorfordon.

Sakkunniga hava av vad sålunda förekommit icke känt sig övertygade om nödvändigheten av författningsföreskrifter rörande anbringande av särskilt explosionsskydd å automobilers bensinbehållare. Eldsvådor eller olyckshändelser genom explosion av dylika behållare äro, så vitt sakkunniga kunnat inhämta, sällsynta — ett av våra större försäkringsbolag, som meddelar automobilförsäkring i betydande utsträckning, har exempelvis icke haft att reglera någon enda skada, uppkommen genom explosion av förevarande slag. Då den mycket enkla och billiga anordning, som förordats av brandkaptenen Borgenstierna, icke ansetts tillfyllest av inspektören von Feilitzen samt den utväg denne senare förordat i allmänhet påkallar särskilda anordningar för den föreslagna metallplattans fastsättande, vilket ofta ej torde falla sig lätt, bliva kostnaderna för metallplattan och dess anbringande icke heller alldeles obetydliga.

Brandskyddsföreningen har vidare i sin nyss berörda framställning ifrågasatt en författningsföreskrift om, att å automobil alltid skall medföras viss eldsläckningsapparat.

Uteslutet är ju icke, att eldsolyckor kunna uppkomma i en automobils maskineri och därifrån spridas till karosseriet till fara för personer eller last. Särskilt bensinautomobiler, vilkas motorer erhålla sin kraft genom den ytterst eldfångda bensingasens explosion, skola alltid erbjuda en viss risk för eldfara. Stundom kunna även bromsarna »slå eld». Att däremot elden skulle kunna spridas från automobilen till närbelägna föremål, byggnader o. s. v. och där anställa skada, torde väl knappast behöva befaras. Det måste visserligen anses lämpligt och anbefallas, att en tillfredsställande eldsläckningsapparat medföres vid färd med automobil — i garagen torde på grund av brandförsäkringsvillkoren alltid viss eldsläckningsmateriel vara tillfinnandes. Men att införa en författningsföreskrift om, att automobil för att kunna godkännas av besiktningsman alltid skall vara försedd med en särskild eldsläckningsapparat synes vara att driva försiktigheten alltför långt. För övrigt betinga också dylika apparater alltför höga pris (enligt uppgift 75—100 kronor) för att de rimligtvis böra föreskrivas såsom obligatoriska utrustningspersedlar å automobil. Frågan synes kunna lämnas åt den enskilde att ordna på sätt hans

intresse kräver. De försäkringsbolag som meddela automobilförsäkring hava också, enligt vad sakkunniga erfarit, helt nyligen nedsatt premierna för försäkring av automobiler, som medföra godkänd eldsläckningsapparat.¹

För övrigt hava sakkunniga funnit den nuvarande formuleringen av § 1 mom. 3 mindre lycklig. Föreskriften om att motor och bränslebehållare skola vara så beskaffade, »att de ej kunna orsaka eld eller olyckshändelse genom explosion» är uppenbarligen, att kräva för mycket eller i själva verket det omöjliga. I det här framlagda förslaget till förordning har därför nämnda bestämmelse utbytts mot en föreskrift om att motorn samt de behållare och rör, som innesluta flytande eller gasformigt bränsle, skola vara så beskaffade, att »eld eller olyckshändelse genom explosion så vitt möjligt förekommes».

Jämväl andra stycket av förevarande moment har undergått viss jämkning från sin lydelse i nuvarande förordning. Då en bensinmotor utsläpper rök eller illaluktande gas i sådan mängd att obehag uppkommer, har detta vanligen sin grund i alltför riklig smörjning, varvid rök från den förbrända överskottsolja blandas med avloppsgaserna. Detta kan bero antingen av felaktig konstruktion eller bristande justering av motorn eller ock föranledas av förarens behandling av motorn. Det är för att tydligt skilja förstnämnda båda anledningar till besvärande rökbildning, vilka böra föranleda att automobilen ej i befintligt skick godkännes av besiktningsmannen, från den senare, för vilken föraren har att stå i ansvar enligt § 21 mom. 9 och § 42, som sakkunniga föreslagit, att motorn skall vara så »inrättad att» o. s. v.

Då vidare, även om motorn är rätt konstruerad och justerad samt behandlas av föraren på riktigt sätt, det icke alltid kan undvikas — särskilt vid igångsättning samt i branta eller långa uppförsbackar — att abnormt mycket rök utvecklas, har framför ordet »obehag» inskjutits »avsevärdare», varigenom nöjaktigt garanti torde vinnas mot en alltför pedantisk besiktning i detta hänseende av automobilen.

Mom. 5. Första stycket av detta moment överensstämmer i sak med förra delen av § 1 mom. 4 i nuvarande förordning, dock med det förklarande tillägget, att de tvärlister m. m., som kunna finnas å ringarna, ej få vara sådana att vägen därav kan skadas.

I andra stycket av momentet hava sammanförts vissa bestämmelser angående skydd mot slirning, i nuvarande automobilförordning innehållna i § 1 mom. 4. De tidigare brukliga s. k. glidskydden, vilka vanligen utgjordes av korta, runda nabbar av järn, fästade vid gummiringen medelst ett band av läder, hava numera kommit alldeles ur bruk och i stället pläga ringarnas slitytor förses med inskränningar av olika form, varigenom ett visst skydd mot slirning erhålles. Dessa inskränningar skada ej vägen. För att öka framkomligheten å snötäckt eller isbelagd vägbanan och därjämte förhindra slirning pläga s. k. snök djor fastspännas kring hjulen. Slutligen må nämnas, att det även under den tid marken är bar kan hända, att hjulen måste förses med särskild anordning för att vinna nödig adhesion mellan hjulet och marken, t. ex. om vägen är mycket lerig eller betäckt med djup sand. I dylika fall torde hjulen i allmänhet lindas med rep eller ock förses med snökedjor.

Mom. 6. Med avseende å den viktiga frågan om hjulringarnas *bredd* få sakkunniga anföra följande.

Att på åkdon hjulens bredd är av mycket stor betydelse med hänsyn såväl till den kraft, som erfordras för fordonets framdrivande som framför allt till vägbanans

Motorns inrättande till förekommande av besvärande rök, gas o. s. v.

Mom. 5.

Mom. 6.

Hjulringsbredd och hjultryck.

¹ Från civilingenjören Hugo Gerlach i Göteborg har till sakkunniga insänts en skrivelse angående ett av honom upfunnet explosionsskydd för förgasare till motorer, avsett att inkopplas mellan förgasaren och motorn. Då sakkunniga icke funnit anledning att i förordningen föreslå stadganden om explosionsskydd å bensinbehållare torde, även om förgasbrand någon gång inträffar, ej heller anledning föreligga att i förordningen påbjuda skydd för förgasare.

bestånd, har länge varit en känd sak. Fordon försedda med hjulringar av otillräcklig bredd innebära ett stort slöseri med kraft och åstadkomma långt skadligare inverkan på vägbanan än ett fordon med ringar av nöjaktig bredd, allt under förutsättning att båda fordonen äga samma tyngd och framföras med samma hastighet.

Redan genom tillkomsten av *lagen den 28 juni 1907 om bredden av hjulringar å arbetsåtkdon på landet* har detta förhållande uppmärksamrats. Lagens tillämpning beror dock av beslut av Konungens befallningshavande, efter landstingets och de väghållningsskyldiges hörande, och är således endast villkorlig och lokal. Konungens befallningshavande äger också inom vissa angivna gränser fastställa hjulringarnas minimibredd. Genom *lagen den 2 juni 1922 ang. ändrad lydelse av 2—4§§* i nyssnämnda lag hava vissa befogenheter ytterligare tillagts Konungens befallningshavande med avseende å hjulbredden å arbetsåtkdon. Såväl de 1911 tillkallade sakkunniga för väglagstiftningens omarbetande (vägkommissionen) som 1920 års vägsakkunniga hava i sina förslag till ny väglag upptagit allmängiltiga bestämmelser om bredden av hjulring å arbetsåtkdon.

De bestämmelser som tillkommit genom lagarna den 28 juni 1907 och den 2 juni 1922 äga dock tillämpning allenast på hjulåtkdon som framföras medelst dragare; lagarna avse också uteslutande lasskörning. Uppenbart är förutsatt, att för motorfordon särskilda bestämmelser såsom hittills skola finnas. Automobilerna kunna också med hänsyn till sin tyngd och den hastighet varmed de framföras vålla vida större skada å vägbanan än andra fordon, om hjulringsbredden och hjulens beskaffenhet i övrigt äro olämpliga. Å andra sidan må beaktas, att det är i automobiltrafikens eget intresse, att hjulen till bredd och beskaffenhet äro sådana, att hjulen och maskineriet ej alltför hårt påfrestas av dåliga vägar och att någon menlig inverkan på vägbanan icke åstadkommes, något som ju försvårar automobilernas framkomstmöjligheter.

För att rätt kunna utnyttja automobilens förnämsta egenkap, snabbheten, samt skydda dess maskineri mot de av vägbanans ojämnheter förorsakade skakningarna kräves en mjuk övergång från hjulet till marken. Väl förekomma ännu i ett eller annat fall ringar av hårt material å lastautomobiler, men dessa ringar undanträngas alltmer av ringar av gummi. Dessa senare äro antingen massiva eller försedda med inpumpad luft, pneumatiska ringar (luftringar). De massiva gummiringarna användas huvudsakligen å lastautomobiler och vissa tyngre personautomobiler (omnibusar), medan däremot så gott som alla övriga personvagnar äro försedda med luftringar. Sådana ringar hava också blivit allt vanligare på de lätta lastvagnarna.

1906 års automobilförordning.

De i *1906 års automobilförordning* upptagna bestämmelser om bredden å hjulringar ägde icke tillämpning å hjulring av mjukt och elastiskt ämne, då den beräknade belastningen å hjulet ej överstege 400 kg.

1909 års sakkunniga.

1909 års sakkunniga föreslogo i sitt den 5 februari 1912 avgivna betänkande en viss, relativt stor hjulringsbredd för automobiler med järnringar samt en mindre hjulringsbredd för vagnar med massiva gummiringar, medan luftringarna skulle vara undantagna från varje bestämmelse om viss minimibredd.

Prop. till 1916 års riksdag.

I *propositionen nr 51 till 1916 års riksdag*, däri riksdagens yttrande begärdes över upprättat förslag till ny förordning om automobiltrafik, hade nämnda sakkunnigas förslag om viss bredd å hjulringar av hårt material upptagits — med någon modifikation — medan beträffande bredden å hjulringar av mjukt och elastiskt ämne allenast föreslogs en bestämmelse om att, därest föreskrifter i fråga om bredden å sådana hjulringar funnes erforderliga, särskilda bestämmelser därom komme att meddelas av Konungen.

Beträffande förslaget att icke i förordningen upptaga några detaljerade bestäm-

melser om bredden å hjulringar av mjukt och elastiskt ämne anförde *departementschefen* bland annat följande: »Såväl väg- och vattenbyggnadsstyrelsen som tekniska högskolans lärarekollegium hava i sina avgivna yttranden uttalat, att några bestämmelser om bredden å hjulringar av mjukt och elastiskt ämne icke äro behöfliga. Till stöd för denna uppfattning har huvudsakligen framhållits, att materialet i en sådan ring är dyrt och långt mjukare än vägbanan, att ringen är utsatt för stark slitning, som ökas ju större yttrycket på ringen är, samt att dessa förhållanden giva tillräcklig garanti för, att icke så smala ringar brukas å automobil, att därigenom vägbanan skadas och ringarna själva hastigt förstöras. Såsom i utlandet borde därför jämväl hos oss författningsbestämmelser om viss bredd å mjuka och elastiska ringar vara obehöfliga.» — — »I regel torde», fortsätter departementschefen, »de dimensioner på sådana ringar som ur ekonomisk synpunkt med hänsyn till ringens eget bestånd äro tillfredsställande, samtidigt också tillgödose kravet på verksamt skydd för vägbanan. Det torde vara obestridligt, att luft-ringar (pneumatiska gummiringar), vilka nästan undantagslöst ifrågakomma å personautomobiler, icke i nämnvärd mån skada vägbanan. För sådana ringar saknas därför anledning att uppställa särskilda fordringar i en allmän författning. Tyngre personautomobiler, som dag för dag trafikera en viss väg, kunna visserligen i någon mån åstadkomma skador å vägbanan, vilka det är önskvärt att undvika. Men då därvid huvudsakligast är fråga om yrkesmässig automobiltrafik kan särskilt avseende i detta sammanhang ej behöva fästas vid nämnda förhållande. I likhet med vad nu gäller skall automobil som användes i yrkesmässig trafik godkännas av myndighet, på vilken det ankommer att meddela tillstånd till sådan trafik. Med detta stadgande torde tillräckliga garantier förefinnas för att automobiler, som äventyra vägbanans bestånd, icke komma till användning vid yrkesmässig trafik.» Härefter uttalar departementschefen, att han av anförda skäl icke kunnat för det dåvarande fästa avseende vid ett av Svenska vägföreningen framlagt förslag angående vissa bestämmelser om de massiva gummihjulringarna. Och anför departementschefen slutligen härom: »Vidare må uppmärksammas, att det är ett viktigt intresse för automobilägarna själva, att de hjulringar, varom det här är fråga, givas dimensioner, som äro de lämpligaste för automobilens framkomlighet. Sådana hjulringar bliva också till den minsta skada för vägbanan. I den mån som lastautomobilerna även på den rena landsbygden bliva vanligare kan det emellertid befinnas nödigt, att vissa allmänna normer meddelas i förevarande hänseende. Men dessa komma att växla allt eftersom lastautomobiler för olika behov konstrueras och komma i användning.»

Den snabba utveckling som automobiltrafiken tagit under de senaste åren har emellertid enligt sakkunnigas mening givit vid handen, att de massiva gummiringarna, särskilt vid den tyngre lastautomobiltrafiken, i hög grad skada vägbanan, framför allt under vår och höst, då vägarnas motståndskraft är minst eller när trafiken är livlig och av mera regelmässig art.

Till vägkommissionens betänkande med förslag till automobils-katt finnas fogade vissa beräkningar om de massiva gummiringarnas slitning på vägbanan, av vilka bland annat skulle framgå, att också hastigheten för automobilens framförande spelar en mycket stor roll för vägs-litningen. Även om enligt sakkunnigas mening de i vägkommissionens betänkande innehållna beräkningarna äro långt ifrån oomtvistliga, lærer ingen kunna förneka den stora skada, som de tyngre automobilerna med massiva gummiringar åstadkomma å vägbanan, åtminstone när hastigheten är stor eller väglaget dåligt. I följd av den omfattande regelbundna trafik med lastautomobiler och tyngre personautomobiler, som är vanlig särskilt i närheten av de större städerna, befinna sig vägarna kring dessa städer i ett bedrövligt skick, helst

tillika underhållet av desamma mångenstädes ingalunda fyller ens mycket blygsamma anspråk.

Motioner vid
1921 års riksdag.

Dessa förhållanden hava också uppmärksammats i riksdagen, där år 1921 tre olika motioner väcktes om åtgärder för att råda bot mot de av automobiltrafiken förorsakade vägskadorna. I ingen av dessa motioner (nr:ris 125, 227 och 232 i andra kammaren) gjordes dock några yrkanden om författningsföreskrifter, utöver de nu gällande, angående bredden å automobils hjulringar. I motionen nr 125 påyrkades förpliktande för vissa innehavare av lastautomobiler att bidra till underhåll av allmän väg, i motionen nr 227 begärdes utredning rörande åtgärder till förhindrande av förstörelse av allmän väg genom automobils framförande med otillåten hastighet, och i motionen nr 232 föreslogs bland annat rätt för länsstyrelserna att bestämma om lastautomobilens användande. Ingendera av motionerna vann dock riksdagens bifall, närmast med hänsyn till att en revision av automobilförordningen redan pågick.

Prop. till 1921
års riksdag.

Den proposition nr 278 om viss ändring i automobilförordningen, som framlades till yttrande av 1921 års riksdag, avsåg att vinna skärpta bestämmelser rörande skador å väg genom trafik med lastautomobiler och innehöll att vid trafik, som ej allenast vore tillfällig, automobil ej finge framföras å allmän väg utan tillstånd av Konungens befallningshavande, därest automobilen eller densamma tillkopplad släpvagn vid full last hade ett verkligt hjultryck överstigande 1000 kg.; och skulle Konungens befallningshavande vid meddelande av dylikt tillstånd, ävensom vid fråga om tillstånd till yrkesmässig automobiltrafik, äga fastställa de villkor, under vilka trafiken finge äga rum. Första kammaren lämnade propositionen utan erinran, medan andra kammaren däremot, i anslutning till en inom kammaren väckt motion, nr 292, hemställde, att den föreslagna ändringen måtte erhålla sådan avfattning, att Konungens befallningshavande vid trafik, varom förslaget handlade, skulle äga förplikta vederbörande automobiltrafikant att genom erläggande av viss avgift eller annorledes lämna skäligt bidrag till kostnaderna för vägunderhållet.

Förordningen
den 27 maj
1922.

Förordningen
den 29 augusti
1921.

Den 27 maj 1921 utfärdades av Kungl. Maj:t förordning i ämnet (Sv. författningssaml. nr 260), i överensstämmelse med propositionen och första kammarens beslut.

Voro således dessa bestämmelser icke direkt inriktade på att medelst vissa föreskrifter om hjulringar även av gummi söka råda bot mot de skador, den tyngre automobiltrafiken vållade å vägarna, blev genom en den 29 augusti 1921 utfärdade kungörelse (Sv. författningssaml. nr 529) föreskrifter meddelade bland annat beträffande hjulringar av mjukt och elastiskt ämne. Dessa föreskrifter, som likställde massiva gummiringar och luftringar med varandra, anslöto sig i huvudsak till gällande föreskrifter i automobilförordningen angående hjulringar, som icke äro av mjukt och elastiskt ämne, med den skärpning att någon maximibredd icke uppstogs för gummiringarna. Ej heller fanns i kungörelsen, som skulle tillämpas från och med den 1 oktober 1921, någon övergångstid för de nya bestämmelsernas trädande i kraft.

Kung. den 20
okt. 1921 och
den 14 sept.
1922.

Sistberörda omständighet föranledde till att genom kungörelsen den 20 oktober 1921 anstånd med ikraftträdande av nyssnämnda föreskrifter beträffande mjuka och elastiska ringar medgavs till den 1 oktober 1924 beträffande automobiler, som den 1 oktober 1922 voro behörigen anmälda till automobilregistret. Ikraftträdandet har ytterligare framflyttats ett år genom kungörelsen den 14 september 1922.

I kungörelsen den 29 augusti 1921 var också föreskrivet, att vid sådan prövning, som jämlikt § 13, mom. 1, 2 och 6, § 14 mom. 3 samt § 20 mom. 3 i automobilförordningen ankomme på Konungens befallningshavande i fråga om trafik med automobil å allmän väg å landet, vissa närmare angivna normer beträffande högsta hjultryck å väg, bro och färja, hänförda till olika slag av vägar och deras beskaffenhet, ävensom beträffande körhastigheten, skulle »tjäna till ledning att enligt länsstyrelsens

beprövande och de närmare anvisningar, som må meddelas av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, tillämpas i den mån förhållandena därtill föranleda».

Vid bedömning av spörsmålet vilka bestämmelser som, efter den utveckling sak-kunniga. automobiltrafiken tagit, böra meddelas angående hjulringarnas beskaffenhet, hava Behov av be- sakkunniga funnit sig icke kunna lämna hjul med gummiringar ur räkningen. Det bestämme- lser om hjulrings- är enligt sakkunnigas mening uppenbart, att man ej allenast kan lita till automo- bredd också för biltrafikanternas eget intresse av att åstadkomma minsta möjliga skada å väg- gummiringar. banan, utan att lagstiftningen också bör i sin mån medverka till, att allenast sådana Enhetliga regler. ringdimensioner komma i bruk, som äro skäligt avpassade efter beskaffenheten av våra vägar. Emellertid gäller det härvid också att förfara med all varsamhet. Svårigheter eller avsevärda fördyringar få ej utan tvingande skäl förorsakas för den för hela landets kommunikationsväsen så betydelsefulla automobiltrafiken. Allenast i mindre omfattning förekommer inom landet tillverkning av gummiringar; väsentligen är denna fabrikation förlagd till utlandet och en världsproduktion. Men avpassas bestämmelserna med tagen hänsyn såväl till våra vägars allmänna beskaffenhet som till fabrikationen av gummiringar, böra betänkligheter ej möta mot att upptaga författningsbestämmelser rörande beskaffenheten även av sådana ringar. Enligt sakkunnigas mening är det möjligt att ur alla de synpunkter, som härvid böra beaktas, vinna ensartade bestämmelser om hjulringsbredden, bestämmelser således, som äro tillämpliga på alla slag av sådana ringar, låt vara att för luftkringar dylika bestämmelser visserligen äro mindre erforderliga, enär dessa ringar i framkomlighetens och hastighetens intresse redan nu allmänt givas en bredd, som i regel förebygger avsevärdare skador å vägbanan.

Med de bestämmelser i detta avseende, som sakkunniga således föreslagit, skulle stadgandena om hjulringarnas bredd gälla oberoende av materialet hos ringarna.

Emellertid står det klart för sakkunniga att det allena genom bestämmelser om viss beskaffenhet av hjulringar å automobil icke kan förekommas, att skador å vägbanan vållas av den tyngre automobiltrafiken, särskilt om hastigheten ej betydligt nedsättes. Tillstånd av myndighet bör därför erfordras för viss tyngre trafik; och återkomma sakkunniga härtill under § 16 mom. 3.

De föreslagna bestämmelserna i mom. 6 hava hänförts till hjultrycket å automobilen, enär detta tryck är av avgörande betydelse för bedömning av frågan, huruvida en viss automobil bör få begagna sig av en viss trafikled eller ej. För en sexhjulig automobil t. ex. är hjultrycket lägre än för en fyrehjulig automobil av samma tyngd, enär hjultrycket minskas i proportion med ökningen av hjulens antal. En approximativ fördelning av totala hjultrycket med $\frac{2}{3}$ på bakaxeln och $\frac{1}{3}$ på framaxeln — vilket allmänt anses för en normal beräkning — äger närmast giltighet för lättare automobiler, medan för tyngre automobiler bakaxeltrycket växer i förhållande till framaxeltrycket och det i desto större proportion, ju tyngre automobilen är. Till belysning av dessa förhållanden torde vara lämpligt meddela följande:

Uppgifter angående vikt, lastningsförmåga och hjultryck hos lastautomobiler av märket Scania-Vabis.

Last.	Vagnvikt.	Totalvikt.	Framhjultryck.	Bakhjultryck.
1 500 kg.	2 370 kg.	3 870 kg.	625 kg.	1 310 kg.
2 500 »	2 460 »	4 960 »	650 »	1 830 »
3 500 »	3 030 »	6 530 »	780 »	2 485 »
4 000 »	3 430 »	7 430 »	935 »	2 780 »
5 000 »	3 890 »	8 890 »	960 »	3 485 »
6 000 »	4 090 »	10 090 »	1 000 »	4 000 »

De av sakkunniga i förevarande avseende föreslagna bestämmelserna hava så anpassats, att några särskilda föreskrifter icke erfordras för motorcyklar. De hava uppgjorts i huvudsaklig anslutning till de i kungörelsen den 29 augusti 1921 upptagna bestämmelser om hjulringsbredden, dock med den lindring beträffande automobiler med det största tillåtna hjultrycket, som framhållits såsom önskvärda av de särskilda sakkunniga, som, i enlighet med Kungl. Maj:ts medgivande, den 30 och 31 mars samt 1 och 3 april 1922 sammanträtt med sakkunniga för samråd angående vissa preliminärt uppgjorda förslag till förordning om motorfordon m. fl. författningar. Ett ytterligare skäl till de företagna lindringarna har också varit, att de tunga vagnar, varom här är fråga, endast kunna framföras på mera bärkraftiga körbanor än som i allmänhet finnas å våra vanliga grusade vägar. Det större tryck per centimeter hjulringsbredd, som upptages i punkt c) av mom. 5, har ej syntts kunna möta betänkligheter.

Vid nämnda sammanträde med de särskilda sakkunniga har framhållits önskvärdheten av, att fortfarande såsom hittills en viss maximibredd å hjulringar måtte föreskrivas. Med hänsyn till de lindringar, som sakkunnigas nu framlagda förslag innebär mot vad som föreskrivits genom ovanberörda kungörelse den 29 augusti 1921 samt den av sakkunniga föreslagna beräkningen av slitytan, hava sakkunniga emellertid icke ansett sig böra upptaga några föreskrifter om viss maximibredd å hjulringarna. Sådana bestämmelser skulle i alla fall bliva tillämpliga allenast på ett helt litet antal mycket tunga lastvagnar, vilka lätt orsaka avsevärda skador å körbanan och vilka för den skull, om de tillåtas förekomma å våra vägar (jfr vidare under § 16 mom. 3), måste förses med synnerligen breda hjulringar.

För att emellertid med avseende å redan registrerade automobiler vinna en viss respittid för de nya hjultrycksbestämmelsernas ikraftträdande har i övergångsbestämmelserna till förordningen om motorfordon föreslagits, att dessa bestämmelser vidkommande automobiler, som vid förordningens ikraftträdande voro registrerade, skola träda i kraft först den 1 januari 1926. I och med ikraftträdandet av den nya förordningen om motorfordon kommer kungörelsen den 29 augusti 1921 att upphöra att gälla, varom också uttryckligt stadgande införts i övergångsbestämmelserna. För att ytterligare befordra en mjuk övergång till de i förevarande avseende föreslagna bestämmelserna, har därjämte åt Konungens befallningshavande inrymts befogenhet att medgiva, att automobil, vilken icke uppfyller de föreslagna bestämmelserna om hjultryck, må för viss tid brukas å allmän väg, vars körbana är tillräckligt bärkraftig för sådan trafik. Enahanda befogenhet för gata eller annan allmän plats i stad har tillagts stadens vederbörande polismyndighet.

Då hjultrycket icke kan på nöjaktigt sätt utrönas utan genom direkt vägning av automobilen vid full last och då de av automobilfabrikanterna lämnade uppgifterna, vilka i allmänhet torde vara de, som legat till grund för och återfinnas i automobilregistren, icke alltid äro fullt tillförlitliga, hava sakkunniga funnit nödigt att i förordningen införa en föreskrift om, att hjultrycket skall uppmätas genom direkt vägning av automobilen vid full last (maximilast). Sådant hjultryck har benämnts *största hjultryck*.

Bestämmelserna angående vad med slityta bör förstås m. m. överensstämna väsentligen med vad i detta hänseende är föreskrivet i ovanberörda kungörelse av den 29 augusti 1921, dock med den lindring att vid användandet av mer än en hjulring å samma hjul slitytans bredd räknas lika med den sammanlagda bredden av hjulringarnas slitytor.

Emellertid hava under senare tid kommit i handeln vissa halvmassiva gummiringar (t. ex. de s. k. Overmans-ringarna), vilka hava en relativt liten anliggningsyta

mot marken. Då erfarenheten om inverkan av dylika ringar på vägbanan är ringa, har åt Kungl. Maj:t inrymts befogenhet att, om för visst slag av ringar erfordras andra än de i förordningen upptagna bestämmelserna om slityta, meddela sådana.

Om besiktningsmän.

§ 3.

Att den besiktning genom sakkunniga personer, besiktningsmän, för utrönande av automobilers författningsenliga beskaffenhet och trafikduglighet, som skapades redan genom 1906 års automobilförordning, i stort sett varit till gagn för främjande av en sund utveckling av automobilväsendet, lärer vara obestriddigt. Visserligen kan fabrikationen av automobiler och motorcyklar anses vara så utvecklade, att för *nya* sådana motorfordon besiktning genom särskilda besiktningsmän är mindre nödig till förhindrande av att mindervärdiga fabrikat komma i marknaden. Men besiktningen har ej heller, vad de nya motorfordonen beträffar, den nu nämnda uppgiften till enda ändamål. Besiktningarna hava också till syfte att vinna kännedom om, vilka automobiler och motorcyklar som finnas inom landet samt dessas typ och beskaffenhet. Besiktningen ligger till grund för den registrering av automobiler och motorcyklar, som är påbjuden och som, jämte de i automobilregistret införda uppgifterna om automobilerna, äro av nöden för vissa militära myndigheter, ävensom i vissa avseenden för den särskilda beskattning av motorfordon, som genomförts vid 1922 års riksdag. Vad beträffar begagnade från utlandet införda automobiler (och motorcyklar) är en besiktning av dessa en ur trafiksäkerhetens synpunkt nödig åtgärd, så mycket mer påkallad för närvarande som ett rätt stort antal av dessa motorfordon utgöras av under kriget använda fordon vilka ofta äro i slitet eller eljest mindre tillfredsställande skick.

Den kanske viktigaste uppgiften för automobilbesiktningsmännen har varit att verkställa prövning av förare av automobiler och motorcyklar och utfärda de intyg om deras kompetens, som äro nödiga för erhållande av licens, körkort, till framförande av motorfordon. På förarnas skicklighet och lämplighet beror i hög grad förtroendet för det viktiga trafikmedel, motorfordonen numera utgöra och för deras handhavande på ett för all vägtrafik tillfredsställande sätt. En dylik särskild prövning av automobilförarna är alltjämt erforderlig och bör enligt sakkunnigas mening ytterligare skärpas. Besiktningsmannainstitutionen måste därför bibehållas och utvecklas i enlighet med erfarenhetens krav.

Innan sakkunniga närmare ingå på de förändringar med avseende å denna institution, som synts påkallade, må med några ord beröras spörsmålen, huruvida besiktningsförrättningar och förareprövningar enligt automobilagstiftningen tilläventyrs kunna läggas å redan förefintliga statsorgan eller härför inrättas särskilda statstjänster. Sakkunniga hava icke kunnat finna, att ett förslag efter någotdera av dessa linjer skulle utgöra en avsevärdare förbättring av själva institutionen. Det må vara sant, att de ersättningar, som nu utgå till besiktningsmännen, äro mycket ojämna. Enligt uppgifter, vilka äro såsom särskild bilaga (*bilaga. 4*) fogade till detta betänkande, hava besiktningsmannaarvodena (brutto) under år 1921 — det enda år för vilket exakta uppgifter stå tillbuds — varierat mellan 22,269 kronor och 25 kronor. Några kommentarer till denna högst anmärkningsvärda differens lämnas i annat sammanhang. De utgående ersättningsbeloppen utgöra ett mått på det arbete, som varit förenat med befattningen, och hava svårigheter hittills åtminstone ej mött att, trots den oerhörda ojämnheten i arvodesbeloppet, förvärva personer, som kunnat fylla besiktningsmannauppgifterna. Att tillskapa en ny tjänstemannakår för dessa uppgifter, även om den allenast bleve »extra ordinarie» och avlö-

§ 3.

Allmänna synpunkter.

Besiktningsmännen — statstjänstemän?

nades med inflytande besiktningsavgifter — vilka därtill torde förslå, så att någon statens direkta utgift icke erfordrades, — har icke kunnat förordas. Gjordes alla besiktningsmän till statens tjänstemän, torde en var av dem böra erhålla ett visst, låt vara ganska måttligt grundarvode och ersättningen i övrigt i görlig grad lämpas efter göromålens omfattning. Med de växlingar som äro förknippade med besiktningsmannagöromålen bleve därmed emellertid en del besiktningsmän avlönade för högt i förhållande till arbetets omfattning, medan andra mer anlidade kanske icke skulle bekomma skälig ersättning för sin stora arbetsbörd, något som åter säkerligen skulle förorsaka svårigheter att till de mest arbetstyngda befattningarna förvärva kvalificerade krafter. Anordningen måste också föranleda till, att nuvarande frihet att i stor utsträckning vända sig till den besiktningsman, som vederbörande själva önska anlita, måste upphöra eller begränsas.

Men ej heller tanken att förlägga besiktningsmannagöromålen till andra redan förefintliga statstjänstemän synes värd att upptagas. Visserligen skulle detta å en del håll kanske vara möjligt, men för de orter, där besiktningsmannagöromålen äro av sådan omfattning att de uteslutande eller så gott som uteslutande taga en persons hela arbetskraft i anspråk är denna anordning för visso otänkbar. Den skulle med all sannolikhet också äventyra den under nuvarande förhållanden möjliga och nödiga snabbhet, varmed besiktningsärenden böra avgöras. Svårigheter lära dessutom alltid uppkomma vid bestämmande av vilka statstjänstemän, som skola betros med detta för deras egentliga uppgift främmande arbete. Den ökade garanti för opartiskhet och samvetsgrannhet, som en statstjänarekär kan anses erbjuda och det större ansvar, en sådan kan åläggas, torde icke i och för sig utgöra tillräckliga skäl att övergiva det hittillsvarande systemet.

I syfte att vinna ökade garantier för att erhålla en besiktningsmannakår, som i alla avseenden fyller sin uppgift, hava vissa kompetensfordringar uppställts, samtidigt som besiktningsmännens ställning i vissa avseenden förbättrats. Även om erfarenheten med avseende å de hittills tjänstgörande besiktningsmännen icke gjort ökade kompetensfordringar för innehavarna av sådana befattningar oavvisliga, skall dock uppställande av ökade krav på besiktningsmännens kompetens tvivelsutan bidra till att stärka besiktningsmännens ställning och skapa fullt förtroende för dem. Ökade kompetensvillkor måste uppenbart innebära bättre garantier för att allenast fullt kompetenta och lämpliga besiktningsmän varda anställda. Att här och var svårigheter mött att erhålla kompetenta sådana torde väsentligen berott på, att man i vissa län ansett sig böra anställa ett förhållandevis stort antal besiktningsmän. Varder antalet sådana begränsat efter föreliggande behov, lärers, även med skärpta kompetensfordringar, svårigheter icke behöva befaras att kunna hålla samtliga besiktningsmannabefattningar besatta med kvalificerade personer. I och med automobilväsendets utveckling vidgas avsevärt den krets, inom vilken besiktningsmännen äro att hämta.

Mom. 3.
Kompetens-
villkor för
besiktnings-
män.

Mom. 3. De fordringar som synts böra uppställas på besiktningsman äro angivna i mom. 3 av förevarande paragraf. Sakkunniga hava icke ansett tillrädligt föreslå examen vid teknisk läroanstalt såsom ett villkor för erhållande av besiktningsmannaupdrag, hur gagnande en dylik kvalifikation än i regel torde vara. Uppmärksammas bör sålunda, att besiktningsmannens yrke framför allt är av praktisk natur. Med den utveckling automobilismen tagit i vårt land besitter en mängd personer sådan praktisk erfarenhet och kännedom om automobils konstruktion och manövrering, att de, även om de ej genomgått teknisk läroanstalt, väl lämpa sig såsom besiktningsmän. Såväl bland chaufförer som bland förmän och arbetare å verkstad för fabrikation eller reparation av automobiler torde emellanåt kunna vinnas personer, som förvärvat så ingående kännedom om motorfordons konstruktion och

manövrering, att de, om de i övrigt fylla villkoren, lämpligen kunna bliva besiktningsmän. För att — i den mån lagstiftningen är i stånd att härtill medverka — er-hålla någon garanti för, att den blivande besiktningsmannen uppbares av allmänt förtroende för redbarhet och opartiskhet, vilka egenskapers stora betydelse särskilt måste understrykas, har härjämte föreslagits, att sökande till besiktningsmannabefattning skall genom redbarhet, samvetsgrannhet och hedrandeandel hava tillvunnit sig allmänt förtroende.

Då det lär finnas besiktningsmän, som icke mera ingående sysslat med körning av automobil, hava sakkunniga funnit nödigt föreslå, att besiktningsman skall innehava körkort och äga vana och skicklighet vid körning med automobil, vilket allt måste anses oundgängligt, särskilt för prövning av föräres kompetens.

I sista stycket av momentet har föreslagits, att besiktningsman ej må tillverka eller bedriva handel med motorfordon eller vara på visst angivet sätt ekonomiskt intresserad i dylik verksamhet. För närvarande torde det vara ganska allmänt förekommande, att besiktningsman vid sidan av sin verksamhet som sådan sysslar med försäljning av motorfordon och tillhör till sådana antingen som agent eller på annat sätt. Det är visserligen med en viss tvekan, som sakkunniga framlagt sitt förslag i nu förevarande avseende, då ett besiktningsmannaupdrag ofta borde utan olägenhet kunna förenas med t. ex. en automobilagentur. Då sakkunniga ändock ansett sig böra framlägga sitt nämnda förslag, har det skett av det skäl, att en besiktningsman, som tillika är intresserad i en viss automobilfabrikation eller för ett visst automobilmärke, lätt misstänkes för att vid besiktning av sådana automobiler icke förfara med tillbörlig noggrannhet. Detta kunde visserligen förekommas genom en föreskrift, att besiktningsman icke finge taga befattning med automobiler, i vars tillverkning eller försäljning han vore ekonomiskt intresserad, men det har syntts riktigtast att taga steget fullt ut och såsom ett kompetensvillkor för besiktningsman kräva, att han ej har visst mera direkt ekonomiskt intresse i tillverkning eller försäljning av motorfordon överhuvud. Detta bör bidraga till att stärka besiktningsmännens ställning och att tillvinna dem ökat förtroende för opartiskhet och omsorg vid uppdragets fullgörande.

Det förekommer nu, att en eller annan besiktningsman yrkesmässigt utbildar förare eller är delägare i körskola för utbildande av sådana. Uppenbart oriktigt måste vara, att samma person skall kunna både undervisa en blivande förare och prova samt avgiva officiellt intyg om hans insikter och färdighet. Det har därför föreslagits, att besiktningsman icke skall äga yrkesmässigt meddela undervisning till utbildning av förare eller vara styrelseledamot i aktiebolag eller förening för ekonomisk verksamhet, som utbildar förare. Det nämnda villkoret blir så mycket mera nödvändigt, som rörande förarutbildningen föreslagits vissa bestämmelser i syfte att vinna en förbättrad sådan och som det yrkesmässiga utövandet av sådan utbildning skulle stå under kontroll och tillsyn av besiktningsman.

Mom. 2. Såsom ett led i strävandena att vinna fullt kompetenta besiktningsmän ingår också i sakkunnigas förslag en minskning av deras nuvarande antal. Det är visserligen bekvämt för automobilägare och föraraspiranter att i hemorten hava tillgång till besiktningsmän, men dessa synpunkter kunna icke tillerkännas avgörande betydelse gent emot vikten av att kunna påräkna fullgod kompetens för uppdraget hos dem som utses till besiktningsmän. Det är också önskvärt, att allt flera besiktningsmän kunna ägna en huvudsaklig del av sin arbetskraft åt besiktningsmannauppgiften. Dessa önskemål främjas genom inskränkning av besiktningsmännens antal.

Mom. 2.
Besiktnings-
männens antal.

Det nuvarande antalet besiktningsmän synes vara alldeles för stort. På sätt av

den förut omförmälda *bilaga 4* till sakkunnigas betänkande framgår, utgjorde antalet besiktningsmän år 1921 inom hela riket 143 st. Fördelningen mellan de olika länen är i hög grad varierande. Medan sålunda t. ex. inom vart av Uppsala, Gottlands och Hallands län finnes allenast *en* besiktningsman i varje län, utgör antalet inom vart av Jönköpings och Kopparbergs län 13, inom Östergötlands län 11, inom Värmlands län 10 samt inom vart av Malmöhus, Älvsborgs och Örebro län 9. Att antalet besiktningsmän i nu berörda län icke står i rimlig proportion till antalet motorfordon och förarprövningar inom resp. län framgår av de såsom *bilaga 1* och *bilaga 2* till detta betänkande fogade uppgifterna om antalet registrerade automobiler och motorecyklar i riket samt om utlämnade körkort. I Jönköpings och Kopparbergs län med vardera 13 besiktningsmän äro för åren 1917—21 registrerade 1,527, resp. 2,231 motorfordon samt utlämnade resp. 2,292 och 3,914 körkort samt i Östergötlands och Örebro län med 11, resp. 9 besiktningsmän, resp. 2,728 och 2,443 motorfordon samt resp. 4,220 och 3,558 utlämnade körkort. Däremot har under ovannämnda år i Malmöhus län med 9 och i Göteborgs och Bohus län med 3 besiktningsmän antalet registrerade motorfordon varit resp. 5,709 och 2,721 samt antalet utlämnade körkort resp. 8,450 och 4,145. För Stockholm med 4 besiktningsmän äro dessa siffror 6,520 registrerade motorfordon och 10,194 körkort.

Nu nämnda ojämnheter framgå också av de arvodesbelopp (brutto), som utgått till envar besiktningsman. I Jönköpings län variera dessa mellan 3,250 kronor och 30 kronor och belöper å varje besiktningsman i medeltal allenast 1,229 kronor; i Kopparbergs län äro siffrorna maximum 5,410 kronor och minimum 440 kronor med ett medeltal av 2,133 kronor. I Örebro län är maximum 9,535 kronor och minimum 398 kronor och 50 öre, givande ett medelarvode pr besiktningsman av 2,670 kronor; i Malmöhus län maximum 20,262 kronor och minimum 577 kronor med ett medelarvode av 7,776 kronor; i Göteborgs och Bohus län maximum 18,740 kronor och minimum 335 kronor med ett medelarvode av 5,719 kronor. För Stockholms stads 4 besiktningsmän är maximiarvodet 22,269 kronor och minimiarvodet 13,197 kronor, givande ett medeltal av 18,115 kronor. Även i andra städer, där flera besiktningsmän äro stationerade, förekomma liknande ojämnheter. I Växjö t. ex., där två besiktningsmän finnas, har den ene uppburit ersättning med 3,825 kronor, medan den andra blott haft en inkomst av besiktningsmannaförrättningar om 710 kronor. Obehövligheten av mer än *en* besiktningsman i sistnämnda stad torde uppenbart framgå allenast av dessa siffror.

De sålunda meddelade uppgifterna och sammanställningarna äro med den frihet, som författningsenligt råder att anlita vilken besiktningsman som helst, icke i alla delar alldeles jämförbara, men de hava dock synts giva stöd för sakkunnigas mening, att antalet besiktningsmän för närvarande är vida större än som är behöfligt och att en ojämnhet inom länen med avseende å besiktningsmannaförordnanden föreligger, som ej är grundad i de olika lärens allmänna karaktär eller storlek eller i den utveckling motorfordonsväsendet tagit inom länen. Det må också uppmärksammas, att ett större antal besiktningsmän än det verkliga behovet kräver *kan* leda till sådan konkurrens mellan dem, som slappar deras nit. Anses en besiktningsman släpphänt eller mindre noggrann vid fyllande av sina uppgifter — särskilt den viktigaste, prövningen av förarkompetensen — blir tillströmningen av förarelever till honom lätt större än som annars bleve fallet. Finnas så flera besiktningsmän stationerade å samma ort, blir olägenheten av en dylik ojämn tillströmning än mera framträdande och betänklig. Exempel härfå hava, åtminstone tidigare, förekommit. Då ersättningen för besiktningsmannauppgiften utgår efter antalet förrättningar, bör frestelsen att öppna konkurrens om dessa i görlig mån förekommas.

Nyss har påpekats den stora ojämnheten, som råder med avseende å antalet besikt-

ningsmän inom olika län, med maximum 13 och minimum 1 pr län. Medeltalet blir för närvarande nära 6 pr län. Enligt sakkunnigas mening bör i författning bestämmas det högsta antalet besiktningsmän, som normalt bör belöpa på ett län; och synes detta antal böra sättas till 4 stycken. I mindre län med goda kommunikationer bör det vara fullt tillräckligt med 1 à 2 besiktningsmän. För att emellertid i undantagsfall ett större antal besiktningsmän må kunna tillsättas och övergången till den nya ordningen bliva mjukare, har föreslagits, att, efter framställning från överbesiktningsmannen eller då i följd av ökning av göromålen eller eljest särskilda skäl föreligga, antalet besiktningsmän inom ett län kan få överstiga 4. Sakkunniga beräkna, att antalet besiktningsmän i hela riket bör kunna begränsas till 80—90.

Mom. 1. Men det gäller icke blott att stärka besiktningsmannainstitutionens ställning i allmänhet efter de linjer ovan föreslagits. Det måste också skapas en påbyggnad å denna institution med uppgift att biträda länsstyrelserna i deras verksamhet beträffande automobilväsendet, särskilt utväljandet av lämpliga besiktningsmän, att underlätta och reglera besiktningsmännens verksamhet samt att övervaka, att förarutbildningen blir fullt tillfredsställande och automobilismen i sin helhet utvecklas i sund och betryggande riktning.

Tanken på en sådan ledande och övervakande institution är icke ny. De år 1919 tillkallade sakkunniga för utredning angående vissa ändringar i automobilförordningen föreslogo sålunda införande av ett nytt moment i § 2 i nuvarande automobilförordning av följande lydelse: »Inseende över samtliga besiktningsmännen i riket utövas av en av Konungen tillsatt inspektör, vilken har att fullgöra de åligganden, som närmare bestämmas i en för honom av Konungen utfärdad instruktion. Konungens befallningshavande har att, innan förordnandet för besiktningsman meddelas, inhämta yttrande i ärendet av inspektören, samt, då besiktningsman förordnats eller entledigats, därom lämna inspektören underrättelse.»

Det viktigaste skälet för inrättandet av den nämnda nya befattningen var, att det visat sig förenat med stora svårigheter för länsstyrelserna att, i saknad av nödig teknisk sakkunskap, övervaka besiktningsmännens verksamhet, vartill de i övrigt saknade befogenhet i annan mån, än att de kunde återkalla ett givet förordnande. En sådan åtgärd torde dock av naturliga skäl ytterst sällan tillgripas, något som även erfarenheten ådagalagt. Det syntes vidare nödvändigt, att betryggande garanti vunnas för att prövningen av automobilförare skedde efter ensartade grunder i hela landet, och en sådan garanti kunde, enligt sakkunnigas förmenande, ej åstadkommas med mindre en gemensam statlig institution med kontrollerande myndighet inrättades. Genom att inspektören skulle hava skyldighet att yttra sig vid tillsättningen av besiktningsmännen skulle ernås bättre likformighet i avseende å kompetensfordringarna för dessa befattningar. Inspektören, som säkerligen skulle bli ett centralorgan för automobilväsendet i landet, borde, ehuru fullt självständig i sin verksamhet, inordnas i ett ämbetsverk, vartill sakkunniga föreslogo väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

Förslaget upptogs i *propositionen till 1920 års riksdag*, men frågan förföll på grund av andra kammarens motstånd.

Sakkunniga hava emellertid av skäl, för vilka nedan skall redogöras, funnit det Sakkunniga. uppslag, som från 1919 års sakkunniga sålunda framkommit, böra ånyo upptagas. Sakkunniga få härvid först ansluta sig till vad 1919 års sakkunniga yttrat om, att det för länsstyrelserna är i hög grad önskvärt att vid förordnande av besiktningsmän och vid den fördelning av göromålen mellan dessa, som ibland kan bli nödig, ävensom vid övervakandet av körskolor och i övrigt vid handläggningen av alla

Mom. 1.
Besiktnings-
männens chefs-
myndighet.

1919 års sak-
kunniga.

frågor av teknisk natur rörande motorfordon hava tillgång till sakkunnig hjälp från en auktoritet på automobilväsendets område.

En dylik ledande och övervakande myndighet påkallas enligt sakkunnigas mening av den utveckling, som trafiken med motorfordon numera tagit hos oss. Med den mängd olika typer av dessa fordon, som nu äro vanliga och alltjämt ökas, och med den tekniska utveckling fordonen och utrustningen till sådana tagit, kan en dylik institution knappast undvaras. Många besiktningsmän komma otvivelaktigt att behöva en sakkunnig instans, vartill de kunna vända sig i tveksamma fall. Jämväl i åtskilliga av de spörsmål på motorfordonstrafikens område, som det ankommer på länsstyrelse att handlägga, måste behov av sakkunnigt utlåtande i en del tekniska frågor vara av nöden. Lagstiftningen har visserligen sökt att ingående reglera trafiken med motorfordon och det förslag, som sakkunniga i detta avseende framlägga, är i många delar avsevärt mera detaljerat än nuvarande förordning. Men utvecklingen på området är så stark och nya uppfinningar komma så ofta i handeln, att lagstiftningen icke kan förutse alla de tekniska detaljspörsmål, som kunna uppkomma.

Enhetlighet och likformighet kunna i många avseenden ej vinnas utan den ifrågasatta överinstansen. Ökad kontroll och konsekvens med avseende å förarutbildningen kräver också en övervakande myndighet. Omkring 75,000 körkort hava utlämnats; antalet anstalter, som utbilda förare är talrikt och anstalternas kvalifikationer härtill olika. Behovet att utöva en åtminstone något så när effektiv kontroll över förarutbildningen hänvisar således till ett centralt övervakande av denna utbildning. Ett övervakande av förarprövningen, som nu äger rum av ett avsevärt antal besiktningsmän i alla delar av landet, kräver ock en överinstans över besiktningsmännen. För hela automobilväsendets sunda utveckling i vårt land bör den antydda institutionen också kunna bliva till gagn genom det inflytande den kommer att utöva på att för vårt lands förhållanden lämpliga typer av motorfordon med tillbehör bliva tillgängliga.

I avseende å anordnande av en myndighet av förevarande art hava sakkunniga haft olika förslag under övervägande. De två alternativ, som därvid synts kunna företrädesvis ifrågasättas, hava varit, det ena att skapa en helt fristående institution, helst förlagd till kommunikationsdepartementet, och det andra att förlägga denna ledande och övervakande verksamhet till ett centralt ämbetsverk. Ehuruväl vissa fördelar synts vara förenade med det första alternativet, hava sakkunniga dock, särskilt i betraktande av önskvärdheten att icke skapa en särskild ny statsinstitution, stannat vid att i första rummet ifrågasätta, att den ledande och övervakande myndigheten förläggas till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. En förutsättning härför är emellertid enligt sakkunnigas mening att den tjänsteman inom denna styrelse, som får att närmast handhava de ärenden, som ankomma på myndigheten ifråga, erhåller en tillräckligt fristående ställning. Han bör således självständigt handlägga och avgöra ärendena, så att blott i vissa särskilt angivna fall av principiell innebörd en föredragning inför chefen för styrelsen behöves ifrågakomma. En dylik anordning är dessutom betingad av den skyndsamhet, varmed flertalet ärenden, som skulle ankomma på förevarande myndighet, behöves avgöras och expedieras. Inspektionsskyldighet bör också påvila denne tjänsteman, utan att beslut om de olika inspektionerna från styrelsens sida behöves föreligga. Då sakkunniga förmoda att, åtminstone i början, en dylik tjänsteman ej blir fullt upptagen av sina åligganden enligt förordningen om motorfordon, torde nu nämnda göromål kunna anförtros åt någon redan befintlig teknisk tjänsteman i styrelsen. Tilläventyrs behöves därmed en del denne förut åliggande göromål överflyttas på extra biträden. Då automobilregistreringsmedlen, på sätt närmare framgår av den

redogörelse för dem, som återfinnes i *bilaga 6* till sakkunnigas betänkande, äro rikliga, synes, under förutsättning att den övervakande och ledande myndigheten förläggas till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och närmast ankommer på en befintlig tjänsteman därstädes, ett årligt bidrag från automobilregistreringsmedlen av några få tusen kronor böra ställas till väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förfogande för att i enlighet med Kungl. Maj:ts närmare bestämmande användas till avlöande av den extra arbetskraft, som torde bliva behöfvig genom att uppgiften såsom överbesiktningsman för motorfordon anförtros åt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

Sakkunniga utgå även från, att erforderliga bestämmelser rörande nämnda styrelses övertagande och ledande av automobilbesiktningsmännens verksamhet och körskolornas övervakande m. m. inflyta i väg- och vattenbyggnadsstyrelsens instruktion i anslutning till vad sakkunniga ovan uttalat och således meddelas av Kungl. Maj:t.

Emellertid och då sakkunniga icke kunnat fullt överblicka möjligheten till nu berörda anordning, hava sakkunniga ansett, att i själva förordningen icke bör angivas, till vilken myndighet övervakandet av besiktningsmännens verksamhet bör förläggas, utan att detta bör bero av Kungl. Maj:ts förordnande efter det ytterligare utredning ägt rum. I den föreliggande förordningen har därför allenast föreslagits, att övervakandet av besiktningsmännens verksamhet skall, jämte av länsstyrelserna, utövas av den *besiktningsmännens chefsmyndighet*, som Konungen bestämmer. För att kunna i författningstexten använda en kortare beteckning hava sakkunniga ansett sig böra beteckna myndigheten såsom *överbesiktningsmannen*, varmed även åsyftats att angiva den ovan antydda mera självständiga ställning, som den tjänsteman bör intaga, vilken närmast får ifrågavarande göromål sig anförtrodda.

På olika ställen i den föreslagna förordningen äro upptagna de särskilda åligganden, som skulle ankomma på överbesiktningsmannen. Utom avgivande av yttranden över ansökningar till besiktningsmannabefattningar — en anordning som är högeligen påkallad, då såsom sakkunniga föreslagit besiktningsmannabefattningarna skola kungöras till ansökning lediga —, skulle överbesiktningsmannen sålunda bland annat fastställa formulär till besiktningssinstrument, såväl för första besiktning som för efterbesiktning, (§ 7 mom. 4), utfärda närmare bestämmelser om besiktningsmärke, som skall åsättas besiktningsskylt (§ 8 mom. 3), yttra sig över och undersöka kompetensen hos föreslagen lärare vid körskola samt utöva tillsyn över och verkställa besiktning av körskolor (§ 14 mom. 1), fastställa formulär för kompetensbevis för förare (§ 14 mom. 3), avgiva yttrande om personomnibus' lämplighet för yrkesmässig trafik m. m. (§ 26 mom. 2) o. s. v. Tilläventyrs kan också överbesiktningsmannens biträde komma att påfordras för granskning av de redovisningsräkningar över influtna besiktningssavgifter, som besiktningsman har att avgiva till länsstyrelsen.

Enligt sakkunnigas mening utgör tillkomsten av en dylik besiktningsmännens chefsmyndighet en komplettering till besiktningsmannainstitutionen av betydande värde. Den skall giva denna institution ökad styrka och betydelse, varmed institutionen också torde komma att fungera mera tillfredsställande.

Mom. 4. Angående besiktningsmännens tillsättande innehåller gällande förordning endast, att länsstyrelserna skola »förordna erforderligt antal besiktningsmän». Denna bestämmelse kan icke anses tillfyllest. Det har visat sig, att det på en hel del håll ej varit så alldeles lätt att erhålla lämpliga besiktningsmän, helst inom vissa län, där man strävat efter att till bekvämlighet för automobilägare och föraraspiranter förordna ett stort antal besiktningsmän. Då någon ansökan till sådan befattning icke påbjudits, hava länsstyrelserna ofta varit hänvisade till att genom vederbörande

Mom. 4.

Ansökan till besiktningsmannaförordnande.

kronobetjäning skaffa sig upplysning om möjliga och villiga kandidater. På detta sätt kan emellanåt hända, att den skickligaste och lämpligaste icke kommer i åtanke. Dessa svårigheter och olägenheter bliva större med de skärpta fordringar, som ifrågasatts för den som skall kunna utses till besiktningsman. Det har därför ansetts nödigt införa ett ansökningsförfarande, så att länsstyrelserna med ledning av meritförteckningar m. m. må kunna ingå i en verklig prövning av sökandes kompetens och lämplighet. För den tekniska kompetensen hos sökandena bör det yttrande från överbesiktningsmannen, som föreslagits alltid skola avgivas, innebära behöflig och tillräcklig ledning för länsstyrelserna.

Tiden för besiktningsmannaförordnande.

Vidare har föreslagits, att besiktningsmannaförordnandena skola avse en tid av fyra år.

Nu gällande automobilförordning innehöll ursprungligen inga bestämmelser angående den tid, för vilken en besiktningsman skulle förordnas. 1919 års sakkunniga föreslog emellertid, att besiktningsmännens förordnande skulle omfatta endast tre år, »detta av den orsak, att deras sätt att sköta uppdraget då tid efter annan skulle komma under omprövning och, därest berättigade anmärkningar i sådant avseende förefinnas, ombyte lättare kunde äga rum».

I enlighet med nämnda förslag begränsades också genom förordningen den 25 september 1920 tiden för besiktningsmännens förordnanden till tre år.

Ehuruväl jämväl sakkunniga anse en begränsning av tiden för dessa förordnanden böra finnas, har dock, med hänsyn till de stora fordringar, som komma att ställas på besiktningsmännens kvalifikationer och önskvärdheten av att besiktningsmännen under något längre tid tillförsäkras att utöva sin verksamhet, tiden ifråga funnits böra utsträckas till fyra år.

Med tillkomsten av en överbesiktningsmannainstitution, som kan mera ingående än vad för länsstyrelserna är möjligt följa besiktningsmännens verksamhet, är det uppenbart, att denne bör kunna göra framställning om återkallande av ett besiktningsmannaförordnande. Länsstyrelsernas rätt i sådant hänseende är upptagen oförändrad från nu gällande förordning.

Mom. 5.
Stationsort för besiktningsman m. m.

Mom. 5. Under övervägande har varit, huruvida länen borde indelas i besiktningsmannadistrikt och vederbörande förpliktas att anlita den besiktningsman, som innehar det distrikt inom vilket förrättningen begäres. Detta skulle emellertid medföra en inskränkning i hittills gällande frihet att anlita besiktningsman eller åtminstone avsevärda inskränkningar däri. Sådana fördelar hava dock icke ansetts förenade med en distriktsindelning, att en i nuvarande förhållanden så genomgripande förändring kunnat förordas. Visserligen kunna besiktningsmännaarvodena under distriktsindelning bliva jämnare fördelade mellan besiktningsmännen än nu. Men denna synpunkt har icke syntts böra tillerkännas avgörande betydelse gent emot den bekvämlighet, som nuvarande system innebär för allmänheten och som också av denna skattas högt. Med hela besiktningsmannainstitutionens nuvarande och föreslagna anordning överensstämmer också bäst, att den nu gällande friheten i anlitaandet av besiktningsmän bibehålles. Först om besiktningsmännen gjordes till direkta statstjänstemän, kunde en distriktsindelning vara att föredraga. I och med de ökade kvalifikationer hos besiktningsmännen, som torde bliva en följd av sakkunnigas förslag beträffande utseende av besiktningsmän och dessas allmänna ställning samt den uppsikt överbesiktningsmannen skulle utöva över dem, bör risken vara mindre än under hittillsvarande förhållanden, att en besiktningsman genom slapphet och mindre noggrannhet skall söka obehörigt tillskansa sig uppdrag och kunder.

Vissa bestämmelser erfordras dock enligt sakkunnigas mening beträffande besiktningsmäns stationsort och behörighet att verkställa förrättningar. Med den

begränsning av besiktningsmännens antal som föreslagits är det uppenbart, att besiktningsmännen böra stationeras på de ställen inom resp. län, där behovet av dylika är mest framträdande. Samlas alla eller flertalet besiktningsmän för ett län å samma ort, kan lätt en osund konkurrens om besiktningsmannaförrättningarna uppstå.

Ett särskilt förhållande har också i sammanhang härmed uppmärksamrats. Av de för Stockholms län förordnade besiktningsmännen bo två i Stockholm, och av dem är en tillika besiktningsman för Stockholms stad. Det synes sakkunniga som om denna anordning, vilken hittills icke vållat några olägenheter, dock är mindre lämplig och kan föranleda vissa komplikationer vid framtida redovisningar av besiktningsmannaaavgifter m. m. Det har därför föreslagits, att besiktningsman skall hava sin stationsort (bostadsorten är härav oberoende) inom det län, inom vilket han är förordnad till besiktningsman och att denna stationsort skall bestämmas av vederbörande länsstyrelse. För att förekomma osund konkurrens om förrättningar mellan besiktningsmän med samma stationsort har föreslagits, att, om så är fallet, vederbörande länsstyrelse skall äga att efter omständigheterna meddela närmare bestämmelser rörande fördelningen mellan dem av besiktningsmannagöromålen.

Slutligen har föreslagits en uttrycklig bestämmelse om, att besiktningsman ej äger verkställa förrättningar inom annat län än där hans stationsort är belägen.

*Om första besiktning och efterbesiktning av automobil samt om förbud mot
automobils användande.*

§§ 4—6.

Under förevarande §§ har ansetts lämpligen böra sammanfattas nödiga befunda stadganden om första besiktning och efterbesiktning av automobil samt om förbud mot automobils användande, varom i nuvarande förordning innehållas föreskrifter i §§ 3, 9 och 10.

§§ 4—6.

§ 4.

Mom. 1. De föreslagna bestämmelserna för besiktningen ansluta sig i det hela till gällande föreskrifter. Angående avvikelserna från dessa senare må följande anföras.

§ 4.

Mom. 1.

Om första besiktning.

Det har ansetts nödigt att skilja på »första besiktning», den som måste föregå en inregistrering av automobilen och igenkänningsmärkes tilldelande, och »efterbesiktning» eller varje besiktning av redan besiktad automobil. Bestämmelserna i § 4 hänföra sig till den första besiktningen.

Begreppen *maximilast* och *gunmi* äro till sin betydelse angivna i § 2 mom. 2. I nu förevarande § har tillika, likaledes för att underlätta författningstexten, införts det sammanfattande begreppet *egenvikt* för automobils egen vikt vid användning av tyngsta till automobilen hörande karosseri.

Beträffande hjultrycket hava sakkunniga i enlighet med de bestämmelser, som i detta avseende föreslagits i § 2 mom. 6 angående hjulringarna, utsträckt skyldigheten att lämna uppgift därom till att omfatta även personvagnarna och i samband härmed utslutit nu gällande undantag att, beträffande lastvagn om högst 1000 kilogram lastningsförmåga hjultrycket ej behöver uppgivas. För varje lastvagn bör angivas lastningsförmågan eller, såsom denna bestämmelse ansetts böra utformas, *maximilasten*.

Vidare har föreslagits, att anmälningen skall innehålla uppgift å hjulringarnas bredd å slitytan och beskaffenhet, varvid särskilt skall angivas, om ringarna äro av gummi eller ej. Huvudsyftet med sistnämnda uppgift är att för beskattningsändamål få kännedom om ringarnas nu nämnda beskaffenhet. Men önskvärt är, att uppgiften om ringarnas beskaffenhet utsträcker sig att omfatta även upplysning huruvida ringarna, där de äro av gummi, äro luftringar eller massiva gummiringar. Detta önskemål har emellertid icke ansetts behöva särskilt angivas i nu förevarande författningsrum. Besiktningsman bör emellertid låta sig angeläget vara att undersöka och i besiktningsinstrumentet intaga sist berörda upplysningar om hjulringarnas beskaffenhet, varom anvisning upptagits i den föreslagna instruktionen för besiktningsmän. Detta lärers vid sådant förhållande ock komma till uttryck i formuläret till besiktningsinstrument, vilket formulär skall fastställas av överbesiktningsmannen (§ 7 mom. 4). De av sakkunniga framlagda formulären till automobilregister giva också anvisning om, att nu berörda uppgifter skola intagas i automobilregistret. Att vinna enahanda upplysningar beträffande de redan registrerade motorfordonen, vore visserligen av intresse, men har icke ansetts så viktigt, att en särskild anmälan och registrering av uppgifterna om hjulringarnas beskaffenhet i nu förevarande avseende bort påbjudas. Enligt stadgande i förordningen den 2 juni 1922 komma i registret att beträffande alla registrerade bilar inflyta uppgifter, om hjulringarna äro av mjuk kautschuk eller ej.

Mom. 2.

Mom. 2. Vid den första besiktningen bör besiktningsmannen uppenbart genom prov undersöka, huruvida bilen till sin beskaffenhet överensstämmer med de i § 2 meddelade bestämmelser samt jämväl i övrigt är lämplig för sitt ändamål; att han bör själv provköra bilen framgår av instruktionen för besiktningsmän.

§§ 5—7.

§§ 5—7. Frågan om behovet och gagnet av efterbesiktning av automobil är föremål för ganska skilda uppfattningar. Å ena sidan framhålles, att en första besiktning av bilar, åtminstone då fråga är om nya sådana, har mindre betydelse än en efterbesiktning, vars syfte är att konstatera, att bilen alltjämt hålles i författningsenligt och trafikdugligt skick. Det vore icke tillräckligt att lita till den enskildes intresse och goda vilja att hålla sin bil i fullgott skick. En alltför stark slitning hos vitala delar av bilens maskineri kunde lätt föranleda olycks-händelser av olika slag. En regelbunden efterbesiktning med vissa års mellanrum vore därför att anbefalla. Någon fullständig garanti mot olyckor, uppkomma av bristande underhåll av bilen, kunde visserligen efterbesiktningen aldrig åstadkomma, men efterbesiktningen utgjorde dock en maning för vederbörande ägare att hålla sitt fordon i sådant skick, att trafiksäkerheten ej äventyrades.

Å andra sidan framhålles det, att efterbesiktning, åtminstone om den, såsom för närvarande, väsentligen avser en periodisk sådan, är av ringa betydelse och att nämnvärt ökade garantier för bilens hållande i trafikdugligt skick ej därmed vinnas. Under mellantiderna mellan besiktningarna kunde bilens underhåll hava väsentligt försämrats, och den omständighet att efterbesiktningen hittills varit huvudsakligen begränsad till vissa bestämda tider och berodde på vederbörande ägare själva, kunde lätt föranleda till, att underhållet framför allt inriktades på dessa tider, men under mellantiderna icke ägnades tillräcklig uppmärksamhet.

Sakkunniga. Sakkunniga anse för sin del, att författningsbestämmelser om efterbesiktning icke böra saknas i förordningen om motorfordon, och att dessa i väsentliga delar böra ansluta sig till vad nu gäller. Några tillägg och jämkningar hava dock ansetts nödiga.

Såsom en ny bestämmelse har sålunda föreslagits, att efterbesiktning alltid skall äga rum, när sådan ändring av automobil företagits, att uppgifterna i föregående besiktningsinstrument, i vad de införts i automobilregistret, icke längre äro överensstämmande med automobilens beskaffenhet. Registret är den urkund, som ger en i det väsentliga trogen bild av automobilens huvudsakliga typ och anordningar; och det är detta register, som ligger till grund för de uppgifter om automobilerna i landet, som tillställas generalstaben och varav denna är i behov. Uppgifterna i registret om automobils beskaffenhet böra såväl härför, som även för automobilbeskattningen, hållas fullt tillförlitliga och exakta. Förrättandet av efterbesiktning, varom här är fråga, och meddelandet av besiktningsinstrument häröver, böra i erforderliga delar nära ansluta sig till vad som föreslagits rörande första besiktningen.

Med avseende å efterbesiktning i övrigt hava sakkunniga ansett, att en periodiskt återkommande sådan fortfarande bör bibehållas. Det är visserligen sannt, att därmed full garanti ej vinnes, att bilen alltid hålles i föreskrivet och trafikdugligt skick. Men sådan garanti är näppeligen möjlig att uppnå. Och några särskilda fördelar hava icke ansetts förenade med att, såsom också inom sakkunniga ifrågasatts, ersätta en periodisk efterbesiktning med en efterbesiktning å förut ej närmare bestämda tider, lagd i myndighets hand. En dylik efterbesiktning bleve i sådant fall sannolikt rätt så ojämn; i ett län kunde den bliva betydligt tätare anordnad än i ett annat. Det är anledning antaga, att det goda skick, vari landets automobilpark tvivelsutan i allmänhet befinner sig, kan, åtminstone delvis, tillskrivas efterbesiktningarna, såsom de hittills varit anordnade. Att utan tvingande skäl frångå ett system, som utfallit väl, har icke syntts påkallat. Sakkunniga hava därför ansett att, jämte bibehållande av länsstyrelsernas rätt att påbjuda efterbesiktning, när anledning föreligger antaga, att automobil ej längre till sin beskaffenhet uppfyller gällande bestämmelser eller är för sitt ändamål lämplig, en periodisk efterbesiktning alltjämt bör föreskrivas.

Denna är för närvarande fastställd till vart tredje år för privatautomobiler och varje år för automobiler i yrkesmässig automobiltrafik. En jämkning i dessa föreskrifter har emellertid föreslagits, i det att alla lastvagnar ansetts böra undergå efterbesiktning varje år. Det kan nämligen icke bestridas, att icke lastvagnarna med hänsyn till deras livligare användande än de privata personautomobilerna i nu förevarande avseende intaga en ställning jämförlig med de i yrkesmässig trafik brukade personvagnarna och därför behöva en kraftigare tillsyn än personvagnar i privat trafik. Och detta så mycket hellre, som skäl förefinnes för antagande, att tillsynen från vederbörande ägares sida av lastvagnarna icke alltid är så omsorgsfull som av de privata personvagnarna, vilka senare i regel befordra ägaren själv eller medlemmar av hans familj. För den yrkesmässiga trafiken bör alltjämt årlig efterbesiktning påfordras (jfr vidare under § 26).

Det har slutligen befunnits önskvärt att bereda ägare av automobil tillfälle att erhålla efterbesiktning, när helst han så önskar, av automobil eller vissa delar av sådan.

I enlighet med nu anförda grunder hava de nya författningsföreskrifterna i förevarande ämne avfattats, varvid åtskilliga redaktionella ändringar och omflyttningar ägt rum, för vilka icke här torde behöva lämnas någon närmare redogörelse eller särskild motivering.

§ 6.

Bestämmelserna angående förbud mot viss automobils användande överensstämma i sak med nu gällande föreskrifter.

§ 6.

*Om förbud för
automobils an-
vändande.*

§ 7.

§ 7.
Tillhandahållande av besiktningsskylt m. m.

I § 7 hava sammanförts en del mera allmänna bestämmelser rörande tillhandahållande av besiktningsskylt och dettas beskaffenhet m. m. Det har härvid ansetts nödigt att, för vinnande av påkallad enhetlighet, formulär till besiktningsskylt, såväl för första besiktning som för efterbesiktning, skola fastställas av överbesiktningsskyltmannen.

Tiden för besiktningsskylts tillhandahållande åt anmälare av automobil har funnits böra sättas till två dagar från besiktningens avslutande i stället för nuvarande fyra dagar.

Om registrering av automobil och om igenkänningsmärke.

§§ 8—12.

§§ 8—12.
Provkörning § 8 mom 2.

Den med § 8 inledda underavdelningen, som närmast motsvarar §§ 5, 6, 7 och 8 i gällande automobilförordning och erhållit samma rubrik som denna, innehåller först något andra bestämmelser om provkörning än dem, som nu gälla enligt § 5 mom. 2, andra stycket i 1916 års automobilförordning.

Provkörning har sålunda ansetts böra medgivas allenast när så erfordras för tillverkning av eller sammansättning av automobil. Vidkommande »sammansättning» av automobil må erinras om att automobiler från utlandet ofta hit inkomma söndertagna i en mängd smådelar. I övrigt lär provkörning av automobil före besiktning icke vara påkallad. I och med att automobilen besiktigats och fått sig åsatt med besiktningsskylt försedd besiktningsskylt skulle körning med densamma, enligt sakkunnigas förslag här nedan, få i vanlig ordning äga rum.

§ 8 mom. 3.
Bestämmelser om icke besiktigade automobiler.

§ 8 mom. 3. Av större betydelse äro de ändringar, som föreslagits beträffande de i § 5 mom. 2 första stycket i nu gällande förordning innehållna bestämmelser angående användande av s. k. provvagnsskyltar och vad därmed äger sammanhang.

Enligt nu gällande bestämmelser skall automobil, som undergått godkänd besiktning och i och för registrering skall föras till den ort, där registrering skall ske, föra en skylt, upptagande ordet »provvagn» samt ägarens namn och hemvist. Dylik skylt skall även föras å ännu ej registrerad automobil, som före eller efter besiktning skall provköras.

De sålunda meddelade bestämmelserna hava synts vara olämpliga, och de hava också gett anledning till icke få missbruk. Provvagnsskylten tillkännager icke, om den ifrågavarande automobilen blivit besiktigad eller ej. Visserligen föreskrives i § 5 mom. 2, att provkörning med automobil före besiktningen ej må äga rum utan tillstånd av polismyndighet, som därvid bestämmer de villkor, varunder körningen må äga rum, men att denna föreskrift verkligt efterleves, torde vara ytterst svårt att kontrollera. Från allmänheten, som dock har att stort intresse av att endast fullt trafikdugliga automobiler framföras å allmänna vägar och gator, lär in tet stöd vara att påräkna för ifrågavarande kontroll, och en patrullerande poliskonstapel torde näppeligen kunna befatta sig med att söka stoppa varje passerande »provvagn» för att utröna, huruvida den är besiktigad eller ej samt, i senare fallet, om föreskrivna villkor för provkörningen äro uppfyllda. Provvagnsskyltarna avse att kunna någorlunda identifiera automobilen under den tid, som åtgår från det densamma kommit i vederbörande ägares hand och tills den blivit besiktigad och registrerad. Sådana förhållandena nu utvecklade sig, är det emellertid ej ovanligt, att automobiler framföras under provvagnsskylt många månader, ja år, och därunder förflyttas nära nog landet runt. Härigenom blir den ordning

som registreringen avser att åstadkomma illusorisk. När nu en automobilskatt införts, för vars debiterande automobilens registrering är en nödig förutsättning, kommer en ytterligare viktig anledning att föreligga till att söka påskynda registreringen.

Mot provvagnsskyltarnas utseende kunna ock berättigade anmärkningar riktas. Vanligen utgöras de av ett målat tyg eller ett papp- eller pappersstycke, som lätt går sönder eller nedsmutsas, i båda fallen försvärande eller omöjliggörande provvagnsskyltens avläsande.

Frågan om ett lämpligt ordnande av förevarande angelägenhet har befunnits ganska svårlöst. Det måste först fasthållas, att när lagstiftningen föreskrivit ett besiktnings- och registreringssystem som innebär, att automobil icke får tagas i bruk, innan den undergått besiktning, det måste förhindras, att icke vederbörligen besiktigade automobiler komma att användas i trafik. De nuvarande provvagnsskyltarna innebära, på sätt förut påpekats, icke någon garanti i detta hänseende. Automobilens behövs också kunna föras — med egen motorkraft — till besiktningsmannen i och för undergående av besiktning. Vidare bör en från utlandet inköpt automobil kunna få med egen kraft framföras från järnvägsstation, ångbåtshamn eller tullstation till det förvaringsrum, där den uppställs i avbidan på besiktning och försäljning. För bägge de nu berörda fallen har det föreslagits, att automobilens skall föra en särskild skylt (*besiktningsskylt*). Denna bör tillhandahållas av offentlig myndighet, så att missbruk ej kan befaras. Sådan skylt, som bör väl skilja sig från de vanliga igenkänningsmärkena, betecknar således i allmänhet för polismyndigheten och andra, att automobilens icke ännu är besiktigad. Skylten bör anbringas och vid mörker belysas på sätt är stadgat om igenkänningsmärke för automobil. Sakkunniga hava i ett särskilt framlagt förslag till kungörelse ang. beskaffenheten av igenkänningsmärke och besiktningsskylt, föreslagit, att ifrågavarande skylt skall vara trekantig och att därå skola anbringas med vit färg å röd botten beteckningsbokstav för det län, inom vilket skylten utlämnats, jämte ordningsnummer. Beteckningsbokstaven skall sättas under ordningsnumret, och skylten å automobilens anbringas med spetsen nedåt. Bokstav och nummer skola hava den beskaffenhet, typ och storlek, som föreskrives för igenkänningsmärke. Dessa skyltar skulle utlämnas av polismyndigheten i orten i dubbla exemplar, för att anbringas det ena framtill och det andra baktill å automobilens. Polismyndigheten å de orter, där begäran om sådana skyltar kan antagas före komma, bör anskaffa och på begäran tillhandahålla dem åt vederbörande. I själva verket torde det emellertid ej vara å så många orter, där de behöva i förväg anskaffas. Begäres dylik skylt hos polismyndighet, som ej har sådan tillgänglig, bör det vara en lätt sak att på någon dag anskaffa skyltarna. Dessa böra utlämnas utan kostnad för vederbörande — de skola, på sätt framgår av det följande, i själva verket endast utlånas och kunna, sedan de återlevererats, ånyo under vissa förutsättningar utlämnas till en annan sökande. Kostnaderna för skyltarna torde böra utgå av inflytande registreringsavgifter och ersättas polismyndigheten från dessa avgifter av vederbörande länsstyrelse. Den första engångskostnaden för dessa skyltars anskaffande torde icke komma att överstiga ett par tusen kronor för hela riket. Den årliga underhållskostnaden kan ej vara avsevärd och kommer, jämte erforderlig årlig nyanskaffning, sannolikt icke att överstiga 500 kronor för hela landet. För att dessa skyltar, efter det vanligt igenkänningsmärke erhållits, utan omgång skola kunna till polismyndigheten återställas, är det likaledes i ovannämnda kungörelse föreslaget, att skyltarna skola föras med uppgift å polismyndighet, som utlämnat dem samt dennes postadress. Lämpligast sker väl detta genom att dessa uppgifter inpressas å skyltarna, ungefär sålunda: »Polisen. Stockholm», »Landsfiskalen. Charlottenberg» etc.

Besiktnings-
skyltar.

Då det emellertid icke kan tillåtas, att med dylika skyltar försedda automobiler, som ännu icke besiktigats, framföras med den hastighet som i allmänhet är medgiven för automobiler, bör en mycket reducerad sådan föreskrivas, en hastighet således, vars överskridande lätt kan av polismyndighet och andra trafikanter bemärkas. Denna hastighet är föreslagen till 15 kilometer i timmen för personvagn och 10 kilometer för lastvagn. Föreskrifter om en dylik reducerad hastighet äro också av nöden till förekommande av, att automobiler för undergående av besiktning färdas längre sträckor än vad som är nödigt. Vill någon till exempel föra en över Malmö inkommen automobil med dess egen motorkraft landsvägsledes till sin hemort i Eslöf för att där besiktigas, bör detta ej utgöra något hinder, sedan han fått förenämnda skyltar och vederbörligen anbragt dem å automobilens, men han är då också skyldig att mellan Malmö och Eslöf allenast framföra fordonet med den mycket begränsade hastighet, som är föreskriven för automobil, som ännu icke blivit besiktigad.

När besiktningsman skall undersöka den inköpta automobilens och för den skall måste provköra densamma, behöver han givetvis kunna framföra automobilens med annan än nyss berörda hastighet. Han förer då själv automobilens och några betänkligheter böra därför icke möta mot att vanlig hastighet får användas. Men att automobilens är under besiktning och således ej underkastad den mycket reducerade farten, som de trekantiga skyltarna eljest innebära, bör på lämpligt sätt utmärkas. Hur detta skall ske, har icke ansetts behöfligt att enhetligt fastslå i författningen, utan synes kunna bero på beslut av polismyndigheten i orten efter hänvändelse från besiktningsman. Det kan således exempelvis vara en flaggstandert, en särskild duk (liknande n. v. provvagnsskyltar) o. s. v. Anordningen är ju allenast tillfällig och av kort varaktighet; dess syfte är främst, att polismyndigheten å orten skall kunna konstatera, att en provkörning av automobilens genom besiktningsman äger rum. När sedan besiktningen är avslutad och icke föranlett någon anmärkning, behöver på ett mera varaktigt sätt angivas, att automobilens är besiktigad. Detta har synts böra ske genom att besiktningsmannen åsätter skyltarna ett visst märke, (*besiktningensmärke*), upptagande besiktningsmans namn och stationsort, varefter skyltarna av honom plomberas. De sålunda med besiktningensmärke försedda plomberade skyltarna få härefter användas såsom igenkänningsmärke, intill dess i och med registreringen av automobilens vanligt igenkänningsmärke blivit tilldelat och anbragt å automobilens. Några särskilda inskränkningar i hastigheten äro efter den godkända besiktningen ej längre påkallade, och en spekulant på en dylik automobil har tillfälle att efter vanliga hastighetsregler provköra eller låta provköra automobilens. Angående berörda besiktningensmärkes beskaffenhet hava andra bestämmelser icke ansetts behöva meddelas i förordningen än att det skall ankomma på överbisiktningsman att därom meddela närmare föreskrifter, detta för att vinna enhetlighet i besiktningensmärkena för hela riket. Detta märke kan t. ex. utgöras av en å skylten anbragt stämpel, bricka eller dylikt. Nödigt är emellertid, att besiktningensmärket lätt kan avlägnas eller utplånas, men att det samtidigt är tillräckligt hållbart mot inverkan av regn och väta. I lagtexten har icke ansetts behöva angivas, huru kostnaderna för besiktningensskyltarna böra bestridas. Genom beslut i administrativ ordning av Kungl. Maj:t synes denna angelägenhet lätt kunna ordnas. Sakkunniga hava förut uttalat, att kostnaderna lämpligen böra bestridas av registreringsavgifterna. Besiktningensmärkena böra däremot anskaffas och bekostas av besiktningensmännen själva. Utgifterna härför bliva uppenbarligen helt ringa.

Utbytet av skyltarna med därå åsatt besiktningensmärke mot vanligt igenkänningsmärke torde böra ske genom registreringsmyndighetens försorg. Detta synes kunna anordnas så, att beviset om registreringen utlämnas först efter det

att skyltarna tillhandahållits länsstyrelsen. Igenkänningsmärkena skola vederbörande, fortfarande som hittills, själva anskaffa och bekosta. I förväg kan länsstyrelsen på förfrågan meddela vederbörande, vilket nummer igenkänningsmärket får, så att denne kan anskaffa detsamma; skyltarnas utbytande mot igenkänningsmärket behöver således ej vålla något avbräck i trafiken med bilen. Länsstyrelsen sänder skyltarna till den polismyndighet, som utlämnat skyltarna, varom uppgift finnes å dessa. Sedan polismyndigheten avlägsnat besiktningmärket kan polismyndigheten, om skyltarna äro oskadade, åter utlämna dem till annan (§ 9 mom. 4 sista stycket).

Efter ingående övervägande av förevarande förslag hava sakkunniga ansett detsamma fylla alla rimliga anspråk både ur trafiksäkerhetens, kontrollens och enkelhetens synpunkt. Det har också förordats av de särskilda sakkunniga, som tillkallats i enlighet med Kungl. Maj:ts förutberörda medgivande den 31 december 1921. Anordningen synes också vara till fördel för automobilfabrikanterna och automobilimportörerna, som därmed icke behöva registrera sina på lager varande osålda bilar, utan, om de blott äro besiktigade, kunna utlämna dem till provkörning av spekulanter.

Emellertid är det med denna anordning nödigt, att den som blivit ägare till en ännu icke registrerad bil snarast möjligt låter registrera densamma och därmed får de åsatta besiktningsskyltarna utbytta mot vederbörligen bestämt igenkänningsmärke. Då den beslutade automobilskatten till väsentlig del bygger på uppgifter om ägaren i automobilregistret, kan en viss frestelse föreligga att fortfarande begagna de förberörda besiktningsskyltarna. Något annat korrektiv häremot hava sakkunniga icke kunnat föreslå än ett skarpt straffhot (böter från och med 300 till och med 1,000 kronor — jfr § 43 mom. 1.)

Bestämmelserna om registrering i nu gällande förordning hava till väsentliga delar bibehållits i sakkunnigas förslag. Några vägande skäl att övergå till ett nytt registreringssystem med centralregistrering hava ej syntts föreligga; detta system skulle i allt fall säkerligen betinga kostnader för det allmänna, som måste anses alltför stora i förhållande till de möjliga fördelar, som kunde vara att hämta med uppläggande av ett centralregister för motorfordon.

§ 8. För att vinna ökad reda i uppställningen av registreringsföreskrifterna hava bestämmelserna om automobils första registrering utskiljts till en särskild paragraf (§ 8). Anordningen har syntts så mycket mera påkallad, som de i § 8 innehållna bestämmelserna om besiktningsskyltar gjort detta önskvärt.

I § 9 mom. 4 hava vissa ändringar skett angående vad i registret bör antecknas, föranledda väsentligen av de föreslagna stadgandena angående automobilens egen vikt och bredd, hjulens beskaffenhet och hjultryck m. m. I registret har ansetts tillräckligt införa allenast största hjultrycket, ej hjultrycket å såväl fram- som bakaxeln, vilka senare uppgifter dock böra meddelas i besiktningsskylten.

§ 10 upptager bestämmelser om anmälningar till registret av äganderättsöverlåtelser m. m. Med hänsyn till automobilskatten har jämväl förre ägaren berättigats att göra anmälan till automobilregistret om äganderättens övergång.

I § 11 äro sammanförda de mera allmänna bestämmelserna om anmälningar till registret och dettas förande.

§ 12 överensstämmer nära med nuvarande automobilförordning, § 8. Till första momentet har gjorts ett tillägg av innebörd att ordningsnummer visserligen skola meddelas i följd — vilket väl torde vara självklart — men att länsstyrelsen är oförhindrad att låta ett nummer, som tilldelats automobil, vilken blivit avförd ur registret, åter »leva upp» genom att tilldelas en nyregistrerad bil. Detta torde i sin mån medverka till att i de län, där en stor mängd bilar registreras,

§ 8—12.
Registrerings-
bestämmelser.

§ 8.

§ 9.

§ 10.

§ 11.

§ 12.
Igenkännings-
märken.

något begränsa numren, som annars inom en nära framtid torde nå sådana tal, att de bliva obekväma att anbringa och avläsa. Härmed blir också den tidpunkt mera avlägsen, då det kan befinnas nödigt att införa serieindelning för igenkänningsmärkena.

Nya igenkänningsmärken.

De nu gällande bestämmelserna om storleken av bokstäver och siffror och avståndet dem emellan å igenkänningsmärkena äro mindre tillfredsställande, i det att siffrorna äro svåra att avläsa, när automobilen med större fart passerar förbi. Det har därför befunnits önskvärt att få till stånd sådana mått å och typer för bokstäver och siffror å igenkänningsmärkena, att dessa bliva lätta att avläsa. Samtidigt bör också hänsyn tagas till att igenkänningsmärkena icke bliva alltför stora, vilket ju särskilt för motorcyklarna är olägligt. Men det är ej blott bokstävernas och siffrornas storlek, som äro av betydelse för lättheten att avläsa igenkänningsmärkena. Det är nödigt att också få formen bestämd i författning.

Då de detaljbestämmelser, som i nu berörda avseenden synts erforderliga, äro av den art, att de icke lämpligen kunna inflyta i förordningen om motorfordon, har i denna förordning allenast föreslagits ett stadgande om att närmare bestämmelser om igenkänningsmärkes beskaffenhet skola meddelas av Konungen (§ 12 mom. 3) (jfr också § 21 mom. 1 a) om att igenkänningsmärke skall vara av beskaffenhet, varom är särskilt stadgat). Förslag till härigenom påkallad särskild kungörelse om dessa märken är upptaget bland författningsförslagen.

Uppenbart är, att sakkunniga med sin uppfattning om de nuvarande igenkänningsmärkenas svåravläslighet måst vara angelägna om, att de nya igenkänningsmärkena snarast möjligt måtte införas även å redan registrerade bilar. Föreskrift härom är intagen i nyssberörda förslag till kungörelse, varvid för att bereda något rådrum för anskaffandet av de nya märkena en övergångstid härför (till den 1 april 1924) ifrågasatts.

Slutligen hava vissa förenklingar ansetts kunna föreslås i författningsföreskrifterna om huru igenkänningsmärkena skola anbringas.

Om automobilförare.

§§ 13—15.

§§ 13—15. Den närmast följande avdelningen »Om automobilförare» berör förhållanden, av vilka i hög grad beror, om automobilen skall bliva vad den kan och bör vara: ett snabbt och pålitligt transport- och trafikmedel, som fyller sin betydelsefulla uppgift utan att vålla faror och obehag för övriga trafikanter. Även den tekniskt mest tillfredsställande automobil kan i händerna på en vårdslös och oskicklig förare bli till fara för trafiksäkerheten. Största uppmärksamhet bör därför ägnas åt att vinna skickliga, rådiga och hänsynsfulla förare. I vad lagstiftningen härtill kan medverka, bör intet underlåtas för uppnående av detta mål.

Naturligtvis är det icke möjligt att ensamt genom förarutbildningen vinna garantier för ett hänsynsfullt framförande av automobilerna. De härför nödiga personliga egenskaperna i övrigt hos förarna måste också förefinnas. Men lagstiftningen gör vad rimligen kan påfordras, då den söker omgärda förarutbildningen och prövningen av förarkompetensen med rimliga förutsättningar och villkor. Och ej mindre viktigt — de olämpliga och oskickliga elementen inom förarkåren måste kunna effektivt efterhållas.

Frågan om förarutbildningen har också varje gång automobilförordningen underkastats revision varit föremål för särskild uppmärksamhet.

§ 13.

Att för rätten att föra automobil särskilda villkor alltjämt böra upprätthållas hava sakkunniga funnit självfallet. Kompetens att handhava, sköta och föra automobil måste finnas, och denna kompetens måste prövas i betryggande ordning.

För förvärvande av förarkompetens måste den, som utbildar sig till förare (elev), uppenbart tillerkännas en viss rätt att företaga övningskörning, vilken rätt emellertid bör bero av polismyndighetens medgivande. Till förtydligande har i bestämmelserna härom uttryckligen utsagts, att även platsen för övningskörningen skall bestämmas. Vad med polismyndighet i denna paragraf, liksom i övrigt i förordningen, förstås, framgår av definitionen i § 1.

Det lärers få anses uppenbart, att under övningskörningen eleven ej bör lämnas åt sig själv, åtminstone så länge man icke fordrar, att platsen för övningskörningen skall vara avstängd eller effektivt bevakad. Den som har hand om en förarelevs utbildning bör uppenbart åtfölja eleven och leda hans övningar. Detta har ansetts böra uttryckligen utsägas i förordningen, helst som det tillika befunnits nödigt föreslå att den, som leder utbildningen eller övningskörningen, läraren, skall under körningen anses såsom automobilens förare. Läraren, som uppenbart måste förutsättas innehava körkort, bör vara ansvarig för vad under körningen kan inträffa. Med en föreskrift av detta innehåll bör vinnas, att läraren icke förr lämnar eleven tillfälle att självständigt manövrera automobilen än eleven förvärvat de oundgängligaste kvalifikationerna härför.

§ 14.

Behovet av mera detaljerade föreskrifter än hittills för förares utbildning har synt sakkunniga oavvisligt med den under senare åren alltmera omfattande automobiltrafiken.

1919 års sakkunniga, som i enlighet med sitt uppdrag ägnat jämväl förevarande spörsmål uppmärksamhet, uttala härom följande: »Det synes de sakkunniga ställt utom allt tvivel att, om denna fråga kan lösas på ett ändamålsenligt och fullt effektivt sätt, med andra ord, om man kan utfinna tillräckligt starka garantier för att endast verkligt kvalificerade personer tillerkännas rätt att föra automobil, utan att dock apparaten för deras utbildning och prövning bliver alltför tungrodd, härigenom mycket skulle vara vunnet för en på samma gång sund och för allmänheten betryggande utveckling av automobilväsendet.» För vinnande av detta mål ansågo de sakkunniga att man borde inrikta strävandena på att åstadkomma en grundligare utbildning av förarna samt en mera noggrann och efter enhetliga grunder verkställd prövning av dem. De sakkunniga redogöra i sådant hänseende för vad i den danska lagstiftningen stadgas eller att utbildningen skall äga rum genom auktoriserade lärare och att — för erhållande av körlicens — undervisningen skall hava innefattat bland annat körning med automobil under minst 25 timmar, fördelade på minst 14 undervisningsdagar. Nämda sakkunniga funno visserligen det nämnda systemet synnerligen effektivt, strängt tillämpat, men ansågo sig ej för vårt lands vidkommande kunna förorda obligatorisk undervisning av godkända lärare eller i statligt auktoriserade läroanstalter. Särskilt för lantbefolkningen skulle det i vårt vidsträckta och glest befolkade land, enkannerligen i de norrländska länen, i många fall bliva alltför betungande och kostsamt att nödgas företaga långa resor och uppehålla sig en längre tid å annan ort för deltagande i sådan undervisning. Ej heller vore det nödvändigt att införa ett dylikt förfarande, då en föraraspirant borde kunna erhålla lika god utbildning på enskild väg. Härtill komme, att det säkerligen på många håll skulle möta svårigheter att erhålla kompetenta lärare i tillräck-

§ 13.

Rätten att föra
automobil.

Övningskör-
ning.

§ 14.

Förarutbild-
ningen.

1919 års sak-
kunniga.

ligt antal och på lämpliga platser. Huvudvikten borde därför alltjämt läggas på själva prövningen av föraraspiranterna. Den nuvarande besiktningsmannaorganisationen borde emellertid påbyggas med en anordning i syfte att skapa kontroll över att den fungerade på lämpligt sätt. Det var huvudsakligen av denna anledning som dessa sakkunniga föreslog inrättandet av en särskild befattning, automobilinspektören, varom i detta betänkande redogörelse förut lämnats i samband med motiveringen till § 3 mom. 1.

Nämnda sakkunniga föreslog också, att det skulle åligga besiktningsman, som funne, att anstalt eller lärare, som yrkesmässigt meddelade undervisning för utbildning av automobilförare, icke bedreve denna verksamhet på sådant sätt, som för en tillfredsställande utbildning erfordrades, att därom göra anmälan till automobilinspektören, vilken skulle äga meddela anstalten eller läraren nödiga anvisningar i nämnda hänseende.

Då nu, som förut nämnts, förslaget om inrättandet av en automobilinspektör icke vann riksdagens bifall, fingo i stället besiktningsmännen till åliggande vad sakkunniga föreslagit för automobilinspektören.

Sakkunniga.

Den anordning som sålunda kom till stånd är emellertid enligt sakkunnigas mening icke tillfredsställande, och någon effektivare kontroll genom besiktningsmännen av den yrkesmässiga förareutbildningen har ej heller utövats. Det finnes, såsom förut i annat sammanhang framhållits, besiktningsmän, som själva yrkesmässigt meddela undervisning för utbildning av förarelever. Antalet körskolor synes alltjämt vara i tillväxt, och medelst braskande annonser utmålades också fördelarna av att anlita den ena eller den andra körskolan, varvid man särskilt synes lägga an på att framhålla den korta tid, på vilken man kan utbilda förare. Det har till och med synts tillkännagivanden om, att utbildning av förare meddelas — per korrespondens.

Förhållandena med avseende å förareutbildningen lämna under sådana förhållanden mycket övrigt att önska, och uttryck härför framkomma emellanåt både i pressen och på annat sätt.

Stockholms stads besiktningsmän.

Sålunda framhålla *de för Stockholms stad förordnade besiktningsmännen* i en *den 31 oktober 1921* dagtecknad skrivelse till överståthållareämbetet, att det på senare tiden uppstått en del s. k. chaufförskolor, vilkas innehavare icke vore kompetenta varken att själva undervisa elever eller att leda instruktörer för undervisning. Vidare saknades för sitt kall teoretiskt och praktiskt utbildade instruktörer, vadan eleverna icke bibringades den ansvarskänsla och stadga i uppfattningen, som borde utgöra grunden för utbildningen.

Justitieombudsmannen.

Justitieombudsmannen har också i sin förut omnämnda *den 28 februari 1921* gjorda framställning härutinnan anfört följande: »Såsom det första önskemålet ifråga om en ny automobilagstiftning framstår, att utbildningen av förarna göres grundligare och efter bättre och mera enhetliga principer än hittills.» Efter att hava berört 1919 års sakkunnigas kritik av det danska utbildningssystemet, tillägger justitieombudsmannen: »Men det måste anses vara av den största vikt, att personer, vilka skola utrustas med befogenhet att handskas med ett fordon, vars framförande — — — — när som helst kan komma att utgöra fara för andra trafikanter, måste bibringas verkligt betryggande kunskaper och en riktigt förståelse av det ansvar, som alltid måste åvila föraren.»

Sakkunniga.

Sakkunniga hålla visserligen liksom 1919 års sakkunniga före, att huvudvikten bör läggas vid prövningen av föraraspiranterna, samt att systemet med *obligatorisk* undervisning, vare sig genom godkända lärare eller i statligt auktoriserade läroanstalter, icke fullt lämpar sig för våra förhållanden. Men därmed är icke sagt, att

sättet för förarutbildningen bör lämnas å sido av lagstiftningen. Tvärtom äro lämpliga bestämmelser härom i hög grad påkallade.

Mom. 1. Sälunda synes till en början böra generellt fastslås, att den som vill utbildta en person till automobilförare själv skall innehava gällande körkort för automobil och besitta vana och skicklighet vid körning med sådant fordon.

Vidare har det synt nödigt att vinna garantier för att den yrkesmässigt utövade utbildningen bedrivs på ett tillfredsställande sätt. Vad som i detta hänseende, på sätt ovan omförmälts, framhållits av besiktningsmännen i Stockholm måste utgöra en kraftig maning att söka bringa utbildningen vid de många kör- eller chaufförskolor, som uppstått och som anlitas av det vida övervägande antalet elever, under effektiv kontroll. För att förekomma kringgåenden torde med dylik körskola böra likställas envar, som annorledes än i körskola bedriver utbildning av förarelever såsom yrke.

Enligt vad sakkunniga erfarit, finnas chaufförskolor, som icke ens fylla de blygsammaste anspråk på en dylik utbildningsanstalt. För att vinna största möjliga utbyte av sin verksamhet söka skolorna draga till sig långt flera elever än de med fördel kunna samtidigt undervisa. Av samma orsak forceras undervisningen ofta på ett oförsvarligt sätt. Då härtill kommer, att materielen emellanåt är underhållig och att de som skola utbildta förarna, lärarna, ofta äro härtill inkompetenta, inses lätt, att utbildningen blir otillräcklig och att eleverna ofta äro illa rustade för prövningen inför besiktningsmannen. Skulle så även besiktningsmannen i följd av bristande kompetens eller mindre noggrannhet företaga prövningen på ett ytligt och lättvindigt sätt, måste följden bli, att ej få av de nyblivna förarna icke motsvara de krav, som måste ställas på den som skall kunna anförtras att föra automobil.

Ett lämpligt anordnande av uppsikten över körskolorna är emellertid förenat med åtskilliga vanskligheter. En väg vore att för inrättande av körskola (utövande av yrkesmässig utbildning av förare) fordra offentligt tillstånd av myndighet, därvid vissa kvalifikationer, strängare eller lindrigare, kunde uppställas för erhållande av tillståndet. Detta bleve ett system med auktoriserade körskolor, liknande det ovan nämnda i den danska lagstiftningen påbjudna, men utan att ett genomgående av dylik körskola gjordes obligatoriskt. Det är också möjligt, att den nu berörda vägen är den effektivaste. Det är dock mindre tilltalande att skapa ett näringstvång på detta område; och jämväl ett system byggt på denna grund måste övervakas, om det skall medföra bot mot de nuvarande bristerna hos flera av de körskolor, som upprättats här i landet. Sakkunniga hava därför ansett, att man, åtminstone för närvarande, bör försöka en annan väg till förbättrande av chaufförutbildningen.

I sådant hänseende har föreslagits, att särskilt tillstånd väl ej skall erfordras för yrkesmässig utbildning av automobilförare, men att varje sådan utbildning skall ledas av en sakkunnig lärare, som godkänts av vederbörande länsstyrelse och vars kompetens därförinnan vitsordats av överbesiktningsmannen. Om godkänd lärare saknas eller befinnes oskicklig eller eljest olämplig såsom lärare samt föreläggande att inom viss kort tid anställa kompetent lärare, som kan godkännas, icke efterkommes, skulle länsstyrelsen äga förbjuda skolan att vidare fortsätta sin verksamhet. Sådant förbud skulle kungöras i tidning.

Sakkunniga våga tro, att verkningarna av det sälunda angivna systemet skola visa sig lika goda som systemet med direkta tillstånd till utövande av yrkesmässig verksamhet för utbildning av förare, samtidigt som det förstnämnda systemet har synt smidigare och även eljest besitta vissa fördelar.

Vilket system än kommer till stånd med avseende å körskolorna, kräves emellertid en effektiv övervakning av deras verksamhet. Då sakkunniga äro livligt övertygade om, att en tillräckligt verksam övervakning av körskolorna ej kan ske med hittills-

Mom. 1.

Körskolor
(chaufförskolor).

Godkända
lärare vid körskolorna.

Övervakning
av körskolorna

varande ordning, är tillkomsten av den förut förordade överbesiktningsmannainstitutionen ett viktigt led i skapandet av verkligt goda utbildningsanstalter för automobilförare. Införandet av denna institution möjliggör också en fortlöpande, sakkunnig och effektiv kontroll av körskolorna. Visserligen blir det ej möjligt för överbesiktningsmannen att själv verkställa inspektioner av alla upprättade körskolor, utan måste besiktningsmännen i de olika orterna härtill medverka. Men förhållandet blir ett helt annat och gynnsammare än med nu gällande åligganden i detta hänseende för besiktningsmännen, om en central överinstitution finnes, som övervakar, leder och kontrollerar hela denna del av besiktningsmännens verksamhet. Uppenbart bör alltid kunna räknas med, att överbesiktningsmannen själv övervakar åtminstone de största körskolorna.

*Mom. 2 och 3.
Prövningen av
förarelever.*

Mom. 2 och 3. Med avseende å den prövning inför besiktningsman i och för erhållande av körkort, som skall ådagalägga kompetensen hos den till förare utbildade, har en viss ändring i nu gällande bestämmelser föreslagits. Den nuvarande friheten för eleven att vända sig till besiktningsman i det län, där han vistas, har ansetts böra bibehållas, förutom i det fall att eleven ej är bosatt i riket, allenast när han undergått sin utbildning utom riket, vilket emellanåt lärere förekomma. I övrigt har elevens val av besiktningsman begränsats till besiktningsman antingen i det län, där eleven har sin bostad (är mantalsskriven) eller i det län, inom vilket eleven *undergått sin utbildning*. Då utbildningen i regel sker vid chaufförskola, och besiktningsman givetvis äger större kännedom om utbildningssättet vid dylika skolor inom länet än vid skolor inom andra län, bör härmed ökad garanti vinnas för en fullgod förarprövning. Enligt sakkunnigas förslag kan således t. ex. en person, som är mantalsskriven i Östersund, men vistas i Stockholm *och* där utbildats till förare, få vända sig till besiktningsman även å sistnämnda ort, men däremot ej till en besiktningsman i Södermanlands län.

Prövningen, sådan den nu vanligen tillgår, torde i regel omfatta allenast en stunds körning samt några frågor rörande automobilens konstruktion och automobiltrafikföreskrifterna, alltsammans kanske undångjort på en halvtimme. Av praktiska skäl torde visserligen prövningen näppeligen kunna göras så grundlig eller pågå så länge, att full visshet erhålles, att eleven är tillräckligt kompetent att föra automobil i allmän trafik. I själva verket torde också en automobilförare, vad själva manövreringen av automobilen beträffar, icke kunna anses verkligt hemma på området förrän efter månadslång övning på självständig hand. Men allt detta utesluter ej, att prövningen kan och bör göras vida grundligare än nu är fallet. I detta hänseende måste fordras, att proven med förareleven äga rum *under olika trafikförhållanden*. Särskilt för en nybörjare är det en väsentlig skillnad mellan att köra på en bred, föga trafikerad landsväg och att taga sig fram i tät trafik på en stadsgata eller att köra vid fullt dagsljus eller under mörker. Det är först vid prövning under svårare trafikförhållanden, som besiktningsmannen kan bilda sig en uppfattning om, huruvida eleven besitter det lugn, den rådighet och den sinnesnärvaro, som måste fordras av en automobilförare och förutan vilka egenskaper han icke kan sägas vara lämplig såsom sådan. Men denna lämplighet beror också av andra egenskaper. En aldrig så kallblodig och skicklig förare är icke lämplig med mindre han gentemot övriga trafikanter iakttager ett hänsynsfullt uppträdande. Även i detta avseende bör besiktningsmannen söka uttröna, huruvida en elev vid prövningen fyller måttet.

Ifrågasatts har vid något tillfälle, att sökande av körkort borde undergå obligatorisk läkarundersökning för utrönande av, huruvida han i psykiskt avseende kunde anses lämplig som automobilförare. En dylik undersökning synes dock alltför betungande för den enskilde och svår att verkställa för läkaren. Då dess värde dess-

utom är ganska problematiskt, har varje tanke på en sådan undersökning uppgivits.

Däremot har det ansetts nödigt, att det läkareintyg, som skulle erfordras för erhållande av körkort, skall redan vid provningen företes för besiktningsmannen. Denne blir därmed i tillfälle att särskilt undersöka verkningarna på elevens körning av eventuella kroppsliga brister hos eleven.

Att den provning, som enligt här avgivet förslag ålagts besiktningsmannen, icke alltid blir så lätt att verkställa, är uppenbart. Praktiskt taget kunna ej besiktningsmännen verkställa en så mångsidig provning under olika trafikförhållanden, som vore önskligt. De å landsbygden stationerade kunna allenast i undantagsfall få tillfälle pröva en föraraspirant i tät trafik. Men även där lära trafikförhållandena vara så pass olika vid olika tillfällen, att provningen, om den utsträcker till skilda dagar, kan vidtagas under så olika förhållanden, som kan vara möjligt. Givetvis kräves i allmänhet, att den mera teoretiska delen föregår körprovet. Vid provningen bör eleven anses såsom förare av automobilen och således vara ansvarig för vad därunder kan inträffa. Då provningen skall omfatta förande av automobil under olika trafikförhållanden, är uppenbart, att besiktningsmannen först låter provet avse förandet av automobilen på en litet trafikerad körbana och vid dager för att sedan, om detta prov utfallit tillfredsställande, övergå till provning under mera krävande trafikförhållanden och så vitt möjligt även under mörker.

I det bevis om avlagt godkänt förareprov, som besiktningsmannen har att meddela eleven i fråga, bör angivas den lärare eller skola, som utbildat eleven, och har för sådant ändamål föreskrivits, att eleven vid provningen skall förete bevis om den undergångna utbildningen, utfärdad av den som meddelat denna. Besiktningsmannen får därigenom och efter utfallet av provningen också tillfälle att bedöma det sätt, varpå undervisningen av vederbörande bedrivits. Vidare bör nämnda bevis innehålla uppgift å typen av den automobil, varmed provet ägt rum, samt drivkraftens art.

Förarbevisets
innehåll.

I samband med dessa föreskrifter har övervägts frågan, huruvida tilläventyrs även körkortet bör innehålla uppgift om, med vilken automobiltyp provet ägt rum samt i sådant fall huruvida körkortet för en person, som avlagt prov med bensinautomobil, borde gälla allenast detta slag av automobiler, men ej exempelvis elektriska eller ångautomobiler och vice versa.

I detta sammanhang må omnämnas, att *Göteborgs Droskägareförening* i en till Kungl. Maj:t den 1 maj 1922 ingiven framställning, med framhållande att automobiler med hänsyn till olikheterna i manövreringsanordningar lämpligen kunna indelas i vanliga bilar och Fordbilar, hemställt, att skiljande av körkort i kort för Fordbilar, kort för vanliga bilar och kort för motorcyklar måtte föreskrivas, så att, där ej prov för mer än endera slaget avlagts, körkortet allenast måtte medgiva förande av det slag av motorfordon, varmed provningen inför besiktningsmannen ägt rum. Såsom stöd för detta yrkande har föreningen framhållit, att olikheten i manövreringsanordningarna mellan vanliga bilar och Fordbilar vore betydande. Särskilt vore detta fallet med avseende å växel- och backmanöver, som på vanliga bilar utfördes med växelspak, men på Fordbilar med pedaler, som verkade på motsatt sätt mot inkopplingspedalen, resp. bromspedalen på vanliga bilar.

Det är emellertid enligt sakkunnigas mening icke påkallat att ifrågasätta särskilda föreskrifter i nämnda hänseenden. Den som lärt sig köra en bensinautomobil och provats å dylik lär ej utan föregående övning begiva sig i väg med en automobil med annan drivkraft, och ännu mindre lärer t. ex. den som utbildats och provats å elektrisk automobil utan vidare sätta sig vid ratten å en bensinautomobil.

Visserligen kan det för en automobilägare, som vill anställa en chaufför, vara av intresse, om körkortet innehåller en uppgift av antytt slag, men denna synpunkt kan icke tillerkännas avgörande vikt vid bedömning av förevarande fråga. Skillnaden i manövreringsanordningar med avseende å Fordbilar och bilar av andra vanliga märken, är såsom Göteborgs Droskägareförening framhållit avsevärd, men de olika anordningarna äro så lätta att inlära och handhava, att skiljande av körkortet för automobiler i två kategorier icke syntes erforderlig. Enligt sakkunnigas förslag skall varje elev vid prövningen vara fullt förtrogen med automobils konstruktion o. s. v., vilket innebär att även den som avlägger prov med ett visst slag av automobil måste äga nödortoftig kännedom om de allmännast förekommande övriga automobiltyperna.

Körkort för motorcykel bör icke medföra rätt att föra automobil (jfr vidare under § 34). Ett efter prövning å automobil gällande körkort har däremot syntes, fortfarande som hittills, böra medföra rätt att föra motorcykel. Det synes näppe- ligen vara att befara, att en innehavare av körkort för automobil tar sig för att föra motorcykel utan att hava satt sig in i manövreringen av detta motorfordon, även om automobiler och motorcyklar ofta nog förete stora likheter i konstruktivt hänseende.

Uppdelningen av körkort i allenast två slag, det ena avseende automobiler och motorcyklar, det andra avseende allenast motorcyklar har således bibehållits.

§ 15.

- § 15. Under särskilt beaktande har varit, vilka bestämmelser böra i författning inflyta angående en föräres kroppsliga egenskaper.
- Villkoren för er-
hållande av
körkort.
1906 års auto-
mobilmförord-
ning.
1909 års sak-
kunniga.
1916 års auto-
mobilmförord-
ning.
1919 års sak-
kunniga.
Propositionen
till 1920 års
riksdag.
- I 1906 års *automobilmförordning* funnos härutinnan inga andra föreskrifter — fränsett besiktningsmans intyg angående förtrogenhet med automobils konstruktion, skötsel och manövrering — än ålder 18 år för enskild trafik och 21 år för yrkesmässig trafik. 1909 års *sakkunniga* föreslogo icke heller några ytterligare bestämmelser för rätten att erhålla av dem föreslagna körkort eller för tillstånd såsom förare i yrkesmässig trafik; dock skulle för utfärdandet av körkort fordras, att inga uppenbara skäl föreläge, på grund varav en sökande kunde anses olämplig att föra automobil.
- Med någon omredigering upptogs detta förslag i propositionen till 1916 års riksdag varvid för den yrkesmässiga trafiken föreslogs, att förare skulle »gjort sig känd för nykterhet och ordentlighet samt med läkarebetyg styrkt sig äga normal syn- och hörsselförmåga och icke lida av lyte, som gör honom olämplig såsom förare». Propositionen lämnades i nu förevarande del utan erinran av riksdagen, varefter *förordningen den 30 juni 1916 om automobiltrafik* utfärdades med den lydelse i förevarande avseende, som propositionen upptog.
- 1919 års *sakkunniga* föreslogo, att de för den yrkesmässiga trafiken gällande bestämmelser med avseende å syn- och hörsselförmåga samt lyte skulle gälla även för erhållande av körkort.
- I *propositionen till 1920 års riksdag* föreslogs viss jämkning i detta förslag i syfte att för förare i privat trafik icke skulle behöva erfordras normal syn- och hörsselförmåga, utan allenast att icke lida »av sådan nedsättning i syn- eller hörsselförmågan eller sådant lyte, som gör honom olämplig som förare». Med avseende å förare i yrkesmässig automobiltrafik upptogos bestämmelser om, att för tillstånd härtill skulle erfordras, att sökanden »med läkarebetyg styrkt sig äga normal syn- och hörsselförmåga samt i övrigt är lämplig såsom dylik förare». För erhållande av körkort skulle tillika erfordras att hava »gjort sig känd för nykterhet och ordentlighet».

I enlighet med propositionens förslag, som av riksdagen lämnades utan erinran, utfärdades också bestämmelser i detta ämne genom *förordningen den 25 sept. 1920*.

Förordningen
den 25 sept.
1920.

Mom. 1. Bestämmelsen i nu gällande automobilförordnings § 12 att en förar-aspirant genom intyg av läkare skall styrka, att han icke lider av sådan nedsättning i syn- och hörsel-förmåga eller sådant lyte, som gör honom olämplig som förare, har vället åtskillig tvekan hos läkarna och en viss ojämnhet i tillämpningen. Sakkunniga hava därför ägnat kompetensfordringarna i nu förevarande del särskilt öfvervägande.

Mom. 1.
Kroppsliga
fordringar för
körkort's er-
hållande.

Härvid har det först befunnits önskvärt att söka vinna sådana bestämmelser, att enahanda regler bliva i förevarande hänseende gällande för såväl den privata som den yrkesmässiga trafiken. Det kan visserligen icke bestridas, att för den yrkesmässiga trafiken i regel större krav böra ställas på föraren än vid den privata trafiken. Men dessa krav böra framför allt gå ut på att fordra större erfarenhet och mogenhet hos föraren i yrkesmässig trafik. På sätt i annat sammanhang närmare för-mäles, hava sakkunniga funnit detta krav lämpligast böra tillgodoses genom att för rätten att föra automobil i yrkesmässig trafik påfordra högre ålder än för förande av automobil i privat trafik.

Med avseende däremot å kvalifikationerna beträffande syn, hörsel och lyte hava bärande skäl icke synts föreligga för en åtskillnad i syfte att uppställa mindre stränga föreskrifter för den privata än för den yrkesmässiga trafiken. Kan det anförtros en person, som i dessa hänseenden icke äger normala kvalifikation-er, att föra en automobil i privat trafik, bör detta ock kunna medgivas med av-seende å automobil i yrkesmässig trafik. Eller med andra ord: kvalifikationerna böra i nu förevarande hänseenden så uppställas, att de gälla alla slag av automobil-förare och att de skäligen ådagalägga förmåga att över huvud kunna föra automobil.

Syn- och hörsel-
förmåga.

Givetvis vore det mest betryggande att fordra normal syn- och hörsel-förmåga, men denna fordran torde vara strängare än behovet kräver. En nedsätt-ning av synförmågan avhjälpes ofta fullt tillräckligt medelst begagnande av glas, och en mindre rubbning av hörsel-förmågan kan ej i och för sig diskvalificera till förande av automobil. Förhållandena äro i hög grad subjektiva och fall föreligga otvivelaktigt, då en person, hos vilken finnas vakenhet, intelligens, allmän för-siktighet och uppmärksamhet, utan fara kan tillåtas föra automobil oaktat han är behäftad med en nedsättning av syn- eller hörsel-förmågan, som med avseende å andra personer med ett mera indolent eller oförsiktigt kynne bör utgöra ett bestämt hinder mot förande av automobil. Då det emellertid är fråga om att genom läkare pröva, huruvida i ett speciellt fall en konstaterad nedsättning av syn- eller hörsel-förmågan bör förhindra utfärdandet av körkort eller ej, kan ett bedömande efter mera subjektiva grunder möta avsevärda svårigheter, och olika intygsgivare kunna beträffande samma person komma till olika resultat. För närvarande torde ofta förekomma, att läkare-intyget så avfattas, att viss uppgift på en sökandes syn- och hörsel-förmåga med-delas, men däremot ej ett omdöme avgives, huruvida en iakttagen nedsättning i syn- eller hörsel-förmågan kan anses göra sökanden olämplig såsom förare eller icke. Läns-styrelsen kommer då ofta i villrådighet, huru förfaras bör med avseende å körkort's meddelande. Ofta blir följden ärendets hänskjutande till utlåtande av medicinal-styrelsen, och en mängd dylika remisser lär ock hava förekommit.

Den nu gällande ordningen i förevarande hänseende måste emellertid anses otill-fredsställande. Det är därför önskvärt, att i själva författningen få fastslagna vissa allmänna grunder för utfärdandet av de läkarintyg, som skola företes vid medde-lande av körkort.

Enligt sakkunnigas mening behöver å synförmågan hos en automobilförare icke

ställas större fordringar än vad som erfordras för att t. ex. bliva antagen till officersvolontär vid trängen, där ju sådana volontärer ofta kunna få föra avsevärda automobilkolonner. För trängofficerare fordras, enligt härom gällande bestämmelser, att med eller utan korrektionsglas hava en synförmåga av minst 0.8 på det ena och 0.3 på det andra ögat. I enlighet med dessa föreskrifter har också bestämmelsen om läkarintyg rörande synförmågan i nu förevarande § avfattats.

Nattblindhet bör utgöra ett bestämt hinder för att kunna föra automobil. Denna sjukdom är dock ytterst sällsynt i vårt land och kan i allt fall för närvarande knappast konstateras annat än vid ögonklinikerna i Stockholm, Uppsala och Lund. Då det i alla händelser får anses otänkbart, att en person, som faktiskt är fullständigt blind under mörker, söker förvärva körkort, torde särskilda författningsbestämmelser i detta ämne icke vara påkallade.

Med avseende å hörsselförmågan synas anspråken ej behöva ställas alltför stora. För en förare av lastautomobil med skramlande last är den allra finaste hörsel till föga nytta. Vid övervägande av denna fråga hava sakkunniga kommit till det resultat, att med avseende å hörsselförmågan hos förar aspirant bör gälla, att han åtminstone på det ena örat väl uppfattar medelstark viskning på 4 meters avstånd. Liknande bestämmelse är meddelad för åtskilliga militära befattningshavare.

Lyten.

Med avseende å de lyten som böra diskvalificera för erhållande av körkort må framhållas, att erfarenheten från utlandet visar, att rätt så avsevärda lyten — helt vanliga efter världskriget — t. ex. enögdhet, frånvaron av en arm eller ett ben m. m. — icke, vid användande i de båda senare fallen av mekaniska anordningar, utgjort hinder för ett i alla avseenden mönstergillt framförande av automobil. Men givetvis fordras härtill också, att de själsliga egenskaperna, lugn, rådighet och hänsynsfullhet äro i rikt mått tillfinnandes. Jämväl från vårt land finnas exempel på enögd personer, som med framgång tjänstgjort som förare i yrkesmässig trafik. Genom övergångsbestämmelserna till förordningen om motorfordon är sörjt för att den som enligt förut gällande bestämmelser fått sig tilldelat körkort också får såsom regel därvid bibehållas.

Det torde slutligen böra uppmärksammas, att dispensrätt för Kungl. Maj:t föreligger och att sådan rätt enligt sakkunnigas mening bör utövas i speciella fall, där visserligen de i författningen uppställda fordringarna på kroppsliga egenskaper icke fyllas, men där det kan konstateras, att sådana förhållanden föreligga, att någon särskild risk ur trafiksäkerhetens synpunkt icke behöver föreligga för meddelande av körkort.

Alder.

Det har vid olika tillfällen ifrågasatts, om ej det nuvarande villkoret, att en förare skall hava uppnått 18 års ålder, vore för strängt, och om ej, såsom här och var i utlandet skett, denna ålder kunde sänkas till 16 år. Ett sådant förslag synes dock icke tillrädligt. Under våra breddgrader kunna personer under 18 år ej i allmänhet anses hava nått den utveckling och mognad och det omdöme, som erfordras för att föra automobil. I våra grannländer Danmark och Norge är minimiåldern också 18 år. Att å andra sidan höja åldern till 21 år, varpå yrkande ävenledes framkommit, har synts kunna vålla olägenheter av flera slag, särskilt för befolkningen på landsbygden, där det kunde bliva svårt nog att erhålla förare, om åldern höjdes. Enligt sakkunnigas mening bör åldern 18 år vara uppnådd redan vid prövningen inför besiktningsman; eleven förer vid denna prövning automobilen på eget ansvar. Bestämmelser i berörda syfte innehållas i § 14 mom. 2 och 3.

Sakkunniga utgå ifrån, att någon dispens från nu föreslagna åldersbestämmelser icke kommer att medgivnas.

För att vinna ökad säkerhet för att en person icke skaffar sig körkort på två håll och därmed, om det ena indrages, kan begagna sig av det andra, har föreslagits, att vid ansökan om körkort skall fogas en egenhändigt underskriven och bevitnad försäkran av sökanden, att han icke förut innehar för honom utfärdat gällande körkort.

I och för underlättande av en automobilförarens identitet är vidare föreslaget, att vid ansökan om körkort skall, i likhet med vad flestades i utlandet gäller, företes fotografi av sökanden, i format lämpligt att anbringas å körkortet. De förändringar i körkortets uppställning, som härav bliva en följd, hava beaktats vid den kungörelse om formulär till körkort för förare av motorfordon, som sakkunniga uppgjort. Då det syntes önskvärt, att samtliga redan före den nya författningens trädande i kraft utfärdade gällande körkort bliva försedda med innehavarens fotografi, har i övergångsbestämmelserna införts ett stadgande om, att alla före den nya förordningens ikraftträdande utfärdade gällande körkort skola inom viss tid — den 1 juli 1924 — uppvisas hos polismyndighet för att förses med ett av innehavaren inlämnat fotografi av honom i lämplig storlek. Polismyndigheten skulle kostnadsfritt för innehavaren anbringa och avstämpla fotografiet. Lämplig plats för fotografiets anbringande förefinnes även å de nuvarande körkortet, under förutsättning att fotografiets format är passande. Det föreslagna övergångsstadgandet innebär att körkortsinnehavaren för fotografiets anbringande kan vända sig till vilken polismyndighet som helst i hela riket.

Bestämmelsen i nuvarande förordning, att sökanden skall hava gjort sig känd för nykterhet och ordentlighet är så tillvida mindre lämpligt avfattad, som den möjligen kan uttolkas så, att länsstyrelsen ej äger prövningsrätt angående intyget. Uppenbart måste emellertid så vara fallet. Detta har nu uttryckligen utsagts; och sakkunniga vilja framhålla, att vid prövning av dylikt intyg största omsorg bör iakttagas. Det är obestridligt, att t. ex. onykterhet utgör en av de vanligaste orsakerna till olyckshändelser och överdådig framfart överhuvud. Det måste därför krävas, att de, som missbruka rusdrycker, i görligaste grad förhindras från att föra automobil och att således körkort ej utlämnas till sådana. Allenast den, som av fullt vederhäftiga och trovärdiga personer intygas vara fullt pålitlig vid bruket av rusdrycker, bör tilldelas körkort. Enligt mom. 3 är också den, som varit berusad under körning med automobil, underkastad äventyret att få sitt körkort indraget.

Mom. 3. Frågan om återkallande av körkort har varit föremål för ingående överväganden. Det gäller härvid å ena sidan att utmönstra element bland förarkåren, som visat sig alldeles olämpliga som förare, men att å andra sidan giva sådan ledning åt de administrativa myndigheter, som hava att taga befattning med återkallande av körkort, att en person icke utan på i lag angivna grunder berövas den verksamhet, varav han har sin bärning.

I sin förutberörda skrivelse framhåller *Justitieombudsmannen* i detta avseende bland annat följande: »Gent emot en vårdslös framfart med motorfordon kunna emellertid enbart straffbestämmelser, huru stränga de än i lagen fastställas, aldrig bliva tillräckligt effektiva. En förare som saknar tillgångar bekymrar sig icke så mycket om storleken av de böter, som ådömts honom och för den förmögne privata automobilägaren har bötesstraffet förlorat alla dimensioner. Däremot måste indragning av körkort kunna medföra åsyftad verkan. Om det i automobilförarens medvetande blir klart inpräntat, att ett åsidosättande av givna bestämmelser för honom medför förlust av rätten att allt framgent eller för lång tid föra automobil eller motorcykel, torde detta bliva honom en ständig maning att iakttaga varsamhet. Beträffande dem, som i egentlig mening äro yrkeschaufförer och vilkas hela existens är

Övriga intyg
för körkorts
erhållande.

Mom. 3.
Återkallande
av körkort.

Justitieom-
budsmannen.

beroende av meddelat trafikillstånd, torde ett återkallande härav eller indragning av körkort endast böra företagas efter noggrann prövning och då verkligt bärande skäl för en sådan åtgärd föreligga. För en yrkeschaufför är ett avstängande från utövningen av yrket en mycket svårare påföljd än för dem, vilka vid sidan av förarskapet utöva ett annat yrke eller färdas med motorfordon enbart för egen nytta eller nöjes skull. Däremot torde indragning av körkort för lastautomobilförare och privata utövare av motorsporten kunna äga rum i större utsträckning. En lastautomobilförare är väl ofta samtidigt lagerarbetare eller dylikt. Och exempelvis en person, som vid begagnandet av sin motorcykel gör ohägn för andra trafikanter, synes saklöst böra berövas möjligheten därtill.»

Indragna körkort åren 1918—21.

Sakkunniga hava införskaffat uppgifter rörande det antal körkort, som indragits under åren 1919—21 och framgår därav (*bilaga 3* till betänkandet), att sådan indragning ägt rum i tillsammans 312 fall, därav för viss tid beträffande 287 förare samt för alltid beträffande 25 förare. Vad beträffar de olika åren visar sig, att antalet återkallelser av körkort varit 1919 18 st., 1920 114 st. och 1921 180 st. Således en bestämd tillväxt för de båda senaste åren, uppenbart beroende ej blott på ökningen av antalet körkort utan även på ett strängare förfarande av länsstyrelserna. I Norrland äro återkallelserna av körkort anmärkningsvärt få, vilket väl närmast är att hänföra till svårigheterna att i dessa vidsträckta landsdelar få reda på och beivra förseelser mot automobilförordningen. Av den till betänkandet fogade *bilaga 2* framgår, att tillstånd till förande av automobil i yrkesmäsmässig trafik äro förhållandevis mycket talrikare i Norrland än i flertalet andra delar av riket. För Kopparbergs län och Norrlandslänet t. ex. äro 3,725 dylika tillstånd meddelade under åren 1917—1921 eller mer än för samtliga andra län i riket, om Stockholms stad samt Malmöhus och Göteborgs och Bohus län undantagas. Av dessa siffror framgår också, vilken betydelse den yrkesmässiga automobiltrafiken har för de nordliga delarna av riket.

De nyssberörda indragningarna av körkort måste anses ganska få, då hela antalet utfärdade körkort för åren 1919—21 uppgår till över 75,000. De i vissa avseenden otillfredsställande författningsbestämmelserna torde hava medverkat till att indragningarna ej varit flera. Det ringa antalet indragningar av körkort för alltid är särskilt anmärkningsvärt och torde tyda på, att ett så starkt ingripande i en persons rättigheter och — när det gäller yrkesmässig trafik — förvärvsmöjligheter, som indragning av körkort för alltid är, ansetts böra ifrågakomma allenast i synnerligen svårartade fall. Framförallt för den, som en längre tid varit automobilförare till yrket, måste det också givetvis vara ett synnerligen allvarligt straff att, kanske till följd av att hans sinnesnärvaro vid något tillfälle svikit honom, så att han blivit den ofrivilliga orsaken till en svårare olyckshändelse, finna sig stängd på den bana, där han hittills haft sin utkomst och nödgas söka sig ett nytt levebröd, vilket i betraktande av det mera speciella område, på vilket han hittills verkat, ofta kan bli nog så svårt.

Sakkunniga hava i förevarande fråga särskilt haft anledning att närmare överväga, huruvida en indragning för *alltid* av körkort är en lämplig bestraffnings- eller preventivåtgärd. Meningarna härom torde åtskilligt divergera. I ett av justitieombudsmannen infordrat yttrande anför t. ex. *länsstyrelsen i Stockholms län* att, därest körkort blivit återkallat för alltid, borde denna åtgärd icke utgöra hinder för automobilföraren att efter företeende av tillfredsställande intyg erhålla nytt körkort. Enligt förordningen vore det nämligen körkortet som annullerades, icke automobilföraren, som förklarades för alltid obehörig att föra automobil.

Återkallande av körkort vid förseelser.

Enligt vad som meddelats sakkunniga, har man i *Danmark* numera upphört med att som bestraffning använda indragandet av körkort för alltid.

Att indragningen av körkort för alltid hos oss också spelar en underordnad roll har nyss visats med siffror. En indragning av körkort för alltid synes icke behöfelig för att upprätthålla en god anda inom förarkåren. Det är fullt tillräckligt med indragningarna på viss tid. Visar sig en dylik indragning icke hava haft åsyftad verkan, kan ju genast en ny indragning på viss tid äga rum.

Det av sakkunniga framlagda förslaget innebär således, att indragningarna av körkortet för alltid skola upphöra och ersättas med indragningar allenast på viss tid, minst två månader och högst två år. I sammanhang härmed böra garantier som nu ej finnas skapas för, att en förare ej omedelbart skall kunna beredas tillfälle att åter föra automobil, när tiden utgått för körkortets indragning, om nämligen fråga är om någon längre tid. I detta syfte har föreslagits, att den för vilken körkort återkallats icke må, där återkallelsen ägt rum för en tid av minst sex månader, erhålla nytt körkort, förrän han undergått ny prövning inför besiktningsmannen samt jämväl eljest företett alla de handlingar och intyg, fränsett åldersbevis, som erfordras för att överhuvud erhålla körkort, vilka handlingar och intyg böra vara utfärdade sedan tiden för indragningen gått till ända. Avser nämligen indragningen en längre tid, kan befaras, att hans körskicklighet under den tid som han varit utan körkort allt för mycket nedsatts, vadan ny prövning inför besiktningsmannen, innan nytt körkort för honom utfärdas synes erforderlig. Och en förnyad prövning av hans kvalifikationer i övrigt är i sådana fall väl motiverad.

Beträffande de omständigheter, som kunna föranleda till indragning av körkort, har en viss jämkning i förhållande till nuvarande automobilförordning företagits, i det att orden »visat likgiltighet för andra människors liv eller egendom» utgått. Nämda bestämmelse synes alltför svävande för att böra bibehållas, helst som ju orden »föreligga eljest sådana förhållanden, att förare måste anses olämplig att föra automobil» helt täcka även förstberörda omständigheter.

Att jämväl för den som drabbats av sinnessjukdom eller av annan sjukdom, som gör honom olämplig att föra automobil, indragning av körkort kan ske med stöd av sistberörda stadgande i förevarande författningsrum, är klart. Indragningen kan visserligen ske blott för högst två år, men är den sjuke då icke återställd, kan ju en ny indragning för samma tidsperiod omedelbart ske.

Det ovillkorliga indragandet av körkort för förare, som varit berusad, har ansetts böra bibehållas, enär flertalet olyckshändelser torde vara att tillskriva förares onyκτηhet.

En skärpning av nuvarande bestämmelser har skett i så måtto, att det skall åligga länsstyrelserna såsom tjänsteplikt att i de i förordningen angivna fallen indraga körkortet. Ordet »må» i nuvarande förordning har därför utbytt mot »skall». Uppenbart kan och bör en indragning ske alldeles oberoende av om personen, som låtit sig komma till last förfarande som påkallar körkortets indragning, fällt till ansvar för viss förseelse, blott själva sakförhållandet blir tillräckligt konstaterat. Med avseende å sättet för tillkännagivande av indragningar av körkort har det ej synts tillräckligt, att de, såsom hittills varit fallet, införas i en särskild avdelning av Polisunder rättelser. Sakkunniga hava därför föreslagit, att beslut om indragning av körkort därjämte skall meddelas i tidning. Slutligen har också föreslagits, att ett indraget körkort skall av länsstyrelsen omhändertagas.

Beslut varigenom återkallelse av körkort, efter anförda besvär, upphävts eller ändrats eller varigenom, efter återkallelse, nytt körkort utfärdats, böra förutom kungörandet för rikets polismyndigheter också meddelas i tidning.

Mom. 4.
Insändande av
utslag rörande
vissa förseelser
mot förord-
ningen.

Mom. 4. Enligt nu gällande automobilförordning åligger det vederbörande allmänna åklagare, att, om förare dömts till ansvar enligt automobilförordningen eller 11 kap. 15 § strafflagen, ofördröjligen insända utslaget i målet till den länsstyrelse, som utfärdat körkortet för föraren. Enligt vad sakkunniga förnummit, skall denna föreskrift i hög grad eftersättas, delvis kanske beroende på att man tyckt det rätt så meningslöst att insända en mängd utslag över småförseelser, där bötesbeloppet utgjort t. ex. 5 à 10 kronor och de omständigheter, under vilka förseelsen begåtts, icke rimligen synts kunna föranleda till körkortets indragning.

Sakkunniga föreslå därför, att allenast i svårare fall utslagen skola insändas, t. ex. vid ett minimistraff av 100 kronors böter. I sammanhang med denna ändring och för innande av större säkerhet för att utslagen i dylika mål verkligen komma vederbörande länsstyrelse till handa, har föreslagits, att insändandet av utslagen måtte ankomma på vederbörande *domstol* i stället för på åklagaren.

Om körning med automobil m. m.

§ 16.

Mom. 1.
För automobil-
trafik tillgäng-
liga vägar.
1906 års auto-
mobilförord-
ning.
1916 års auto-
mobilförord-
ning.

Mom. 1. Enligt gällande väglag är *allmän väg* av två slag, landsväg och bygdeväg, beträffande vilkas yttre beskaffenhet lagen endast upptager såsom allmän regel, att landsväg skall vara minst 6 meter och bygdeväg 3,6 meter bred.

I 1906 års automobilförordning stadgades, med utgångspunkt från siffran 3,6 i väglagen, att körning med automobil skulle vara tillåten å allmän väg, vars bredd överstege 3,6 meter.

Enligt 1916 års förordning äro vägar med en bredd av *minst* 3,6 meter upplåtna för automobiltrafik, dock med rätt för länsstyrelse att under viss förutsättning medgiva automobiltrafik å allmän väg av mindre bredd.

Genom lagen den 13 juli 1919 har tillkommit ett nytt slag av vägar, *ödebygdsvägar*, eller väg »som till avsevärd längd sträcker sig över fjäll, genom skogar eller genom glest befolkade trakter och som, ehuru vägen icke prövas vara för allmänna samfärdseln nyttig och nödig, likväl finnes vara till gagn för det allmänna såsom ägnad att främja landets uppodlande och bebyggande». Anläggning av ödebygdsväg sker genom statens försorg.

Sakkunniga
Allmänna
vägar.

Vid övervägande om och i vad omfattning vägarna på landsbygden böra vara tillgängliga för automobiltrafik, hava sakkunniga funnit den anordning vara lämpligast, att såsom regel *alla allmänna vägar* förklaras *tillåtna* för automobiltrafik, men att länsstyrelserna skola hava *skyldighet* att från sådan trafik undantaga vissa vägar, som i följd av sin beskaffenhet äro olämpliga för automobiltrafik. Det blir härmed lättare att smidigt anpassa tillåtligheten efter de faktiska förhållandena i varje särskilt fall. Det är ej blott bredden å vägen, uttryckt i vissa meter, som är avgörande för om automobiltrafik där bör få äga rum, utan också andra förhållanden hos vägen, såsom byggnadsätt, väggrundens beskaffenhet, lutning, brobyggnader o. s. v. En i förordningen fixerad minimibredd på de tillåtna automobilvägarna är också mindre lämplig av det skäl, att bredden å en och samma väg ingalunda allestädes är lika och sådan den skall vara enligt det byggnadsförslag eller andra handlingar, som legat till grund för vägens anläggande. En väg t. ex. som skall hålla 3,6 meter, är ofta här och var icke underhållen till mer än 3 meter, men kan å vissa sträckor vara 4 meter bred.

Automobiltrafikens utveckling ej minst på landsbygden, där antalet automobiler på senaste tiden varit i livlig tillväxt och där behovet av det snabba, pålitliga och

relativt föga kostsamma kommunikationsmedel, som den moderna automobilen utgör, på flera håll är ännu större än i städerna, kräver, att landets vägnät i största möjliga utsträckning ställes till automobilers och andra motorfordons möjligast fria disposition.

Huruvida ödebygdsvägarna, av vilka ännu ingen är färdigbygd, böra generellt medgivas för automobiltrafik eller tilläventyrs helt undantagas från sådan, kan vara föremål för tvekan. Ödebygdsvägarna äro smalare än andra allmänna vägar — bredden å hittills till utförande beslutade ödebygdsvägar torde vara 3 eller 2,5 meter. I och för sig kan denna omständighet emellertid icke behöva utgöra ett absolut hinder för ödebygdsvägarnas befarande med automobil. Vid framdragande av dessa vägar, för vilka brantare lutningar och skarpare kurvor äro tillåtna än vad fallet är med lands- och bygdevägarna, kan med anledning härav terrängen följas på ett smidigare sätt, då ju sistnämnda vägar för att kunna uppfylla de högre fordringarna på fördelaktigt plan- och profilläge ofta måste läggas långa sträckor då bank. I följd härav kan ett möte mellan en automobil och en hästskjuts ofta ske med lika lätthet på en ödebygdsväg, där, trots vägens ringa bredd, de mötande om så erfordras kunna köra på sidan om vägbanan, som på en bygdeväg med branta släntor. För övrigt torde ödebygdsvägarna komma att allmänt förses med mötesplatser, varigenom den i motsatta riktningar framgående trafiken väsentligt underlättas. Automobil har ju också i allmänhet möjlighet att backa till lämplig mötesplats. Då härtill kommer, att ödebygdsvägarna byggas i avlägsna nejder på långa avstånd från den tätare bygden, således i trakter, där behovet av det snabba fortskaffningsmedel som automobilen utgör, ofta är framträdande, skulle det för dessa traktors inbyggare och för utvecklingen därstädes vara till men, om automobiltrafik icke kunde som regel få äga rum å ödebygdsväg. Uppmärksammas bör också, att trafiken i dessa avlägsna bygder är mycket litet omfattande och att därför vid en färd å ödebygdsväg möte med annat fordon i allmänhet förekommer mera undantagsvis. Måtal torde ofta kunna tillryggaläggas utan att något fordon mötes eller omköres.

Av dessa skäl hava sakkunniga ansett, att den allmänna regeln om rätt att framföra automobil å varje allmän väg också bör omfatta ödebygdsvägarna. Givetvis måste jämväl här länsstyrelsen äga skyldighet att för automobiltrafik undantaga sådan ödebygdsväg, som alls icke lämpar sig för dylik trafik.

Mom. 2. Med den allmänna regel, att varje allmän väg skall vara tillåten för automobiltrafik, som således uppställts och som fått sitt uttryck i § 16 mom. 1, är det emellertid uppenbart, att åtskilliga undantag måste komma till stånd beträffande vissa vägar och hava dessa inrymmts i mom. 2 av förevarande paragraf.

På sätt ovan framhållits bör meddelande av sådana undantag vara en skyldighet för vederbörande myndighet, i allmänhet länsstyrelserna. Myndigheten har att själv taga initiativet härtill och någon framställning från vägstyrelse eller annan vederbörande behöver ej föreligga. De undantag som sålunda äro behöfliga böra, liksom i nu gällande automobilförordning, antingen gå ut på ett förbud för all automobiltrafik å den ifrågavarande vägen eller också avse inskränkningar i viss vägs trafikerande med vissa slag av automobiler — att jämväl inskränkningar av hastigheten för framförande av automobil å viss väg kunna meddelas framgår av § 18, men skall ej bli föremål för uppmärksamhet i detta sammanhang.

Enligt nu gällande automobilförordning (§ 13 mom. 2) äger länsstyrelse meddela dylika förbud och inskränkningar för »viss allmän väg», medan i stad ävensom i köping och municipalsamhälle, där ordningsstadgan för rikets städer tillämpas, förbuden meddelas i den ordning som i nämnda stadga föreskrives. Detta innebär, att dylika bestämmelser skola tillkomma i enlighet med § 20 i ordningsstadgan för

*Mom. 2.
Inskränkningar
i vissa vägars
tillgänglighet för
automobiltrafik.*

*Tillkomsten av
dessa inskränk-
ningar.*

rikets städer. I detta författningsrum föreskrives att, om i stad fråga uppkommer att, utöver vad ordningsstadgan innehåller eller lämnar åt magistrat eller polismyndighet att närmare bestämma, ny eller ytterligare föreskrift må för staden i avseende å den allmänna ordningen därstädes meddelas, förslag därom kan framställas såväl av stadsfullmäktige och, där sådana ej finnas, av allmänna rådstugan, som av magistraten. Framställes förslaget av stadsfullmäktige (allmänna rådstugan) har magistraten att detsamma jämte eget utlåtande insända till Konungens befallningshavande, som förslaget antingen oförändrat fastställer eller ogillar. Väckes sådant förslag av magistraten, skola stadsfullmäktige (allmänna rådstugan) därom höras; godkännes då förslaget, förfares därmed vidare såsom ovan är sagt; ogillas detsamma, vare det förfallet, magistraten dock obetaget att hos Konungens befallningshavande anmäla behovet av ett sådant stadgande. Om Konungens befallningshavande till följd av magistratens anmälan eller eljest finner sådan ny eller ytterligare föreskrift vara av behovet påkallad, skall Konungens befallningshavande upprätta förslag därtill och därom höra stadsfullmäktige (allmänna rådstugan) samt magistraten, varefter Konungens befallningshavande äger att i ämnet förordna. För Stockholm ske meddelandena omedelbart mellan överståthållareämbetet och stadsfullmäktige. Yttrande, förslag eller anmälan från magistraten ifrågakommer således icke därstädes.

Angående dylika ordningsföreskrifters kungörande innehållas i berörda paragraf i ordningsstadgan vissa bestämmelser, för vilka här icke torde behöva närmare redogöras. Lika litet torde så vara påkallat beträffande sättet för tillkomsten av tillfälliga ordningsföreskrifter, varom stadganden innehållas i § 21 i ordningsstadgan.

Då ordningen för tillkomsten av ifrågavarande trafikföreskrifter syntys obehövt omständlig, skall här i ett sammanhang beröras, huru sakkunniga tänkt sig en förenkling i detta och liknande hänseenden böra komma till stånd i förordningen om motorfordon. Den i § 13 mom. 2 av nuvarande automobilförordning angivna ordningen skall såsom nyss antytts också följas, om anledning föreligger antingen att inskränka eller i vissa fall utöka den i författningen medgivna största hastigheten för automobil. Sådana bestämmelser skola i stad, ävensom i köping eller municipalsamhälle, där ordningsstadgan för rikets städer tillämpas, meddelas i den ordning, som i nämnda stadga föreskrives (§ 14 mom. 2 i 1916 års automobilförordning). I nu gällande automobilförordning torde det icke vara fullt klart, huru antydda ordningsföreskrifter skola tillkomma för »stads område» d. v. s. de utom den egentliga staden belägna, men ändock till staden lydande och inom dess rågång befintliga ägor (jfr § 19 i ordningsstadgan för rikets städer). Efter ordalydelsen i automobilförordningen torde emellertid varit avsett att inbegripa stads område under stad. Förutom att det syntys nödigt att vinna fullt tydliga bestämmelser i detta avseende har det funnits lämpligt att beträffande vägar å stads område utanför stadens planlagda område tillägga länsstyrelse alla de befogenheter, som länsstyrelse äger beträffande de allmänna vägarna på landet. Ovannämnda stadsvägar, vilka kunna sträcka sig flera tiotal kilometer utanför den bebyggda staden, äro att i trafikhänseende väsentligt likställa med vägarna å den rena landsbygden.

Att på något sätt uppdelade stadsvägarna i olika kategorier och förlägga några under stadens myndigheters förfoganden och andra under länsstyrelsens, torde möta oöverstigliga svårigheter. Ofta övergår en landsväg i en stadsväg utan att vägens beskaffenhet eller karaktär i någon mån förändras eller skilda bestämmelser för de olika vägdelarna påkallas. Nödig enhetlighet för en hel väg kan ej upprätthållas, om olika myndigheter skola besluta rörande automobiltrafik å vägen. Stadsvägarnas underhåll ankommer också i stor utsträckning på enskilda fastighetsägare invid vägen eller i staden och fullgöres mera undantagsvis av städerna själva.

Länsstyrelsens
befogenhet
även för vägar
å stadsområde.

Då beteckningen »stads område», som innehålles i ordningsstadgan för rikets städer, syntas alltför obestämd har, för att vinna tillräcklig avgränsning av befogenhetsområdet, nämnda beteckning i det nu framlagda författningsförslaget utbytt mot »stads område som icke är intaget i stadsplan» (jfr definitionen å allmän väg i § 1).

För stadens planlagda område (gata eller annan allmän plats i stad) torde befogenhet att meddela speciella trafikföreskrifter böra tillkomma polismyndigheten i staden, d. v. s. för Stockholm överståthållareämbetet, för annan stad, där polis-kammare finnes, denna, för övriga städer magistraten eller där sådan ej finnes stadsstyrelse.

Polismyndighets i stad befogenhet att meddela trafikföreskrifter för stads planlagda område.

En sådan befogenhet synes kunna inrymmas polismyndigheten i de trafikärenden, varom här är fråga. Polismyndigheten har att närmast ansvara för trafikens och ordningens behöriga upprätthållande i staden och lärer därför också böra äga rätt att härutinnan meddela de föreskrifter, som myndigheten finner erforderliga. Stadsfullmäktiges (allmänna rådstugans) medverkan till sådana föreskrifters tillkomst torde i regel få anses obehörlig. Det kan i förevarande ärenden ofta vara fråga om enskild rätt eller viss rättighets utövande av enskild, vadan dylika ärenden behöva avgöras med den skyndsamhet, som ärendets natur i regel kräver. Denna skyndsamhet kan äventyras genom att behöva anlita den i § 20 i ordningsstadgan för rikets städer föreskriven ordning. Och att härför tillgripa det förfarings-sätt, som är stadgat i § 21 i ordningsstadgan, blir ofta ej möjligt eller lämpligt.

Även om den ifrågasatta befogenheten tillerkännes polismyndigheten, äro stadsfullmäktige och deras delegationer (drätselkammare, beredningsutskott, byggnadskontor o. s. v.) oförhindrade att begära utfärdande av trafikföreskrifter i ena eller andra avseendet; och kommer givetvis polismyndigheten att vid sådana framställningar fästa allt avseende. Antagas kan också, att polismyndigheten, därest fråga uppstår om föreskrifter av mera omfattande art eller om ett ärende synes tveksamt eller svarbedömt, kommer att inhämta stadsfullmäktiges yttrande, i den mån icke nödvändigheten av ärendets skyndsamma behandling gör sådant omöjligt. Polismyndighetens befogenhet blir också praktiskt taget begränsad genom att föreskrifter, för vilkas genomförande erfordras utgifter, icke kunna tillkomma, innan medel härför ställts till förfogande av stadens anslagsbeviljande myndighet. Besvär-rätt över polismyndighetens beslut föreligger ju också.

De befogenheter, varom här är fråga, skulle begränsas till i författning bestämt angivna fall, där det främst gäller att avgöra den allmänna trafikens behov och säkerställande och att ge de olika trafikmedlen i staden det utrymme, som är nödigt och som hänsynen till andra trafikanter och ordningen i staden påkallar. Att uppgiva den ovillkorliga medverkan från stadsfullmäktiges (allmänna rådstugans) sida, som nu är gällande beträffande dylika föreskrifter, innebär visserligen en viss inskränkning i stadsfullmäktiges nuvarande befogenhet; men detta torde icke vara förenat med några risker eller betänkligheter ur allmän synpunkt. På sätt nyss framhållits, komma stadsfullmäktige i verkligheten ändock att kunna göra sitt skäligen inflytande gällande i de mera betydelsefulla ärendena av förevarande slag.

Den invändning mot vad i förevarande fråga föreslagits kan göras, att med sakkunnigas förslag icke blott stadsfullmäktiges obligatoriska hörande eftergivnas utan även den garanti faller bort, som nu förefinnes genom att ordningsföreskrifter enligt § 20 i ordningsstadgan skola underställas länsstyrelsens prövning. Då denna prövning emellertid allenast innebär rätt att oförändrat antaga eller förkasta förslaget, lärer väl underställandet hava till huvudsakligt syfte att vinna säkerhet för, att de antagna ordningsföreskrifterna icke strida mot annan lag eller författning eller sträcka sig in på områden, där stadens myndigheter sakna befogenhet att besluta.

Risken ur dessa synpunkter att medgiva polismyndigheten att utfärda kompletterande trafikföreskrifter torde dock kunna betecknas såsom minimal, då de områden, som skulle förbehållas polismyndigheten, äro i författning angivna och noga begränsade.

För möjliggörande av nu berörda anordning har ett särskilt författningsförslag framlagts om ändring av ordningsstadgan för rikets städer.

Vissa fördelar vore sannolikt att hämta, om utfärdandet av de ordningsföreskrifter, varom här är fråga, jämväl för städernas del bleve en länsstyrelsens angelägenhet. I Stockholm blir detta i varje fall överståthållareämbetets sak. Med hänsyn till de största städerna i övrigt (Göteborg, Malmö m. fl.) har det emellertid synt, att man för närvarande bör nöja sig med en utsträckning av länsstyrelsernas befogenhet med avseende å trafikföreskrifter för stads område samt för köping och vissa municipalsamhällen.

Länsstyrelses befogenhet beträffande vägar och gator i köpingar och municipalsamhällen.

Beträffande köpingar och municipalsamhällen, där ordningsstadgan för rikets städer är gällande, måste det vara ur alla synpunkter mest lämpligt och tillrädligt att överlämna utfärdandet av trafikföreskrifter åt länsstyrelsen. Dessa föreskrifter avse huvudsakligen vägs skyddande och betryggande av trafiksäkerheten å väg; och köpingar och municipalsamhällen äro för närvarande i fråga om den allmänna väghållningen att hänföra till landsbygden. 1891 års väglag gör ingen åtskillnad mellan dylika samhällen och den övriga landsbygden, och länsstyrelses befogenhet med avseende å vägväsendet på landet omfattar således också vägar inom förevarande samhällen. I fråga om köpingar och andra samhällen (municipalsamhällen), för vilka 1 kap. i lagen om fastighetsbildning i stad äger tillämpning, ankommer dock, så snart allmän väg ingår i gatumark, som upplåtes såsom gata, anläggningen och underhållet av gatan på samhället självt eller den, som enligt för samhället gällande stadganden kan vara därtill förpliktad. Har förordnande meddelats om, att ordningsstadgan för rikets städer skall gälla för köping eller municipalsamhälle, kommer under nu gällande föreskrifter med avseende å tillkomsten av allmänna trafik- och ordningsföreskrifter § 20 i ordningsstadgan att träda i tillämpning, varvid beträffande myndigheter, som hava att fullgöra vad i § 20 ålagts vissa stadsmyndigheter, blir gällande vad i sammanhang med beslutet om ordningsstadgans tillämpning kan vara förordnat. De myndigheter i nu förevarande samhällen, som sålunda fullgöra magistrats eller polismyndighets allmänna åligganden, torde icke alltid kunna anses så kvalificerade, att åt dem kan lämnas befogenhet att utfärda de föreskrifter, varom här är fråga. Ett i visst mån analogt förhållande föreligger på ett annat område. Så har i *byggnadsstadgan för rikets städer den 8 maj 1874*, i samband med tillkomsten av *lagen den 19 maj 1917 om fastighetsbildning i stad*, införts en föreskrift om, att den tomt- eller registerbeteckning, som i stad ankommer på magistraten, i municipalsamhällen, där byggnadsstadgan skall gälla, icke skall övergå på den myndighet som i dessa samhällen motsvarar magistrat utan på länsstyrelse (jfr § 49 byggnadsstadgan enligt dess lydelse genom kungörelsen den 12 maj 1917).

Då definitionen å allmän väg i § 1 av förevarande författningsförslag avfattats efter nu antydda grunder, har i § 16, liksom å andra ställen i förordningen, allenast orden allmän väg behövt användas.

Med avseende å de inskränkningar som kunna komma till stånd enligt mom. 2 må särskilt uppmärksammas, att hjultrycket bör vara det som huvudsakligen är att reglera. Då det största hjultrycket (automobilen med maximilast) kan för viss väg behöva nedsättas och ett annat mått för hjultrycket fastställas, kan det ibland vara i en automobilägares intresse att vid färd på vägen ifråga hellre minska automobilens last och därigenom nedbringa hjultrycket till det tillåtna än att för-

hindras att alls trafikera vägen. Vidare bör beaktas, att för viss årstid (tjällossning eller hösten) inskränkningar kunna vara behöfliga, som ej äro det under annan årstid.

Då det är önskvärt, att prövning efter de förhållanden, som inträda i och med en ny automobilförordnings tillkomst, sker av *alla* allmänna vägars tillgänglighet för automobiltrafik, har i övergångsbestämmelserna till den nu föreslagna nya förordningen upptagits ett stadgande om, att alla före förordningens ikraftträdande meddelade förbud angående vägars befarande med automobil (liksom meddelade särskilda hastighetsbestämmelser för vissa orter eller vägar) skola anses upphävida i och med förordningens trädande i kraft. Länsstyrelserna torde således böra under tiden mellan förordningens utfärdande och ikraftträdande förbereda alla frågor om meddelande av erforderliga förbud och inskränkningar med avseende å rätten att med automobil befarande vissa vägar. Uppenbart böra därvid de nya bestämmelserna beaktas. Skulle beträffande viss väg den utredning, som med de nya författningsbestämmelserna kan behöva verkställas, icke medhinnas till dess att dessa träda i kraft, kunna ju de hittills gällande föreskrifterna för vägen i fråga provisoriskt förnyas.

Mom. 3. Enligt nu gällande automobilförordning erfordras särskilt tillstånd till framförande av automobil med större hjultryck vid full last än 2,500 kilogram, varjämte — enligt förordningen den 27 maj 1921 — jämväl sådant tillstånd fordras beträffande trafik, som ej allenast är tillfällig, då automobilens hjultryck överstiger 1,000 kilogram; och hava länsstyrelserna att vid meddelande av sådant tillstånd fastställa de villkor, under vilka trafiken må äga rum.

Någon tvekan har yppats, huruvida bland de villkor, som må fastställas för ifrågasvarande trafik, jämväl ingår befogenhet att ålägga vederbörande trafikant viss ersättning för det genom hans trafik ökade vägunderhållet. Sakkunniga sakna anledning uttala sig om, huruvida en dylik befogenhet med nu gällande författningsbestämmelser förefinnes; hela denna fråga torde nämligen numera hava kommit i ett väsentligen förändrat läge. Från och med nästa år träda nämligen de av riksdagen antagna särskilda skatterna å automobiler i kraft. Dessa skatter utgöras av dels en automobilskatt, väsentligen åsatt efter automobilens vikt, dels ock en skatt å automobilgumringar. Av dessa skatter skola 20 procent tillfalla rikets städer för att användas för dessas gatu- och väghållning samt 80 procent landsbygden att användas företrädesvis till förbättring och underhåll av för den allmänna samfärdseln särskilt betydelsefulla vägar.

Då i och med dessa skatter automobiltrafiken i stort sett får anses lämna de bidrag till det genom densamma orsakade ökade vägunderhållet, som kunna anses skäliga, hava sakkunniga ej funnit med billighet överensstämmande, att ytterligare bidrag till vägunderhållet skola kunna uttagas av vissa automobilägare. Praktiska svårigheter och olägenheter föreligga jämväl, om bland villkoren vid meddelande av tillstånd till trafik med tyngre automobiler också skulle kunna föreskrivas, att trafikstillståndets innehavare hade att erlægga en viss bestämd ersättning för det av trafiken uppkommande ökade vägunderhållet. Med avseende härå må först uppmärksammas, att det i förväg är omöjligt att mera exakt kunna beräkna detta ökade vägunderhåll. Förutom av automobilens beskaffenhet beror detta i hög grad av den hastighet, varmed den framföres och av vägens byggnad och det skick, vari den underhållits samt av årstiden och väderleken. Är vägen illa byggd och underhållen förut, kan den tyngre automobiltrafiken medföra, att underhållet blir väsentligt försvårat och fördyrat. Men vägbyggnad och vägunderhåll äro saker, varå automobilägarna i regel sakna allt inflytande. Under tjällossning och efter starka regn behöver vida större försiktighet iakttagas än eljest för att undvika sådan in-

Mom. 3.
Särskilt tillstånd för tunga automobiler.

Villkor för sådan trafik.

verkan på vägen av automobiltrafiken, att vägunderhållet väsentligt försvåras. Vidare må uppmärksammas, att åtminstone så länge underhållet bestrides av enskilda väglottsinnnehavare varje fördelning mellan dem av en ersättning för ökat vägunderhåll blir vansklig, och att någon garanti för att ersättningsbeloppen verkligen användas till förbättring av vägen näppeligen kan skapas.

Det är enligt vad sakkunniga erfarit icke alldeles sällsynt, att i sig ganska orimliga ersättningsbelopp föreskrivits eller överenskommits. Likaledes skall det förekomma, att här och var väglottsägare av ersättningsbeloppen för viss automobiltrafik hämta en ej obetydlig inkomst, och att denna inkomst ingalunda i sin helhet eller till väsentlig del användes för det ökade vägunderhållets bestridande. Det är också mycket vanskligt för vederbörande länsstyrelse att utmäta en dylik ersättning för ökat vägunderhåll. I förväg känner man ju ej huru många ansökningar om dylikt tillstånd å viss vägsträcka, som kunna komma att begäras. Om också underhållet blir mera försvårat, i den mån som antalet trafikanter växer, torde dock underhållet ej ökas i samma grad som trafikanterna. Samma ersättningsbelopp kan därför ofta ej bestämmas för alla trafikanter å en och samma väg; de som först erhålla tillstånd bliva ofta mera betungade än de, vilka erhålla tillstånd senare. Ett rättvist utmätande av det ökade vägunderhållet kräver också beaktande av automobilens beskaffenhet till hjulringsbredd, hjulringarnas art o. s. v., allt omständigheter, vilkas inverkan på vägunderhållet icke alltid kan på förhand bedömas.

I följd av vad sålunda anförts hava sakkunniga kommit till den uppfattning, att några särskilda ersättningsbelopp för ökat vägunderhåll icke böra få i förväg föreskrivas vid meddelande av tillstånd till den tyngre automobiltrafik, varom här är fråga. Vid tillstånd till dylik trafik bör huvudvikten läggas vid behöfliga bestämmelser med avseende å hjultryck, hjulringarnas beskaffenhet, största tillåtna last, hastigheten och övriga liknande föreskrifter i syfte att, jämte trafiksäkerhetens betryggande, i görlig mån förebygga ett oskäligt ökat vägunderhåll. Man torde kunna utgå ifrån, att automobilskattemedlen närmast komma att användas för att åstadkomma ett gott vägunderhåll å just de vägar, som äro mest utsatta för inverkan av tyngre automobiltrafik. I praktiken kommer detta att ordnas så, att vägkassan övertager underhållet av dylika vägar och bestrider det samma av utfallande automobilskattemedel.

Sakkunnigas sålunda uttalade mening bör dock icke utesluta ersättningsskyldighet för skada, som av den tyngre automobiltrafiken vållas å väg. En prövning av ersättning för åstadkommen skada är ju något helt annat än att i förväg isjälva trafikillståndet fastställa vissa ersättningsbelopp, oberoende av om skada uppkommer eller ej. Att dylik skada bör ersättas har synts böra uttryckligen stadgas i förordningen. För att undvika den långa och tidsödande domstolsvägen, har det ansetts lämpligast, att länsstyrelse får pröva och avgöra dylika ersättningsmål. Det är att förmoda, att länsstyrelserna härvid icke skola fordra en alltför betungande bevisbörd. Vägstyrelsen och vägghållningsskyldige komma säkerligen ej att underlåta att övervaka den tyngre automobiltrafiken, så att därav förorsakade skador bliva anmälda och undersökta och skäliga ersättningar för skadorna ålagda vederbörande.

Sakkunniga hava funnit sig böra något vidga den krets av automobiler, för vars framförande särskilt tillstånd skall erfordras. Sattes måttet såsom nu vid ett hjultryck av 2500 kg., bleve det allenast ett ringa fåtal automobiler, för vilka tillstånd behövde sökas. Det är knappast annorstädes än å stadsgator, som så tunga automobiler kunna med fördel brukas. Gränsen mellan automobiler, för vars framförande särskilt tillstånd skall erfordras och mellan sådana, för vilka sådant tillstånd

ej skulle behövas, har synts ligga ungefär vid $2\frac{1}{2}$ tons-vagnarna. Hjultrycket för en sådan automobil är ungefär 1800 kg., men kan för vissa automobiler uppgå till något högre siffra. På sätt framgår av de tabellariska uppgifterna å sid. 87 har en automobil av viss typ med en lastningsförmåga av $2\frac{1}{2}$ ton ett bakhjulstryck av 1830 kg. I allmänhet äro de större och bättre vägar i landet, som till en bredd av 5 å 6 meter anlagts under senare år, sådana, att någon risk att å dem framföra automobiler med 2000 kilograms hjultryck icke i allmänhet torde föreligga. Där i följd av vägs eller bros beskaffenhet en automobil med nämnda hjultryck ej kan med trygghet framföras, har Konungens befallningshavande enligt mom. 2 i förevarande paragraf skyldighet att meddela påkallade inskränkande bestämmelser. I allmänhet är fastställandet av en viss siffra för hjultrycket å automobil, för vars framförande särskilt tillstånd erfordras, en icke alltför betydelsefull sak. Huvudsaken är, att länsstyrelsen för varje särskild väg, där inskränkningar kunna ifrågakomma, efter undersökning fastställer det hjultryck, som en automobil högst må hava för att få trafikera vägen med tillhörande broar. Är själva vägen god, så att trafik med en automobil med visst hjultryck därå kan medgivas, men en därå befintlig bro alltför svag härför, kan inskränkningen avse allenast bron. Då fråga här är om lastvagnar, kan det bliva nödigt att för bron passerande lossa en del av lasten.

Med den av sakkunniga sålunda intagna ståndpunkten kan den nu gällande föreskriften om att särskilt tillstånd erfordras för sådan trafik, som ej allenast är tillfällig, då automobilens hjultryck överskrider 1000 kg., undvaras. Den nämnda föreskriften synes icke vara fullt lycklig, då bedömandet av om trafiken är tillfällig eller ej är vanskligt och lätt blir beroende på subjektiv uppfattning.

Mom. 4. Förbud eller tillstånd, varom i mom. 2 och 3 är fråga, böra för stad meddelas av vederbörande polismyndighet. Enligt definitionerna i § 1 blir det länsstyrelsen, som meddelar dylika beslut vidkommande vägar å stadens område utanför det planlagda området. Skulle inom planlagt område finnas väg, som bör bli föremål för beslut, varom här är fråga, ankommer således sådant beslut på polismyndigheten.

Mom. 4.

Mom. 5—8, som äro upptagna i nära anslutning till nuvarande automobilförordning (§ 13 mom. 3—5), torde ej påkalla särskild motivering.

Mom. 5—8.

§ 17.

Bestämmelserna i denna paragraf, som återfinnas i § 13 mom. 17 i nuvarande automobilförordning, hava förts till en särskild paragraf. I avfattningen har den ändring skett i nu gällande bestämmelser, att orden »eller hans rättsinnehavare» utgått såsom obehöfliga och vilseledande, varjämte vissa redaktionella jämkningar i övrigt vidtagits.

§ 17.

Rätten att befara enskilda vägar med automobil.

§ 18.

Frågan om den hastighet, varmed automobil må under olika förhållanden framföras, samt de försiktighetsåtgärder, som härvid böra iakttagas, har alltsedan den första praktiskt användbara automobilen började trafikera vägar och gator, helt naturligt varit föremål för särskild uppmärksamhet.

Meningarna om huruvida några hastighetsbestämmelser överhuvud böra in-

§ 18.
Hastighets-
bestämmelser.

tagas i en allmän författning samt, i händelse så prövas vara fallet, huru dessa böra avfattas, äro vitt skilda. I några länder äro icke några fixerade maximisiffror för hastigheten meddelade; i flertalet länder upptaga automobilförfattningarna däremot bestämmelser om den högsta tillåtna hastigheten. Men jämväl bland dem, som anse bestämmelser om fixerade maximihastigheter icke kunna undvaras, råda meningsskiljaktigheter om, huru långt man bör gå i författningsföreskrifter. Medan den ene håller före, att bestämmelser rörande maximihastigheten endast böra föreskrivas för vissa särskilt angivna fall, såsom vid trafik i tätt bebyggda orter, eller då vägen ej kan tillfredsställande överskådas, anser den andre, att även en viss fixerad maximihastighet, som aldrig får överskridas, ovillkorligen bör finnas.

1912 års sakkunniga.

1912 års sakkunniga, vilkas förslag ligger till grund för vår nuvarande lagstiftning i förevarande del ägnade förevarande fråga en ingående uppmärksamhet. I det av nämnda sakkunniga avgivna betänkandet anföres sålunda: »Automobilens främsta företrädare framför andra fordon, avsedda att framdrivas å vanliga vägar eller gator, ligger i dess större snabbhet och den tidsvinst, som härigenom kan göras. Tydligt är emellertid, att denna fördel måste stå i ett givet och direkt förhållande till den ökade faran vid det nya kommunikationsmedlets användande såväl för den, som begagnar detsamma, som för andra vägfarande. Insikten härom är givetvis grunden för lagstiftning på området. En begränsning av hastigheten har för den skull också från början varit införd i alla länders lagstiftning i ämnet, men från början har också uppfattningen varit klar därom, att samma regler ej borde gälla för alla situationer, utan att bestämmelserna i vissa fall borde vara strängare än i andra. Den tätt bebyggda orten, den svåröverskådliga platsen, mörker eller dimma betingade andra bestämmelser än den fria och lätt överskådliga, »den öppna» terrängen vid klart dagsljus.»

Nämnda sakkunniga övergå därefter till en år 1909 av andra kammarens tredje tillfälliga utskott framlagd jämförande framställning av då gällande bestämmelser i olika länder beträffande bland annat hastighetsföreskrifterna. Efter redogörelse för denna framställning och med uttalande av sin anslutning till vad utskottet anfört om att den riktning, vari lagstiftningen rör sig, obetingat är ökning (eller rent av borttagande) av maximigränsen i öppen terräng (high speed limit), anföra sakkunniga: »Större insikt om automobilens förtjänster, ej minst dess stora manöverduglighet, och klarare uppfattning av att det gäller att lagstifta för de svårare, de farliga situationerna, ej för sådana då andra trafikanters intresse ej vore i fara, måste leda utvecklingen i sådan riktning. En uppfattning, som väl ock kommer till synes i riksdagens merberörda skrivelse¹, som angiver, att det synes riksdagen, att lagstiftaren bör, under det han omsorgsfullt undviker att försvåra automobilens användning i förhållanden, då alldeles ingen fara kan anses föreligga, uppställa tillräckligt långt gående och tydliga inskränkningar beträffande verkligt farliga situationer.»

För egen del få sakkunniga anföra följande:

Sakkunniga.

Frågan om möjligheterna att helt borttaga föreskriften om viss maximihastighet för öppen terräng eller att begränsa föreskrifterna till en viss inskränkt hastighet »vid verkligt farliga situationer», beror till stor del på förefintliga möjligheter att stanna en i gång varande automobil.

¹ Härmed åsyftas riksdagens skrivelse till Konungen den 25 maj 1909, vari riksdagen anhåller om utredning angående tilläventyrs erforderliga ändrade bestämmelser om automobiltrafik. Denna skrivelse föranledde tillkallandet av 1912 års sakkunniga.

1912 års sakkunniga hade låtit verkställa prov för utrönande av huru lång sträcka en automobil behövde tillryggalägga sedan bromsarna tillsatts och därvid kommit till det resultatet, att bilen Hastighetsprov
av 1912 års
sakkunniga.

vid 7 kilometers hastighet stannades på 0,5 meter,					
» 10	»	»	»	» 1	»
» 15	»	»	»	» 2,25	»
» 20	»	»	»	» 3	»
» 25	»	»	»	» 9	»
» 30	»	»	»	» 14	»
» 35	»	»	»	» 14	»
» 40	»	»	»	» 20	»

För att utröna huruvida nu i bruk varande automobiler kunde stannas på ännu kortare distans än som angives av de av 1912 års sakkunniga funna siffrorna, hava sakkunniga låtit anställa förnyade prov med vagnar av olika slag och uppnåddes därvid följande resultat: Förnyade
hastighetsprov.

A. Automobiler.

En personautomobil av märket »Minerva», vägande 2,185 kg., stannades under olika prov vid

10 kilometers hastighet på	1.3 meter
15 » » » »	2.8 »
18 » » » »	2.8 »
20 » » » »	3.7 »
25 » » » »	8.0 »
28 » » » »	8.4 »
30 » » » »	8.7 »
35 » » » »	14.6 »
40 » » » »	16.0 »
50 » » » »	30.6 »
50 » » » »	39.6 »

En lastautomobil av märket »M. A. N.», vägande 3,730 kg. stannades under olika prov vid

11 kilometers hastighet på	1.7 meter ¹
15 » » » »	4.3 » ¹
19 » » » »	5.5 » ¹
20 » » » »	5.5 » ¹
22 » » » »	5.2 » ¹
22 » » » »	9.4 » ¹
25 » » » »	7.1 »
28 » » » »	9.3 »

¹ Dessa prov företogs å stenlagd väg; alla övriga å makadamiserad väg.

En lastautomobil av samma märke, men vägande 7,940 kg., stannades under olika prov vid

9 kilometers hastighet på		2.7 meter ¹	
15	»	»	4.2 » ¹
20	»	»	6.6 » ¹
29	»	»	10.3 » ¹
9	»	»	3.0 »
15	»	»	5.1 »
21	»	»	6.3 »
25	»	»	8.9 »

B. Motorcyklar.

En motorcykel försedd med sidvagn stannades vid

10 kilometers hastighet på		1.7 meter	
15	»	»	4.0 »
20	»	»	6.5 »
25	»	»	8.5 »
30	»	»	11.7 »
40	»	»	20.0 »
50	»	»	29.0 »

Av dessa prov framgår, att den moderna automobilen kan stannas på en i förhållande till hastigheten och även tyngden ganska liten väglängd. Det bör också beaktas, att de flesta personautomobiler äro konstruerade för en högsta hastighet, som överskrider den nu lagstadgade och att de i regel också äro tillräckligt solitt byggda för att kunna motstå de påfrestningar, som härvid uppkomma. Inträffar något mankemang med styrningen eller någon viktigare del av maskineriet, kan visserligen en olycka ske, men detta kan bli fallet, även om automobilen framföres med relativt liten hastighet. En ringskada kan visserligen innebära fara, men knappast förrän vid mycket höga hastigheter.

Av anhängare till den mening, att några i maximisiffror angivna hastighetsbestämmelser icke erfordras, göres gällande, att det bör bli förarens eller ägarens sak att framföra automobilen med efter hans egen uppfattning minsta möjliga risk, men att lagstiftningen icke bör taga befattning härmed genom att söka omsätta denna hans rätt i bestämda maximisiffror för den tillåtna hastigheten.

Sakkunniga kunna icke ansluta sig till denna uppfattning. Frågan gäller icke blott den som begagnar automobilen, utan hänsyn måste också tagas till våra vägars beskaffenhet och vägtrafiken över huvud i vårt land samt faran för att genom för stark hastighet skada vägen och fördyra och försvåra vägunderhållet.

Vägtrafikens
beskaffenhet i
Sverige.

Med avseende å nödvändigheten att vid bestämmande av hastigheten för automobilers framförande beakta beskaffenheten av vår vägtrafik i allmänhet, anföra också 1912 års sakkunniga följande:

»Ostridigt äro våra vägar, i allmänhet åtminstone, icke av den beskaffenhet att de medgiva fri utsikt, utan tvärtom äro de ofta krokiga och backiga och därför svåröverskådliga. Vidare ha ännu icke landsbygdens hästar och körsvenner hunnit vänja sig vid det nya fordonet, som därför väcker oro och ängslan vid sitt uppträdande. Medvetandet av att även för den öppna terrängen viss maximigräns finnes,

¹ Dessa prov företogs å stenlagd väg; alla övriga å makadamiserad väg.

bör för den skull vara ägnat att åstadkomma den känsla av ökad trygghet för andra trafikanter, — — — — som torde vara ett av lagstiftningens närmaste mål.»

Även om man med fog kan påstå, att landsbygdens hästar och körsvenner numera i mycket stor utsträckning hunnit vänja sig vid automobilerna, måste det nyss återgivna uttalandet fortfarande tillerkännas giltighet. Det är kanske lika mycket de svenska vägarnas kurvor och backar som hänsynen till vägbanans och vägkroppens bestånd, som i första hand motiverar bibehållandet av en lagstadgad maximihastighet. Som förut nämnts, hava de senare årens automobiltrafik medfört betydande skador å vägarna, särskilt i närheten av städerna. Om detta också till största delen beror på alltför tunga fordon och olämpliga hjulringar, så lider det dock ej minsta tvivel, att en del av dessa vägskador får tillskrivas den alltför höga hastighet, varmed automobilerna framförts. Att lastautomobiler med massiva gummiringar måste inverka skadligt på vägarna är väl sedan länge känt, men även den med luftkringar försedda personautomobilen kan, när den framföres med stor hastighet, under ogynnsamma förhållanden särskilt höst och vår, då vägbanan är uppblött, åstadkomma en avsevärd slitning på vägbanan. Det är således ur dessa synpunkter önskvärt, att söka vinna garantier för att automobilerna framföras med för våra förhållanden lämplig hastighet och att härvid särskilt avseende fästes vid automobilernas tyngd och beskaffenheten av deras hjulringar.

Genom att stadga en viss för olika tillfällen och för olika slag av automobiler lämpligt avvägd högsta hastighet, vinnes även, att föraren bibringas en bestämd uppfattning om den högsta hastighet, som under gynnsammaste fall får tillämpas vid framförandet av fordonet i fråga. Naturligtvis måste varje förare ha klart för sig, att hastigheten alltid måste bestämmas med hänsyn till de förhandenvarande förhållandena, men den moraliska och undervisande betydelsen av fixerade maximihastigheter får ej underskattas.

Den i nu gällande lagstiftning innehållna föreskriften om att automobil »ingenstädes må framföras med större hastighet, än att bilen under alla omständigheter kan stannas innan kortare sträcka tillryggalagts än en tredjedel av den framförande överskådliga och fria delen av körbanan», har visserligen bibehållits, men är i och för sig icke tillräcklig för att förekomma att automobilerna framföras med en för trafiksäkerheten och vägarna äventyrlig hastighet.

Polismyndighetens övervakande av hastighetsföreskrifternas efterlevnad underlättas också genom att lagstiftningen innehåller till siffran bestämda maximihastigheter.

Då lagstiftningen går att reglera en viss i siffror bestämd maximihastighet för motorfordon, måste emellertid även aktgivas på, att för låga hastighetsbestämmelser kunna motverka vad man syftar till med bestämmande av vissa maximihastigheter. För långt gående inskränkningar i hastigheten locka lätt till ohörsamhet mot författningsbestämmelserna. Ligger framför bilen en väg, överskådlig på långt håll utan bivägar, byggnader, häckar eller andra skymmande föremål invid vägen samt är vägen fri från annan trafik, ligger frestelsen nära för många förare att låta bilen utveckla sin förnämsta egenskap, hastigheten. Och denna frestelse blir så mycket större, om den högsta lagliga hastigheten är så begränsad, att den verkligen blir besvärande för den, som framför bilen, eller att den kan medföra menlig inverkan på automobilens maskineri och gång.

Det bör särskilt framhållas, att svårigheterna att övervaka hastighetsföreskrifternas efterlevnad också tala för att framgå med en viss varsamhet vid fastställande av siffrorna för den högsta hastigheten. Om än detta övervakande kan ske något så när effektivt i städerna, så är det så mycket svårare på landsbygden med dess fåtaliga polisbevakning. Med detta är icke sagt, att icke övervakandet redan nu

borde kunna ske mera effektivt eller att icke särskilda åtgärder påkallas för att kunna vinna en skarpare tillsyn å och ett kraftigare efterhållande av de nu alltför talrika förare, som framdriva sina automobiler med en otillåten och ofta äventyrlig hastighet. Men frågan om åtgärder i sådant syfte ligger utanför sakkunnigas uppdrag.

Svårigheterna att finna hastighetsbestämmelser, som å ena sidan kunna vara antagliga ur synpunkten av våra vägars allmänna beskaffenhet och hänsynen såväl till annan trafik som till de med automobilen befordrade passagerarnas trygghet, men å den andra ej heller äro så låga, att de mer eller mindre förtaga den hastiga framkomst, som är automobilens viktigaste uppgift, och därmed så att säga inbjuda till överträdelser bliva så mycket större, som man knappast kan göra gällande, att hastigheten i och för sig alltid är farlig för trafiksäkerheten. Det är de omständigheter, varunder hastigheten utvecklas, som spela huvudrollen. Snart sagt varje hastighet kan i en viss situation vara för stor.

Såsom redan i inledningen berörts, är det alldeles givet, att den mängd nya motorfordon och det ännu större antalet av nya förare, som under de senare åren kommit att befara våra vägar och gator måste medföra ökade svårigheter för den trafik, som hittills vant sig att betrakta de allmänna trafiklederna såsom stående till dess eget så gott som uteslutande förfogande. Allt efter som automobilerna bli vanligare och tränga ned till allt bredare lager av landets befolkning, torde dock den ovilja, som mångenstädes ännu finnes kvar mot automobilerna, komma att alltmer försvinna. Det lärers också kunna antagas, att de av sakkunniga föreslagna bestämmelserna i syfte att erhålla trafikdugliga automobiler och omdömesgilla förare skola skapa större trygghet i allmänhet i automobiltrafiken. Att tillkomsten av en för hela landet och för alla fordon gällande trafikstadga skall verka i samma syfte, torde också få antagas.

De nu anförda synpunkterna hava föranlett till en fullständig omarbetning av nu gällande hastighetsbestämmelser.

1906 års automobilförordning.

Innan sakkunniga närmare ingå på sitt förslag, må erinras om, att *1906 års automobilförordning* innehöll, att automobil icke finge framföras med större hastighet än som motsvarar i stad, köping eller annat tätbebyggt samhälle 15 kilometer under dagsljus och 10 kilometer vid mörker eller dimma samt annorstädes 25 kilometer under dagsljus och 10 kilometer vid mörker eller dimma, allt i timmen¹.

1916 års automobilförordning.

Vissa ändringar i dessa bestämmelser skedde genom *1916 års automobilförordning*, som för personautomobil och lastautomobil, vars lastningsförmåga icke överstege 1,000 kg., höjde den tillåtna hastigheten till i stad, köping o. s. v. vid dagsljus högst 20 kilometer, vid mörker högst 15 kilometer, vid dimma högst 10 kilometer samt annorstädes högst 30 kilometer — vilken hastighet finge höjas till 40 kilometer under vissa angivna förhållanden i öppen terräng — och vid mörker och dimma respektive 15 och 12 kilometer, allt i timmen. Enligt sistnämnda förordning får hastigheten för lastautomobil, vars lastningsförmåga överstiger 1,000 kg., utgöra i stad, köping o. s. v. högst 15 kilometer vid dagsljus, högst 10 kilometer vid mörker och högst 6 kilometer vid dimma samt annorstädes högst respektive 20, 15 och 10 kilometer, allt i timmen.

Det är otvivelaktigt, att de snäva hastighetsgränser, som fastställdes genom 1906 års automobilförordning, bidragit till det överträdande av samma bestämmelser, som i regel ägde rum under denna förordnings giltighetstid. Huruvida i och med de höjningar av den medgivna högsta hastigheten, som infördes genom 1916 års förordning, förhållandena i detta hänseende blivit väsentligt förbättrade, må vara vansk-

¹ Genom ett särskilt Kungl. brev den 23 juli 1908 medgavs, att automobil finge i Stockholm framföras med högst 25 kilometers hastighet i timmen.

ligt att uttala en bestämdare mening om. De genom 1916 års förordning ökade hastigheterna borde hava medfört en minskning av överträdelserna, men genom det starkt ökade antalet motorfordon i trafik under senare år och ett effektivare beivrande av förseelser mot hastighetsbestämmelserna har i stället en avsevärd ökning av dylika förseelser ägt rum. Varje jämförelse blir således haltande utan särskilda mycket ingående statistiska undersökningar, vilkas resultat i allt fall bleve av mindre värde. Det faktum kan emellertid med bestämdhet fastslås, att även nu gällande hastighetsbestämmelser i stor utsträckning överträdas.

1919 års sakkunniga, vilka icke hade i uppdrag att behandla hastighetsfrågan, uttala också, att det icke funnes något tvivel om, att stadgandena om maximihastigheten, sådana de för närvarande vore avfattade, icke i verkligheten åtlyddes, något som i en del fall knappast vore att förvåna sig över. Att exempelvis stipulera en maximihastighet av 15 kilometer i timmen för en automobil, som nattetid framfördes å en öde landsväg, finge betecknas såsom fullständigt otidsenligt. Det syntes dessa sakkunniga därför lämpligt, att hastighetsbestämmelserna underkastades en ingående prövning i sammanhang med den bebådade allmänna revisionen av automobilförordningen.

1919 års sakkunniga.

Jämväl enligt sakkunnigas mening äro de nuvarande hastighetsbestämmelserna icke lämpliga. Desamma synas böra ersättas dels med ändrade bestämmelser rörande själva den högsta tillåtna hastigheten i olika fall — alldeles särskilt olämpliga torde nuvarande hastighetsmått vid mörker och dimma vara — dels ock med vissa allmänna regler för föraren med avseende å huru dessa bestämmelser för olika fall böra tillämpas. De sistnämnda föreskrifterna hava visserligen måst hållas i mera allmänna ordalag, men böra dock giva en god allmän vägledning.

Sakkunniga.

Innan sakkunniga närmare beröra grunderna för sitt nu framlagda förslag, må erinras om, att i Norge och Danmark numera gälla följande maximihastigheter:

Hastighetsbestämmelser i Norge och Danmark.

Norge:

(enligt Lov om Bruk av Motorvogner av 21 juni 1912).

Inom städer och stadslänkande samhällen:

15 kilometer, vilken hastighet på framställning av vederbörande kommunala myndigheter kan av Konungen höjas. (Sålunda utgör högsta tillåtna hastigheten i städerna Kristiania, Trondhjem, Drammen, Stavanger, Fredriksstad och Sarpsborg 24 kilometer samt i staden Bergen 21 kilometer.)

Utanför städer och stadslänkande samhällen, där utsikten är fri:

Vid dager, högst 35 kilometer, efter mörkrets inbrott 15 kilometer, vilken hastighet kan av fylkesvägstyrelsen för viss väg eller vägsträcka höjas till 25 kilometer.

Danmark:

(enligt Lov av 6 maj 1921.)

För alla med luftringar försedda personautomobiler och motorcyklar med eller utan bivagn 45 kilometer.

För personomnibusar, varu- och lastautomobiler, när de äro försedda med luftringar och deras vikt med full last icke kan överstiga 2,000 kg., över allt 30 kilometer.

För personomnibusar, varu- och lastautomobiler, som äro försedda med luftringar och vilkas vikt med full last icke kan överstiga 4,000 kg., över allt 24 kilometer.

För personomnibusar, varu- och lastautomobiler, som äro försedda med luft-

ringar och vilkas vikt med full last ligger mellan 4,000 kg. och 6,000 kg., över allt 20 kilometer.

För personomnibusar, varu- och lastautomobiler, som äro försedda med luft-ringar och vilkas last kan överstiga 6,000 kg., för varu- och lastmotorfordon med helt eller delvis massiva gummiringar, när deras vikt med full last icke kan överstiga 6,000 kg., ävensom för alla personomnibusar, som helt eller delvis äro försedda med massiva ringar, över allt 18 kilometer.

För med helt eller delvis massiva gummiringar försedda lastautomobiler, vilkas vikt med full last kan överstiga 6,000 kg., samt för alla motorfordon med släpvagnar, 15 kilometer.

För alla motorfordon, som eljest må framföras med större hastighet, skall denna i städer och stadsliknande samhällen samt vid mörker (utom för tiden 15 maj till 1 augusti) nedsättas till 30 kilometer.

Grunder för de nya hastighetsbestämmelserna. Med avseende å de speciella hastighetsbestämmelser, som synts lämpligen kunna fastställas för vårt land, må först framhållas, att sakkunniga ansett sig böra övergiva den nuvarande anordningen att för mörker och för dimma föreskriva särskilda, lågt satta maximihastigheter.

Under mörker. Visserligen är det under nämnda naturförhållanden nödigt att framföra automobilen med särskild varsamhet, men hela tanken att låta ett visst, ytterst relativt belysningsförhållande utgöra grunden för fixerade siffror måste anses ganska irrationell. Belysningsförhållandena äro också synnerligen varierande, alltefter årstiden och terrängens beskaffenhet samt i olika delar av vårt långsträckta land. Alldeles påfallande olika bliva förhållandena vid jämförelse mellan en landsväg och en upplyst stadsgata — bestämmelsen i nuvarande automobilförordning om viss inskränkt hastighet »vid mörker» har tolkats så, att därmed avses framförandet av automobiler under den tid av dagen, då mörker i allmänhet är rådande.

Det måste också ihågkommas, att automobilernas belysning i regel är så kraftig, att det, om väg- och trafikförhållandena eljest tillåta, icke är förenat med svårighet eller risk att vid mörker hålla en rätt så stark fart.

Under dimma. Vidkommande dimma föreligga analoga förhållanden. Dimman kan vara mer eller mindre hinderlig — emellanåt är dimman ej tätare än att utsikten över vägen är nära nog obehindrad, vadan således i följd därav någon avsevärd reduktion av hastigheten icke är påkallad; i andra fall åter kan dimman vara så tät, att den hart när omöjliggör all automobiltrafik eller i varje fall nödgar till hållande av en ytterst minimal fart.

Den hittills gällande, till vissa siffertal upptagna högsta tillåtna hastigheten vid mörker och vid dimma har därför icke ansetts kunna bibehållas, utan har ersatts med bestämmelser om, när mörker eller dimma råder, »hastigheten alltid skall nedbringas efter som vid varje tillfälle behörig hänsyn till trafiksäkerheten kräver. Med avseende å den för landsbygden medgivna högsta hastigheten har föreslagits, att denna allenast får komma till användning vid »full dager». Uppenbart måste under mörker en förare noga aktgiva på belysningsförhållandena, i stad t. ex. om tillfredsställande gatubelysning är anordnad, och därefter lämpa automobilens hastighet. Och under dimma måste varje förare för att kunna med trygghet framföra automobilen lämpa farten efter dimmans större eller mindre täthet och hinderlighet.

Ringarnas beskaffenhet. En omständighet, vartill i nuvarande automobilförordning ingen som helst hänsyn tages vid bestämmande av de högsta tillåtna hastigheterna, är den, huruvida automobilernas ringar äro luftringar eller massiva gummiringar eller av järn

eller annat hårt material. Det har i det föregående framhållits, att massiva gummiringar och än mera ringar av järn, trä o. s. v. äro vid samma hastighet skadligare för vägbanan än luftringarna. I enlighet härmed hava sakkunniga med hänsyn till den hastighet, varmed automobilerna av olika slag må framföras, indelat automobilerna i tre grupper, allt efter beskaffenheten av hjulringarna. Första gruppen avser automobilerna, vilkas alla hjul äro försedda med luftringar, andra gruppen automobilerna med massiva gummiringar och tredje gruppen automobilerna, som äro försedda med hjulringar av järn, trä eller annat hårt material.

På senare tiden hava framkommit automobilringar (t. ex. de förut i annat sammanhang berörda s. k. Overmanringarna), som ej äro direkt hänförliga till vare sig massiva gummiringar eller luftringar. Då dessa ringars egenskaper ännu ej kunna anses fullt kända och olika konstruktioner finnas, har föreslagits, att det må ankomma på Kungl. Maj:t att bestämma, till vilken av de föreslagna tre grupperna automobil med hjulringar, som icke falla under något av först upptagna slag, är att hänföra.

Med utgående från nu berörda synpunkter och förutsättningar hava sakkunniga haft under överbäggande, huru den högsta tillåtna hastigheten lämpligast bör avvägas. Att olika hastigheter måste föreskrivas för personvagnar och lastvagnar torde vara uppenbart och har redan i nu gällande förordning iakttagits. Behovet att hastigt komma fram är uppenbart mycket mindre för lastvagnar än för personvagnar, vilket ju också beaktas vid själva konstruktionen av de olika vagnslagen; lastvagnarna kunna ej på långt när framdrivas med den hastighet, som personvagnarna uppnå. Lastvagnarnas i allmänhet större tyngd och deras därmed följande menligare inverkan på vägbanan påkalla även fastställande för dessa av en lägre hastighet. Vid olyckshändelser kan också en lastvagn föranleda större skada än en personvagn. Ofta torde man också hava att räkna med, att lastvagnarnas underhåll och vidmakthållande i ett verkligt gott stånd är mera eftersatt än personvagnarnas.

Högsta tillåtna hastighet.

Justitieombudsmannen har i sin ovanberörda skrivelse i förevarande avseende anfört följande: »Äro drosk- och hyrverkschaufförerna i regel kompetenta för sitt yrke och laglydiga, kan detta ingalunda alltid sägas vara förhållandet med dem, som föra lastautomobiler. För envar, som vandrar på Stockholms gator eller i stadens grannskap, är det uppenbart, med vilken vårdslöshet lastautomobiler ofta framföras. Detta gäller såväl tyngre som lättare fordon samt även lastfänomobiler och motorcyklar med sidvagn, avsedd för forsling av varor. Lastautomobilernas framfart måste, såvitt jag förstår, vara till stor skada för gatubyggnad, broar och vägar. Den upprörande hänsynslöshet, som förarna av lastautomobiler ofta ådagalägga, måste, såsom överståthållareämbetet anmärkt, med all kraft stävjas. En stor del av förarna av denna grupp av motorfordon visa icke blott ett öppet och förkastligt trots mot givna bestämmelser och mot ordningsmakten, utan även en så i ögonen fallande okunnighet, att de aldrig bort erhålla körkort.»

Justitieombudsmannen om hastigheten för lastautomobiler.

Beträffande den högsta tillåtna hastigheten för lastvagnar hava sakkunniga föreslagit någon höjning för sådana, vilkas alla hjul äro försedda med luftringar, eller till 30 kilometer i timmen för de små lastbilarna, paketbilarna, med en maximilast ej överstigande 1,000 kg., till 25 kilometer i timmen för lastautomobiler med en maximilast av mellan 1,000—1,500 kg. samt till allestädes 20 kilometer i timmen för lastautomobiler med en maximilast överstigande 1,500 kg. Skillnad har ej synts böra göras mellan landsbygd och städer. Sakkunniga hava vid sättande av de nu berörda hastighetsmått utgått ifrån att det, särskilt i följd av våra vägars beskaffenhet, gäller att främja användandet av de smärre med luftringar försedda lastbilarna — med 1 à 1½ tons last — och att ett ej oviktigt moment härvid är, att sådana last-

vagnar kunna få begagna sig av en något rikligare tillmätt hastighet. De föreslagna bestämmelserna angående hastigheten för nu berörda lastvagnar kunna icke anses äventyrliga varken ur trafiksäkerhetens synpunkt eller ur vägskyddets. För alla slag av automobiler med massiva gummiringar om en viss tjocklek (minst 4 centimeter) har föreslagits en högsta hastighet av 20 kilometer, medan för alla slag av automobiler med mindre tjocka massiva gummiringar (understigande 4 centimeter) allenast 15 kilometers hastighet i timmen medgivits samt för automobiler med ringar av hårt material allenast 10 kilometers hastighet i timmen.

För personvagnar med luftringar har upptagits en något ökad hastighet mot den nu gällande. De icke alltför tunga personautomobilerna (avsedda för högst 7 personer) hava nämligen syntts böra få framföras med en högsta hastighet av 45 kilometer i timmen å landsbygden i allmänhet samt 30 kilometer i timmen i stad och annat tätbebyggt samhälle. De föreslagna hastighetssiffrorna äro, såsom framgår av uppgifterna å sid. 129, desamma som de i Danmark nu gällande. För personvagn, avsedd för mer än 7 personer (personomnibus), har dock den högsta hastigheten ansetts böra i allmänhet ej få överstiga 25 kilometer i timmen. Med avseende å hastigheten för automobil med släpvagn (högst 20 kilometer i timmen — i vissa undantagsfall 30 kilometer —) hänvisas till vad härom föreslagits och anförts under den särskilda § om släpvagn till automobil (§ 22, mom. 3), som upptagits i författningen.

En förutsättning för användande av den högsta tillåtna hastigheten å landsbygden är, förutom vissa allmänna villkor upptagna i mom. 2 av förevarande paragraf, att föraren kan överskåda minst 200 meter av den närmast framför liggande vägsträckan ävensom erforderliga delar av de vägar, som ansluta sig till nämnda vägsträcka. Gällande förordning medger en maximihastighet av 40 kilometer, då föraren kan överskåda minst 250 meter av den närmaste vägsträckan m. m. Då nu en minskning av nämnda överskådliga vägsträcka skett till 200 meter — den nuvarande bestämmelsen att automobilen under alla omständigheter skall kunna stannas inom en tredjedel av »den framförvarande överskådliga och fria delen av körbanan» har bibehållits — har detta sin grund i de siffror som framkommit i de på sakkunnigas föranstaltande verkställda bromsproven, för vilka förut redogjorts. Av dessa framgår nämligen, att den därvid använda, relativt tunga personvagnen av Minerva-typ, vid en hastighet av 50 kilometer i timmen inbromsades vid ett av proven på en vägsträcka av cirka 30 meter. Med utgångspunkt från denna siffra skulle alltså den förare, som vill framföra sin vagn med angivna hastighet, kunna överblicka minst 90 meter av den framförvarande fria vägbanan för att icke bryta mot förutnämnda bestämmelse. Härav följer också, dels att den nu gällande siffran för fria vägbanans längd, 250 meter, är synnerligen rikligt tilltagen och utan fara kan sänkas, dels ock att den av sakkunniga föreslagna höjningen av maximihastigheten till 45 kilometer icke torde innebära någon nämnvärt ökad risk för trafiksäkerheten. Att öka hastigheten ännu mer torde dock ingalunda vara tillrådligt. Bromsproven utvisa, att medan ökningen av hastigheten från 30 till 40 kilometer betyder en ökning av bromsvägen med ungefär 7 meter, så ökas bromsvägen med mellan cirka 15 och 23 meter, då hastigheten ökas från 40 till 50 kilometer. En högsta hastighet för vanliga personautomobiler av 45 kilometer i timmen vid färd på landsbygden torde tillfredsställa alla berättigade anspråk i detta hänseende från automobiltrafikanternas sida, utan att träda andra trafikanters eller övriga vederbörandes intressen för nära.

Beträffande höjningen av hastigheten i städer och tätbebyggda samhällen, må uppmärksammas, att den tätare trafiken i städerna kräver stor varsamhet vid framförandet av automobiler. Det bör dock även beaktas, att städernas invånare äro mera vana vid dessa fordon, att gångtrafiken underlättas av att gator och torg ofta äro försedda med trottoarer och i de större städerna körbanorna med refuger samt

att, där mera intensiv trafik är rådande, denna regleras av särskild trafikpolis. Allt detta gör, att för städer och tätbebyggda samhällen personautomobilerna bör kunna utan fara för trafiksäkerheten få framföras med något större hastighet än som hittills varit medgiven. Automobilens snabbhet har gjort densamma hart när oumbärlig för städerna, särskilt de större, men därför kräves också, att icke denna snabbhet beskäres mer än nödigt är.

I sammanhang med hastighetsbestämmelserna för stad och tät bebyggt samhälle har en jämkning skett i nuvarande bestämmelse om att de för stad föreskrivna hastighetsbestämmelserna skola gälla »i stad, köping eller annat tät bebyggt samhälle». Det torde på sina håll göras gällande, att nämnda bestämmelse innebär, att så snart en väg löper över ett område, som tillhör en stad eller köping, detta i och för sig avgör, att den för stad föreskrivna hastigheten där skall tillämpas. Emellertid är det uteslutande den täta bebyggelsen å ett område och den härpå beroende faran av att inom detta område tillåta motorfordon att framföras med den för den öppna landsbygden medgivna hastigheten, som bör vara bestämmande. Av denna orsak hava sakkunniga föreslagit, att den till 30 kilometer bestämda hastigheten inom städer och köpingar allenast skall gälla dessa samhällens *bebyggda* områden ävensom inom annat tätbebyggt samhälle.

Mom. 2. De i moment 2 innehållna allmänna grunderna för hastigheten under olika situationer torde, utöver vad förut anförts, icke påkalla någon vidlyftigare motivering. Dock må följande uppmärksammas.

Mom. 2.
Allmänna
hastighetsregler.

Medan nuvarande automobilförordning innehåller det stadgandet (§ 16 mom. 4), att automobil under vissa angivna förutsättningar — någorlunda jämförliga med dem, som finnas upptagna i sakkunnigas förslag — skall kunna stannas »ögonblickligen», hava sakkunniga föreslagit, att stannandet skall kunna ske »så gott som ögonblickligen».

Ehuru det uppenbart är en teknisk omöjlighet att »ögonblickligen» stanna ett i gång varande motorfordon, lära exempel finnas på, att domstolarna tillämpat denna bestämmelse efter bokstaven. En bestämmelse att automobilerna skall kunna stannas »så gott som ögonblickligen» torde dock vara fullt tillräcklig för att ålägga förarna all tänkbar varsamhet under här föreliggande situationer, samtidigt som den ger något större utrymme för domstolens bedömning.

I och för vägbanans skyddande har dels fordran på torr och jämn väg uppställts för att högsta hastighet skall få användas, dels ock uttryckligen föreskrivits, att hastigheten skall nedbringas, då vägen är upplött eller när vägbanan är ojämn och gropig.

Att alldeles särskild försiktighet erfordras, då körbanan är så hal, att automobilerna lätteligen slirar, har också beaktats.

Mom. 3. För att möjliggöra att i vissa undantagsfall kunna framföra personomnibus med intill 30 kilometers hastighet i timmen, har i förevarande moment upptagits en föreskrift om, att sådant medgivande kan lämnas av länsstyrelse för allmän väg, därå särskilda anordningar vidtagits för omnibustrafiken.

Mom. 3.

Å statens automobilvägar i Bohuslän läres för närvarande en största hastighet av 30 kilometer i timmen få användas.

Mom. 4. I § 16 mom. 3 av nu gällande automobilförordning stadgas rätt för vederbörande länsstyrelse att, därest anledning härtill föreligger, meddela bestämmelser angående inskränkning av eljest medgiven största hastighet. Föreligger dylik anledning i stad, köping eller municipalsamhälle, där ordningsstadgan för rikets städer tillämpas, må sådan bestämmelse meddelas i den ordning som i nämnda stadga föreskrives.

Mom. 4.
Inskränkningar
för viss väg i
hastigheten.

Härjämte är stadgat, att i stad må i nyss angiven ordning bestämmelse om större

hastighet än den eljest gällande kunna meddelas, därest så befinnes erforderligt. Sistnämnda bestämmelse synes vara ägnad ingiva betänkligheter. Tack vare bestämmelsen i fråga möter intet hinder, i vad på nuvarande lagstiftning beror, att det för en stad föreskrives en största hastighet för person- och lättare lastautomobiler, som överskrider den lagstadgade maximihastigheten för landsbygden. Sakkunniga hava ansett det böra uttryckligen utsägas, att det genom lokala förfoganden blott kan bli fråga om att *inskränka* — och således ej höja — de författningsbestämda hastigheterna.

Behov av inskränkningar i nämnda hastigheter kan flerstädes föreligga på grund av särskilda omständigheter. Men inskränkningarna böra hänföra sig till vissa bestämda syften; och har som sådana angivits viss vägs svaga beskaffenhet, uppblötta tillstånd eller annat särskilt förhållande. Då vissa vägars beskaffenhet är mycket olika vid olika tider på året, och mången väg som eljest är fullt användbar för automobiltrafik kan vara nära nog ofarbar vid tjällossningen och taga kanske obotlig skada av dylik trafik just då, har uppmärksamrats, att inskränkningar i hastigheten också kunna meddelas blott för en viss del av året. Nu ifrågavarande inskränkning av hastigheten kan också fastställas att gälla allenast för automobil av viss beskaffenhet och torde således få tillämpning huvudsakligen å tyngre automobiler.

Med avseende å förslaget att inskränkningar i hastighetsbestämmelserna skola meddelas för väg på landet samt å stads område ävensom inom köping och municipalsamhälle av vederbörande länsstyrelse samt för stad av polismyndigheten i staden, hänvisas till vad sakkunniga anfört under § 16. För städer har rätten till inskränkningar i hastigheten skärpts, i det att för sådana inskränkningar, som allenast må avse viss gata eller annan allmän plats, synnerliga skäl skola föreligga. Det förekommer nu emellanåt att för vissa städer i sin helhet gäller en så orimligt låg hastighet som 10 km. i timmen. Detta är uppenbart meningslöst. Viss nedsättning av hastigheten bör kunna meddelas även för vissa gator i stad, men allenast till rimliga mått — vilka dock icke ansetts böra i författningen angivas, då förhållandena kunna så väsentligt variera på olika orter.

Det effektivaste sättet att vinna en bättre ordning med avseende å gällande hastighetsbestämmelsers tillämpning än nu anses av många ligga i införandet av självregistrerande hastighetsmätare. Sakkunniga hava vidlyftigt uttalat sig om dylika mätare här ovan under § 2 och för närvarande, åtminstone så länge några fullt pålitliga och hållbara apparater icke finnas i handeln, ansett sig icke kunna ifrågasätta några bestämmelser i syfte att obligatoriskt påbjuda dylika apparater.

Genom de nu föreslagna hastighetsbestämmelserna anse sig sakkunniga hava gått automobilisternas intressen så långt till mötes, som överhuvud för närvarande och för våra väg- och trafikförhållanden kan vara tillrådligt.

Mom. 5.
Undantag från
hastighetsbestämmelserna
för vissa slag
av automobiler.

Mom. 5. De hittills gällande hastighetsbestämmelserna (nuvarande automobilförordning § 14 mom. 4) hava icke tillämpning å »automobil, som begagnas såsom ambulansvagn eller vid eldfara för brandväsendets räkning eller vid militärovnig, varom anmälan enligt § 13 mom. 4 skett». Dessa bestämmelser hava upptagits i nu förevarande moment med uteslutande av militärautomobilerna, för vilka de vanliga hastighetsreglerna synts böra gälla, men med tillägg att även för automobil som användes av polistrupp hastighetsreglerna ej gälla.

Mom. 6.
Undantag från
hastighetsbestämmelserna
vid tävlingar m. m.

Mom. 6. Slutligen har befunnits lämpligt att i förevarande författningsrum intaga en bestämmelse, som har avseende å tävlingar med motorfordon eller då vid annat särskilt tillfälle de i förordningen innehållna maximihastigheterna kunna behöva överskridas (t. ex. vid viss militärovnig).

Undantag från de i nu gällande automobilförordning meddelade hastighetsbestämmelserna har för automobilklubbens distanstävlingar pläгат meddelas av

Kungl. Maj:t. Härvid har emellertid blott varit fråga om undantag från de vid mörker och dimma nu gällande hastighetssiffrorna, medan för eljest gällande hastighetsmått undantag ej begärts.

Egentliga hastighetstävlingar kräva också särskilt anlagda banor, vilka ju saknas i vårt land. På Djurgården invid Stockholm hava dock vissa hastighetstävlingar av mindre omfattning ägt rum. Sakkunniga anse, att det bör vara länsstyrelserna, vilka var för sitt län skola äga meddela de undantag från de i siffror omsatta hastighetsmåten som i enstaka fall kunna ifrågasättas. Tillika har föreslagits, att ersättning för skada å väg som förorsakas av tävlingen kan åläggas vederbörande efter ty länsstyrelsen bestämmer.

Att medgivandet av hastighetstävlingar också lämpligast bör tillkomma länsstyrelse har framhållits i en vid 1921 års riksdag väckt motion (nr 232 i 2:a kammaren), vilken motion dock icke föranledde någon riksdagens åtgärd med hänsyn till att hela automobilagstiftningen vore underkastad pågående revision.

§ 19.

Innehållet i förevarande paragraf är nära överensstämmande med § 15 mom. 1 i nu gällande automobilförordning. Vissa tillägg hava dock gjorts.

Kungörelsen om vilka allmänna vägar, som få befaras med automobil samt om meddelade förbud och inskränkningar, skall enligt nu gällande bestämmelser upptaga vägarna å landet samt å »område, som är att hänföra till stad, men icke är i stadsplan intaget». Då sakkunnigas förslag (jfr § 16) upptager, att det är länsstyrelse, som utfärda förbud och inskränkningar för allmänna vägar å landsbygden — häri inbegripet sådana i köping och municipalsamhälle — samt å stads område utanför stadsplanen, hava nu gällande bestämmelser med avseende å ifrågavarande kungörelse jämkats i överensstämmelse härmed.

Den kungörelse, som det skulle åligga länsstyrelse att i förevarande avseende utfärda, har ansetts böra jämväl upptaga de vägar, som få befaras med automobil utan andra inskränkningar än dem förordningen innehåller. Därmed kommer kungörelsen att ge fullständiga upplysningar rörande för automobiltrafik tillgängliga vägar inom de olika länen, vilket måste anses vara till given fördel för automobiltrafikanterna.

Kungörelserna hava ansetts böra årligen utfärdas inom mars månads utgång. Det har föreslagits, att länsstyrelsens ifrågavarande kungörelse för att bliva lättare spridd och tillgänglig skall införas i tidning. Formulär till förevarande kungörelse torde böra, såsom hittills, utfärdas av Kungl. Maj:t, och är i sådant avseende ett förenklat förslag framlagt bland övriga författningsförslag.

Erfarenheten av hittillsvarande kungörelser från länsstyrelserna i förevarande ämne har visat, att dessa kungörelser, förutom att de emellanåt varit avsevärt försenade, ej heller alltid varit tillräckligt tydliga. Uppenbart är det angeläget, att i dessa kungörelser vägarnas sträckning tydligt anges, så att ingen tvekan uppstår, vilka de i kungörelsen upptagna vägarna äro. Med avseende härå torde alljämt böra fasthållas vid, att såsom vägarnas begynnelse- och ändpunkter böra i görlig mån angivas orter, som återfinnas på generalstabens kartor.

Det har ansetts olämpligt att i författningen anges den skala, som företrädesvis bör användas för de kartor, varå de för automobiltrafik tillåtna vägarna inom länet skola utmärkas. För övre Norrland kan tydligtvis en mindre skala användas än för t. ex. Skåne. Frihet bör därför lämnas länsstyrelserna med avseende å skalan, blott denna blir sådan, att vägarna kunna tydligt utmärkas å kartan.

Vidare har föreslagits, att de för automobiltrafik tillåtna vägar inom länet, för

§ 19.

*Kungörelse om
automobilvägar.
Deras inlägg-
ande å karta.*

vilkas trafikerande med automobil icke gälla andra bestämmelser än de i förordningen upptagna, skola utmärkas med röd färg i *heldragna* linjer, medan de vägar, för vilka särskilda bestämmelser gälla, skola utmärkas med röda *streckade* linjer.

Såsom bekant utger automobilklubben vägkartor till automobilisternas tjänst. Det är att förmoda, att å dessa kartor framdeles samma beteckningssätt kommer till stånd, som blir gällande för de av länsstyrelserna upprättade kartorna. Liksom det ur enhetlighetens synpunkt ansetts önskvärt, att beteckningssättet å länskartorna blir i huvudsak lika inom alla län, bör det medföra ökad reda och ordning, om jämväl automobilklubbens kartor i detta avseende ansluta sig till länskartorna.

Det lärer fortfarande bliva vanligt, att länsstyrelserna för nu förevarande ändamål använda de av generalstaben utgivna kartbladen; att därmed ofta en mängd blad erfordras, kan tillsvidare ej hjälpas. Kopior av dessa kartor hava ansetts böra årligen inom viss tid (mars månads utgång) tillställas såväl chefen för kommunikationsdepartementet som väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, dock, att om någon ändring icke skett i senast insända karta, anmälan därom är tillfyllest.

§ 20.

§ 20. I stället för de knapphändiga bestämmelser beträffande vissa anslag å vägvisare, som finnas i § 15 mom. 2 av nuvarande automobilförordning samt i kungörelsen den 20 oktober 1916, hava nödiga bestämmelser i detta ämne, liksom beträffande varningstecken m. m. vid vägkrökar o. s. v., sammanförts till en särskild § 20.

Med avseende å denna paragraf må följande anföras.

Mom 1 och 2.
1903 års sakkunniga.

Mom. 1 och 2. Redan 1903 års sakkunniga, som funnit att vederbörande länsstyrelse borde äga rätt att meddela de förbud eller inskränkningar i automobiltrafiken å viss väg — jämväl med avseende på den största tillåtna hastigheten, — som sedermera alltjämt bibehållits i lagstiftningen, föreslogo därjämte, dels att förbud och inskränkningar, i vad de avsågo trafiken å viss väg, skulle för att bli tillräckligt kända och uppmärksammade offentliggöras medelst anslag å lämpliga ställen vid eller i närheten av vägen, dels ock att det skulle ankomma på vederbörande länsstyrelses prövning, huruvida jämväl bestämmelser angående inskränkning av maximihastigheten m. m. borde på enahanda sätt bringas till automobiltrafikanternas kännedom. Beträffande kostnaderna för dessa anslag, anförä nämnda sakkunniga:

»Denna kostnad kan icke lämpligen drabba de enskilda automobilägarna, då någon rättvis fördelningsgrund härutinnan näppeligen kan uppställas, och svårighet att uttaga en dylik kostnad ofta skulle uppkomma.

— — — Beslut om förbud, inskränkningar och andra bestämmelser med avseende å automobiltrafik äro huvudsakligen tillkomna för förhindrande eller inskränkande av dylik trafik å vissa härför otjänliga vägar, och de avse således att skydda annan där framgående trafik och själva vägarna. I följd av vad sålunda anförts, synes annat ej kunna ifrågakomma än att ålägga vederbörande väghållningsdistrikt ifrågavarande kostnad, som för övrigt icke kan bli i någon mån avsevärd.» Sakkunniga föreslogo fördenskull ett tillägg till § 53 i lagen angående väghållningsbesvärets utgörande på landet den 23 oktober 1891, enligt vilket tillägg kostnaden för anslagen skulle utgå ur vägkassan.

Prop. till 1906
års riksdag.

Det må vidare erinras om, att 1903 års sakkunniga — liksom den på deras betänkande grundade *propositionen till 1906 års riksdag* (Nr 70) — intogo den ståndpunkten, att körning med automobil skulle i princip få äga rum »å varje gata, väg eller annan plats, som är upplåten eller tillgänglig för allmän körtrafik». Härigenom blev givetvis behovet av anslagstavlor vid vägar, där inskränkningar beträffande automobiltrafiken vidtagits, framträdande.

I det yttrande från riksdagen, som inhämtades över nyssberörda, på nämnda sakkunnigas förslag grundade proposition angående förordning om automobiltrafik, fann riksdagen emellertid, dels att körning med automobil såsom regel endast borde få äga rum å väg, vars bredd överstege 3.6 meter, dels ock att de av sakkunniga och Kungl. Maj:t föreslagna vägtavlorna, vilka skulle draga alltför höga kostnader, borde ersättas med anslagna kungörelser till ledning för automobiltrafiken.

1906 års riksdag.

1906 års förordning utfärdades också i överensstämmelse med riksdagens beslut. I detta sammanhang torde böra framhållas, att det andra kammarens utskott, som vid 1909 års riksdag behandlade frågan om revision av automobilförfattningarna, framhöll önskvärdheten av, att så väl för automobiltrafik fullständigt förbjudna vägar som ock sådana vägar eller vägsträckor, där hastighetsgränsen vore en annan än den normala, utmärktes genom anslagstavlor eller andra tecken, varom allt uttryckliga föreskrifter borde meddelas.

1906 års förordning.
Vederbörande utskott vid 1909 års riksdag.

Även 1912 års sakkunniga delade föregående sakkunnigas åsikter angående behovet av vägtavlor och detta ehuru de icke föreslogo någon ändring beträffande den i 1906 års förordning stadgade huvudregeln angående för automobiltrafik tillåtna vägar. Sakkunniga anföra sålunda härom: »Det har framhållits, att svårighet ofta nog föreligger jämväl för den laglydiga automobilisten att ställa sig till efter rättelse bestämmelserna angående tillåtna och förbjudna vägar. Nekas kan icke, att ett visst fog föreligger för klagomålen. Nu gällande bestämmelser och Konungens befallningshavandes i enlighet därmed utfärdade kungörelser göra det verkliga i vissa fall nästan omöjligt att, även med kungörelserna i hand, med ledning av allenast dessa och kartor taga reda på vilka vägar som äro tillåtna och vilka som äro förbjudna. Vissa delar av vårt land äro dessutom ännu icke utförligt kartlagda, medan i andra fall generalstabens i handeln tillgängliga kartblad äro i viss mån antikverade. Att i varje särskilt fall fråga sig fram bjuder givetvis stora svårigheter, särskilt i glest befolkade trakter eller vid körsel nattetid. Under sådana förhållanden föres tanken osökt på uppsättande av anslagstavlor, som angiva en vägs karaktär av tillåten eller förbjuden väg.»

1912 års sakkunniga.

Då frågan om anslagstavlor införande i lagstiftningen, efter vad den föregående riksdagsbehandlingen visat, huvudsakligen vore en kostnadsfråga, läto de sakkunniga verkställa en utredning härom, varav framgick, att vid den tid utredningen företogs, 6,226 tavlor ansågos böra anskaffas, vilka beräknades draga en kostnad av i runt tal 44,000 kronor, därest tavlorna tillverkades av trä.

Sakkunniga funno denna utgift ingalunda hög i förhållande till den stora praktiska nyttan av anslagstavlor och hemställde därför, att § 14 i sakkunnigas förslag, som innehöll bestämmelser om de förut nämnda kungörelserna, skulle kompletteras med följande tillägg: »Dessa stadganden», d. v. s. angående förbjudna vägar m. m., »skola därjämte tillkännagivas medelst uppsättande å lämpligt ställe vid vägen av anslagstavlor i olika färger. Tavlorna skola hålla minst 35 centimeter i höjd och bredd. Röd anslagstavla utmärker förbud för allt slags automobiltrafik. Gul anslagstavla utmärker, att automobil får å vägen framföras endast med viss minskad hastighet. Grön anslagstavla utmärker att vägen får befaras av automobil allenast av viss beskaffenhet. De stadgade inskränkningarna skola å anslagstavlor anngivas. Anslagstavlor skola uppbäras av en minst två och en halv meter lång stång.»

I propositionen till 1916 års riksdag (Nr 51) upptogs emellertid icke sakkunnigas förslag i vad avsåg anslagstavlor.

Prop. nr 51 till 1916 års riksdag.

Däremot beslöt riksdagen för sin del ett nytt moment, mom. 2, vid § 15, vilket ännu är gällande och vari stadgas att å vägvisare, varom förmäles i 29 § i lagen angående väghållningsbesvärets utgörande på landet, skall, om någon av de vägar

som stöta samman är förbjuden för automobiltrafik, därom genom vederbörande kronobetjänings försorg anbringas lätt synligt anslag.

Kung. den 20
okt. 1916.

Genom *kungörelsen den 20 oktober 1916* har vidare stadgats, att ifrågavarande bestämmelse må så tillämpas, att, i stället för anbringande av särskilt anslag, att väg är förbjuden för automobiltrafik, vägvisare, i vad den avser dylik väg, målas med röd färg, under det att vägvisare, i vad den avser för automobiltrafik tillåten väg, göres svart.

Sakkun-
niga.

Den av 1912 års sakkunniga föreslagna anordningen med särskilda vägtavlor, angivande förhållandena med avseende å automobiltrafik å den ifrågavarande vägen, är jämväl enligt sakkunnigas mening en rationell anordning, som kunde förtjäna att genomföras. Med hänsyn emellertid till de svårigheter, som ansetts förknippade med denna anordning, svårigheter som också emellanåt kunna bli ganska framträdande, hava sakkunniga ansett sig icke böra upptaga förslaget om införande och uppsättande av automobilvägtavlor av visst bestämt slag.

Första stycket av moment 1 i § 21 har anpassats efter nu gällande bestämmelser. Därefter har såsom ett andra moment tillfogats ett stadgande om, att meddelade inskränkningar i rätten att med automobil befaras viss allmän väg, vare sig inskränkningarna avse vissa automobiler eller viss tid eller eljest tillåten hastighet, skola på lämpligt sätt angivas å eller invid vägen.

Det skulle ankomma på vederbörande länsstyrelse att för väg å landsbygden eller å stads område utanför stadsplanen eller inom köping och municipalsamhälle meddela de närmare föreskrifter om dessa anordningar, som kunna erfordras.

Uppenbart torde länsstyrelserna komma att höra vederbörande vägstyrelser, huru de nämnda inskränkningarna böra angivas. Det är all anledning förmoda, att vägstyrelsernas rimliga önskingar i detta hänseende skola tillmötesgå, så att vidlyftigare och kostbarare anordningar icke krävas, än som äro oundgängligen nödiga för ändamålets vinnande. Den enhetlighet i förevarande hänseende över hela landet, som skulle åstadkommas genom återupptagande av 1912 års sakkunnigas förutberörda förslag, skulle visserligen ej på detta sätt vinnas. I den mån emellertid ett enhetligt system för inskränkningarnas betecknande kunde antagas, ett system som förenade enkelhet med prisbillighet, torde större svårigheter ej heller möta att få detsamma på överenskommelsens väg genomfört åtminstone för stora delar av landet. Olika sådana system hava enligt vad sakkunniga erfarit varit upp till diskussion, men ännu ej vunnit allmän anslutning. Det är emellertid att förmoda, att automobilismens speciella målsmän skola upptaga frågan till förnyat övervägande i syfte att söka utfinna ett system, som kan antagas vinna tillräcklig anslutning, så att enhetliga anordningar i förevarande hänseende i görlig grad måtte komma till stånd.

Sannolikt är också, att anordningarna ej överallt behöva vara desamma. Å tätt bebodda trakter, där automobiltrafiken överhuvud är livlig och vägarna så att säga vimla av automobiler, behöva eventuella inskränkningar med avseende å vissa vägars befarande med automobil angivas på ett mera iögonenfallande sätt än som är nödvändigt vid vägar, som sällan befaras med motorfordon och där trafiken i allmänhet är obetydlig. Med avseende å dessa senare vägar kan det ofta vara tillräckligt med mera primitiva anordningar, t. ex. ett tryckt anslag, anbragt i ett glasskåp eller på annat sätt skyddat för vädrets inverkan eller dylikt. Det besvär en automobilförare får vidkännas genom att ibland stanna bilen för att avläsa anslaget kan vid den trafik, varom här är fråga, icke vara av någon betydelse. Hastighetsinskränkningar äro nu ofta meddelade genom en visare, varå angivits t. ex. »sakta fart», »fart 20 kilometer» etc. De olikheter, som måste anses föreligga med avseende å vägar i olika trakter av landet och trafikens olika livlighet, hava också

föranlett sakkunniga att föreslå större frihet beträffande tillkännagivandet vid vägarna av meddelade inskränkningar i automobiltrafiken, än som skulle inträda genom att härutinnan söka genom författningsbestämmelser införa ett enhetligt system, vare sig i enlighet med förslaget av 1912 års sakkunniga eller enligt andra normer.

Härförutom har i nu förevarande moment en bestämmelse föreslagits om, att å för automobiltrafik tillåten allmän väg skall anbringas tjänligt varningstecken å de ställen, där särskild varsamhet är av nöden. Sådana ställen hava exempelvis angivits till skarpa krökar, branta backar eller där utsikten eljest är skynd samt korsningar med järnväg eller spårväg.

Varnings-
tecken invid
vägarna.

Författningsbestämmelser av ifrågavarande slag hava hittills saknats i vårt land, men finnas allmänt utomlands. Om deras nytta, särskilt för trafiken med motorfordon på våra ofta smala och krokiga vägar, synes något tvivel icke böra råda. Men även för övriga vägfarande, icke minst för cyklister, böra dylika varningstecken bliva till gagn, särskilt vid färd i obekanta trakter.

Genom den *internationella konvention rörande automobiltrafik*, som avslutades i Paris den 11 oktober 1909 och tillträdades av Sverige den 9 december 1910, art. 8, har envar av de kontraherande staterna förbundet sig att, i den mån den därtill har befogenhet, vaka över att längs vägar icke uppsättas, för att utmärka farliga passager, andra varningstavlur än dem, som finnas angivna i en vid konventionen såsom bilaga fogad tabell. Genom gemensam överenskommelse mellan de kontraherande staternas regeringar kunna dock ändringar i detta system vidtagas. I samma konventionsartikel finnas vissa regler för varningstavlornas uppsättning.

Internationella
varningstavlur.

Sedermera har i *kungörelsen den 20 oktober 1916* med bestämmelser angående tillämpningen av förenämnda konvention § 4 stadgats att länsstyrelserna skola vaka över, att de i art. 8 av konventionen meddelade bestämmelserna angående anbringande av varningstavlur å allmän väg iakttagas i den mån så kan ske.

I utlandet användas dessa internationella varningstavlur ganska allmänt, men i Sverige hava de vunnit endast liten utbredning.

På senare tid har emellertid, på initiativ av kungl. automobilklubben, börjat användas varningstavlur av ett annat system. Dessa tavlor som i motsats till de internationella endast angiva att riskabel passage väntar, men ej *varför* passagen är farlig, utgöras av en rödmålad, öppen triangel av järn med basen nedåt och fäst vid en cirka 2 meter lång, likaledes rödmålad järnstång. Vid särskilt farliga passager avses att uppsätta dubbla trianglar, som vända baserna mot varandra. Dessa varningstecken äro hållbara och tämligen oömma för åverkan; anskaffningskostnaden lär för närvarande vara omkring 15 kronor per styck med stång. Anmärkningar hava emellertid framkommit mot dessa varningstrianglar, därför att desamma vid mörker mot en skogig bakgrund emellanåt knappast äro skönjbara. För närvarande lära försök pågå att anskaffa något slags belysning av dem, vilken tändes eller släckes efter dagern (såsom förhållandet är med Agafyrarna). Andra modeller för varningstavlur användas också här och var i landet. En vanlig modell är såhunda en på en stång uppsatt rund vitmålad skiva med ett i svart färg anbragt S.

Automobil-
klubbens var-
ningstrianglar.

Sakkunniga hava, lika litet som beträffande de anordningar, varmed inskränkande bestämmelser i automobiltrafiken skola tillkännagivas, velat föreskriva någon bestämd modell för varningstecknen, utan lämnat detta åt ortsmyndigheternas beprövande efter olika föreliggande omständigheter. Det förefaller, som om det internationella systemet med vissa olika beteckningssätt för olika farliga situationer icke är att föredraga framför ett för alla farliga platser lika varningstecken. Snarare kan det lända till ökad varsamhet vid automobilens framförande å farliga passager, att föraren ej vet, om det är en backe, en krök eller en vägkorsning

Sakkunniga.

o. s. v., som varningen åsyftar. Hans uppmärksamhet blir då mera spänd och försiktigheten ökas.

Vad beträffar gata eller annan allmän plats i stad bör den för landet på länsstyrelse ankommande befogenheten beträffande anslag angående inskränkningar i motorfordonstrafiken och vidkommande varningstecken utövas av polismyndigheten i staden.

Mom. 3.

Mom. 3. Med avseende å kostnadernas bestridande för anslag och varningstecken, varom i mom. 2 är fråga, hava sakkunniga framlagt förslag i särskild lag.

§ 21.

§ 21.

Mom. 1.
Skyltar och
lyktor å
automobil under
färd.

Mom. 1. Förevarande § mom. 1 upptager väsentligen de i § 16 mom. 2 av nuvarande automobilförordning meddelade bestämmelserna.

Först hava bestämmelser i § 21 mom. 1 om förande av behörigt igenkänningsmärke (eller besiktningsskylt) upptagits i anslutning till de nu gällande.

De skyltar automobil skall föra under färd till utmärkande av automobilens beskaffenhet och dess ägare (§ 21 mom. 1 b), hava ansetts böra vara av metall eller porslin. Här och var har man nu brukat visitkort, vilket måste anses olämpligt och otillräckligt. Mera fullständiga uppgifter än hittills om automobilens beskaffenhet hava också ansetts nödiga å den härför avsedda skylten.

Enligt § 16 mom. 2 i nu gällande automobilförordning skall då mörker eller dimma råder framtill föras två lyktor i samma höjd, en å vardera sidan, med vitt sken, tillräckligt starkt att upplysa vägen minst 50 meter framför bilen. Påfordrandet av lykta vid dimma har utgått av skäl, som anförts här ovan under § 18. Vidare har i förevarande lagrum, § 21 mom. 1 c), föreslagits, att lyktorna skola hava ett sken tillräckligt starkt att kunna upplysa vägen minst 50 meter framför bilen. Under färd å upplyst stadsgata kan ej vara nödigt att lyktorna alltid utveckla den nämnda ljusstyrkan.

Mom. 2.
Särskild lykta
för ambulans-
och brandkärs-
bilar m. fl.

Mom. 2. En särskild lykta framtill med rött ljus har föreslagits för de autobiler, för vilka några särskilda hastighetsbestämmelser icke skola gälla. Föreskriften i fråga torde underlätta dessa automobilers igenkännande även på långt håll.

Mom. 3.
Vissa uppgifter
å tyngre last-
automobiler.

Mom. 3. För de större lastvagnarna — med en maximilast överstigande 1500 kilogram — har ansetts lämpligt föreskriva vissa påmålade uppgifter om största hjultryck, varigenom patrullerande polis och allmänheten lättare kunna utöva viss kontroll över dessa lastvagnar och deras framförande. En dylik uppgift medför också, att föraren alltid har för ögonen huru hårt vagnen får lastas.

Mom. 4—10.

Mom. 4—10. Med avseende å övriga bestämmelser i förevarande § må erinras, att en del av de i § 16 i nuvarande automobilförordning innehållna föreskrifterna eller de, som ansetts av betydelse att känna även för andra vägtrafikanter, upptagits i den framlagda vägtrafikstadgan, medan de körregler, som befunnits utslutande avse automobilförarens förhållande, återfinnas i nu förevarande § i förordningen om motorfordon.

Signalappa-
ratens ljud.

Det har befunnits nödigt föreslå, att allenast signalapparat med visst ljud må i vissa fall användas. Beskaffenheten av signalapparaters ljud är icke av samma betydelse i städerna som på landsbygden, där huvudsaken är att automobilerna avge ett ljud, som, utan att verka skrämmande på människor och djur, är tillräckligt starkt för att dels kunna höras på relativt långa avstånd, dels uppfattas även av en mindre uppmärksam körsven på ett skramlande häståkdon. I städerna behöver ljudet i regel ej höras lika långt som på landet, men måste vara tillräckligt karakteristiskt för att skilja sig från det övriga gatu-

bullret. Då automobiltrafik därstädes på många håll pågår dygnet om, får ljudet dock ej vara så starkt och av sådan beskaffenhet, att det verkar störande.

1919 års sakkunniga, som särskilt tagit sikte på sistberörda olägenhet, föreslog, att under färd i stad, köping eller annat tätt bebyggt samhälle icke finge användas signalapparat med »störande läte». Sakkunniga anföra följande: »Dels för att tillmötesgå allmänt uttalade önskemål om förhindrande av användningen av onödigt irriterande och skrämmande ljudsignaler och dels för att avpassa stadsgandet även för motorcyklar föreslå de sakkunniga, att vid färd i dylikt samhälle icke får användas signalapparat med störande läte.»

1919 års sakkunniga.

I förut omförmälda *proposition till 1920 års riksdag* föreslogs emellertid, att bestämmelsen om signalapparatens ljud i nu förevarande hänseende skulle bibehållas sådan den ursprungligen stadgats i 1916 års förordning. Riksdagen anslöt sig även härtill.

1920 års proposition.

Om än den anmärkningen kan framställas mot uttrycket »störande läte», att det är alltför svävande, så torde dock den nuvarande bestämmelsen icke heller vara tillfredsställande. Så snart fråga är om färd i stad eller stadsliknande samhälle, synes *endast* signalapparat med jämn, dov ton böra få brukas. Det kan icke vara omöjligt att anskaffa signalhorn, som äro tillräckligt kraftiga om dagen utan att verka störande om natten.

Sakkunniga.

I gällande automobilförordning stadgas, att vid färd i stad, köping eller annat tätt bebyggt samhälle ej må användas signalapparat av sådant särskilt slag, som allmänligen användes å brand-, ambulans- eller polisvagnar, vilket stadgande införts på förslag av 1919 års sakkunniga med föranledande av en framställning från Svenska Brandskyddsföreningen.

Signaler av ambulans- och brandkårsfordon.

I denna framställning hade föreningen, med hänsyn till att brandkårs-, ambulans- och polispiketsignalerna, i den mängd växlande ljud, som numera inginge i gatubullret, icke väckte den särskilda lystring och uppmärksamhet som vore önskvärd, hemställt om föreskrifter i ändamål att tillförsäkra nämnda fordon ensamrätt ifråga om användande av vissa karakteristiska ljudsignaler, såsom visselpipa å motoravgasrör, ringklockor och tvåtoniga signalhorn. De sakkunniga funno dock ej lämpligt »att i förordningen angiva, vilka särskilda ljudsignaler som härvidlag kunde komma ifråga att förbehållas de åsyftade fordonen», utan ansågo detta böra bliva beroende av gängse praxis.

Brandskyddsföreningen och 1919 års sakkunniga.

Bestämmelserna om särskilda signalapparater för de vagnar, som det här gäller, avse icke blott att låta dessa komma fort och obehindrat fram utan även att fotgängare och övriga trafikanter skola komma fort nog undan. Dessa senare hava därför ett stort intresse av att kunna urskilja och uppfatta ljudet ifrån brandvagnarnas m. fl. signalapparater. Om nu inga bestämda föreskrifter meddelas angående beskaffenheten av ifrågavarande signalapparater, skulle det kunna inträffa, att dessa frambringade ljud, som föga eller icke alls skilde sig från övriga automobilers. Likaså kunde det hända, att t. ex. brandvagnarna försåges med signalapparater, frambringande helt andra ljud än dem allmänheten hittills vant sig höra från dessa vagnar, vilket icke heller vore lämpligt. Då nu föreslagits signalapparater av visst slag för vanliga automobiler, har det syntts riktigast att även föreslå signalapparater av annat, därifrån väl skilt slag för de specialvagnar, varom här är fråga.

Sakkunniga.

De sålunda föreslagna signalapparaterna för specialvagnarna äro sådana, som redan nu allmänligen användas å detta slags vagnar. Några av lagstiftningen föranledda extra nyanskaffningar torde därför ej behöva ske.

Med avseende å det i moment 6 föreslagna förbud mot användande i vissa fall av bländande ljus må först erinras om, att i 1916 års automobilförordning inga föreskrifter ursprungligen funnos i detta hänseende.

Förbud mot bländande ljus i vissa fall.

1919 års sakkunniga.

1919 års sakkunniga, som föreslogo ändrade bestämmelser beträffande belysningen å automobiler och motorcyklar, hade även sin uppmärksamhet riktad på faran och olägenheterna av lyktor med bländande sken å motorfordon. Sakkunniga anföra härom, efter att hava redogjort för de av dem föreslagna nya bestämmelserna rörande belysningen, följande: »Då slutligen de numera brukliga, starka strålkastarna visat sig lätt kunna förorsaka olyckshändelser, särskilt på landsbygden, när mötande trafikanter bliva fullständigt bländade och förty ej kunna vidtaga erforderliga dispositioner för att undvika sammanstötning, hava de sakkunniga ansett lämpligt att här inrycka en bestämmelse om att, därest lykta med bländande sken användes, detta skall vara inriktat så lågt över marken eller så avskärmat, att det icke medför olägenhet för mötande.»

1920 års proposition.
Riksdagen.

I *propositionen till 1920 års riksdag* bibehölls sakkunnigas förslag oförändrat, men vid ärendets behandling i riksdagen föreslog *andra lagutskottet*, som förmenade att förslaget erhållit en mindre lämplig avfattning, enär det icke torde vara möjligt att så inrikta eller avskärma ljuset, att det icke i backig terräng kunde medföra befarad olägenhet, att ifrågakvarande bestämmelse skulle erhålla följande ändrade lydelse: »Användes lykta med bländande sken, skall detta till skydd för mötande vara inriktat lågt över marken eller på lämpligt sätt avskärmat.» Utskottets förslag bifölls av riksdagen, och genom *förordningen den 25 september 1920* erhöi § 16 moment 2 ett tillägg av nyss angivna lydelse.

Förordningen
den 25 sept.
1920.

Sakkunniga.

Sakkunniga anse för sin del mycket starka skäl tala för att alltjämt bibehålla ett stadgande om förbud i vissa fall mot användande av lyktor med bländande sken å motorfordon, även om sakkunniga icke ansett sig kunna i oförändrat skick upptaga nu gällande bestämmelser eller det förslag, som avgavs av 1919 års sakkunniga.

Det läser icke kunna undvikas, att en automobillykta, därest den skall uppfylla föreskrifterna i mom. 1 c) och alltså hava ett sken tillräckligt starkt att kunna upplysa vägen minst 50 meter framför automobilen, kommer att, när full ljusstyrka användes, verka bländande på den som befinner sig på en viss punkt av det belysta området. Det torde dock knappast låta sig göra att helt och hållet förbjuda lyktor med bländande sken. Då emellertid behovet av så starkt lysande lyktor, som föreskrivas i nyssberörda moment, icke kan sägas föreligga i stad, där ju i allmänhet särskild gatubelysning finnes anordnad och även körhastigheten varken kan eller får vara så hög som på landsbygden, har föreslagits ett uttryckligt stadgande om, att bländande ljus ej alls får användas vid färd i stad eller annat tätt bebyggt samhälle.

Beträffande landsbygden hava andra bestämmelser i nu förevarande syfte icke ansetts påkallade än att vid möte med annan vägfarande bländande ljus icke får användas.

I detta sammanhang bör kanske till ytterligare motivering av sakkunnigas förslag framhållas, att det torde vara mycket svårt att medelst en fast anordning avskärma ljuset så, att det under alla förhållanden icke verkar bländande. Den nu vanligen använda metoden att täcka över den övre eller undre delen av lyktans glas med papper eller annat dämpande täckmedel är icke tillfyllest. Vare sig den undre eller den övre delen av lyktglaset är täckt, kan bländning lätt inträda, då automobilen — t. ex. på krönet eller vid foten av en backe — befinner sig på ett annat plan än den mötande. Det har därför förefallit lämpligast att helt överlämna åt automobilägaren att träffa sådana anstalter med belysningen å automobilen, att föraren i varje särskilt fall, då möte med annan vägfarande inträffar, kan undvika att blända den mötande.

Förbud mot
förarens tobaks-
rökning i stad.

Såsom ett nytt stadgande har i mom. 7 införts förbud för förare att röka tobak under färd i stad eller annat tättbebyggt samhälle. I allmänhet måste det anses olämpligt att förare röker tobak under färd. Dels kan hans uppmärksamhet

därmed slappas, dels kunna gnistor — särskilt från cigaretter — medföra skada och obehag för honom själv och för passagerarna, dels ock är brandfara ej utesluten. Emellertid hava sakkunniga icke ansett sig böra upptaga förbud mot förares tobaksrökning annat än vid färd i stad eller annat tätbebyggt samhälle. Sådant förbud gäller nu t. ex. i Stockholm enligt särskilt meddelade föreskrifter.

I moment 9, som motsvarar de båda sista styckena i § 16 mom. 4 av gällande automobilförordning, har den ändring föreslagits, att förbud mot att giva gaserna från explosionsmotor fritt avlopp begränsats till färd i »stad eller tätbebyggt samhälle eller annorstädes, där olägenhet för annan vägfarande kan därav uppstå». Vidare har en mindre förändring vidtagits för att bringa föreskrifterna i överensstämmelse med § 2 mom. 3, enligt vilken motorn skall vara så inrättad, att den ej genom utsläppande av rök o. s. v. åstadkommer avsevärdare obehag eller olägenhet.

Om släpvagn till automobil.

§ 22.

I gällande automobilförordning finnas inga bestämmelser angående till automobil kopplad släpvagn, om ock på en del håll vissa lokala föreskrifter gälla angående trafiken med dylika sammansatta fordon. Såsom redan i inledningen framhållits, har bruket att medelst tillkopplade släpvagnar stegra ett motorfordons användbarhet, särskilt för godstrafik, blivit allt vanligare.

Klart är, att en automobil, till vilken släpvagn är kopplad, skall, då den framföres, erbjuda vida flera riskmoment än en automobil utan släpvagn, särskilt med hänsyn till de ofta smala och krokiga vägarna i vårt land. Den bogserande automobilens motor och framför allt de delar, som röna mera direkt inverkan av det tillkopplade fordonets egna rörelser, utsättas för stora påfrestningar, manövreringsförmågan blir nedsatt och faran för att släpvagnarna, även om de äro försedda med fullgoda kopplingsanordningar, genomgående styrning och effektiva, bemannade bromsar skola orsaka skador och obehag på egen hand, lärer icke kunna helt undanröjas. För övriga trafikanter på en väg kunna likaledes svårigheter och obehag uppkomma, särskilt vid möten och i kurvor.

Att förbjuda automobiltrafik med tillkopplad släpvagn vore dock säkerligen oklokt. För den som begagnar sig av dylik trafik, i regel för godsbefordran, bliva transportkostnaderna betydligt lägre än med användande av tunga lastautomobiler, varjämte vägskadorna i allmänhet bliva mindre och vägunderhållet mindre försvårat. Det är sålunda av intresse att icke genom ett förbud mot trafik med släpvagnar eller genom alltför stränga föreskrifter för dylik trafik riskera, att godstrafiken — sannolikt i större utsträckning än nu — sker med anlitande av de tunga, vägfördärvande lastautomobilerna.

I en särskild avdelning av förordningen hava därför upptagits påkallade föreskrifter »om släpvagn till automobil».

Med avseende å de bestämmelser, som härutinnan föreslagits i § 22, må först anmärkas stadgandet om, att kopplingsanordningarna skola vara tillfredsställande samt att effektivt bromsningssystem skall vara anordnat, därest mer än en släpvagn brukas.

När helst anledning därtill förekommer bör länsstyrelse eller polismyndighet i stad kunna låta genom besiktningsman undersöka släpvagnens beskaffenhet samt huruvida kopplings- och bromsningssystemen äro i betryggande skick. Efter omständigheterna bör i anledning av besiktningen förbud kunna utfärdas för viss släpvagns användande (jfr vad om automobil är stadgat i § 6).

§ 22.

Riskmoment
vid släpvagns
framförande.

Kopplings- och
bromsningssystem-
anordningar.

Någon allmän besiktning av släpvagnar före deras tagande i bruk har däremot icke ansetts nödigt föreskriva, då desamma ej framdrivas med egen motor. Ej heller har något registreringsystem för släpvagnar ansetts kunna ifrågasättas.

Släpvagnars
hjultryck m. m.

I syfte att förhindra att alltför tunga och breda släpvagnar komma till användning, har föreslagits, att släpvagn skall i avseende å vikt, bredd och hjultryck överensstamma med vad i förordningen föreskrives för automobil.

Tillstånd i vissa
fall till fram-
förande av
släpvagn.

Frågan huruvida offentlig myndighets tillstånd skall erfordras för framförande av släpvagn har ansetts lämpligast böra så lösas, att framförandet av släpvagnar med visst större hjultryck eller bredd, i analogi med vad om automobiler av motsvarande storlek föreslagits, skall bero av dylikt tillstånd. Om sådant tillstånd skulle gälla vad i § 16 mom. 3 och 4 är föreslaget för automobil. Hittills torde emellertid släpvagnar av nu förevarande tyngd och bredd knappast förekomma i vårt land. I övrigt hava sakkunniga utgått ifrån, att tillkopplande av mer än *en* släpvagn eller användande av släpvagn till framförande av personer — vilket senare väl än så länge blir ett undantagsförhållande — medför sådana särskilda riskmoment, att myndighets tillstånd bör fördras för sådan trafik.

Med dessa bestämmelser kan ett tillfälligt sammankopplande av *en* släpvagn till automobil för godsbefordran, ävensom t. ex. bogsering av en skadad automobil genom en annan automobil, äga rum utan att särskild tillstånd härtill behöver utverkas. Om dylik trafik å någon ort anses böra på särskilt sätt regleras, kunna bestämmelser härom tillkomma i samma ordning som för andra inskränkningar i automobiltrafiken, dock inom ramen för de i författningen bestämda gränserna.

Hastigheten
vid framföran-
de av släpvagn.

Med avseende å den hastighet, varmed automobil med släpvagn högst må framföras, lär vara uppenbart, att de för automobil föreslagna bestämmelserna icke kunna medgivas. En modererad hastighet är därför föreslagen för denna trafik eller 20 kilometer i timmen såväl i stad som å landsbygden, dock blott i det fall att alla de framförda fordonen äro försedda med luftringar. För fordon med massiva gummiringar eller ringar av järn eller annat hårt material synas böra gälla samma bestämmelser som för automobiler med dylika hjulringar i allmänhet är föreslaget.

Emellertid förekommer här och var å landsbygden, att posten befordras med personautomobil och att därvid för att även kunna befordra passagerare en lätt släpvagn medföres, å vilken posten lastas. En dylik trafik, som för vissa orter, särskilt i Norrland, är av stor betydelse, synes böra främjas genom att en något större hastighet må kunna medgivas för sådan automobil med släpvagn. Det är här fråga om yrkesmässig linjetrafik, och får släpvagn icke brukas i sådan trafik utan myndighets medgivande och släpvagnens godkännande (§ 26 mom. 4 i förevarande författningsförslag). Särskilt med hänsyn till nu berörda trafik och omständigheter har därför föreslagits, att länsstyrelse, om släpvagnen är av ringa vikt och avsedd allena för last, må kunna medgiva fordonens framförande å viss allmän väg med en hastighet av högst 30 kilometer i timmen.

De föreslagna bestämmelserna om förande av vissa skyltar och lyktor torde icke tarva särskild motivering.

Särskilda föreskrifter om yrkesmässig automobiltrafik.

§§ 23—27.

§§ 23—27. För den yrkesmässiga automobiltrafiken har trafikillstånd av offentlig myndighet alltjämt ansetts böra fordras. Med avseende å den myndighet, som har att meddela sådant tillstånd, gäller för närvarande, att trafikillståndet skall meddelas i

Nuvarande för-
fattnings-
bestämmelser.

fråga om automobiltrafik mellan särskilda orter av länsstyrelsen i det eller de län, där trafiken skall äga rum, och, då fråga är om uthyrande av automobil allenast för färd inom viss stad med närmaste omnejd, av stadens vederbörande polismyndighet. Trafiktillstånd, som avser rättighet att i andra fall än ovan sagts åt allmänheten uthyra automobil, meddelas av länsstyrelsen i det län, där sökanden är mantalskriven.

Dessa bestämmelser, som icke synts tillfredsställande, hava varit föremål för en fullständig omarbetning; och skall här i ett sammanhang redogöras för, huru enligt sakkunnigas mening lämpligast bör förfaras med avseende å tillstånd till yrkesmässig automobiltrafik.

Det första slag av yrkesmässig automobiltrafik (tillhandahållande mot ersättning av automobil åt allmänheten), som synes behöva beaktas, är det, som äger rum å viss i förväg bestämd vägsträcka och som i allmänhet har en regelbunden karaktär. Det är här fråga om bilrouter, där allmänheten betjänas med skjuts, ofta enligt turlista; och kan detta slag av yrkesmässig automobiltrafik lämpligen med en sammanfattande beteckning angivas såsom *linjetrafik*.

Linjetrafik.

Definitionen å linjetrafik har så avfattats, att därunder faller trafik såväl mellan platser i olika län och mellan orter i samma län som allena inom viss stad eller inom stad jämte landsbygd. De alltmera vanliga *omnibuslinjerna* falla således under begreppet linjetrafik. Att det skall vara vederbörande Konungens befallningshavande inom det eller de län, där trafiken skall utövas, som har att meddela tillstånd till sådan trafik, torde vara uppenbart. För Stockholm blir det överståthållareämbetet, som meddelar tillstånd för en linje berörande allenast stadens område, medan det för en linje, som berör både Stockholms stad och Stockholms län, blir överståthållareämbetet och Konungens befallningshavande i Stockholms län gemensamt, som hava att meddela tillståndet.

För trafik inom viss stad eller viss begränsad ort å landet (köping, municipalsamhälle, badort o. s. v.) (*lokaltrafik*) har det synts nödigt fordra ett särskilt trafik tillstånd.

Lokaltrafik.

Det kan ej vara rimligt, att t. ex. en person, som av Konungens befallningshavande i Östergötlands län erhållit tillstånd att med en automobil, som där i länet har sin hemort, bedriva yrkesmässig automobiltrafik utan begränsning till visst län, skulle kunna stationera sin automobil i Stockholm — varaktigt eller för vissa månader av året — och i nämnda stad bedriva yrkesmässig trafik i konkurrens med hyrverks- eller droskägarna i staden. Droskreglementet i Stockholm lägger väl nu hinder däremot, men automobilförfattningen skulle ej göra det, om ej för sådan trafik särskilt tillstånd påfordrades.

Ungefär enahanda synpunkter kunna göras gällande med avseende å yrkesmässig trafik inom viss begränsad ort på landet, köping, municipalsamhälle, badort o. s. v. Det kan icke vara lämpligt, att t. ex. en person, som förvärvat tillstånd till yrkesmässig trafik utan begränsning till visst län av Konungens befallningshavande i Uppsala län, där hans automobil har sin hemort, för sommarmånaderna slår sig ned vid Medevi brunn och där utövar yrkesmässig trafik, utan att Konungens befallningshavande i det län, där Medevi är beläget (Östergötlands län) därtill lämnat medgivande. Det kan finnas tillräckligt med vid Medevi stationerade automobiler för att betjäna allmänheten vid den tid, då brunnsorten är öppen.

Uppenbart är, att tillstånd till yrkesmässig trafik inom visst län eller utan begränsning till visst län i allmänhet meddelas utan någon prövning av behovet. Men för lokaltrafik — liksom för linjetrafik — bör, på sätt nedan närmare skall beröras, en prövning av behövligheten och lämpligheten av den ifrågasatta trafiken äga rum och ankomma på vederbörande ortsmyndighet.

Enligt nuvarande automobilförordning meddelas tillstånd till trafik inom viss stad »med närmaste omnejd» av stadens vederbörande polismyndighet. Uttrycket »med närmaste omnejd» är mycket obestämt och synes därför böra undvikas. Tillståndet till lokaltrafik bör alltså begränsas till viss stad, varvid under stad givetvis inbegripes det område, som hör under stadens jurisdiktion. Ett tillstånd till lokaltrafik inom viss stad bör, enligt sakkunnigas mening, icke medföra tillstånd att bedriva trafiken utanför staden, utan synes saken lämpligast böra ordnas så, att vederbörande även förvärvar ett generellt tillstånd till trafik inom vissa kringliggande län eller också utan begränsning till visst län. Att mer än ett tillstånd således skulle erfordras för att kunna fritt bedriva trafiken inom stad med kringliggande orter, har icke synts kunna undvikas, om man vill uppnå tillräcklig precision och reda i författningsbestämmelserna i ämnet. För automobiler, som ha sin hemort i Stockholm och där samma myndighet, överståthållareämbetet, har att meddela tillstånd till lokaltrafik inom staden och till trafik utan begränsning till visst län, kunna ju de båda trafikrättigheterna meddelas i en resolution. Det kan antagas, att så gott som varje innehavare av tillstånd till lokaltrafik därstädes också kommer att innehava ett vidsträcktare, kanske i allmänhet ett generellt trafiktillstånd. Han blir härmed oförhindrad att taga skjuts vart som helst i stadens omnejd — vilket föreskrives som en skyldighet i vissa droskreglementen — allt i den mån hans skyldigheter såsom innehavare av droskrättighet i staden icke eftersättas.

Att bedriva yrkesmässig trafik inom en viss stad måste anses innebära, att vara stationerad i och på ett mera stadigvarande sätt där bedriva trafiken. Ett tillfälligt framförande av automobil i staden kan ej anses såsom en där bedriven yrkesmässig trafik. En innehavare av ett generellt tillstånd till yrkesmässig automobiltrafik, men som ej tillika har tillstånd till lokaltrafik inom en viss stad, bör vara oförhindrad att passera staden på genomfart mellan två orter eller att vid resa från en utanför staden belägen ort avlämna passagerare vid järnvägsstation eller hotell i staden o. s. v. I vissa fall kan det bliva en tolkningsfråga — som vid tvist i sista hand får bedömas av domstol — om en person kan anses hava bedrivit yrkesmässig trafik inom staden utan att vara därtill berättigad eller ej. Men mera detaljerade bestämmelser i detta ämne än som föreslagits hava icke ansetts kunna upptagas i författningen. Det är också sakkunnigas uppfattning, att de nu föreslagna bestämmelserna i förevarande avseende praktiskt taget skola visa sig fullt tillräckliga, lämpliga och tydliga.

Yrkesmässig trafik i visst län samt utan begränsning till visst län.

Tillstånd till yrkesmässig trafik, som ej är att hänföra till linjetrafik eller lokaltrafik bör kunna avse visst län eller också icke vara begränsat till något särskilt län. I förra fallet bör tillståndet meddelas av Konungens befallningshavande i det län, varom fråga är, i det senare fallet av Konungens befallningshavande i det län, där automobilen har sin hemort.

Några författningsbestämmelser om obligatoriskt hörande av vissa vederbörande innan tillstånd till yrkesmässig trafik eller visst slag därav meddelas, hava i allmänhet icke synts påkallade. Uppenbart är, att förhållandena härutinnan kunna ställa sig olika i olika fall, och att vederbörande tillståndsbeviljande myndighet därför bör lämnas frihet att med avseende å inhämtande av yttrande och införskaffande av utredning förfara efter omständigheterna i varje särskilt fall. För t. ex. omnibustrafik i Stockholm lära stadsfullmäktige därstädes böra lämnas tillfälle att yttra sig, helst en sådan trafik ju kan inverka på spårvägstrafiken, som handhaves av staden.

I varje ansökning om yrkesmässig automobiltrafik har ansetts böra meddelas uppgift å den eller de automobiler, som skola användas för trafiken. För sådant

Uppgifter om automobil i yrkesmässig trafik.

ändamål behöver blott angivas automobilens igenkänningsmärke. Då det emellertid är nödvändigt att kunna bedöma, huruvida särskilda villkor behöva meddelas för trafiken i följd av automobilens tyngd, hjultryck, hjulringarnas beskaffenhet o. s. v., har föreslagits, att vederbörligt utdrag av automobilregistret, däri behövliga uppgifter om bilen innehållas, också skola bifogas ansökningen.

Vid prövning av ansökning om linjetrafik eller ortstrafik bör kunna på sökandens bekostnad anställas undersökning, dels huruvida de för trafiken avsedda vägar och gator (incl. broar och färjor) äro så beskaffade, att den ifrågasatta trafiken utan fara eller särskild olägenhet kan där äga rum, dels ock genom besiktningsman be- träffande de för trafiken uppgivna automobilernas lämplighet.

I annan yrkesmässig automobiltrafik än linje- och lokaltrafik kan i allmänhet någon undersökning av broars och vägars beskaffenhet ej företagas; trafiken är ju på förhand ej begränsad till vissa vägar eller orter, utan kan äga rum var som helst inom ett län eller inom hela riket.

Upprättande av linje- och lokaltrafik är givetvis förenat med vissa riskmoment för sökanden. Något monopol på en dylik trafik kan dock icke ifrågasättas och skulle föranleda mycket detaljerade »koncessionsvillkor», vilka i så fall borde ankomma på Kungl. Maj:t. Konkurrenten kan på detta område, liksom på andra, vara av gagn, men den kan ju också drivas för långt och resultera i en mindre väl skött trafik. Den som vill ordna en tillfredsställande linje- eller lokaltrafik bör därför kunna hava anspråk på, att någon okynneskonkurrens ej kommer till stånd. Likaledes bör tillstånd till en linjetrafik kunna förvägras, om därigenom en osund konkurrens skulle befaras med ett annat trafikmedel (t. ex. en spårvägslinje). Den myndighet, som har att meddela tillstånd till linje- eller lokaltrafik, bör därför också pröva frågan om behövligheten och lämpligheten av sådan trafik, varom ett uttryckligt stadgande ansetts påkallat. Uppenbart är, att myndigheten vid meddelande av dylika tillstånd bör förfara med aktgivande på trafikbehovet och allmänhetens krav på en snabb och prisbillig befordran.

Enligt vad sakkunniga erfarit har ifrågasatts att vid tillstånd för trafik med personomnibus i Stockholm med omnejd föreskriva särskilda ljudsignaler och särskilda lyktor. Detta måste anses olämpligt och är stridande mot de strävanden, som sakkunniga sökt i görlig mån tillgodose och giva uttryck åt i förordningen i syfte att förekomma alltför många och alltför störande ljud från motorfordon och att förbehålla vissa särskilda sådana ljud åt brandkårsfordon, ambulanser m. fl., som behöva komma fort och obehindrat fram. Samma är förhållandet med lyktorna å motorfordon. Att nu än i den ena staden och än i den andra söka hopkomponera andra ljud eller ljus att användas såsom tilläggssignaler för visst slag av motorfordon, personomnibusarna, vilka knappast skilja sig från automobiler i allmänhet annat än genom sin eventuella storlek och sitt passagerareantal, synes icke böra medgivas. Varje slags förtursrätt för personomnibus vid trafikerandet av en väg måste vara olämplig, och varje åtgärd, som kan leda till en sådan uppfattning, bör undvikas. Hastigheten för personomnibusar har föreslagits lägre än för andra personautomobiler, de förras bredd utmärkas tillräckligt tydligt med begagnande av de för automobiler i allmänhet föreslagna lyktor, och något som helst behov av särskilda signaler för personomnibusar kan således icke föreligga. Något särskilt förbud för de nu berörda anordningarna har dock icke ansetts behöva upptagas i författningsbestämmelserna om den yrkesmässiga trafiken. Förslaget till förordningen om motorfordon innehåller i § 21 bestämmelser om, huru lyktor och signaler skola vara anordnade å automobiler i allmänhet. Dessa bestämmelser gälla även för den yrkesmässiga trafiken och måste lända till ovillkorlig efterrättelse, utan några tillägg eller förändringar.

*Undersökning
av vägar och
broar m. m.*

*Villkor i trafik-
tillståndet.*

Med avseende å trafiktillstånd till linje- eller lokaltrafik anse sakkunniga nödigt att få fastslaget, att trafiktillståndets innehavare kan förpliktas att för skada å allmän väg, som orsakats just genom ifrågavarande trafik, utgiva ersättning efter ty Konungens befallningshavande bestämmer. Motsvarande befogenhet för gata eller annan plats i stad skulle tillkomma polismyndigheten därstädes. Denna ståndpunkt överensstämmer med den, som sakkunniga intagit vid § 16 mom. 3, och hänvisas till vad under nämnda § härom yttrats. Ofta kan det befinnas mer praktiskt att utfärda särskilt reglemente för linje- och lokaltrafik än att i varje tillstånd upprepa de erforderliga bestämmelserna. En anvisning härom synes därför böra upptagas i förordningen. Uppenbart är, att dessa reglementen icke få innehålla bestämmelser, som icke må meddelas i trafiktillstånd.

*Godkännande
av automobil
i linje- och
ortstrafik.*

Enligt § 20 mom. 1 i nu gällande automobilförordning må i yrkesmässig automobiltrafik allenast användas automobil, som är registrerad inom något av de län, där trafiken skall äga rum och som blivit för nämnda trafik godkänd av den eller de myndigheter, som hava att meddela trafiktillstånd.

Att för den yrkesmässiga trafik, som ej avser linje- eller lokaltrafik, meddela några föreskrifter om att automobilen skall vara »registrerad inom något av de län, där trafiken skall äga rum», synes vara obehövt. Erforderliga upplysningar om automobilen vinnas tillräckligt genom det utdrag av automobilregistret, som, på sätt förut är framhållet, bör åtfölja varje ansökan om trafiktillstånd. Något godkännande av automobil i sådan trafik läser ej heller vara påkallat.

Vid linje- och lokaltrafik bör den för all yrkesmässig trafik nu gällande bestämmelsen om att automobilen skall godkännas för denna trafik däremot bibehållas. Denna trafiks art gör det önskvärt att mera noggrant pröva den uppgivna automobilens lämplighet just för den linje eller den ort, varom är fråga, en prövning, som närmast bör ske i form av ett särskilt godkännande av automobilen från den eller de myndigheter, som hava att meddela trafiktillstånd.

Men därjämte har det synts viktigt, att personomnibus, i vilket slag av yrkesmässig trafik den än användes, varder godkänd för trafiken. För att få ett fullt sakkunnigt bedömande av dessa fordons beskaffenhet och lämplighet, så att endast goda och betryggande sådana vagnar komma i trafik, har det synts nödigt föreskriva, att före godkännande av personomnibus överbesiktningsmannens yttrande om omnibusens lämplighet för trafiken bör inhämtas. Yttrandet kommer otvivelaktigt att i fall av behov innefatta förslag om de eventuella ändringar, som automobilen bör undergå. Erfarenheten har bland annat visat, att förändringar t. ex. i hjulbas kunna vara påkallade och att dessa förhållanden i allt fall äro av särskild vikt att beakta, något som i regel ej kan ske av Konungens befallningshavande utan stöd av sakkunnigt tekniskt yttrande. Framgår omnibusens beskaffenhet ej tillräckligt tydligt av det utdrag av automobilregistret, som skulle bifogas beträffande varje automobil, som avses för yrkesmässig trafik, läser överbesiktningsmannen låta verkställa särskild utredning i detta hänseende, vad beträffar orter utom Stockholm i regel genom hänvändelse till besiktningsman i orten. Till ledning för Konungens befallningshavandes beslut i ämnet synes överbesiktningsmannens yttrande också böra omfatta frågan om det högsta antal personer, som bör få befordras med omnibussen. Genom föreskriften om att överbesiktningsmannens yttrande rörande personomnibus *bör* infordras, har avsetts att kunna lämna lämpligt utrymme härutinnan för vederbörande myndighets bedömande. Är fråga om godkännande av en omnibus av alldeles lika beskaffenhet som en förut av överbesiktningsmannen godtagen, kan en hänvändelse till överbesiktningsmannen bliva obehövt och en undersökning genom besiktningsman vara tillfyllest.

I sammanhang med godkännandet skall i fråga om personomnibus och automobil, som godkänts för linjetrafik, bestämmas det högsta antal personer, automobilen må på en gång föra. Med avseende å personantal för automobil i annan yrkesmässig trafik har en sådan bestämmelse icke ansetts lämpligen böra föreslås. För lastvagn, som godkännes för linjetrafik eller lokaltrafik, skall bestämmas den största last, som automobilen må föra.

Nu gällande bestämmelser om årlig efterbesiktning av automobil, som användes i yrkesmässig automobiltrafik, hava tvivelsutan varit till gagn för upprätthållande av en god standard hos de automobiler, vilka uthyras till allmänheten, och hava därför ansetts böra bibehållas i den nya förordningen.

Efterbesiktning av automobil i yrkesmässig automobiltrafik.

I den yrkesmässiga trafiken torde emellanåt ifrågasättas att vid godstrafik använda släpvagn. För varje sådant framförande lärer tillstånd av myndighet böra erfordras antingen genom medgivande i trafikillståndet eller efter särskilt beslut.

Släpvagn i yrkesmässig trafik.

Enligt de föreslagna bestämmelserna om släpvnags medförande i yrkesmässig trafik skall varje sådan släpvagn godkännas av myndighet, som meddelat tillståndet. Det är nödigt att vinna garantier för att dylika släpvnagnar med kopplings- och bromsningsanordningar äro tillfredsställande och betryggande. Att beträffande den yrkesmässiga automobiltrafik, som ej är att hänföra till linje- eller lokaltrafik, automobilen — om det ej är fråga om personomnibus — icke behöver godkännas, men väl släpvnagen, har synts ej böra möta betänklighet. Automobilerna besiktigas och registreras, och uppgifter om dem finnas i automobilregistret. Enligt sakkunnigas förslag (jfr § 22) skulle släpvnagnar däremot ej registreras. I privattrafik blir man således berättigad att använda släpvagn utan tillstånd och utan att vagnen är godkänd, dock blott i fråga om godstrafik och när endast en släpvagn skall medföras, i yrkesmässig automobiltrafik av varje slag måste däremot släpvagn godkännas för den ifrågavarande trafiken.

Efter förslag av 1919 års *automobilsakkunniga* erhöi genom *förordningen den 25 september 1920* § 21 i automobilförordningen sin nuvarande lydelse, innebärande att taxa skall obligatoriskt fastställas för personbefordran (»automobiltrafik, som icke endast avser forsling av gods»). Dylik taxa skall fastställas för stad i den ordning, som föreskrives i § 23 i ordningsstadgan för rikets städer, samt för landet av länsstyrelse. Härjämte stadgas, att det skall åligga vederbörande myndighet att tillse, att sådan taxa finnes fastställd »för varje innehavare av tillstånd att utöva trafik av ifrågavarande slag». Slutligen föreskrives, att jämväl beträffande yrkesmässig automobiltrafik, som endast avser forsling av gods, skall tillses, att taxa för dylik trafik kommer till stånd, där sådant »med hänsyn till de förhållanden, varunder trafiken bedrives, kan anses av behovet påkallat».

Automobiltaxor
Nuvarande bestämmelser enligt förordningen den 25 sept. 1920.

Med avseende å de sålunda gällande bestämmelserna må till en början erinras om att 1919 års *sakkunniga* i förevarande avseende anförde följande:

1919 års sakkunniga.

»Enligt vad de sakkunniga inhämtat, hava sådana taxor för befordran i yrkesmässig automobiltrafik av personer eller gods, varom i 21 § automobilförordningen förmåles, hittills endast i ringa omfattning, huvudsakligast i de större städerna; blivit fastställda. Flera av länsstyrelserna meddela emellertid, att, sedan trafikillstånd för yrkesmässig automobiltrafik numera i stor omfattning börjat meddelas även på landsbygden, samt tillgången och priset på automobilförnödenheter blivit mera normala, varigenom tillförlitlig grund för beräkning av taxorna kan vinnas, fråga om införande av sådan tagits under omprövning.

Enligt de sakkunnigas förmenande torde skäl numera föreligga för ett obligatoriskt införande av taxor åtminstone för den yrkesmässiga persontrafiken med automobiler, huvudsakligen för att förekomma att, såsom nu ofta sker, allmänheten oskäligt uppskörtas. Däremot synes ännu icke föreligga tillräcklig erfarenhet för

uppgörande av taxor för yrkesmässig godstrafik med automobil, i fråga om vilken trafik de nuvarande bestämmelserna härutinnan torde kunna bibehållas.

En fördelaktig konsekvens av införande av obligatoriska persontaxor bleve även, att reseersättning enligt resereglementet skulle kunna utgå efter sådan taxa, därest automobilskjuts anlitas.

Att såsom föreslagits hänskjuta fastställande av dylika taxor till Kungl. Maj:t, liksom fallet är med skjutslegan, synes dock vara onödigt och opraktiskt, då taxorna ofta behöva tid efter annan ändras, utan lära dessa ärenden, såsom hittills, lämpligen böra prövas och avgöras av Konungens befallningshavande efter i varje län, eller olika delar av varje län, sig företeende omständigheter. Härvidlag bör givetvis tagas hänsyn å ena sidan till den trafikerande allmänhetens berättigade intressen och å andra sidan därtill, att automobilägarna erhålla gottgörelse för sina kostnader och därutöver skäligen vinst, så att den enskilda företagsamheten ifråga om åstadkommande av sådan trafik, som på många håll och särskilt i Norrland med dess svåra landsvägskommunikationer fyller ett verkligt behov, icke förkväves.»

Proposition till 1920 års riksdag. I *propositionen till 1920 års riksdag* anförde vederbörande departementschef i avseende å föreliggande spörsmål följande:

»Vad i ärendet förekommit synes mig giva vid handen, att ett verkligt behov föreligger av en bestämmelse om obligatoriska taxor åtminstone för den yrkesmässiga persontrafiken. De mot en dylik bestämmelse yppade betänkligheterna synas mig avsevärt överdrivna. Ett ytterligare skäl för reformen i fråga ligger även däri, att enligt föreliggande nytt förslag till resereglemente resersättning skall kunna utgå enligt för automobiltrafik fastställd taxa. Tillräckliga skäl för att nu införa bestämmelse om obligatoriska taxor för godstrafik finner jag däremot, i likhet med de sakkunniga, ej föreligga. Jag anser mig sålunda kunna förorda de sakkunnigas förslag på denna punkt. Det synes mig icke behövt eller lämpligt vare sig att uppdraga åt Kungl. Maj:t att fastställa dessa taxor eller att meddela generella regler för taxornas bestämmande, utan läser taxornas fastställande böra överlämnas åt vederbörande lokala myndigheter, som därvid hava att taga hänsyn till de olika förhållandena å skilda orter. Nämnda myndigheter torde icke heller underlåta att, innan uppgjorda förslag till taxor fastställas, på lämpligt sätt lämna därav intresserade tillfälle att yttra sig över förslagen. Någon bestämmelse i förordningen om viss procedur för taxas fastställande anser jag sålunda icke vara av behovet påkallad.»

Framställning av Automobilklubben och Turisttrafikförbundet.

Vidare må omförmälas, att till sakkunnigas övervägande överlämnats en av *Kungl. automobilklubben* och *Turisttrafikförbundet* till vederbörande departementschef ingiven framställning av *den 3 mars 1921*, däri huvudsakligen anförts följande:

»Genom att taxorna för yrkesmässig automobiltrafik enligt nuvarande organisation fastställas länsvis av Konungens befallningshavande i resp. län oberoende av varandra, uppstå betydande variationer i såväl avgifternas storlek som bestämmelserna angående återfärd, barn, resgods, nattkörning m. m., vilket allt framgår av bilagda tablå över för närvarande gällande länstaxor för automobiltrafik å landsbygden. Särskilt anmärkningsvärt är därvid, att taxorna för södra Sverige i regel äro högre än taxorna för de nordligaste länen, trots att säsongen i Norrland är betydligt kortare och vägnarna i stort sett sämre än i Sydsverige. Då automobiltrafiken tidigare hade huvudsakligen lokal betydelse, voro olägenheterna med de olika taxorna ej så framträdande, men sedan automobilen numera blivit ett ofta använt fortskaffningsmedel för längre avstånd, ofta genom två eller flera län, av stor betydelse både för affärs- och turistresor, medför det påtagliga olägenheter att taxorna förete mera avsevärda variationer. Det skulle därför vara önskvärt, att taxorna kunde bringas mera i överensstämmelse med varandra.»

Sådana enhetliga bestämmelser torde emellertid svårigen kunna åstadkommas så länge länstaxorna bestämmas oberoende av varandra av skilda myndigheter.

För största möjliga underlättande av trafiken och för ernående av mera kontinuitet i bestämmelserna för detta alltmera betydelsefulla trafikmedel, synes det därför vara ur alla synpunkter lämpligast, att en rikstaxa för automobiltrafik å landsbygden i Sverige fastställdes. En dylik taxa utesluter naturligtvis icke att hänsyn tages till olika förhållanden i olika landsdelar. Detta kan lämpligen ske genom att för sådana län, där förhållandena kunna motivera högre avgifter än de normala, föreskriva lämpliga tillägg, avpassade efter vad som behöves. De enhetliga bestämmelserna torde härigenom icke i övrigt behöva rubbas.»

Vid framställningen var fogad en uppgift å nu inom de olika länen gällande taxor för yrkesmässig automobiltrafik, vilken uppgift är fogad såsom *bilaga 4* till sakkunnigas betänkande.

För egen del få sakkunniga beträffande här föreliggande spörsmål anföra följande. Sakkunniga.

Frågan om en rikstaxa för yrkesmässig automobiltrafik å landsbygden torde innebära, att sådan taxa skulle fastställas av Kungl. Maj:t enhetligt för hela riket och, såsom får antagas, för både person- och godsbefordran. En sådan rikstaxa skulle medföra vissa lättnader för den, som företog en längre, genom flera län sig sträckande automobilfärd och därvid inom olika län begagnade sig av olika i yrkesmässig trafik gående autobiler. För en långfärd med samma automobil sker väl i allmänhet uppgörelse i förväg om ersättning för hela färden per mil eller efter annan grund.

En fördel med rikstaxa skulle även vara, att en person som önskade företaga en långfärd kunde i förväg exakt efter rikstaxan beräkna sina kostnader för denna färd. För att även utan rikstaxa vinna fördelen av att vid en långfärd kunna tillämpa en enhetlig taxa, hava sakkunniga i § 27 mom. 2 föreslagit, att därest taxa för yrkesmässig automobiltrafik inom visst län fastställts skall, om resan börjar inom detta län men utsträcker även till annat län, den i förstnämnda län gällande taxan fortfarande tillämpas, där ej annorlunda avtalats.

Fördelarna av en rikstaxa för automobiltrafik torde dock vara ganska obetydliga, särskilt med hänsyn till det nyss omförmälda förslaget i § 27 mom. 2. I varje fall föreliggande åtskilliga skäl, som tala emot en rikstaxa. Förhållandena med avseende å den yrkesmässiga trafiken inom de olika länen äro icke alldeles likartade och kunna betinga viss olikhet i taxebeloppen. Särskilt är så uppenbart fallet med avseende å gods-transporter. Väl torde en viss utjämning komma att ske av taxorna i den mån de fått verka någon tid och erfarenheter hunnit samlas. Men denna utjämning torde knappast komma att sträcka sig så långt, att icke en viss differentiering är påkallad. Sakkunniga åberopa härutinnan vidare såväl vad 1919 års sakkunniga uttalade i ämnet som vad vederbörande departementschef, på sätt förut erinrats, anförde vid framläggande av 1920 års proposition. Förutom att vissa svårigheter för Kungl. Maj:t att fastställa en rikstaxa komma att föreligga, blir enligt sakkunnigas uppfattning en sådan taxa med all sannolikhet icke, såsom automobilklubben och turisttrafikförbundet synas förmoda, lägre än de nu gällande länstaxorna i allmänhet. Tvärtom är det att befara, att taxorna, om de skola fastställas av Kungl. Maj:t, genomsnittligt bliva högre. För att taga skälig hänsyn till de olika förhållandena i olika delar av landet komma med sannolikhet taxebeloppen att av Kungl. Maj:t bestämmas högre än som bleve fallet, om frihet rådde att länsvis utfärda taxor. Då förbrukningsartiklarnas dagspris (t. ex. bensinen) spelar en avsevärd roll för omkostnaderna vid trafiken, skulle om, fastställandet ankomme på Kungl. Maj:t, taxorna icke kunna smidigt nog anpassa sig efter förhållandena.

Vad särskilt beträffar linje- och lokaltrafik, där obligatoriska taxor både vid personbefordran och godstrafik föreslagits, bleve svårigheterna att fastställa en riks-

taxa, således en för alla linjer eller orter gällande, än större. Här kunna förhållandena vara så skiljaktiga, att en rikstaxa bleve nära nog meningslös eller också finge den tilltagas så högt, att syftet med hela trafiken kunde förfelas eller taxan endast bliva en taxa på papperet. Eller bleve taxan bara en taxa på papperet. Vid linjef trafik (tilläventyrs ock ibland vid lokaltrafik å landsbygden) komma till och med olika taxor att behövas för olika delar av ett och samma län. Skulle taxorna kunna av Kungl. Maj:t eller ortsmyndigheterna förses med vissa tilläggsavgifter för att skäligen anpassas efter de växlande förhållandena i orterna, vore ju föga vunnit med hela förslaget om rikstaxa.

Någon rikstaxa för de enskilda järnvägarna i landet finnes ju icke, utan dessa tillämpa ganska olikartade taxor — låt vara att dessa skola fastställas av Kungl. Maj:t. Har rikstaxa icke ansetts lämplig för järnvägstrafiken i sin helhet, torde den vara så mycket mindre påkallad för all yrkesmässig automobiltrafik i landet.

Anmärkas må ock, att enligt gällande skjutsstadga skjutstaxorna för andra befordringsmedel fastställas länsvis.

Sakkunniga anse sig därför böra avråda från tanken på en rikstaxa för automobiltrafiken, en anordning som sannolikt skulle föranleda högre automobiltaxor än de hittills allmänt gällande. Dessa äro dock redan nu maximitaxor. Vid längre färder torde i regel uppgörelse om ersättningen kunna träffas till belopp understigande de fastställda länstaxorna.

Att automobilklubben eller andra vederbörande alltjämt verka för största möjliga enhetlighet och framför allt för att vissa detaljbestämmelser avfattas så likartat som möjligt, är däremot ett önskemål.

Av den ställning, sakkunniga sålunda intagit till frågan om rikstaxa för all yrkesmässig automobiltrafik, följer emellertid ej, att de nu gällande bestämmelserna i förevarande avseende äro tillfredsställande eller att icke den brokighet, som nu utmärker taxeväsendet på detta område, bör i görlig mån undvikas.

Förutom länstaxorna är det nödigt att vinna taxor för den lokaltrafik, som försiggår allenast inom en viss stad. Den allmänna länstaxan kommer väl i regel att upptaga viss skjutslega per kilometer, och att detta beräkningssätt icke är lämpligt för trafik uteslutande inom stad är uppenbart. Stadstrafiken kräver en taxameter-taxa eller andra liknande bestämmelser beträffande trafiken mellan eller inom olika stadsdelar. Denna taxa synes böra tillkomma i den ordning § 23 i ordningsstadgan för rikets städer stadgar. Länstaxan blir en allmän taxa för landsbygden och en genomfartstaxa för städerna; för trafiken inom städerna, vare sig den äger rum från droskstationer eller har hyrverkskaraktär, blir stadens särskilda taxa tilllämplig. För lokaltrafik å viss ort å landsbygden torde också ofta en särskild taxa vid sidan om länstaxan behöva komma till stånd, och blir det länsstyrelsens sak att fastställa en dylik taxa. Skulle för färd från stad till vissa bestämda orter å kringliggande landsbygd erfordras vissa särskilda taxebestämmelser, blir det, då stadstaxan skall på förslag av magistraten fastställas av länsstyrelsen, sistnämnda myndighet, som får ordna det hela på lämpligt sätt. Allt detta torde framgå av de allmänna grunder, som upptagits för tillkomsten av automobiltaxor, varför det ansetts obehövt att belasta lagtexten med detaljbestämmelser härom.

Nu gällande bestämmelse om att vederbörande skola tillse, att taxa för personbefordran med automobil finnes fastställd för varje innehavare av tillstånd att utöva yrkesmässig trafik, läter vara obehövt, då länsstyrelsen får sig ålagt att fastställa sådan taxa för hela länet och stadens vederbörande äga samma skyldighet beträffande taxa för trafik allenast inom staden. Varje innehavare av tillstånd till yrkesmässig automobiltrafik är givetvis tvungen att, utom i det fall som omförmåles i § 27 mom. 2 eller där annan överenskommelse ej träffats, följa den taxa som gäller

å den ort, där han framför automobilen, en taxa vilken såsom varande en maximitaxa givetvis efter särskild överenskommelse kan jämkas nedåt i särskilda fall.

Vad nu i förevarande ämne anförts kan sammanfattas sålunda. Med avseende å linjetrafik blir förfarings sättet följande: Antingen föreskriver vederbörande, som meddelar trafik tillståndet, att den för länet gällande taxan skall gälla eller också fastställas särskilda taxor för denna trafik att tillämpas i stället för länstaxan. I regel och då det just är vid linjetrafik, som förhållandena kunna vara så olika i skilda delar av länet att olika taxor behövas, läser väl särskild taxa ofta komma att fastställas för varje innehavare av tillstånd till nu nämnd trafik. För lokaltrafik i stad fastställs särskild taxa i den ordning som stadgas i § 23 i ordningsstadgan för rikets städer; för sådan trafik å ort på landsbygden, i fall av behov, av länsstyrelsen.

För övrig yrkesmässig trafik fastställer vederbörande länsstyrelse länstaxa.

Detta vad gäller personbefordran.

Det kommer sannolikt ej sällan att inträffa att linje- eller lokaltrafik inriktas på godsbeordran, och för denna trafik behöves då taxa lika väl som för personbefordran. Redan med upptagande av nu gällande bestämmelser om godstaxa i fall av behov kan ju en sådan komma till stånd, men det har syntts lämpligare att påfordra, att vid linje och lokaltrafik taxa också skall fastställas för godstrafik, där trafiken skall avse befordran allenast av gods.

För annan yrkesmässig trafik än linje- och lokaltrafik synes godstaxas fastställande, såsom nu, böra bero av omständigheterna. Sådan taxa torde dock åtminstone tillsvidare bliva mera sällan förekommande.

Efter nu angivna grunder hava §§ 24—27 i förslaget avfattats, varvid någon omflyttning ägt rum av bestämmelserna i förhållande till motsvarande paragrafer i nu gällande automobilförordning. *Uppställningen av §§ 24—27.*

§ 24 omfattar således stadganden om ansökning om trafik tillstånd samt vilka myndigheter, som hava att meddela sådant tillstånd.

§ 25 upptager bestämmelser om eventuell undersökning av trafikvägar, ävensom om eventuell besiktning av anmälda automobiler.

I § 26 innehållas bestämmelser angående trafik tillståndets innehåll, rörande godkännande av automobiler för yrkesmässig trafik, samt angående efterbesiktning och släpvagns begagnande.

Till § 27 hava slutligen sammanförts bestämmelserna om taxor vid yrkesmässig automobiltrafik.

§ 28.

Mom. 1. Beträffande kompetensen hos automobilförare i yrkesmässig trafik hava sakkunniga, med hänsyn till de ändringar i nuvarande förordning, som föreslagits i § 15 av det här framlagda författningsförslaget, ej ansett sig böra i allmänhet föreslå skärpta villkor i förhållande till den privata automobiltrafiken annat än med avseende å åldern, som i likhet med vad nu gäller föreslagits till 21 år. **§ 28.**
Särskilt tillstånd för förare i yrkesmässig automobiltrafik.

Det har visserligen ifrågasatts att bibehålla samma ålder för dylika förare som för förare i privat trafik, nämligen 18 år, men på grund av det stora ansvar, som åvilar de förare, samt den mogenhet och det omdöme, som av dem fordras, hava sakkunniga icke funnit tillrädligt att rubba på den nuvarande åldersgränsen. För övrigt hänvisas till vad under § 15 anförts angående förarens ålder. Alder.

Sakkunniga utgå ifrån, att i allmänhet någon dispens från nu förevarande åldersbestämmelse genom Kungl. Maj:ts icke vidare skall ifrågakomma.

Tillstånd att
föra person-
omnibus.

Ett meddelat tillstånd att föra automobil i yrkesmässig trafik har emellertid icke ansetts tillräckligt för rättigheten att föra personomnibus. Berörda tillstånd meddelas emellanåt personer, som allenast fört lastvagn eller som eljest sakna tillräcklig vana för den krävande uppgiften att med trygghet manövrera en personomnibus, vilken ju ofta rymmer ett stort antal passagerare. Då det syntes nödigt att söka vinna skäligen garantier för att till förare av personomnibus allenast användas pålitliga och lämpliga personer med erfarenhet och trafikvana, har det föreslagits att ett tillstånd att föra automobil i yrkesmässig trafik icke skall medföra rätt att även föra personomnibus utan att godkännande härtill lämnats av myndighet, som meddelat tillstånd till trafiken med personomnibus.

Indragning av
förartillstånd.

Såsom för närvarande gäller har förartillstånd ansetts böra kunna av myndighet, som meddelat dylikt tillstånd, återkallas, när helst anledning därtill förekommer. Några särskilda grunder för en dylik återkallelse hava ej uppställts i sakkunnigas förslag. Vederbörande myndigheter böra vara oförhindrade att pröva varje särskilt fall, så att olämpliga, vårdslösa och hänsynslösa element inom den yrkesmässiga automobiltrafikens förarkår må kunna utmönstras. De många olyckor, som ej minst under detta år timat, böra utgöra en maning för vederbörande att ägna särskild uppmärksamhet åt, huru förarna i yrkesmässig trafik utöva sitt yrke. Automobiltrafiken kan annars lätt komma i vanrykte och dess stora gagn äventyras.

Särskilda föreskrifter angående automobil, som för tillfälligt brukande i riket införts från utlandet och om tillstånd att föra sådan automobil.

§§ 29—32.

§§ 29—32.

Förevarande §§ ansluta sig i allt väsentligt till nu gällande automobilförordning. De igenkänningsmärken polismyndighet i gränsort enligt § 29 har att tilldela automobil, som tillfälligt införes från utlandet, böra uppenbart vara av samma typ som igenkänningsmärke för inrikes automobil. Bestämmelser om förstnämnda igenkänningsmärken beskaffenhet hava därför upptagits i den särskilda kungörelse angående igenkänningsmärken beskaffenhet m. m. som sakkunniga framlagt. De med avseende å igenkänningsmärke för automobil från utrikes ort nu gällande modifieringarna i förhållande till andra igenkänningsmärken hava bibehållits i berörda kungörelse. I följd härav hava vissa bestämmelser i § 29 ersatts med ett stadgande om, att närmare bestämmelser om igenkänningsmärke, varom här är fråga, meddelas av Konungen.

Ur § 29 har borttagits nu gällande bestämmelse om att länsstyrelserna skola övervaka, att gällande automobilförordning, översatt till främmande språk, finnes tillgänglig å gränstationerna. Ett dylikt åliggande kan nämligen icke av länsstyrelse fullgöras.

I övrigt hava blott några smärre redaktionella jämkningar i förevarande paragrafer vidtagits.

KAP. 3.

Särskilda bestämmelser om motorcyklar.

Såsom redan blivit anført i början av föregående kapitel, hava sakkunniga funnit lämpligt att sammanföra bestämmelserna om motorcyklar till ett särskilt kapitel.

Den i nu förevarande förordning innehållna viktsiffran 50 kilogram såsom gräns mellan de motorcyklar, som väsentligen likställas med automobiler och andra mindre

motorcyklar, har bibehållits. Motorcykel med bivagn kommer således undantagslöst att hänföras till det slag av motorcyklar, varå bestämmelserna om automobil äro i väsentliga delar tillämpliga. För motorcykel, vars vikt uppgår till högst 50 kilogram, hava lindrigare bestämmelser upptagits.

§ 33.

Enligt § 2 mom. 1 förstås med automobil motorfordon, som ej är att hänföra till motorcykel. Med anledning härav har i förevarande författningsrum upptagits en definition på motorcykel.

Att den omständigheten, att motorcykeln för tillfälligt eller stadigvarande bruk å snö eller is utrustas med medar i stället för eller jämte hjul ej inverkar på fordonets karaktär av motorcykel, har icke syntts behöva i författningen särskilt inskrivas. Bedömandet härav blir tydligtvis beroende av det antal hjul fordonet borde hava, därest för framförandet hjul i stället för medar använts.

§ 33.
Definition å
motorcykel.

§ 34.

För motorcykel har ansetts böra påfordras endast ett bromssystem.

Med avseende härå må till en början erinras, att i 1916 års automobilförfordning ursprungligen stadgades, att motorcykel skulle vara försedd med »minst en, snabbt och säkert verkande broms». 1919 års sakkunniga föreslogo emellertid, att såväl automobil som motorcykel, vägande mer än 50 kg., skulle vara försedd med två bromssystem, av vilka åtminstone det ena skulle äga förmåga att på ett effektivt sätt fasthålla automobilen.

Detta sakkunnigas förslag upptogs oförändrat i *propositionen till 1920 års riksdag*.

Vid ärendets behandling i riksdagen fann emellertid *andra lagutskottet*, att nu ifrågakvarande bestämmelse ej borde gälla motorcyklar. Av upplysningar som utskottet inhämtat samt av innehållet i en till utskottet inkommen skrivelse från tvenne större importörer av motorcyklar, hade det nämligen framgått, dels att motorcyklar utan sidvagn undantagslöst vore försedda med en ställning fastsatt å bakhjulsets axel och så konstruerad, att motorcykeln, då den vore uppsatt på ställningen, icke kunde glida framåt, även om den befunde sig i en rätt så brant backe, dels att även en motorcykel med sidvagn torde kunna fasthållas genom användande av ifrågakvarande ställning, dels ock att tillämpningen av stadgandet, sådant Kungl. Maj:t föreslagit detsamma, skulle medföra avsevärda kostnader för tillverkare och ägare av motorcyklar.

Utskottets förslag bifölls av riksdagen, och *förordningen den 25 september 1920* utfärdades också i enlighet med riksdagens beslut.

Det har syntts sakkunniga onödigt föreskriva dubbla bromssystem för motorcyklar, vadan föreslagits, att motorcykel, vare sig den är försedd med bivagn eller ej, icke skall behöva vara utrustad med mer än ett bromssystem. Ur trafiksäkerhets synpunkt torde denna anordning vara fullt acceptabel. Härjämte må, vad angår motorcyklar med bivagn, framhållas, att dessa i allmänhet äro försedda med en spärrinrättning, varigenom bromsen — och därmed fordonet — kan på ett effektivt sätt fasthållas, sedan spärrinrättningen blivit tillsatt. Naturligtvis möter intet hinder för t. ex. ägaren av en särskilt tung motorcykel att utrusta denna med två bromssystem. Bromsning av motorcykel, försedd med två bromsar, sker så gott som uteslutande med anlitande av den ena bromsen, vanligen fotbromsen. Den andra bromsen kommer ytterst sällan till användning och spelar ej på långt när

§ 34
Motorcyklar av
över 50 kg. vikt.
Broms-
system.

Sakkunniga.

samma roll för motoreykeln som motsvarande broms (handbromsen) för automobilen.

Signal-
apparat.

I 1916 års *automobilförordning* stadgades ursprungligen, att automobil skulle vara försedd med signalhorn med dov ton, medan motoreykels signalhorn skulle hava gäll ton.

1912 års *sakkunniga*, på vilkas förslag denna olikhet kom till stånd, motiverade detsamma med önskvärdheten av att signalerna från motorcyklarna lätteligen skulle kunna igenkännas och skiljas från andra signaler. Tillika påpekades, att den internationella konventionen rörande automobiltrafik den 11 oktober 1909 innehöller en liknande bestämmelse.

1919 års *sakkunniga* funno emellertid de praktiska fördelarna av att kunna särskilja automobiler och motorcyklar på signalerna skäligen små och föreslogo därför inga särskilda bestämmelser i detta avseende för motorcyklar. Varken i *propositionen till 1920 års riksdag* eller vid behandlingen av densamma i riksdagen förekommo några erinringar mot vad nämnda sakkunniga anfört och föreslagit, vadan ej heller nu gällande *automobilförordning* innehåller några föreskrifter om olika ljudsignaler för automobiler och motorcyklar.

Svenska
Motorcykel-
klubben.

I och för utredning av förevarande fråga hava sakkunniga inhämtat yttrande från *styrelsen för Svenska Motorcykelklubben*, som anfört, dels att någon åtskillnad i fråga om signalapparaternas ljud ej borde göras mellan automobil och motorcykel, då det vore utan praktisk betydelse för övriga trafikanter att på ljudet kunna avgöra, vilket fordon som nalkades, dels att den moderna motoreykeln ofta redan från början av fabrikanten försåges med signalapparat, ingående i motoreykels standardutrustning, vadan det bleve rätt kostsamt för den enskilda motorcykelägaren att dessutom skaffa en signalapparat med särskilt ljud, dels ock att författningen borde inrymma förbud mot att använda signalhorn eller mekaniskt eller elektriskt drivna signalapparater med skärande ljud.

Sakkunniga.

För sin del ansluta sig sakkunniga till den av Svenska Motorcykelklubben sålunda uttalade mening. Några särskilda bestämmelser om signalapparat för motorcyklar, varom nu är fråga, hava således icke upptagits, utan skall för dessa gälla detsamma som för automobiler. Motoreykeln skall således vara försedd med lämplig apparat för avgivande av ljudsignaler (jfr § 2 mom. 1 d); och vid färd i stad eller annat tätbebyggt samhälle får å motoreykeln allenast brukas signalapparat med jämn dov ton (jfr § 21 mom. 5).

Inskrivning-
gar i regist-
ret.

Då det torde vara utan betydelse, att för motorcyklar i automobilregistret inskrivas hjultryck, personantal och lastningsförmåga, hava något mindre omfattande föreskrifter för motorcyklar i förhållande till automobiler upptagits med avseende å inskrivningarna i automobilregistrets avdelning för motorcyklar. Däremot har i följd av den antagna automobilskatten, därvid skillnad göres på motorcykel med och utan bivagn, föreslagits, att i registret skall inskrivas, om motoreykeln är försedd med bivagn eller ej.

Igenkän-
nings-
märken.

Med avseende å igenkänningsmärket hava föreslagits samma bestämmelser som för automobil. De föreskrifter som i särskild författning framlagts rörande sådant igenkänningsmärkes beskaffenhet gälla ock motorcyklar, varom här är fråga. Då emellertid nummersiffrorna växt under senare år med det ökade antalet inregistrerade motorfordon, har det ansetts påkallat, att för motorcyklar, som inregistreras efter det den nya förordningen trätt i kraft, föreslå uppläggande av en ny löpande serie, börjande för varje län med nummer 1. I de fall där icke, såsom i Stockholm, en särskild fortlöpande nummerserie med höga siffertal reserverats för motorcyklar kan visserligen härav bli en följd, att samma nummer kommer att föras av två motorcyklar. Detta har emellertid icke ansetts medföra avsevärd olägenhet,

då motorcykelns identifiering lätt kan ske genom registret. I nyssberörda förslag till kungörelse angående igenkänningsmärke har ifrågasatts att jämväl för motorcykel, som registrerats innan de nya bestämmelserna trätt i kraft, de nu innehavda märkena inom viss tid skola förändras till sådana av den nya typen.

Körkort för automobil gäller, som förut nämnts, även för framförande av motorcykel. Den som önskar förvärva rätt att endast föra sistnämnda fordon skall inför besiktningssman undergå provning angående sin kännedom om motorcykels konstruktion och manövrering, varefter han har att hos länsstyrelsen erhålla körkort för motorcykel. Sådant körkort kan dock icke berättiga att föra automobil, vilket ansetts böra uttryckligen utsägas i författningen.

Körkort.

Länsstyrelse har ålagts föra särskild liggare eller kortregister över utfärdade körkort för motorcyklar.

Vad slutligen angår körning med motorcykel har i likhet med vad nu är gällande — § 13 mom. 8 i automobilförordningen — föreslagits, att motorcykel utan bivagn får framföras å alla allmänna vägar, även om dessa ej äro tillåtna för automobil, så framt ej förbud, meddelat enligt § 16 mom. 2, omfattar jämväl dylik motorcykel. I överensstämmelse med den princip, som legat till grund för sakkunnigas förslag, i vad avser rätten att färdas med automobil å enskild väg har den nu gällande bestämmelsen, att vederbörande ägares eller hans rättsinnehavares tillstånd skall erfordras för rätten att trafikera väg å enskilt område med enspårig motorcykel utbytts mot en föreskrift, att dylik motorcykel må befara jämväl väg, varom nu är fråga, därest icke ägaren förbjudit trafik med motorcykel å vägen. Erinras må i detta sammanhang, att enligt § 13 mom. 8 i nuvarande automobilförordning samma bestämmelser i fråga om rätten att färdas å väg gälla för enspårig motorcykel och för motorcykel med sidvagn, därest icke hela bredden av sistnämnda fordon, styrstången oräknad, överstiger 1.40 meter. Då denna bestämmelse för de sidvagnsekipage, som ej äro bredare än 1.40 meter, ändock torde innebära, att dessa komma i en oskäligt gynnad ställning, och å andra sidan de moderna motorcyklarna med tillkopplade sidvagnar hava en bredd, som kan uppgå till cirka 1.55 meter, har det synts sakkunniga riktigast att med avseende å rätten att färdas å väg generellt likställa motorcyklar försedda med bivagn, oavsett ekipageets bredd, med automobil.

Vägar öppna
för trafik
med motor-
cyklar.

§ 35.

Denna paragraf innehåller föreskrifter för sådana motorcyklar, vilkas vikt ej överstiger 50 kg.

§ 35.

Det av 1919 års sakkunniga framlagda förslaget innehöll inga bestämmelser angående nu ifrågavarande lätta motorcyklar. Sakkunniga anföra härom, efter att hava berört frågan om vikten hos motorcyklarna, följande: »Endast nedåt hava de sakkunniga föreslagit en viktgräns nämligen 50 kg., detta av den anledningen, att de sakkunniga icke ansett, att vanliga velocipeder som förses med s. k. hjälpmotor eller löstagbar motor — colibrimotor och dylikt — böra inrangeras bland egentliga motorcyklar. Frånsett att det givetvis torde möta stora praktiska svårigheter att tillämpa automobilförordningens föreskrifter å dylika motorfordon, lära desamma ej kunna förväntas i någon avsevärd grad komma till användning, varför de sakkunniga ansett en lagstiftning beträffande dem icke vara av omständigheterna påkallad.»

Motorcyklar av
högst 50 kg. vikt.

I *propositionen till 1920 års riksdag* föreslogos och blevo av riksdagen godkända de nu gällande, i §§ 41 och 42 i automobilförordningen innehållna bestämmelserna om motorcyklar med en vikt ej överstigande 50 kg.

Sakkunniga.

De lättare motorcyklarna torde, tvärtemot vad 1919 års sakkunniga och de av dem hörda myndigheterna höllo före, under det senaste året hava ökat i antal, och det finnes ingen anledning att förmoda, att dessa på grund av sina billiga anskaffnings- och driftkostnader omtyckta och för vissa ändamål lämpliga motorcyklar, åtminstone inom de närmaste åren, skola minskas, än mindre komma ur bruk. Men under sådana omständigheter bör också tillses, att trafiken med dessa fordon blir omgärdad med de föreskrifter, som ur trafiksäkerhetens synpunkt eller eljest kunna anses oundgängliga.

Sakkunniga hava därför ansett, att de nu i §§ 41 och 42 av automobilförordningen innehållna föreskrifterna alltjämt bära i huvudsak bibehållas. Dessa torde för övrigt stå i god överensstämmelse med bestämmelserna i den internationella konventionen, vars Art. 6 handlar om motorcyklar och motorcykletter, vilket sistnämnda ord närmast torde avse nu ifrågakommande lätta motorcyklar.

Då de fordon, som falla under bestämmelserna i denna paragraf, i allmänhet utgöras av vanliga velocipeder, å vilka motor blivit anbragt, bör givetvis undvikas, att alltför betungande eller kostsamma anordningar föreskrivas i författningen.

KAP. 4.

Om motorredskap och traktortåg.

§ 36.

§ 36. I sakkunnigas uppdrag ingår att upptaga till behandling frågan »huruvida ej *Motorredskap.* en del nya med automobiler jämförliga fortskaffningsmedel äro av den betydelse, att deras användning lagligen bör regleras».

Traktor och dess beskaffenhet. Det är huvudsakligen å redskap och maskiner för jordbrukets och dess binäringars behov, som man sökt ersätta den animala dragkraften i form av hästar, oxar o. s. v. med motor. Motorn medger redskapen i fråga att kunna självständigt röra sig på marken. Sådana motorredskap falla huvudsakligen under kategorien lantbruks- och väglagningsredskap, såsom t. ex. motorplogar, där själva plogen utgör en del av det motordrivna aggregatet, vägvältar, stenkrossar m. fl. Dyliga redskap torde i den mån motordriftens stora fördelar ur ekonomisk synpunkt bliva allt mer kända och uppskattade snart vinna en betydande utbredning i vårt land, liksom de redan gjort det i andra länder. Jämväl lokomobiler och andra dyliga maskiner utrustas nu emellanåt med bensin- eller fotogenmotor i stället för med ångmaskin.

Det hittills hos oss vanligaste motorredskapet är den s. k. traktorn, som i detta sammanhang skall bliva föremål för särskild uppmärksamhet.

Traktorn kan med egen kraft förflytta sig på marken och har till ändamål att genom den effekt, som motorn utvecklar, utföra visst nyttigt arbete. Traktorns användning är ofta synnerligen skiftande. Den kan tagas i bruk för befordran av last å tillkopplade fordon, den kan släpa timmerstockar och draga plogar, harvar eller andra lantbruksredskap, och den kan även användas för stationära ändamål såsom för att driva tröskverk, pumpar m. m.

Traktorer förekomma i en mångfald olika konstruktioner, men kunna lämpligen indelas i två huvudtyper alltefter deras olika sätt att röra sig på marken. Vid den ena typen användas hjul, av vilka bakhjulen för att få bättre fäste i marken äro försedda med pånitade vinkeljärn. Vid den andra typen som är konstruerad efter ungefär samma principer som de under världskriget använda krigsmaskinerna, de

s. k. tanks, finnas visserligen också hjul, men dessa löpa ej direkt på marken utan inuti kedjor, en på vardera sidan, vilka ligga an mot marken och påverkade av hjulen framdriva traktorn.

På traktorer av den förstnämnda typen är motorn en modifierad automobilmotor, frikoppling, växellåda (eller motsvarande anordning) och kraftöverföring äro tämligen likartade med automobilens. Manövreringen erbjuder därför inga svårigheter för den som kan köra en automobil. Särskilt på grund av sin ringa längd och sin låga hastighet torde traktorn till och med vara lättare att hantera än en automobil. På en traktor av tank-typ är visserligen motorn av samma konstruktion som vid den andra traktortypen, men manövreringen blir på grund av fortskaffningssättet helt annorlunda. Traktorer av denna typ torde vara lika lätta att framföra som traktorer av den förutnämnda typen, icke minst på grund därav att de mycket fort kunna svänga undan genom att den ena drivkedjans hastighet kan minskas eller upphävas, medan den andra kedjan fortfarande arbetar.

I övrigt må hänvisas till nedanstående tablå över i Sverige förekommande traktorfabrikat:

Märke	Vikt kg.	Längd m.	Bredd m.	Hastighet km. i tim.
Fordson	1250	2.60	1.57	12
Fiat	2600	1.75 ¹	1.35 ²	6.5
Cleveland (tanktyp)	1550	2.43	1.27	5.8
Limo »	1840	2.60	1.26	5.8
Dinos »	2800	2.845	1.41	—

Genom den definition å motorfordon, som i förordningen upptagits och som är sakkunniga. lika med den i ansvarighetslagen enligt dess nu föreslagna lydelse innehållna, hava alla de motorredskap, som nu berörts, undantagits från begreppet motorfordon. Motorredskapen äro arbetsmaskiner, där motorn är en kraftkälla och en maskinell ersättning för den levande dragkraften. Å motorredskapet är visserligen plats beredd — i regel en primitiv sits liknande körsvennens plats å en slättermaskin — för den person, som skall sköta redskapet och dess motor. Redskapet kan emellertid icke därför anses inrättat för personbefordran. Lika litet kan motorredskapet sägas vara inrättat för godsbefordran därför att detsamma har plats för medförande av förbrukningsartiklar (bensin, olja o. s. v.), för redskapet avsedda hjälp- eller reservartiklar (spadar, plogblad m. m.). Vissa slag av traktorer erbjuda väl något större bekvämligheter och möjligheter i nu berörda avseenden, men det är först när släpvagnar tillkomma, som det kan bli fråga om verklig gods- (eller person-) befordran. Den fritt gående traktorn bör betraktas allenast som en »dragmaskin», ett arbetsredskap.

Samtliga nu berörda med motor försedda redskap och maskiner äro således enligt den av sakkunniga uppställda terminologien icke att betrakta såsom motorfordon. De hava dock ansetts böra ägnas någon uppmärksamhet i förevarande författning och hava där betecknats såsom motorredskap, d. v. s. arbetsredskap, vilka för arbetet och framdrivandet äro försedda med motor.

Med avseende å författningsbestämmelser, som lämpligen böra meddelas för motorredskap, må omförmälas, att, såvitt sakkunniga känna, allenast i Danmark författningsföreskrifter finnas om dessa. I den danska lagen av den 6 maj 1921 innehåller § 2 bland annat följande, som i svensk översättning kan återgivas

¹ Axelavstånd.

² Spårvidd.

sålunda: »Som motorfordon anses icke traktorer, lokomobiler, lantbruks- och vägbearbetningsmaskiner. Sådana fordon (Køretojer) må endast använda vägarna för att befordra sig själva (til Egentransport) samt de för driften nödvändiga tillbehör till och från arbetsplats eller, efter tillstånd som för varje särskilt fall skall utverkas hos vederbörande kommunala myndigheter, till provkörning eller annan till tiden noga avgränsad transport.»

Motorredskapens framförande å väg eller gata avser deras behövliga förflyttning till eller från arbetsplatsen eller eljest ett rent tillfälligt förhållande. De äro ej något befordringsmedel på vägar eller gator. Utföra redskapen arbetet å väg eller gata, t. ex. motorvältar, är just vägen eller gatan arbetsplats, och blir givetvis denna arbetsplats därvid angiven eller skyddad såsom vid andra vägarbeten, brobyggnader o. s. v. Ett tillfälligt framförande av motorredskap å väg och gata bör uppenbart ej förhindras, enär i så fall redskapets användning emellanåt kunde bli omöjliggjord eller avsevärt hindrad. En allmän bestämmelse om att såsom villkor för nämnda framförande motorredskapet icke får till sin tyngd eller beskaffenhet vara sådant, att det medför avsevärd skada för vägbanan, har dock ansetts påkallad. Har en traktor sådana hjulanordningar, som mera kännbart skada vägbanan, få dessa ersättas under färden å vägen med annan anordning, vilket ock allmänt plägar iakttagas vid konstruktionen av traktorer.

Vidare har synts nödigt att tillerkänna länsstyrelse eller polismyndighet i stad samma befogenhet att för viss väg eller gata meddela förbud mot eller inskränkning i trafiken med motorredskap, som ankomma på dessa myndigheter med avseende å automobil.

Som den högsta hastighet, med vilken motorredskapen må å väg eller gata framföras, hava sakkunniga föreslagit 10 kilometer i timmen, vilken hastighet icke torde utgöra någon fara för vägtrafiken i övrigt. De äro även så konstruerade, att de knappast kunna framdrivas med större hastighet (jfr vidare uppgifterna å sid. 159).

För övrigt hava blott vissa ansvarsstadganden och allmänna bestämmelser föreslagits att gälla för motorredskap.

Något besiktningssystem för motorredskap med eller utan registrering har icke ansetts påkallat. Då deras fart är ringa och deras uppträdande å vägar och gator rent tillfälligt och knappast tänkbart annat än å korta sträckor synas anordningar för deras igenkännande och identifierande obehövliga.

Något förbud har icke synts böra meddelas för att kunna medelst tillkoppling av en vanlig hästvagn eller annan anordning utnyttja redskapets dragkraft. Behövs t. ex. någon gång att å särskild vagn medföra förbrukningsartiklar eller tillbehör för motorredskapet eller att t. ex. å en traktor, som användes till att framsläpa stockar från skogen till flottled eller såg, sätta ett hjulpar under stockarna för att underlätta framsläpandet och därmed förekomma skada å en vägbana som måste passeras, så är allt detta anordningar som ej böra förbjudas. Först när fråga blir att tillkoppla för gods- (eller person-) befordran inrättade släpvagnar och därmed använda det sålunda uppkomna »tåget» till sådan transport, kunna mera detaljerade bestämmelser erfordras. Sådana äro föreslagna i § 37, som behandlar traktortåget.

Mom. 2. Uppgifter för militära ändamål ang. motorredskap. *Mom. 2.* Enligt vad som meddelats sakkunniga, anser sig generalstaben hava behov av att känna de motorredskap, särskilt traktorer, som vid olika tidpunkter finnas tillgängliga inom landet. Att för detta ändamål föreskriva en registrering, analog med den för automobiler, torde vara obehövt, helst som besiktning och fortlöpande kontroll över dessa redskap uppgivits icke vara erforderlig. De uppgifter beträffande motorredskapen som för militärt ändamål påkallas, synas därför kunna vinnas på ett enklare sätt än genom formlig registrering.

I varje fall torde bestämmelser i förevarande ämne icke behöva inflyta i förordningen om motorfordon, då de förhållanden, som nu förevarande förordning avser att reglera, icke påkalla obligatorisk registrering och besiktning. En erinran om att vissa uppgifter rörande motorredskapen till äventyrs komma att påfordras har dock syntts böra upptagas i § 36. Genom att åt Kungl. Maj:t överlämna att härom förordna kunna också de militära myndigheterna få just de uppgifter, som för dem äro av vikt att bekomma.

§ 37.

Traktortåget uppstår genom en sammankoppling av en traktor med för gods- (eller person-) befördran särskilt inrättade släpvagnar. Dylika traktortåg lära hittills mycket sällan och endast mera tillfälligt hava förekommit hos oss, men deras användande är allmänt i utlandet, och det lär kunna motses, att detta befodrings-sätt och de möjligheter som det erbjuder snart skola bli uppskattade även i vårt land.

Sakkunniga hava därför ansett sig böra särskilt uppmärksamma nu berörda befodringsmedel. Traktortågs användning för personbefördran torde knappast ifrågasättas åtminstone för den närmaste framtiden, men, då en sådan befördran ej är alldeles utesluten, har denna möjlighet även medräknats. För godsbefördran kan däremot traktortåget få en ej ringa betydelse. Hastigheten hos traktortåget blir visserligen ganska minimal, och detta transportmedel blir i allmänhet hänvisat till befarande av vissa i förväg bestämda vägsträckor, till framförande av materiel för en anläggning o. s. v. Frånsett hastigheten torde traktortåget kunna jämföras med ett godståg å järnvägarna, fastän det förra rör sig fritt på vägen, medan godståget löper på skenor.

Omständigheterna hava syntts påkalla, att trafiken med traktortåg, vare sig det är fråga om yrkesmässig trafik eller ej, regleras i ungefärlig anslutning till de förut föreslagna bestämmelserna för den yrkesmässiga automobiltrafik, som benämnts linjetrafik. Framförande av traktortåg har således ansetts böra bero av offentlig myndighets tillstånd. Vid meddelande av sådant tillstånd bör ock kunna föreskrivas skyldighet för tillståndets innehavare att för skada, som å väg eller gata förorsakas av trafiken utgiva ersättning efter ty myndighet som meddelat trafik-tillståndet bestämmer. Under hänvisning i övrigt till vad som anförts beträffande yrkesmässig linjetrafik med automobil, lär allenast följande till motivering av förslaget under § 37 ytterligare behöva påpekas.

Traktorer av tanktyp torde på grund av drivkedjornas bredd och beskaffenhet vara relativt oskadliga för vägbanan. Traktorer av automobiltyp hava i allmänhet så breda bakhjul, att dessa verka på vägen nästan som en vält. Då emellertid dessa hjul, såsom förut nämnts, vanligen äro försedda med vinkeljärn för att öka adhesionen, måste det tillses, att vägbanan icke utsättes för den starka påverkan som härav kan uppstå, vadan dessa vinkeljärn vid trafik å vägar och gator böra borttagas eller deras ogynnsamma inverkan på vägen på annat sätt bortelimineras.

Genom att släpvagnar medföras måste särskild uppmärksamhet ägnas åt dessas beskaffenhet, tyngd, hjulringarnas art, kopplings- och bromsninganordningar o. s. v. Nu berörda förhållanden böra därför beaktas vid tillståndets meddelande och vid den utredning i frågan, som kan anses böra föregå tillståndet.

Då ett traktortåg kan föranleda till ungefär liknande skador på väg som en regelbunden yrkesmässig automobiltrafik, böra därför bestämmelserna om trafik-tillstånd och villkoren därför lämpas efter vad som gäller för den yrkesmässiga linjetrafiken med automobil.

Vad traktortågets utrustning och beskaffenhet angår har på frågans nuvarande

§ 37.
Traktortåg
(traktor med
släpvagn.)

Trafiktillstånd.

Traktortågets
beskaffenhet.

ståndpunkt förslag till detaljerade författningsbestämmelser icke ansetts böra framläggas. Att lämna vederbörande tillståndsinnehavare till trafik med traktortåg full frihet att i fråga om materialen förfara efter behag kan dock ingalunda tillrättas. De för trafiken avsedda fordonen, således både traktorn och släpvagnarna, hava därför ansetts böra uttryckligen godkännas för trafiken i fråga samt därförut efter omständigheterna undergå besiktning av besiktningsman. Att en del av de inrättningar och anordningar, som enligt författningsförslaget skola finnas å automobil, också äro påkallade för traktorena lärer vara uppenbart. Särskilda föreskrifter härom hava synts obehövlige och olämplige med hänsyn till den utveckling, som alltjämt äger rum på detta område. Som ett första villkor för all trafik med traktortåg har uppställts myndighets tillstånd; och lärer denna myndighet icke underlåta att tillse, att såväl traktorn som släpvagnarna äro lämplige och betryggande för trafiken.

Förare av traktortåg. Som förut nämnts erbjuder traktorns manövrering inga större svårigheter för den som kan köra en automobil. Innehavande av körkort för automobil bör dock alltid fordras för att få framföra traktortåg å allmän väg eller gata.

Hastigheten. För framförande av traktortåg har föreslagits en största hastighet av 15 kilometer i timmen. Denna hastighet torde vara rikligt tilltagen i betraktande av att trafiken med traktorer närmast torde avse godstrafik. För övrigt nå de nu brukliga traktorena ej upp till nämnda hastighet. Är fordon som ingår i traktortåg försett med hjulringar av järn eller annat hårt material, bör den högsta hastigheten, såsom för automobiler av detta slag, begränsas till 10 kilometer i timmen.

Namnskylt. Något behov av registrering och förande av igenkänningsmärke å traktortåg har icke ansetts föreligga. För att emellertid underlätta identifieringen av traktortåget och lätt få kännedom om ägaren till detsamma, något som är av särskild vikt i händelse överträdelse av de i förordningen meddelade bestämmelserna äga rum vid trafiken, har föreslagits, att å traktortåg skall föras namnskylt såsom är föreskrivet för automobil.

Belysning. För belysningen synas samma regler böra gälla som för automobil med släpvagn. De föreslagna bestämmelserna om traktortåg torde böra gälla såväl för privat sådan trafik som för den, som avses att bedrivas såsom yrke. Att göra någon åtskillnad på dessa olika slag av trafik har icke ansetts påkallat i annan mån än att för den yrkesmässiga trafiken, i analogi med vad som föreslagits beträffande den yrkesmässiga linjetrafiken med automobil, dels prövning bör äga rum beträffande lämpligheten och behövligheten av sådan trafik, dels ock taxa bör fastställas för trafiken.

Med undantag för i §§ 39, 40, 41, 44, 48—54 och 56 stadgade ansvarsbestämmelser och särskilda föreskrifter, hava bestämmelserna i förordningen om motorfordon ej gjorts tillämplige å traktortåg.

KAP. 5.

Föreskrifter i avseende å förordningens efterlevnad.

§§ 38—53.

§§ 38—53. 1919 års sakkunniga, vilka hade i uppdrag att verkställa utredning angående skärpning av straffbestämmelserna i 1916 års automobilförordning, framhålla i sitt betänkande, »att de sakkunniga för sin del funnit de nu gällande stadgandena härvidlag vara i huvudsak väl avvägda och ägnade att tillfredsställa den allmänna rättssäkerheten, blott de behörigen utnyttjas». Så skedde dock ej alltid, vilket, förmenade sakkunniga, till en del berodde därpå, att polismyndigheterna

på sina håll ej med tillräcklig energi övervakade förordningens efterlevnad och att de av domstolarna utdömda bötesbeloppen ofta vore alltför låga. Härjämte klagades från polismyndigheternas sida allmänt över svårigheten att anskaffa bevisning vid förseelser mot förordningen, särskilt då fråga vore om överskridande av den tillåtna hastigheten. Vidare förmädes, hurusom landets polismyndigheter ganska allmänt uttalat sig för en höjning av minimibeloppen i de stipulerade bötes-satserna. Sakkunniga framhöll också, att redan penningvärdets fall kunde i och för sig anses väl motivera en förhöjning av minimistraffsatserna. En sådan hade också i allmänhet vidtagits.

Så väl Kungl. Maj:t som riksdagen anslöto sig i fråga om bötesbestämmelserna till sakkunnigas förslag, och i överensstämmelse härmed utfärdade också *förordningen den 25 september 1920*, varigenom bestämmelserna i fråga fingo sin nuvarande lydelse.

*Förordningen
den 25 sept.
1920.*

Sedan sistnämnda förordning utfärdades, har visserligen penningvärdet åter börjat stiga, en stigning som dock, så vitt nu kan bedömas, icke torde bli sådan att penningvärdet återfår den nivå det hade vid tiden för tillkomsten av nuvarande automobilförordning. Nämnda omständighet synes således icke böra föranleda till en sänkning av de nu gällande bötesbestämmelserna i vad de avse bötes-satsernas minimibelopp. Minimistraffsatserna hava därför ansetts böra i allmänhet bibehållas vid nuvarande belopp dock med ett par skärpningar och några mindre ned-sättningar. För att lämna tillräckligt utrymme för de skiftande omständigheterna vid förseelser mot förordningen och för att bötesstraffet vid dylika förseelser skall kunna ingiva tillbörlig respekt, torde strafflatituderna böra vara vida. I några fall har det därför funnits erforderligt att skärpa maximistraffen. För övrigt få sakkunniga hänvisa till vad nedan yttrats vid motiveringen till de särskilda paragraferna.

Sakkunniga.

§ 38.

I § 28 i nu gällande automobilförordning har förare som brukar automobil, vilken ej registrerats och erhållit igenkänningsmärke, där sådant bort ske, eller mot vars användande förbud, föraren vederligt, meddelats eller som icke överensstämmer med de i § 1 av nyssnämnda förordning meddelade bestämmelser, i regel ålagts det primära ansvaret, medan ägaren till bilen allenast i det fall, att förseelsen skett med hans vetskap, ålagts ansvar jämte föraren.

§ 38.

*Ansvar för
brukande av
motorfordon,
som ej fyller
författningens
föreskrifter.*

Denna anordning av bötesansvaret för nu berörda förseelser hava sakkunniga icke funnit med billigheten överensstämmande utan i stället föreslagit, att ägaren eller sådan brukare som avses i § 6 eller § 7 av ansvarighetslagen skall i första hand bära ansvaret för de förseelser, varom här är fråga. Om förseelse skett och om föraren ägde vetskap om förhållande, varom i förevarande § under mom. 1 a) b) eller c) förmäles, har jämväl denne ålagts ansvar.

Här har alltså skett en omkastning i de nuvarande bestämmelserna om förares och ägares ansvarighet för ifrågavarande förseelser.

Det måste nämligen vara ägaren, som i första hand har att tillse, att hans egendom bilen är i författningens skick. Han, men i allmänhet ej föraren, sitter inne med möjlighet att låta avhjälpa bristerna. Saken har en särskild betydelse vid den yrkesmässiga trafiken. Men jämväl vid den privata trafiken bör den föreslagna ändrade ansvarigheten kunna bidra till att ägaren såväl skaffar sig bättre kunskap om de olika stadganden i förordningen, som äga avseende på hans automobil, som ock noga tillser, att denna alltjämt svarar mot dessa stadganden.

Då det ju mycket väl kan tänkas inträffa, att en förare trots förbud från sin principal tager en denne tillhörig automobil i bruk, ehuru densamma icke befinner sig i föreskrivet skick, har i syfte att skydda ägaren föreslagits, att denne, därest han

iakttagit på honom ankommande åtgärd till förhindrande av att sådan automobil varder brukad, skall vara fri från ansvar. Enahanda befrielse kommer också viss brukare till del enligt sista stycket i moment 2.

Då det under c) i nuvarande automobilförordnings § 28 upptagna villkoret avser uteslutande de i § 1 av samma förordning meddelade bestämmelser och således ej sådana i automobilens utrustning ingående detaljer, som exempelvis belysningen, men det givetvis ej bör vara förbjudet att, med iakttagande av nödig försiktighet framföra en automobil, vars belysningssystem råkat i olag, till plats, där felet kan avhjälpas, har i sakkunnigas motsvarande förslag — § 38 mom. 1 c) — uttryckligen stadgats, att det här omförmälda undantaget skall avse såväl automobilens beskaffenhet som dess utrustning.

Bestämmelserna i denna paragraf gälla automobil och motorcykel, vars vikt överstiger 50 kilogram, varemot beträffande motorcykel med en vikt ej överstigande 50 kilogram, motsvarande ansvarsbestämmelser finnes i § 46.

§ 39.

§ 39.
Ansvar för
obehörigt
förande av
motorfordon.

Under bestämmelserna i denna paragraf, som motsvarar § 29 i gällande automobilförordning, bör jämväl inbegripas traktortåg, för vars förande bestämmelser finnas i § 37.

I andra stycket hava sakkunniga föreslagit ett tillägg, enligt vilket förare som under färd — dock ej vid övningskörning enligt § 13 — överlämnar åt annan att föra motorfordonet, utan att denne är därtill berättigad, gör sig förfallen till enahanda ansvar, som i första stycket är sagt.

Detta tillägg har synts påkallat av det förhållande, att det ej så sällan skall förekomma, att en förare låter en bredvidsittande person, som ej innehar körkort, »taga ratten» för att försöka sig på att manövrera automobilen. I detta fall kan man ju icke säga att föraren »såsom förare anställer eller brukar» den som sitter bredvid honom. Särskilt straffvärt synes det vara, när en automobilägare, som själv saknar körkort, söker förmå sin chaufför att åt sig överlämna förandet av automobilen. Då chauffören till följd av sin underordnade ställning ofta kan ha svårt att säga nej till ägarens begäran, torde, därest åtal för en så beskaffad förseelse äger rum, förmildrande omständigheter för föraren böra anses föreligga, liksom överhuvud i det fall, att den som, utan att innehava körkort, söker förmå en förare att till honom överlämna förandet av automobilen, intager sådan ställning i förhållande till föraren, att det är särskilt svårt för denne att göra sin vilja gällande. Att däremot i automobilförordningen införa någon bestämmelse om förbud för en person, som ej innehar körkort, att övertala förare att lämna ifrån sig ratten till honom, lär näppeligen kunna komma ifråga.

Som de förseelser mot förordningens bestämmelser, varom i denna paragraf stadgats, måste anses bland de svårare, alldenstund de rikta sig mot en av förordningens huvudprinciper, nämligen körkortstvånget, och dessutom skola hava givit anledning till svåra olyckshändelser, hava sakkunniga föreslagit en höjning av minimibeloppet för de i denna paragraf stadgade böter från nuvarande 50 kronor till 100 kronor.

§ 40.

§ 40.
Ansvar för
begagnande av
ej medgiven
väg m. m.

De i § 30 i gällande automobilförordning intagna bestämmelserna angående ansvar för överskridande av den lagstadgade hastigheten, hava i sakkunnigas förslag överflyttats till en särskild paragraf, § 41. Vidare har, såsom tidigare nämnts, en del av de föreskrifter rörande automobilförarens allmänna åligganden, som innehåller i nuvarande automobilförordnings § 16 mom. 4, överförts till sakkunnigas förslag

till vägtrafikstadga samt återstoden av föreskrifterna i nämnda moment inpassats vid olika paragrafer i förordningen om motorfordon. Följden härav har blivit, att de ansvarsbestämmelser, som nu finnas samlade i § 30 i nuvarande förordning, återfinnas dels vid trafikstadgan dels vid olika ansvarsparagrafer i nu föreliggande förordning.

Den i första stycket av förevarande § 40 intagna, från nuvarande § 28 i automobilförordningen bibehållna ansvarsbestämmelsen för den som framför motorfordon å väg, gata eller plats, varå fordonet icke må framföras, har kompletterats med det i andra stycket intagna stadgandet om ansvar för den som utan att därtill hava erhållit särskilt tillstånd brukar automobil med ett största hjultryck överstigande 2000 kilogram eller större bredd än 210 cm. eller som framför släpvagn utan tillstånd, där sådant erfordrats (§ 22 mom. 2). Uppenbart är, att stadgandet om ansvar för den, som framför visst motorfordon å väg, gata eller plats, varest fordonet icke må framföras avser just det ifrågavarande motorfordonet. Är förbud för en viss vägs befarande med automobil med visst hjultryck meddelad, inträder ansvar således om hjultrycket vid tillfället överskred det medgivna. En automobil, vars största hjultryck icke skulle berättiga till automobilens framförande å viss väg, kan således utan straffrättsligt ansvar för föraren enligt förevarande lagrum framföras å vägen, om medelst förande av mindre last eller alls ingen last hjultrycket är nedbragt till det för vägen ifråga tillåtna. Ansvaret för framförandet å väg, gata eller plats, där så ej må äga rum, omfattar också traktortågs framförande.

I denna paragraf är ävenledes uppmärksammas underlåtenhet att låta verkställa efterbesiktning (§ 5 mom. 1 och 2 och § 26 mom. 3), att efterkomma bestämmelserna angående besiktningsskylt å icke registrerade automobiler (§ 8 mom. 3), angående eftersyn å automobiler samt angående förande av behörigt igenkänningsmärke och förbud för igenkänningsmärkes döljande (§ 21 mom. 1 a) och mom. 4), angående huru lyktorna på automobilen skola vara tända m. m. (§ 21 mom. 1 c), 2 och 6), angående igenkänningsmärkes anbringande och belysande vid förande av släpvagn (§ 22, mom. 1, fjärde stycket) samt angående förande av lykta m. m. å traktortåg (§ 37 mom. 2, sista stycket).

Med avseende å förseelser mot § 21 mom. 1 c) må framhållas, att det upprepade gånger inträffat, att förare blivit åtalad och dömd för att baklyktan å den av honom framförda automobilen varit släckt, utan att föraren haft någon vetskap om att belysningen ej varit i överensstämmelse med gällande föreskrifter eller kunnat kontrollera förhållandet. Sakkunniga hava därför funnit skäligt att i sista stycket av föreliggande paragraf införa en bestämmelse av innehåll att, därest föraren vidtagit alla på honom ankommande åtgärder för iakttagande av bestämmelsen i § 21 mom. 1 c), skall han vara fri från ansvar. Så snart föraren kan anses hava fått kännedom om att baklyktan å hans automobil slocknat, eller genom något uppkommet fel en eller båda framlyktorna slocknat, blir § 38 mom. 1 c) tillämplig, och han är då berättigad att framföra automobilen till närmast belägna plats för skadans avhjäljande. Bestämmelsen i fråga har givetvis sin största praktiska betydelse, när baklyktan slocknat och detta förhållande ej kunnat av föraren iakttagas.

Då vissa av de förseelser, varom i denna paragraf är fråga, understundom kunna vara av mera oskyldig art har straffminimum, såsom i motsvarande lagrum av nu gällande automobilförordning, ansetts kunna bibehållas vid 10 kronors böter. Jämväl straffmaximum, böter 500 kronor, har i allmänhet ansetts böra bibehållas, dock med möjlighet till skärpning och till ådömande av fängelsestraff, när döljande av automobilens igenkänningsmärke skett i syfte att förhindra automobilens igenkännande eller då eljest synnerligen försvärande omständigheter föreligga.

§ 41.

§ 41.
 Ansvar för
 överträdelse
 av hastighets-
 bestämmelserna.

I denna paragraf upptagas ansvarsbestämmelser för den, som under olika förhållanden framför vissa motorfordon och traktortåg med en hastighet överstigande den i varje fall medgivna. Paragrafen motsvarar andra stycket i § 30 av nuvarande automobilförordning.

För överskridande av tillåten hastighet hava sakkunniga ansett att såsom regel bötesminimum 25 kronor bör bibehållas, men maximum höjas från 500 till 1000 kronor. Härjämte har emellertid i överensstämmelse med stadgandet i strafflagen kap. 11 § 15 föreslagits, att böterna, därest ingen skada uppkommit och ringa fara förelåg för person eller egendom, må kunna nedsättas till 10 kronor.

Förseelser mot hastighetsbestämmelserna torde genom förslaget bliva som regel underkastade ett kännbart straff, helst som fängelsestraff inträder, då föraren vid förseelsen ådagalagt grov vårdslöshet eller uppenbar likgiltighet för andra människors liv och egendom. De höjningar som i åtskilliga fall skett med avseende å maximumhastigheten äro så pass rundliga, att vid överträdelser av hastighetsbestämmelserna ett effektivt straff måste finnas och utmätas.

Slutligen må framhållas, att ett korrektiv mot framförande av automobil med otillåten hastighet även finnes i länsstyrelsernas befogenhet att på viss tid indraga körkort eller att återkalla tillstånd såsom förare i yrkesmässig automobiltrafik.

§ 42.

§ 42.
 Ansvar för
 underlåtenhet
 att medföra
 körkort m. m.

Denna paragraf innehåller ansvarsbestämmelser för vissa mindre förseelser, däribland mot de föreskrifter, för vars överträdande ansvar stadgas i § 33 i nuvarande automobilförordning.

Med avseende å förarens uraktlåtenhet att vid färd medföra sitt körkort, respektive sitt körtillstånd, och att på begäran uppvisa körkort eller tillstånd för polisman har en viss ändring i hittillsvarande bestämmelser synts vara med billighet överensstämmande. Underlåtenhet att medföra körkort kan emellanåt bero på en ren tillfällighet (t. ex. ombyte av rock eller dylikt). Om den som anges för sådan förseelse inom viss kort tid visar, att han verkligen innehar gällande körkort och underlåtenheten att medföra detta haft sin grund i ursäktligt förbiseende, bör han billigtvis kunna undgå ansvar. Det är särskilt en framställning från Göteborgs brandkår, som föranlett sakkunniga att närmare uppmärksamma nu berörda förhållande.

I övrigt hava till denna paragraf hänförts sådana förseelser, som användande av ej tillåten signalapparat, uraktlåtenhet att vid körning med bensinautomobil använda ljuddämpare, överträdande av förbudet för förare att i vissa fall röka tobak m. m. Någon ändring av straffsatserna i nuvarande förordning § 33 för motsvarande eller liknande förseelser har ej ansetts påkallad.

§ 43.

§ 43.
 Ansvar för
 underlåten
 registrering
 m. m.

I denna paragraf, som motsvarar § 34 i nu gällande automobilförordning, har i moment 1 föreslagits ett av omständigheterna påkallat högt bötesansvar för den som, ehuru därtill pliktig, underlåter att inom föreskriven tid till registrering anmäla en ännu ej registrerad automobil eller motorcykel, varom i § 34 sägs, när skyldighet till sådan registrering föreligger. Angående anledningen till och betydelsen av nu ifrågavarande ansvarsbestämmelse få sakkunniga hänvisa till vad ovan anförts vid motiveringen till § 9 (sid. 103.)

Mom 2 och 3 äro upptagna från nuvarande § 34 i automobilförordningen och har här ingen ändring föreslagits beträffande straffsätserna.

§ 44.

Denna paragraf motsvarar § 35 i nuvarande automobilförordning och upptar straffbestämmelser för vissa förseelser vid yrkesmässigt utövad automobiltrafik eller vid trafik med traktortåg. Hit har jämväl hänförts ansvar för begagnande i nyss nämnda trafik av icke godkända bilar och släpvagnar m. m.

I överensstämmelse med den ändring sakkunniga föreslagit i § 38 angående föräres och ägares ömsesidiga ansvar vid förseelser mot där omförmälda bestämmelser i förordningen, har i § 44 mom. 2 trafikillståndets innehavare i första hand gjorts ansvarig för förseelse som i detta moment avses.

För förseelse, varom stadgas i mom. 3, hava sakkunniga, med bibehållande av nuvarande bötesminimum 10 kronor, föreslagit ett till 500 kronor höjt bötesmaximum. Det har nämligen befunnits önskvärdt att genom kännbart straffhot förhindra allmänhetens uppskörtning vid den yrkesmässiga trafiken.

§ 44.
Ansvar för
otillåten
yrkesmässig
trafik m. m.

§ 45.

Den i denna paragraf innehållna ansvarsbestämmelsen avser att ernå ett korrektiv mot bedrivande av yrkesmässig utbildning av förare vid körskola utan att godkänd lärare enligt § 14 mom. 1 finnes anställd vid skolan. Sakkunniga få i detta hänseende åberopa vad ovan anförts vid motiveringen till § 14.

Enligt § 14 mom. 1 har med körskola likställts en var som yrkesmässigt bedriver utbildning av förareelever. Där är i betraktande härav som bötesminimum satts så lågt som till 50 kronor. Är det fråga om körskola i egentlig mening, torde böterna som regel icke komma att stanna vid nämnda belopp. Ett bötesmaximum av 500 kronor har ansetts tillräckligt effektivt för förseelser av nu förevarande art.

§ 45.
Ansvar för
otillåten
yrkesmässig
utbildning av
förare.

§ 46.

De ansvarsbestämmelser, som böra åvila den som brukar motorcykel, varom i § 35 sägs, ehuru denna icke överensstämmer med vad i nämnda paragraf därom stadgas, eller som eljest överträder för sådana motorfordon gällande föreskrifter, hava hänförts till förevarande paragraf.

Enär den kränkning av förordningens bestämmelser — i den mån dessa kunna vara tillämpliga på dylik lättare motorcykel — som kan komma att ske vid trafik, varom nu är fråga, måste i betraktande av fordonets ringa tyngd och relativt låga fart anses vida mindre farliga än vid trafik med bilar och tunga motorcyklar, har bötes-skalan satts till från och med 10 till och med 200 kronor.

Att beträffande motorfordon av nu förevarande slag ålägga ägaren motsvarande ansvar, som föreslagits beträffande andra motorfordon, har ej ansetts påkallat. Ansvaret för nu förevarande motorcyklars författningsenliga beskaffenhet påvilar således här den som använder motorcykeln.

§ 46.
Ansvar för
överträdelser
av bestämmel-
serna om lättare
motorcyklar.

§ 47.

För den, som bryter mot vad i § 36 stadgats angående brukande av motorredskap, eller mot förbud och inskränkningar som meddelats efter detta lagrum, har i denna paragraf föreslagits böter från och med 10 till och med 500 kronor.

§ 47.
Ansvar för
olovligt
användande av
motorredskap.

§§ 48—53. Dessa paragrafer äro, med undantag av dels en ändring i § 47 i författningsförslaget i syfte att varje straff enligt förordningen om motorfordon ej må tillämpas där förseelsen bör beläggas med strängare straff enligt allmänna strafflagen, dels ock ett tillägg i § 49 angående trafik med traktortåg, oförändrat lika med de motbötesförändring svarande §§ 36—40 i gällande automobilförordning.

Allmänna
strafflagens
tillämplighet.
Atalsrätt,
bötesförändring
m. m.

KAP. 6.

Särskilda föreskrifter.

§ 54.

§ 54. Som i annat sammanhang omförmäls hava sakkunniga ansett, att ersättningen till automobilbesiktningmännen bör, såsom hittills varit fallet, utgå enligt en för besiktningmännens olika förrättningar fastställd taxa.

1919 års sakkunniga, som hade till särskilt uppdrag att behandla frågan om taxa för besiktningförrättningar, anföra med avseende härå följande: »Vad slutligen beträffar den sakkunnigas prövning underställda frågan om höjning av taxan för de i automobilförordningen omförmälda besiktning- och andra förrättningar, som åligga besiktningmännen, därom besiktningmännen i Stockholm gjort underdånig framställning, hava de sakkunniga ej kunnat undgå att finna att här, som annorstädes, penningvärdets fall gör en sådan höjning fullt motiverad. Härtill kommer emellertid, att, därest de sakkunnigas förslag antages, såväl besiktningarna av automobiler och motoreyklar, som särskilt prövningen enligt § 4 i förordningen komma att bliva betydligt mera ingående och noggranna och kräva större omsorg och tidsutdräkt, varför de sakkunniga funnit omförmälda framställning hava fullt fog för sig, något varom även länsstyrelserna i allmänhet varit ense.

De sakkunniga hava därför uppgjort sitt förslag till taxa för besiktningmännen i huvudsaklig överensstämmelse med de i nämnda framställning framförda önskemål — — — — — .»

Den av de sakkunniga föreslagna taxan var följande:

»För förrättning, som enligt denna förordning ankommer på besiktningssman, är denne berättigad till ersättning enligt följande taxa:

för första besiktning av automobil	25 kronor
» » » » motorcykel	15 »
» efterbesiktning av automobil	25 »
» » » » motorcykel	15 »
» prövning enligt § 4	20 »

Uppvisas på en gång två eller flera, en och samma ägare tillhöriga automobiler till besiktning, skall ersättning utgå, om förrättningen avser första besiktning av automobilerna,

för två automobiler 20 kronor för varje automobil,

för två motoreyklar 12 kronor 50 öre för varje motoreykel,

för mer än två automobiler 15 kronor för varje automobil,

för mer än två motoreyklar 10 kronor för varje motoreykel,

samt, om förrättningen avser efterbesiktning,
 för två automobiler 20 kronor för varje automobil,
 för två motorcyklar 12 kronor 50 öre för varje motorcykel,
 för mer än två automobiler 15 kronor för varje automobil,
 för mer än två motorcyklar 10 kronor för varje motorcykel.»

I *propositionen till 1920 års riksdag* upptogs sakkunnigas förslag i huvudsak, dock Prop. till 1920
 med följande tillägg: »Då besiktning eller prövning, som här avses, kommit till års riksdag.
 stånd, erlägges avgift vid besiktning, vare sig automobilen befunnits i föreskrivet
 och lämpligt skick eller ej, och vid prövning, oavsett om sökanden kunnat godkän-
 nas såsom förare eller icke.»

Vid ärendets behandling i riksdagen anförde *andra lagutskottet* följande: »Be- 1920 års riksdag.
 träffande den föreslagna höjningen av de enligt paragrafen utgående avgifterna har
 utskottet visserligen beaktat de av de sakkunniga och Kungl. Maj:t härför fram-
 förda skäl, men då utskottet vunnit upplysning, att antalet av de besiktningar och
 prövningar, som besiktningsmännen haft att verkställa under den tid, som förflutit
 efter det de sakkunniga avgivit sitt betänkande, avsevärt ökats och då därjämte
 antalet besiktningar och prövningar kommer att ytterligare stiga därigenom, att
 flertalet motorcyklar inbegripas under förordningen, har utskottet ansett sig icke
 för närvarande kunna tillråda någon höjning av ifrågavarande avgifter utom be-
 träffande efterbesiktning, utan anser, att frågan om eventuell sådan höjning bör
 bli föremål för ytterligare prövning i samband med den allmänna revision av för-
 ordningen, varom utskottet framställt förslag.»

För första besiktning eller efterbesiktning av motorcykel, som i § 1 mom. 1 sägs,
 har utskottet ansett 10 kronor utgöra skälig ersättning i förhållande till det be-
 lopp, som utgår för besiktning av egentlig automobil.

I anslutning till vad ovan anförts har utskottet föreslagit vissa nedsättningar i
 ersättningsbeloppen för två eller flera samtidigt företagna besiktningar.»

Mot utskottets förslag i denna del anfördes emellertid reservation av herrar West-
 man m. fl., vilka bland annat hemställde, att till § 43 skulle fogas följande tillägg:
 »Besiktningsman är skyldig att i den ordning Kungl. Maj:t bestämmer inlämna redo-
 visning för uppburna avgifter. De grunder, efter vilka besiktningsman äger till-
 godogöra sig arvode ur uppburna avgifter, bestämmas av Kungl. Maj:t.» Med av-
 seende å detta förslag anförde reservanterna: »En utredning rörande de inkomster,
 som vid ett bifall till § 43 i den lydelse denna paragraf erhållit i den kungl. proposi-
 tionen skulle tillfalla besiktningsman, har icke förelagts utskottet. Visserligen har
 utskottet ansett sig böra sänka de av Kungl. Maj:t föreslagna ersättningsbeloppen,
 men verkningarna härav på besiktningsmännens inkomster hava icke av utskottet
 kunnat tillförlitligt beräknas. Då besiktningsmännens verksamhet under tiden
 närmast efter de nu föreslagna ändringarnas ikraftträdande tydligen kommer
 att bliva synnerligen omfattande, kan det system, som av Kungl. Maj:t föreslås
 för att bereda dem ersättning, medföra, att de ej minst under den närmaste fram-
 tiden erhålla alldeles oskäliga inkomster. Detta system innebär, att besiktningsmän-
 nen äga uppbara ersättning för förrättningar utan redovisningsskyldighet. Med
 hänsyn till de betänkliga verkningar, detta system kan komma att medföra, synes
 det böra modifieras på det sätt, att besiktningsman äger uppbara avgift för för-
 rättning mot redovisningsskyldighet, varjämte i Kungl. Maj:ts hand ligger att
 bestämma de grunder, efter vilka varje besiktningsman äger tillgodogöra sig arvode
 ur uppburna avgifter.»

Utskottet vill för övrigt framhålla, att frågan om ett tillfredsställande ordnande
 av besiktningsmännens ersättning bör bliva föremål för ytterligare prövning i sam-
 band med den allmänna revision av förordningen, varom utskottet framställt förslag.»

Förordningen den 25 sept. 1920. Riksdagen biföll reservationen, och genom förordningen den 25 september 1920 erhöi § 43 i gällande automobilförordning den av riksdagen föreslagna lydelsen.

Instruktionen för besiktningsmän den 5 nov. 1920. I enlighet härmed har också i § 8 av den av Kungl. Maj:t den 5 november 1920 utfärdade *instruktionen för automobilbesiktningsmän* stadgats, att besiktningsmän äger att ur de avgifter, som till honom erläggas enligt § 43 i automobilförordningen, tillgodogöra sig arvode med, för kalenderår räknat:

hela den del av avgifternas summa, som icke överstiger 10,000 kronor;
tre fjärdedelar av den del av avgifternas summa, som överstiger 10,000 men icke 14,000 kronor;

hälften av den del av avgifternas summa, som överstiger 14,000 men icke 20,000 kronor; samt

en tredjedel av den del av avgifternas summa, som överstiger 20,000 kronor.

I § 9 av samma instruktion stadgats, att vad sålunda inlevererats skall av länsstyrelsen redovisas bland inflytande inkomster för registrering av automobiler.

Sakkunniga. För bedömande av den taxa, som under nuvarande förhållanden bör fastställas för automobilbesiktningsmännen, finnes numera en förut saknad grund att bygga på, nämligen besiktningsmännens i enlighet med nyssberörda instruktion redovisade och verkliga uppburna inkomster av förrättningar under år 1921. Från överståhållareämbetet och länsstyrelserna hava också införskaffats uppgifter rörande de ersättningar, som besiktningsmännen under år 1921 uppburit; och äro dessa uppgifter sammanställda i en till sakkunnigas betänkande såsom *bilaga 4* fogad tabell.

Av denna tabell framgår, att besiktningsmännens inkomster äro synnerligen varierande. Medan sålunda en av besiktningsmännen i Stockholm uppburit ett totalbelopp av 22,269 kronor, varav han enligt förut nämnda grunder själv får åtnjuta 16,756 kronor 33 öre, hava ersättningarna till flera av besiktningsmännen i landsorten stannat vid mycket anspråkslösa belopp, i en del fall icke utgörande mer än något hundratal kronor, ja ända ned till 25 kronor. Anmärkningsvärda äro även de stora olikheter som råda mellan de ersättningsbelopp, vilka uppburits av de på en och samma ort bosatta besiktningsmännen. De fyra besiktningsmän som förordnats för Stockholms stad hava sålunda uppburit (brutto) respektive 14,934 kronor, 22,063 kronor, 22,269 kronor och 13,197 kronor. För att angiva ett par exempel från landsorten av än större variationer, så hava i Malmö de båda besiktningsmännen därstädes uppburit respektive 15,255 och 5,460 kronor samt i Växjö, varest likaledes två besiktningsmän äro bosatta, den ene 3,825 kronor men den andre allenast 710 kronor.

Redan av dessa få exempel framgår, att medan besiktningsmannagöromålen lämna den ene en god, i vissa fall riklig inkomst, kunna de för den andre icke betraktas annat än som en obetydlig bisyssla. Sakkunniga hänvisa i övrigt till vad härom närmare anförts under § 4.

Enligt det här framlagda förslaget till förordning om motorfordon bliva besiktningsmännens åligganden mera omfattande än hittills, och detta i huvudsakligen följande avseenden. Motorfordonens besiktning kommer att bli besvärligare, mera tidsödande och maktpåliggande på grund av de utförligare bestämmelserna angående dessa fordons beskaffenhet och utrustning samt besiktningsmännens skyldighet att verkställa undersökning för utrönande av hjultrycket. Detsamma blir förhållandet med prövningen av förareleverna, vilka efter de föreslagna nya bestämmelserna måste prövas vid olika tillfällen. Vid bedömande av taxan bör också särskilt uppmärksammas förslaget, att besiktningsmännen icke få ägna sig åt sådan för dem eljest nära till hands liggande verksamhet som idkande av handel med motorfordon

eller — något som icke heller är förenligt med deras nuvarande ställning — meddelande av yrkesmässig förarutbildning. Något beaktande förtjänar väl också den omständigheten, att besiktningsmännen, ehuru de utföra ett arbete i det allmänna tjänst, allenast förordnas på vissa år och att de äro uteslutna såväl från varje hjälp från staten vid sjukdom som från pensionsrätt. Ej heller äro de på statens bekostnad försäkrade mot olycksfall i sitt ofta riskfyllda arbete. Är en besiktningsmans verksamhet av den omfattning att han behöver hålla särskild kontorslokal och kanske nödgas anställa biträde, får han själv bekosta alla härav föranledda utgifter.

Vidare torde vara att förmoda, att det stora antal förrättningar, som kommit till stånd i följd av förordningen den 25 sept. 1920 och den under senare åren livliga handeln med motorfordon skall nedgå under nuvarande ogynnsamma ekonomiska situation.

Av det nu anförda torde framgå, att någon nedsättning av nuvarande taxa i följd av penningvärdets stegring icke bör ifrågasättas. Uppenbart är, att det icke är möjligt att vinna en fullständig utjämning av de ersättningar, som utgå till besiktningsmännen; och såsom förut i annat sammanhang påpekats, är detta icke heller berättigat, då här är fråga om ersättning för visst arbete och ersättningen således rimligen bör stå i förhållande till arbetskvantiteten. Man har således alltid att räkna med att, medan för några besiktningsmän uppdraget såsom sådant blir en väsentlig och för en och annan en uteslutande arbetsinkomst, besiktningsmannagöromålen för andra allenast bliva en biinkomst av större eller mindre betydelse för vederbörandes utkomst. Genom den minskning av besiktningsmännens antal, som ifrågasatts, blir givetvis en del av dem som nu uppbära de lägsta ersättningsbeloppen bortelimerade, vilket å sin sida medför en förhöjning av medelbeloppet för besiktningsmännen. Men sannolikt kommer det alltjämt att finnas besiktningsmän, för vilka det sammanlagda ersättningsbeloppet kommer att hålla sig föga över eller till och med under 1,000 kronor och där det således allenast kan bli tal om en biinkomst. För att i görlig mån undvika en del av de ojämnheter, som nu förekomma beträffande de å samma ort bosatta besiktningsmännens ersättningar, har (jfr § 4 mom. 5) föreslagits, att, om flera besiktningsmän för ett och samma län hava samma stationsort, länsstyrelsen skall äga att efter omständigheterna meddela närmare bestämmelser rörande fördelningen mellan dem av besiktningsmannagöromålen.

Vid övervägande av samtliga nu berörda förhållanden och synpunkter och efter gjorda beräkningar, i den mån sådana kunnat verkställas och varit av något värde, angående utfallet av eventuellt möjliga förändringar i den nu gällande taxan, hava sakkunniga kommit till den uppfattning, att taxan bör väsentligen bibehållas sådan den nu är och att därmed skälig hänsyn tages såväl till besiktningsmännen och deras viktiga uppgifter som ock till den allmänhet, som har att anlita dessa besiktningsmän.

Med hänsyn till att besiktningarna komma att icke uteslutande avse automobil och viss motorcykel, hava ett par nya förrättningsrubriker införts.

Någon anledning att bibehålla nu gällande bestämmelser om lägre ersättning, när flera motorfordon uppvisas på en gång, har icke syntts föreligga, då varje motorfordon måste för sig besiktigas, provköras och bedömas.

När besiktningsman anlitas utom stationsorten bör han rimligen erhålla ersättning för resekostnad och dagtraktamente; och synes 4:de klassen i resereglementet alltjämt vara en lämplig grund för ersättningens utgående. Kommer ändrad klassindelning till stånd, lär Kungl. Maj:t vara oförhindrad att bestämma, efter vilka grunder förevarande rese- och traktamentsersättning bör utgå.

I och med en eventuell uppdelning av göromålen mellan de å samma ort stationerade besiktningsmännen kommer en utjämning till stånd, som torde resultera i en nedsättning i ersättningsbeloppen för dem, vilka hittills uppburit de högsta arvodesbeloppen. För att icke försvåra möjligheterna till att på de viktiga posterna i storstäderna få fullt kvalificerade besiktningsmän anse sakkunniga, att besiktningsman bör få av uppburna avgifter behålla 16,000 kronor samt hälften av överstigande belopp upp till 20,000 kronor och en tredjedel av därefter överskjutande belopp. Bestämmelser i detta avseende innehållas i den framlagda nya instruktionen för besiktningsmännen.

Ytterligare må i korthet erinras om, att en del formulär, vilkas anskaffande och tryckning besiktningsmännen själva hittills fått ombesörja, enligt sakkunnigas förslag kostnadsfritt skola tillhandahållas dessa. Härigenom liksom i övrigt genom den standardisering och förenkling i avseende å besiktningsmännens arbete, som bör vara att emotse, därest den av sakkunniga föreslagna överbesiktningsmannainstitutionen kommer till stånd, torde besiktningsmännens utgifter i tjänsten bliva något mindre än hittills.

Slutligen må allenast uppmärksammas, att sakkunniga föreslagit att ersättning för besiktning av motorfordon, motorredskap eller släpvagn alltid skall bekostas av vederbörande ägare och att allenast om ersättning för besiktning, som anbefallts av myndighet, icke kan av ägaren utbekommas, ersättningen skall gäldas av staten.

§ 55.

Kungörande i tidning. Det har syntts lämpligt att till § 55 sammanföra, huru det kungörande i tidning bör äga rum, som flerstädes är föreslaget i förordningen. Dessa bestämmelser hava lämpligast syntts kunna väsentligen ansluta sig till de bestämmelser som enligt kommunalförordningen för Stockholm gälla för denna stad. Något behov av kungörande i Post- och Inrikestidningar torde ej föreligga och skulle ej oväsentligt öka kostnaderna för kungörandet.

§ 57.

§ 57. För speciella ändamål konstruerade motorfordon. Med för »speciella militära ändamål konstruerade motorfordon» avses icke de person- och lastautomobiler samt motorcyklar, som finnas vid åtskilliga truppförband. Dylika motorfordon böra därför registreras och föra igenkänningsmärke såsom andra motorfordon. Att så emellanåt icke skett, beror allenast på feltolkning av nuvarande automobilförordning, där samma bestämmelser som nu föreslagits finnas. Kokvagnar, ammunitionsvagnar och dylikt, som för framförandet äro försedda med motor, falla däremot under de för speciella militära ändamål konstruerade motorfordon, som ej falla under förordningen.

Från förordningens tillämplighetsområde har också ansetts böra undantagas vissa fordon, som kommit i bruk för lokala transporter inom järnvägs- och fabriksområden samt annat inhägnat område.

Länsstyrelsens befogenhet att utfärda särbestämmelser. Framställning av Kungl. automobilklubben den 8 mars 1922. I detta sammanhang må nämnas, att till sakkunnigas övervägande överlämnats en den 8 mars 1922 gjord framställning av Kungl. automobilklubben, däri omförmäls, att länsstyrelsen i Malmöhus län utfärdat vissa regler, som komme att av länsstyrelsen tillämpas vid meddelande av tillstånd enligt § 13 mom. 6 i nuvarande automobilförordning, vilka regler knappast syntes ligga inom länsstyrelsens befogenhet. I varje händelse skulle, anför automobilklubben, om inom olika län särbestämmelser av den art och omfattning, varom här vore fråga, finge meddelas, all samtrafik mellan olika delar av landet vara praktiskt taget utförbar, då man nämligen icke kunde

förutsätta, att en automobilförare skulle vara underkunnig om de särbestämmelser som för varje särskild ort gällde för tillfället. Automobilklubben anhöll i följd härav, att vid den revision av automobilförordningen, vilken nu genom särskilda sakkunniga påginge, hänsyn måtte tagas till att bestämmelserna för automobiltrafik bleve lika, i hela landet, utom naturligtvis vad anginge inskränkning i den tillåtna hastigheten samt inskränkning av eller förbud mot trafik å vissa vägar.

Vid revisionen av automobilförordningarna hava sakkunniga utgått ifrån, att så detaljerade allmänna bestämmelser rörande denna trafik, som överhuvud vore möjligt, böra upptagas i författningarna. Förslaget till förordning om motorfordon är också lagt så, att befogenheter till meddelande av inskränkningar i föreslagna bestämmelser äro vederbörande inrymda i förordningen. Härutöver böra således resp. länsstyrelser icke äga att meddela särskilda bestämmelser. En författningsbestämmelse innebärande förbud för länsstyrelse att i andra än i förordningen angivna fall meddela särbestämmelser måste därför anses obehörlig. Skulle ett stadgande i detta syfte meddelas, måste i allt fall för länsstyrelse inrymmas befogenhet att, om så för visst tillfälle befundes nödigt för ordningens upprätthållande, utfärda särskilda bestämmelser.

Övergångsbestämmelser.

Under förutsättning att nödiga förarbeten hinna avslutas i så god tid, att proposition angående en förordning om motorfordon kan föreläggas 1923 års riksdag har ifrågasatts, att förordningen skall träda i kraft den 1 januari 1924.

I sammanhang härmed har föreslagits, att icke blott 1916 års förordning om automobiltrafik med däri sedermera vidtagna ändringar skall vid nämnda tidpunkt upphöra att gälla, utan att detta även skall ske med avseende å kungörelsen ang. tillämpningen i vissa fall av nyssnämnda förordning den 29 aug. 1921, med däri gjorda tillägg (kungörelsen den 20 okt. 1921 och den 14 sept. 1922 ang. visst uppskov med nämnda kungörelses trädande i kraft). Kungörelsen den 29 augusti 1921 hänför sig ju direkt till nu gällande automobilförordning och bör redan i följd därav upphävas i sammanhang med denna förordnings upphävande. I förslaget till den nya förordningen om motorfordon hava också bestämmelser inluttat, som göra kungörelsen den 29 aug. 1921 i de viktigaste avseendena obehörlig. Visserligen innehåller nämnda kungörelse också en del anvisningar med avseende å olika vägtypers motståndskraft vid tyngre trafik, men anses sådana påkallade är ju lätt att i den delen få till stånd en ny kungörelse, hänförande sig till den nya förordningen. Sakkunniga hava emellertid saknat anledning ifrågasätta ett sådant återupplivande i viss del av kungörelsen den 29 augusti 1921. Detta har synts obehörligt, då nämnda kungörelse i förevarande del allenast innehåller vissa upplysningar angående våra allmänna vägars beskaffenhet och motståndskraft till ledning för vederbörande myndighet.

Vidare har föreslagits, att alla på grund av § 13 mom. 2 och § 16 mom. 3 i nuvarande förordning meddelade särskilda förfoganden skola upphöra att gälla i och med den nya förordningens trädande i kraft. Endast därmed kan nödig reda vinnas och den prövning av förhållandena, sådana de te sig efter den nya förordningens tillkomst med däri innehållna ändrade bestämmelser i olika avseenden, så snart som möjligt komma till stånd. I övrigt hänvisas till de skäl för sistnämnda förslag, som äro utvecklade under § 16 i förslaget till förordningen om motorfordon.

För att de ändrade bestämmelser i fråga om besiktningsmän, som sakkunniga föreslagit, må utan dröjsmål kunna tillämpas redan vid förordningens ikraftträdande, böra nu gällande besiktningsmannaförordnanden upphöra med utgången

av år 1923. Detta har angivits i övergångsbestämmelserna, varvid tillika synts böra uttryckligen framhållas, att nödiga förberedelser skola av länsstyrelserna i så god tid göras, att de enligt den nya förordningen utsedda besiktningsmännen kunna tillträda sina befattningar den 1 januari 1924. Då den nya överbesiktningsmannens medverkan erfordras vid befattningarnas tillsättande, torde överbesiktningsmannainstitutionen i god tid under år 1923 behöva organiseras, varom sakkunniga i annat sammanhang erinrat.

Då de föreslagna nya bestämmelserna om hjulringsbredd och hjultryck i vissa fall torde föranleda omändringar av hittills brukade ringar, har ansetts billigt, att dessa nya bestämmelser, beträffande vid tiden för förordningens ikraftträdande registrerade automobiler, först vinna sin fulla tillämpning efter någon tids förlopp; och har denna tid föreslagits till 2 år från förordningens ikraftträdande i övrigt eller till den 1 januari 1926.

Sakkunniga vilja även — ehuru något stadgande härom icke ansetts behöva införas i lagtexten — framhålla önskvärdheten av, att de i § 8 mom. 3 omnämnda besiktnings skyltar för ännu ej registrerade motorfordon i god tid och i tillräckligt antal anskaffas av vederbörande polismyndigheter, så att svårigheter för tillämpning av de i nämnda paragraf stadgade föreskrifter icke måtte föreligga vid den tidpunkt förordningen träder i kraft.

Det torde vara uppenbart, att förare som på grund av äldre författning äger föra motorfordon av viss beskaffenhet fortfarande bör bibehållas vid denna rättighet. Enahanda uppfattning har också förut gjorts gällande vid nya eller ändrade bestämmelser rörande rätten att föra automobil. De förare som erhöles sina körkort efter den 1 januari 1921 hava också prövats enligt de skärpta fordringar, som på sin tid föreslogos av 1919 års sakkunniga, och de som innehava ännu äldre körkort lära i regel, sedan de undergingo då föreskriven provning, hava förvärvat ökad erfarenhet och mognad.

Då det är påkallat, att alla körkort och således ej blott de, som utfärdas sedan den nya förordningen trätt i kraft, förses med fotografi av innehavaren, har bland övergångsbestämmelserna intagits bestämmelse om att före den 1 juli 1924 alla gällande körkort skola förses med innehavarens fotografi i lämplig storlek. För anbringande av sådan fotografi skulle vederbörande hava att vända sig till vilken polismyndighet i riket han ville; och skulle denna myndighet hava att jämväl avstämpla de å körkortet anbringade fotografierna. Denna procedur har ansetts böra äga rum utan kostnad för körkortsinnehavaren.

Det läres ännu finnas ett mindre antal förare, som under den tid, då särskilda av offentlig myndighet utfärdade körkort icke erfordrades för rätten att föra automobil, erhållit tillstånd att tjänstgöra såsom förare i yrkesmässig automobiltrafik. Nämnda äldre förare, vilka således icke innehava körkort, skulle under nuvarande förhållanden berövas rätten att föra automobil i och med att tillståndet att tjänstgöra såsom förare i yrkesmässig trafik av någon anledning upphörde. Det torde emellertid vara önskvärt, att den nuvarande regeln om att körkort skall innehavas för rätten att föra automobiler och vissa motorcyklar upprätthållas i full utsträckning. Att dessa äldre förare skulle behöva undergå ny provning inför besiktningsman för erhållande av körkort, synes icke påkallat. Sådan förare behöver således allenast enligt i övergångsbestämmelserna upptaget stadgande anmäla sig hos myndighet, som enligt § 15 äger att meddela körkort, och av denna myndighet få sig behörigt körkort tilldelat utan avgift. Då den nu nämnda anordningen måste anses vara en förmån, har någon tid för anmälan om erhållande av körkort varken ansetts påkallad eller lämplig.

Lagen ang. ansvarighet för skada i följd av trafik med motorfordon. (Ansvarighetslagen).

Redan vår första lag angående ansvarighet för skada i följd av automobiltrafik den 8 juni 1906 innehöll en definition å begreppet automobil. Med automobil skulle sålunda förstås »varje fordon, som för framdrivande är försett med kraftmaskin (motor) och icke löper på skenor».

Lagarna 8 juni 1906 och 30 juni 1910.

I nu gällande lag angående ansvarighet för skada i följd av automobiltrafik den 30 juni 1916 (ansvarighetslagen) avfattades definitionen så, att med automobil skulle förstås »varje för färd på marken avsett fordon, som för framdrivande är försett med kraftmaskin (motor) och icke löper på skenor». Tillägget »för färd på marken avsett» tillkom närmast för att från ansvarighetslagens tillämpningsområde fullt tydligt utesluta luftfartyg.

Liksom i förslaget till förordning om beskaffenheten av motorfordon och grunderna för trafiken därmed (förordningen om motorfordon), har i ansvarighetslagen begreppet automobil ansetts böra utbytas mot begreppet motorfordon.

Utbyttande av »automobil» mot »motorfordon».

Då under senare år motorerna fått ökad användning för framdrivande av olika slag av arbetsredskap, särskilt vid jordbruket, har fråga uppstått, huruvida de motordrivna arbetsredskapen (motorredskapen) äro av den risk och fara för annan vägtrafik, att ansvarighetslagen bör äga tillämpning jämväl å framförandet å väg och gata av sådana redskap.

Användandet av ett motorredskap är i allmänhet begränsat till viss arbetsplats och dess uppträdande å vägar och gator ett undantagsfall, som väsentligen inskränker sig till färd till och från arbetsplats samt uppehåll å sådan. Är denna arbetsplats en väg, vilket ju kan ifrågakomma, då åtskilliga vägbyggnads- och väglagningsmaskiner finnas, som drivas genom motorer, måste i varje fall särskilda åtgärder vidtagas för arbetsplatsens utmärkande och bevakande m. m., utan vilka åtgärder arbetets ostörda gång äventyras. Nu nämnda maskiner äro icke heller farligare för annan vägtrafik än sedan länge brukliga sådana, drivna av ångmaskin.

Att motorredskapen, när de uppträda å vägar och gator, måste iakttaga vissa för all vägtrafik erforderliga regler och föreskrifter, är uppenbart; och sakkunniga hava vid framläggande av sitt förslag till vägtrafikstadga också ansett dess bestämmelser böra gälla motorredskapen. Men detta är en sak, en annan är, om motorredskapets uppträdande å vägarna innebär sådan fara för den allmänna trafiksäkerheten, för person eller egendom, att de i nu förevarande hänseende böra likställas med automobiler och motorcyklar och således ansvarighetslagens bestämmelser också böra äga tillämplighet å dem. Under återropande av den redogörelse, som i motiveringen till förordningen om motorfordon lämnats om dessa motorredskaps konstruktion och beskaffenhet samt de vanliga slagen av dessa, vilja sakkunniga uttala den uppfattning, att framförande av motorredskap icke bör hänföras till den trafik, varå ansvarighetslagen bör äga tillämpning. Den hastighet med vilken mo-

torredskapen kunna framföras är mycket begränsad och uppgår i regel till 5—7 kilometer i timmen, högst 10 å 12.

I förordningen om motorfordon har viss uppmärksamhet ägnats motorredskapen, innebärande bland annat att deras hastighet å allmän väg och gata aldrig får utgöra mer än 10 kilometer i timmen eller för motorredskap, som drager för gods- (eller person-) befördran särskilt inrättade släpvagnar (traktortåg), 15 kilometer i timmen. De föreslagna författningsbestämmelserna utgöra väl ej i och för sig tillräcklig garanti för, att motorredskapet alltid kommer att framdrivas med en hastighet, som icke kan betinga dess fallande under ansvarighetslagen. Garantin ligger däri, att hela konstruktionen av motorredskap av varje hittills känt slag är sådan, att redskapet ej *kan* framdrivas med en hastighet, som avsevärt överstiger hästtrafikens. Den föreslagna maximihastigheten för traktortåg, 15 kilometer i timmen, torde näppeligen kunna uppnås. I varje händelse utgör nämnda hastighet, så vitt sakkunniga kunnat därom vinna upplysning, den högsta, som kan uppnås vid trafik med motorredskap. Skulle mot förmodan i framtiden konstrueras motorredskap, särskilt traktorer, för en större hastighet, lärer det också bli framtiden förbehållet att överväga, om och i sådant fall vilka motorredskap, som äro av den art att trafiken med dem skäligen bör falla under en speciallag av ansvarighetslagens natur. Sakkunniga hava vid hela revisionen av vår nu gällande lagstiftning om motorfordon haft ett starkt intryck av svårigheten att vinna fullt lämpliga bestämmelser i avseende på fordon och redskap, som äro underkastade så stark utveckling, som varit och är fallet med de motordrivna. Lagstiftningen på detta område måste därför i högre grad än på andra tidvis överses och kompletteras efter utvecklingen av tekniken på detta område.

Motorredskapens framförande å väg eller gata eller eljest har således icke synts innebära sådana faromoment för annan vägtrafik, för person eller egendom, att den särskilda ansvarighetslag, som nu finns för automobiler och motorecyklar, bör utsträckas att omfatta även motorredskapen.

Någon tvekan har emellertid yppats, huruvida, när en traktor användes såsom dragare för andra fordon, släpvagnar, vilka äro särskilt inrättade och avsedda för gods- (eventuellt i något undantagsfall för person-) befördran, framförandet av ett sådant tågsätt, *traktortåg*, skulle kunna anses innebära sådan fara för annan trafik, att det bör falla under ansvarighetslagen. Bestridas kan icke, att traktortågets framförande å väg eller gata innebär större risker än framförandet av ett motorredskap allena. Längden och tyngden av ett sådant tåg kan, om olyckan är framme, medföra vissa vådor för annan trafik, t. ex. om en koppling brister i en utförsbacke, så att en släpvagn kommer i drift. Det må dock uppmärksammas, att framförande av traktortåg i vårt land ännu icke förekommer annat än i undantagsfall, samt att detta framförande i varje fall är, enligt förslaget till förordning om motorfordon, beroende av myndighets tillstånd, som därvid icke blott har att överväga villkoren för trafiken utan även före tillståndets meddelande kan låta undersöka jämväl traktorns och släpvagnens beskaffenhet jämte kopplings- och bromsingsanordningar m. m. Traktorn och släpvagnarna skola också godkännas av myndighet, som meddelar trafikillstånd. Även traktortågets användning blir naturligt begränsad till vissa i förväg bestämda vägsträckor, och tågets hastighet är, på sätt nyss framhållits, mycket begränsad, icke blott genom bestämmelser i den föreslagna förordningen om motorfordon utan genom de konstruktiva möjligheter som föreligga. Än på länge kan icke antagas, att traktortåg komma att användas annat än i vissa fåtaligt förekommande fall, som bliva i förväg kända genom det för varje sådant framförande erforderliga trafikillståndet. Bland de villkor, som den tillståndsbeviljande myndigheten torde fästa vid sådant tillstånd, kan också lämpligen ingå,

att tillkännagivanden därom, att framförande av traktortåg å vägsträckan i fråga är medgiven, skall anslås vid vägen. Uppträdande av ett traktortåg å väg eller gata kan näppeligen bli av den vittomfattande och överraskande art som fallet är med automobiler och motorcyklar. Traktortågen äro så gott som uteslutande avsedda för godstransport och lära, även om de allmännare införas, vilket säkert icke kommer att ske under en närmare framtid, knappast komma till användning för persontrafik.

Enär ansvarighetslagen är en speciell lagstiftning efter andra grunder än de i den allmänna skadeståndslagstiftningen stadgade, synes en utvidgning av området för ansvarighetslagen icke böra äga rum utan tvingande skäl.

Då sakkunniga, såsom av det anförda framgår, funnit, att trafiken varken med motorredskap eller, för närvarande åtminstone, med traktortåg bör falla under ansvarighetslagen, har definitionen å motorfordon i 1 § av den föreslagna nya ansvarighetslagen så ändrats, att i begreppet motorfordon skall ingå, att detta är »inrättat för person- eller godsbefordran».

Men även efter denna ändring av lagens definition å motorfordon torde tvekan kunna uppstå, huruvida trafiken med traktortåg icke skulle kunna innefattas under begreppet trafik med motorfordon. Då sakkunniga ansett, att så icke bör för närvarande vara fallet, har det befunnits nödigt att förse 1 § med ett tillägg av innehåll, att lagen icke äger tillämpning å traktortåg; och har därvid begreppet traktortåg definierats i nära anslutning till vad i förordningen om motorfordon därutinnan föreslagits eller såsom »motorredskap, som jämte härtill kopplad, för ändamålet särskilt avsedd släpvagn, användes för gods- eller personbefordran».

Sakkunnigas förslag till ansvarighetslag bygger helt på den nuvarande ansvarighetslagens grund. Anledning att avvika från eller ändra dessa bestämmelser, som fortfarande synas lämpliga och tillfredsställande, har allenast befunnits föreligga med avseende å § 9 andra stycket.

§ 9, andra stycket.

Tid för anmälan av skada.

Det erinras i detta hänseende om, att de för revision av automobillagstiftningen den 11 juni 1909 tillkallade sakkunniga i sitt den 5 februari 1912 avgivna betänkande, i vad det avsåg förslag till ny lag angående ansvarighet för skada i följd av automobiltrafik, föreslagit en viss, på särskilt sätt beräknad preskriptionstid för skadestånd enligt § 2 kortare än den i § 6 upptagna för skadeståndsanspråk. Sakkunniga anförde härom följande:

1909 års sakkunniga.

»Det kan ju inträffa, att en automobil orsakar skada utan att detta observeras från automobilen och att således den, som ersättningsskyldighet för skadan åligger, saknar kännedom om att skada skett. Vare sig nu sådant förhållande inträffar eller den ersättningsskyldige observerat eller senare erhållit kunskap om skadan, är det, sedan bevisskyldigheten i skadeståndsprocessen omkastats, av vikt för honom att i god tid få reda på att ersättningsanspråk kommer att väckas mot honom, på det att han må få tillfälle att anskaffa bevisning medan sådan ännu står att vinna. För sådant ändamål föreslås skyldighet för den som vill fordra skadestånd i de fall, då omkastning av bevisskyldigheten ägt rum, eller således då ersättning kräves för skada å person eller egendom, som ej med automobilen befordras, att inom en månad efter det han fick kännedom om skadan och den ersättningsskyldige, lämna denne uppgift å sitt ersättningsanspråk. En månad torde vara tillräcklig tid för att taga reda på skadans omfattning och bestämma ersättningsanspråket; för övrigt lägger stadgandets formulering ej hinder i vägen för att, om sedermera skadan befinnes taga

större dimensioner, inkomma med ytterligare uppgift. Genom att delgiva den skadelidande underrättelse om skadan, kan den ersättningsskyldige själv bringa fatalietiden att löpa. Äro både ägare, brukare och förare eller två av dem ersättningsskyldiga, torde den skadelidande böra lämna uppgift till en var, emot vilken han vill bevara sin talan.»

Proposition till 1916 års riksdag. I *propositionen nr 8 till 1916 års riksdag* anförde departementschefen, som anslöt sig till den omkastning från vanliga grunder av bevisskyldigheten, som av nämnda sakkunniga föreslagits och kommit till uttryck i § 2 i lagen bland annat följande: »Med den föreslagna, praktiskt taget mycket betydelsefulla överflyttningen av bevisbördan på ägaren och föraren skulle dessa, om de icke förrän kanske nära två år efter olyckan finge kännedom om densamma och dess omfång, mycket ofta vara fullkomligt urståndsatta att förebringa en bevisning om ansvarsfrihet, som, om de i tid blivit varskodda, lätt skulle kunnat åstadkommas. Dessa skäl ha också föranlett ett liknande stadgande i den tyska automobiltrafiklagen, där ifrågavarande tid satts till två månader, liksom i den österrikiska lagen. För att kunna genomföra den föreslagna omkastningen av bevisbördan, vilken eljest lätt blir obilligt hård, anser jag mig icke kunna lämna de sakkunnigas förslag i denna del å sido. Om den föreslagna tiden med hänsyn till våra stora avstånd och delvis långsamma postförbindelser förlänges till nittio dagar, och denna tid börjar löpa först då den, som skadan led, fått kännedom ej blott om skadan och den ersättningsskyldige utan ock om dennes hemvist, samt förbehåll göres för de fall, då den, mot vilken talan skall föras, inom ifrågavarande tid redan utan meddelandet fått kännedom om olycksfallet, synas de väsentliga betänkligheterna mot förslaget vara undanröjda.»

Lagen den 30 juni 1916. I enlighet härmed blev också 9 § andra stycket avfattat i propositionen till 1916 års riksdag om ansvarighet för skada i följd av automobiltrafik. Sedan denna av lagutskottet lämnats utan anmärkning, erhöll förevarande lagrum sin nuvarande avfattning genom *lagen den 30 juni 1916*.

Sakkunniga. Den sålunda bestämda anmälningstiden synes hava blivit alltför rundligt tillmätt; och anse sakkunniga för sin del, att en tid för ifrågavarande anmälningsskyldighet av *tre-tio dagar* bör vara fullt tillräcklig för att taga reda på skadans omfattning och bestämma ersättningsanspråket.

Tiden räknas, enligt nu gällande lag, från det den, som lidit skadan, fick kännedom om skadan samt om den, mot vilka talan skall föras, och dennes hemvist. Med hänsyn till vikten av, att den skadeståndsskyldige i god tid får veta om skadan, synes det emellertid vara nödigt, att den tid, varom här är fråga, räknas från det *skadan timade* och den, som lidit skadan, fått kännedom om den, mot vilken talan skall föras, och dennes hemvist. En dylik ändring synes icke kunna i praktiken äventyra den skadeståndsplikt, varom här är fråga, men väl överensstämma med de ändrade grunder rörande bevisbördan, som infördes genom 1916 års ansvarighetslag.

Att överallt i lagtexten ordet »automobil» ersatts med ordet »motorfordon» faller självfallet av den ändrade rubriken på lagen.

Försäkringsplikt för skada. I sammanhang med behandlingen av ansvarighetslagen har också ägnats uppmärksamhet åt frågan, huruvida i lag borde stadgas *skyldighet för ägare av motorfordon att hava detta försäkrat för skada å tredje man*.

I flera främmande länder, bland andra Norge och Danmark, vilka båda sakna särskild ansvarighetslag för skada genom trafik med motorfordon, är dylik obligatorisk försäkring införd. Om en person i något av dessa länder ådömts skadestånd för att han till exempel kört över och skadat en människa, uttages skadestånds-

beloppet ur försäkringssumman, därest vederbörande saknar andra tillgångar eller icke önskar anlita dessa.

I vårt land blir alltmera vanligt, att ägare av motorfordon försäkra dessa, varvid försäkringen oftast omfattar dels brand- och stödförsäkring av själva automobilens, dels ock försäkring för skada å automobilens passagerare och å tredje man.

Den obligatoriska försäkringen i förevarande avseende erbjuder onekligen flera fördelar, vilka allt mera framträda i den mån även personer med begränsade tillgångar bliva ägare av automobiler och motorcyklar. Men även åtskilliga svårigheter och olägenheter vidlåda dylik försäkring. Särskilt må framhållas, att det alltid blir synnerligen vanskligt att genom allmänna författningsbestämmelser fastställa beloppet av denna försäkring, så att det icke blir onödigt betungande för automobilägaren, men samtidigt skäligt tryggar tredje man att utfå eventuellt skadestånd. Sannolikt skulle också automobilregistren behöva bliva betydligt mera komplicerade på grund av att, om obligatorisk försäkring införes, registren torde böra innehålla uppgifter om sådan försäkring. Vidare kräves en oavlåtlig kontroll över, att försäkringarna hållas i kraft, och läser denna kontroll icke kunna åläggas annan än den myndighet, som förer automobilregistret, d. v. s. länsstyrelserna. Med införande av obligatorisk försäkring mot skada å tredje man torde i varje fall den särskilda ansvarighetslagen icke kunna undvaras. Att lagen under sådana omständigheter emellertid måste undergå vissa förändringar, torde vara att antaga.

En lämplig utväg vore kanske att ifrågasätta, att försäkring, varom här är fråga, därest en obligatorisk sådan införes, ovillkorligen skall tagas i riksförsäkringsanstalten. Försäkringens hållande vid liv och kontrollen överhuvud av densamma bleve då sannolikt underlättad. En ej ringa utvidgning av riksförsäkringsanstaltens verksamhet bleve emellertid följden, om nämnda utväg anlätades.

Sakkunniga sitta icke inne med förutsättningar att i nu förevarande spörsmål verkställa utredning och avgiva förslag. I allt fall kunde den högst nödiga revisionen av nu gällande automobillagstiftning fördröjas, om berörda fråga nu upptoges. Spörsmålet synes emellertid vara av den vikt, att en särskild utredning därav kan vara påkallad. Sannolikt böra eventuella författningsbestämmelser i detta ämne komma till stånd i en särskild lag, tillkommen i den för civillag stadgade ordning. Automobilmörfattningarnas förestående revision synes därför ej påverkas av förevarande spörsmål eller böra anstå i avbidan på eventuell utredning av försäkringsfrågan. Tillsvidare torde man kunna nöja sig med den frivilliga försäkring i förevarande avseende, som allt mer kommit i bruk.

Stadgan om trafiken å vägar och gator.

(Vägtrafikstadgan.)

Inledning.

På sätt jämväl i inledningen (sid. 69) omförmälts, har i sakkunnigas uppdrag ingått att till behandling jämväl upptaga frågan, huruvida en allmän trafikstadga, innefattande bestämmelser beträffande såväl automobiltrafik som annan trafik, kan anses av behovet påkallad.

1919 års sakkunniga.

1919 års sakkunniga, i vilkas uppdrag icke ingick nu förevarande spörsmål, framhöll, att de sakkunniga under utredningens gång fått anledning diskutera jämväl frågan om en allmän trafikstadga; och yttras härom följande:

»Medan i automobilförordningen givas noggranna och ingående bestämmelser och förhållningsorder med avseende å sättet för en automobils framförande, saknas, som bekant, motsvarande föreskrifter för andra fordon. Sålunda finnas inga allmänna författningsbestämmelser rörande förfaringssättet vid möte mellan skjutsar eller vid förbikörning, ingen som helst ålder finnes stadgad för rättighet att föra fordon å allmän väg m. m. Alldeles särskilt starkt har både från myndigheternas och allmänhetens sida framhållits kravet på införande av lagstadgande om viss belysning jämväl å häståkdon vid mörker eller dimma, enär erfarenheten ådagalagt att många olyckor vållats av, att en automobilförare ej varit i tillfälle att observera ett mötande häståkdon förr än åkdonet kommit alldeles inpå automobilen. Dessa missförhållanden äro givetvis av beskaffenhet att böra snarast möjligt avhjälpas.

Den betydande stegring i trafikintensiteten å våra allmänna trafikleder, som såväl automobilismens tillkomst som utvecklingen i allmänhet av handel, industri och näringar medfört, har för övrigt, enligt de sakkunnigas förmenande, nödvändiggjort, att frågan om införande av en allmän trafikstadga för såväl stad som landsbygd bör inom den närmaste framtiden göras till föremål för en allsidig utredning och prövning.»

Propositionen till 1920 års riksdag.

Vid framläggande för 1920 års riksdag av den på sakkunnigas förslag byggda, i annat sammanhang omförmälda propositionen angående vissa ändringar i förordningen om automobiltrafik, anförde departementschefen följande:

»I likhet med vissa i ärendet hörda myndigheter finner jag den av de sakkunniga berörda frågan om en allmän trafikstadga vara förtjänt av beaktande. Antagligt är, att genom en dylik åtskilliga fördelar i avseende å trafiksäkerheten skulle vara att vinna.» Departementschefen förklarade sig emellertid icke beredd att i sakernas dåvarande läge fatta ståndpunkt i avseende å spörsmålet i fråga.

Framställning till Kungl. Maj: den 5 mars 1920 från Teknologföreningen.

Även eljest har frågan om en allmän trafikstadga under de senaste åren varit föremål för uppmärksamhet. I anledning av en vid Svenska Teknologföreningens avdelning för väg- och vattenbyggnadskonst den 26 januari 1920 förd diskussion över ämnet »Trafiksäkerheten å gata och landsväg», varvid uttalades, att en trafikstadga för gatu- och vägtrafiken vore av behovet påkallad, avlät sålunda Svenska Teknologföreningen den 5 mars 1920 en till Kungl. Maj:t ställd skrivelse, i vilken

nämnda uttalande överbringades. Vid skrivelsen var fogat utdrag av diskussionsprotokollet vid väg- och vattenbyggnadsavdelningens nyssberörda sammanträde.

I sitt över berörda skrivelse avgivna yttrande anförde *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* i underdånigt utlåtande den 3 juni 1920, att frågan om utfärdande av en allmän trafikstadga för såväl stad som landsbygd borde inom den närmaste framtiden göras till föremål för en allsidig och sakkunnig utredning och prövning.

Vidare har riksdagens *justitieombudsman* i sin här ofta berörda skrivelse den 28 februari 1921 framhållit bland annat följande. Det vore ett oeftergivligt villkor för att automobiltrafiken i landet skulle ledas in på rätt spår, att en ny, allmän och fullt modern trafikstadga komme till stånd. Utan en sådan syntes en revision av automobilförfattningarna tämligen ändamålslös. Många av de automobilolyckor, som inträffat, hade orsakats icke alls eller icke enbart av förarens försummelse, utan ofta hade en körsvens eller en fotgängares eget oförstånd varit anledning till olyckan. Det torde väl icke heller råda mer än en mening om, att såväl kuskar och andra körkarlar som även fotgängare ofta svävade i fullständig okunnighet om, huru de skulle bete sig i trafiken på en gata eller en väg. Körskickligheten hos åkarna och utkörarna i städerna befunde sig på ett synnerligt lågt plan, och hos en stor del av lantbefolkningen vore den icke större. Som emellertid några förarbeten till en allmän trafikstadga veterligen ännu icke hunnit göras, saknade justitieombudsmannen för det dåvarande anledning att närmare ingå på detta ämne. Det syntes dock böra framhållas, att en sådan stadga — i vad den komme att innehålla anvisningar om själva trafiken — borde avfattas så tydligt och populärt som möjligt och helst i korta, lättfattliga satser med frångående av eljest bruklig lagstil. Trafikanvisningarna borde sedermera på olika sätt och ofta spridas bland allmänheten tills de vuxit in i folkmedvetandet. Ett önskemål vore även, att polismyndigheten i Stockholm å de tätast trafikerade lederna då och då lämnade de gående anvisningar om vad de hade att iakttaga ur trafiksynpunkt.

Slutligen har *Kungl. automobilklubben*, med föranledande av ett vid andra nordiska automobilkongressen i Stockholm den 8 och 9 augusti 1921 fattat beslut, i skrivelse till Kungl. Maj:t den 31 augusti 1921 gjort följande uttalande angående en trafiklagstiftning.

»Den alltmer ökade trafiken kräver, att spørsmålet om en särskild trafiklagstiftning upptages till allvarlig och allsidig behandling och att enkla, klara regler, omfattande all trafik, stadfästas; detta är nödvändigt jämväl med hänsyn därtill att domstolarna måtte få en rättvis grund för domslut i trafikfrågor.» Vidare uttalar klubben, att undervisning i gällande trafikbestämmelser borde upptagas i skolorna.

* * *

Historik och nu förefintliga bestämmelser.

Allmänna bestämmelser till reglerande av trafiken å vägar och gator hava icke alldeles saknats i vårt land. Sålunda innehöll § 23 i *Kungl. Maj:ts Gästgäwareordning* den 12 december 1734 följande stadgande:

»När resande eller farande i städer eller på landet mötas, böra de till hvar sin vänstra sida således vika, att de hinderlöst kunna komma hvarann förbi vid Tio Dalers Silfvermynts bot för den som häremot bryter; är vägen så trång, att endera måste nödvändigt åt sidan, då vike den gående för den ridande, den ridande för den åkande, kärra för vagn, den mindre vagn för den större, den tomme eller den med folk uti för den med lass, det mindre lasset för det större. Vid trånga Broar väntar den som

Yttrande den 3 juni 1920 av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

Justitieombudsmannen.

Automobilklubbens framställning till Kungl. Maj:t den 31 augusti 1921.

1734 års gästgäwareordning.

först med tecken eller rop blifvit varnad, till dess den andra farit öfver, och den som kommer jämna vägen väjer för den som kommer backe utföre. Uti branta backar dröje antingen nedan eller ock väje den undan, som farer uppföre. Är vägen så trång, att endera måste stryka tillbaka, stryke då den som minsta vägen hafver eller det bekvämligast göra kan. Kan ingendera stryka, då bör endera aflassa eller sin vagn söndertaga, och den andra vara honom behjelpig så väl uti af- och pålastandet som vagnens söndertagande och sammansättande; gör han det ej, vare ansvarig för den skada, deraf tima kan.»

Skjutsstadgorna av 1878 och 1911.

Nämnda gästgivareordning upphävdes först genom *Kungl. Maj:ts stadga angående skjutsväsendet den 31 maj 1878* och *stadgan om skjutsväsendet den 22 juni 1911*.¹ Uti ingendera stadgan finnas några allmänna trafikbestämmelser.

På grund av tid efter annan av *Kungl. Maj:t* för särskilda städer fastställda ordningar och reglementen hava vissa bestämmelser om trafiken i städerna tidigare varit gällande.

Ordningsstadgan för rikets städer den 24 mars 1868.

Genom *ordningsstadgan för rikets städer den 24 mars 1868*, som upphävde sålunda fastställda reglementen, meddelades åtskilliga betydelsefulla stadganden om trafiken å gator och andra allmänna platser i stad. I sådant avseende må särskilt erinras om nedan berörda bestämmelser. I § 2 i ordningsstadgan föreskrives sålunda bland annat följande. Dragare må icke ställas så, att rörelsen därav hindras eller uppehålls, ej heller fodras eller lämnas fränspänd vid åkdonet annorstädes å gata eller annan allmän plats, än där sådant är av magistraten tillåtet. I avseende å trottoar stadgas, att ingen må å densamma åka eller rida utom vid färd däröver mellan gård och gata, ej heller dit uppföra fordon eller dragare eller avstänga trottoaren för de gående; ej heller får trottoar begagnas av den som bär börda, vilken i följd av sin storlek, osnygghet eller annan sin beskaffenhet är de gående till hinder eller annat men. Bötesansvar är härför stadgat ävensom för åkande, ridande eller fotgängare, som genom uppenbar vårdslöshet eller trots orsakar hinder eller uppehåll i rörelsen å gata eller annan allmän plats, eller ock icke hörsammar de tillsägelser, som för rörelsens ordnande och obehindrade gång därstädes eller till olyckors förekommande honom meddelas av polisbetjäningen på stället. Enligt § 3 i ordningsstadgan är den underkastad visst bötesansvar, som, utan att göra sig skyldig till ansvar för överdådig framfart enligt 11 kap. 15 § Strafflagen, 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 vinterföre är och släddon begagnas, envar, som i stad därmed far fortare än i gående, hava selygen försedda med ljudande klocka eller bjällra.

§ 4 i ordningsstadgan innehåller följande: »Lämnas fränspänd dragare å gata eller annan allmän plats obunden utan erforderlig tillsyn; eller finnes häst lös därstädes; eller finnes 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

¹ Genom skjutsstadgan den 31 maj 1878 (§ 60) förklarades bl. a., att de i gästgivareordningen den 12 dec. 1734, med undantag av vad § 7 innehåller angående borthuggande av smärre buskar på ömse sidor om landsväg, skulle »vila», där ej sådan tillämpning av de i 3 och 18 §§ omförmälda förhållanden än vidare påkallas. Nämnda 7 § blev, vad landsbygden beträffar, upphävd genom väglagen av den 23 oktober 1891, då ett stadgande av samma innebörd som det i nyss nämnda § 7 upptogs i § 24. Genom stadgan om skjutsväsendet den 22 juni 1911 upphävdes 1734 års gästgivareordning; dock att vad § 7 innehåller angående borthuggande av smärre buskar på ömse sidor om landsväg skulle ifråga om stads område fortfarande gälla.

skulle om kreaturet hava vård, eller vållat, att sådant kommit löst, från och med 2 till och med 20 riksdaler.»

§ 10 i ordningsstadgan upptager likaledes visst bötesansvar för den som inom stad eller dess område, i park eller plantering eller å annan plats, som för allmänheten är upplåten, olovligen kör eller rider, där icke allmän kör- eller ridväg är, eller å tid, då platsen är stängd, dit obehörigen banar sig inträde.

Ett trafiken berörande stadgande finnes också i § 15 i ordningsstadgan, där det föreskrives vid visst bötesansvar, att vid forsling å gata eller annan allmän plats av kalk, malen krita, kolstybb, rödfärg eller annat dylikt ämne, som genom utspillning eller dammning medför olägenhet, skall begagnas tätt och med tjänlig betäckning försett fordon.

Jämväl andra bestämmelser i nämnda ordningsstadga kunna räknas till trafikföreskrifter, såsom föreskrifterna angående uppläggning av byggnadsmaterialier, ved, handelsvara, åkdon o. s. v. å gata eller annan allmän plats och angående sågning och huggning av ved eller virke å gata eller annan allmän plats (särskilt tillstånd enl. § 2), angående bortförande av snö och is från gata eller annan allmän plats och från gård o. s. v. (§§ 14 och 16.)

Förutom de allmänna stadganden angående ordningen för trafiken i stad, som sålunda upptagas i ordningsstadgan, hava en mängd bestämmelser i detta hänseende för olika städer tillkommit med stöd av § 20 i ordningsstadgan (tillfälliga sådana enligt § 21). I de stora städerna finnas sålunda allmänt särskilda trafikreglementen utfärdade, ofta mycket detaljerade.

Särskilda och tillfälliga ordningsföreskrifter.

Förutom särskilda reglementen och taxor för åkare, hyrkuskar, stadsbud o. s. v. hava rätt allmänt inom de olika städerna utfärdats reglementen för velocipedåkning (cykel), innebärande skyldighet för velocipedåkande att å velocipeden föra visst nummer, ringklocka och lykta.¹

Särskilda trafikreglementen för olika städer m. m.

I § 19 i ordningsstadgan för rikets städer förekommer ett stadgande, i vad mån bestämmelserna i stadgan äro tillämpliga på stads område, vilket angivits beteckna »utom den egentliga staden belägna, men ändock till staden lydande och inom dess rågång befintliga ägor»; och äro för detta område bestämmelserna i stadgan gällande endast där sådant särskilt finnes angivet.

Stads område.

Slutligen erinras om, att på grund av särskilda förordnanden ordningsstadgan för rikets städer är i tillämpliga delar gällande för ett stort antal andra samhällen (köping, hamn, fiskläge eller annat ställe med större, sammanträngd befolkning). Antalet av de olika samhällen, inom vilka i sin helhet eller till vissa delar ordningsstadgan för rikets städer på grund av särskilda beslut är gällande, synes vid slutet av år 1921 utgöra sammanlagt 176.

Municipal-samhällen.

* * *

Allmänna synpunkter.

Vad städer och stadsliknande samhällen beträffar läres i följd av ordningsstadgan för rikets städer och på grund därav meddelade förfoganden vara sört för tillkomsten av erforderliga trafikbestämmelser. Ordningsstadgans bestämmelser äro dock delvis föråldrade och även ofullständiga. Särskilt torde få anses anmärkningsvärt, att i ordningsstadgan saknas samt i på grund därav tillkomna ord-

Trafikbestämmelser rörande stad.

¹ Angående av länsstyrelsen i Södermanlands län utfärdade ordningsföreskrifter för velocipedåkning å allmän väg inom länet, se sid. 187.

ningsföreskrifter endast undantagsvis finnas bestämmelser om, huruvida »vänster- eller högerkörning» (se därom mera nedan) skall gälla. Antagas kan tilläventyrs, att denna fråga icke ansetts behöva upptagas i ordningsstadgan för rikets städer av den orsak, att förenämnda gästgivareordning av 1734, däri »vänsterregeln» vid möte såväl i stad som på landsbygden föreskrevs, var gällande ännu när ordningsstadgan tillkom. När sedermera gästgivareordningen i förvarande del upphörde att gälla med tillkomsten av skjutsstadgorna av 1878 och 1911, kom något tillägg till ordningsstadgan för rikets städer angående ifrågasvarande, för trafiken grundläggande körregel icke till stånd och har ej heller sedermera tillkommit.

Den i § 20 i ordningsstadgan föreskrivna ordning för tillkomsten av särskilda ordningsföreskrifter synes i många fall vara omständligare än som kan anses erforderligt. Sakkunniga återkomma i annat sammanhang till förslag i detta ärende (se förslaget till ändring av ordningsstadgan för rikets städer).

Slutligen torde kunna anmärkas, att de i ordningsstadgan innehållna bötesmaxima synas väl låga i förhållande till de förseelser, som det gäller att beivra.

Gällde det emellertid allenast frågan om trafikbestämmelser i stad, torde tillräckliga skäl knappast föreligga för att söka åstadkomma en särskild trafikstadga eller att ändra eller komplettera ordningsstadgan för rikets städer. Visserligen måste tillkomsten av motorfordonen påkalla åtskilliga trafikbestämmelser även i stad för sistnämnda fordon (ev. i sammanhang därmed även för andra fordon). Men detta har hittills tillgodosetts genom erforderliga bestämmelser i förordningen om automobiltrafik och genom utfärdande av ytterligare ordningsföreskrifter för särskilda städer enligt § 20 i ordningsstadgan.

Trafiken i städerna torde därför alltjämt kunna något så när tillfredsställande ordnas utan ytterligare lagstiftningsåtgärder, och något behov att för städernas del allena ifrågasätta en särskild trafikstadga läser således knappast föreligga.

*Trafikbestäm-
melser för
landsbygden.*

För landsbygden måste däremot de nuvarande förhållandena betecknas såsom otillfredsställande. Genom lagstiftningen om automobiltrafik hava visserligen tillkommit nödiga och viktiga bestämmelser rörande trafiken med motorfordon, bestämmelser som i någon mån också hänföra sig till övrig trafik. Men i stort sett måste sägas, att trafikföreskrifter för landsbygden allmänt saknas i vårt land och att de möjligheter, som med nuvarande lagstiftning föreligga att få sådana till stånd, äro alltför inskränkta.

Väl finnas för landsbygden bestämmelser i kommunalförordningen för landet rörande tillkomsten av kommunalstadgar till »främjande av sedlighet, hälsovård, vård om brandväsende samt ordning och säkerhet inom kommunen», i det att Konungens befallningshavandes godkännande erfordras för gällande kraft åt sådana landskommunernas slut, som äro ämnade att tillämpas såsom kommunalstadgar.

Att i följd härav få till stånd lämpliga trafikregler möter dock stora svårigheter. Obestriddigt torde under »kommunalstadgar» även inbegripas ordningsföreskrifter för trafiken inom en landskommun eller viss del därav (t. ex. vissa vägar). Men även om på grund härav erforderliga trafikföreskrifter skulle kunna ifrågasättas, visar erfarenheten, att sådana näppeligen äro att räkna med. De bliva dessutom av ringa värde för den allmänna trafiken, då de ju äro lokalt begränsade till kommun. Ävägbringande av allmänna trafikföreskrifter för landsbygden kan således icke tillkomma i denna ordning.

Att vederbörande länsstyrelser hava befogenhet att var för sitt län, åtminstone vad beträffar landsbygden, meddela vissa trafikföreskrifter torde vara otvivelaktigt.

Å ett speciellt område, nämligen rörande velocipedåkning å landsbygden, hava bestämmelser meddelats av vissa länsstyrelser; och återkomma sakkunniga här nedan

till de i sådant hänseende av länsstyrelsen i Södermanlands län utfärdade ordningsföreskrifterna. Men jämväl den nu berörda befogenheten hos länsstyrelserna är av otillräckligt värde, då den ju är begränsad till varje län för sig och således knappast kan tänkas föranleda till för hela riket gällande bestämmelser, även under den enda möjliga formen härför eller att identiskt lika föreskrifter inom varje län utfärdades av vederbörande länsstyrelser.

För åvägabringande av allmänna trafikföreskrifter för landsbygden utöver dem, som kunna inrymmas i lagstiftningen om trafik med motorfordon, är en särskild lagstiftning således nödig. Just i och med motorfordonstrafikens utveckling har behovet av allmänna trafikregler jämväl för landsbygden blivit alltmera framträdande. Det kan icke heller bestridas, att, såsom också justitieombudsmannen i sin i detta betänkande flerstädes omförmälda framställning påpekat, många av de automobilolyckor som inträffat haft sin orsak icke enbart i förarens försummelse utan att ofta en körsvens eller en fotgängares eget oförstånd varit därtill vållande. Det kan visserligen icke förväntas, att i lagstiftning givna allmänna regler för trafiken skola kunna ensamma råda bot på den försummelse och vårdslöshet, som ej sällan gör sig gällande vid körning av dragare eller på den obetänksamhet och tankspriddhet, som ofta utmärka fotgängare även i livlig trafik. Men åtskilligt bör ändock kunna vinnas genom att i allmän författning fastslå bestämmelser om vissa elementära grunder för en ordnad trafik. Varda dessa inarbetade i allmänna medvetandet, samtidigt som det framhålles, hurusom de olika trafikmedlen kunna uppställa vissa befogade anspråk gent emot varandra, skulle säkerligen, uttalar justitieombudsmannen, bättre förhållanden än nu med avseende å trafiken inträda och den allmänna trafiksäkerheten mera betryggas.

Att vägarna äro till för varje slag av trafik, torde icke vara alldeles opåkallat att framhålla. Våra vägar äro visserligen till huvudsaklig del byggda under den tid, då åkdonstrafiken med dragare var så gott som allenarådande; och här och var lever väl kvar den föreställningen, att en viss företrädesrätt till vägarna finnes för denna trafik, vadan andra, sedermera uppkomna trafikmedel måste maka åt sig för denna och sättas i andra planet. Under den tid, då väg- och skjuts-tungan uteslutande var lagd på jorden, kunde en sådan uppfattning också vara förklarlig. Men sedan dessa besvär ålagts jämväl andra beskattningsföremål än jorden, saknas varje grund för den antydda företrädesrätten. En företrädesrätt för hästtrafiken är därför lika obefogad som den uppfattning, vilken i början av automobiltrafikens uppträdande stundom kom till uttryck, åtminstone i praktiken, eller att automobilerna såsom det nyaste, snabbaste och mest gagneliga fordonet hade anspråk på att komma fram var som helst oberoende av annan körtrafik eller utan alltför mycket hänsynstagande till denna. En lagstiftning om den allmänna vägtrafiken måste främst taga sikte på förhållandena sådana de nu faktiskt äro och sträva efter att anpassa de olika trafikmedlen efter varandra, så att trafik-säkerheten varder i görligaste grad tryggad för varje slag av fordon och för varje vägfarande.

Förhållandena göra det således önskvärt, att *vissa allmänna föreskrifter för landsvägstrafiken* komma till stånd.

Denna fråga synes för närvarande vara rätt så brännande i flera länder, men, sakkunniga veterligt, har någon allmän lagstiftning i detta ämne icke hittills åvägbragts i något land.

I Danmark föreligger ett förslag i detta ämne, i det en mängd sammanslutningar i Köpenhamn i skrivelse till Justitieministeriet den 5 februari 1921 framlagt ett förslag till »*Lov om Faerdsel*» med anhållan att detsamma måtte läggas till grund för utarbetande av en gemensam »*Faerdsels-lov*», gällande för hela landet. Detta förslag,

Förslag i Danmark till Lov om Faerdsel.

som omfattar 16 paragrafer, innehåller huvudsakligen bestämmelser om *att*, därest särskilda banor äro inrättade för gående, cyklande, ridande o. s. v., trafiken i allmänhet skall försiggå å dessa efter det med banorna avsedda ändamålet, *att* de olika vägfarandena skola iakttaga försiktighet och visa behörig hänsyn till varandra och att särskilt fotgängare icke må beträda körbanan utan att taga hänsyn till den övriga trafiken, *att* vid ändring av färdriktning, vändning, passerande av vägkors o. s. v. särskild försiktighet skall iakttagas, *att* ändring i färdriktning skall försiggå långsamt och att körande och ridande till ledning för andra vägfarande genom utsträckning av handen eller piskan skola utmärka den nya färdriktningen, medan stannande skall tillkännages genom att sträcka handen eller piskan uppåt, *att* körning och ridning företrädesvis skall försiggå å den högra halvan av körbanan¹, *att* mötande i allmänhet skola var för sig vika till höger och vid förbikörning det bakifrån kommande fordonet skall passera det framför körande på dettas vänstra sida, *att* när fordon köra så, att deras kurser skära varandra, det fordon, som har det andra på sin högra sida skall köra ur vägen för detta (eller köra bakom detta), *samt att* fordon icke må köras av den som är berusad eller av annan orsak opålitlig såsom förare av fordon, varvid den som betror sådan person körningen också är underkastad ansvar.

För cyklisterna upptagas därutöver bestämmelser om att cykeln skall vara försedd med en starkt ljudande klocka samt vid mörker föra tänd lykta framtill och rött reflexglas baktill ävensom att behöriga signaler till varning åt andra vägfarande skola givas, vilka dock icke fritaga cyklisten från att iakttaga behörig försiktighet gent emot de vägfarande.

Slutligen skulle för tiden 1 augusti—15 maj, från $\frac{3}{4}$ timme efter solens nedgång till $\frac{3}{4}$ timme före dess uppgång, alla med häst förspända fordon vara försedda med minst en lykta, anbragt på fordonets vänstra sida eller under fordonet sålunda, att lyktans ljus även vore synligt bakifrån, utom då körbanan vore belyst med fasta lyktor med högst 100 meters inbördes avstånd. Detta gällde dock icke fordon vid lantbruksarbete under körning till och från lantgården. I ovan angivna tidsrum skulle också arbetskurar, fordon, redskap eller dylikt, som vore lämnade å körbana, cykel- eller ridväg, vara försedda med och tillräckligt belysta av minst en klart lysande lykta synlig i båda färdriktningarna.

*Internationella
vägtrafikkonfe-
rensen i Paris
oktober 1921.*

För åstadkommande av regler för den allmänna vägtrafiken har också en *internationell vägtrafikkonferens* hållits i Paris den 6—8 oktober 1921. Ett av Sveriges ombud vid ifrågakonferens konferens, kaptenen i väg- och vattenbyggnadskåren A. Valsinger har den 31 december 1921 till statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet avgivit en redogörelse för denna konferens, av vilken redogörelse sakkunniga lämnats tillfälle taga del. Automobilklubben, som för klubbens deltagande i ifrågakonferens erhållit statsanslag, har likaledes avgivit en rapport i ämnet åtföljd av protokoll från konferensens förhandlingar; och hava dessa handlingar likaledes ställts till sakkunnigas förfogande.

Då vad vid konferensen förekommit beträffande en allmän vägtrafikstadga har synts vara av intresse såsom innebärande detaljerade bestämmelser i förevarande avseende, biträdda av ett stort antal representanter för olika länder, hava sakkunniga såsom en särskild bilaga (*bilaga 7*) till sitt betänkande sammanfört vad vid konferensen uttalats i förevarande ämne, i den mån det är av intresse för våra förhållanden, varvid tillika medtagits en del uttalanden beträffande automobiler. De uttalanden som vid konferensen gjordes med avseende å föreskrifter beträffande för allmän tjänst gemensam transport mellan grannländer hava dock icke ansetts behöva upptagas i bilagan, då behov av dylika föreskrifter hos oss icke föreligger. I varje fall kunna de i nu förevarande sammanhang lämnas helt åsido.

¹ I Danmark gäller »högerregeln» — se vidare därom längre fram.

Hänvisande till den nämnda bilagan, tillåta sig sakkunniga särskilt fästa uppmärksamhet vid följande av kongressen uttalade önskemål, som intimt beröra frågan om innehållet av en vägtrafikstadga i vårt land. Sålunda framhålles önskvärdheten av att i varje land riktningen för vägtrafiken enhetligt fastställles (»vänster- eller högerkörning») och därvid särskilt uppmärksammas, huru vid omkörning skall förfaras och när så må äga rum. Vidare framhålles önskvärdheten av att enhetliga bestämmelser komma till stånd beträffande förordningar om hastighetsbegränsning för alla slag av fordon och särskilt för automobiler, samt att vissa regler för belysning av alla slag av fordon med lanternor och strålkastare samt för bländande ljus och ljudsignaler måtte fastställas, att vissa specialbestämmelser böra utfärdas dels för velocipeder (cyklar) avseende ljudsignaler, hastighet och förfarandet vid möte och förbipassering dels ock för fotgängare. Ytterligare antogos — dock under reservation från Sveriges och Englands ombud — vissa uttalanden om bestämmelser för förande av fordon och djur, om konvojer, hjordar, och kringströvande djur samt om enhetlighet beträffande last och lastbredd vid tung trafik, om hjulringstryck, om form och beskaffenhet av hjulringar på automobiler, traktorer och bogserande fordon m. m. Slutligen gjordes uttalanden till förmån för en ordnad propaganda i upplysningssyfte.

Göteborgs droskägareförening har i en den 1 maj 1922 till Kungl. Maj:t ingiven skrift hemställt, dels att en allmän trafikstadga måtte utfärdas och träda i kraft med ingången av år 1923, dels ock att från samma tid övergång till högertrafik på allmänna färdvägar måtte föreskrivas. Vid denna framställning har fogats ett förslag till trafikreglemente, vilket är bilagt sakkunnigas betänkande såsom *bilaga 8*.

Göteborgs droskägareförenings framställning den 1 maj 1922.

Då för ifrågavarande spörsmåls bedömande också torde vara av intresse att något erinra om de velocipedreglementen, som utfärdats här och var i landet av vederbörande länsstyrelser, lämnas här en redogörelse för ett av dessa reglementen eller de av *länsstyrelsen i Södermanlands län* den 5 september 1919¹ utfärdade ordningsföreskrifter att iakttagas vid *velocipedåkning å allmän väg inom länet*. Dessa ordningsföreskrifter innehålla, förutom bötesbestämmelser och förbud för tävlingsåkning utan särskilt tillstånd, följande.

Ordningsföreskrifter den 5 september 1919 för velocipedåkning i Södermanlands län.

Den som färdas med velociped är skyldig att iakttaga all den omsorg och varsamhet som till förekommande av olyckshändelse av omständigheterna betingas ävensom att i övrigt uppträda hänsynsfullt mot andra trafikanter och vid trafikleden böende, att hålla till vänster vid möte med annan trafikant och till höger, då annan trafikant förbiköres, att låta gående få utan intrång färdas närmast vägens ytterkant, att då vid vägkorsningar eller eljest fara för sammanstötning kan uppstå eller när så erfordras för att väcka vägförandes eller gåendes uppmärksamhet giva signal med ringklocka, att färdas varligt förbi hästar samt stiga av velocipeden, då den körande eller ridande giver tecken härtill, häst visar sig orolig, eller det eljest är av behovet påkallat för undvikande av olyckshändelse samt att vid mörker eller dimma å velocipeden föra lykta med vitt sken, så anbragt att skenet synes på avstånd.

I framställning den 6 september 1919 har nämnda länsstyrelse hemställt, att Kungl. Maj:t måtte taga i övervägande, huruvida icke för hela riket gällande föreskrifter angående velocipedtrafik å allmänna vägar böra meddelas. Denna framställning har överlämnats till sakkunniga för beaktande vid fullgörande av uppdraget angående utredning om utfärdande av en trafikstadga.

Länsstyrelsens i Södermanlands län skrift till Kungl. Maj:t den 6 sept. 1919.

¹ Redan den 28 juli 1894 hade nämnda länsstyrelse utfärdat vissa ordningsföreskrifter för velocipedåkning å allmän väg inom Södermanlands län.

Sakkunniga. När således enligt sakkunnigas nyss uttalade mening behov hos oss föreligger av allmänna föreskrifter för trafiken å landsbygden, medan för städernas förhållanden i detta hänseende redan nu torde få anses skäligen sörjt, skulle det ligga närmast till hands att nu allenast ifrågasätta en trafikstadga för landsbygden. Sakkunniga hava emellertid funnit en sådan lösning av spørsmålet föga lämplig. De förslag och uttalanden om en allmän trafikstadga för vårt land, som hittills förekommit, hava utgått ifrån, att en sådan stadga bör omfatta både landsbygd och städer. Skulle en trafikstadga komma till stånd allenast för landsbygden, vore det utan tvivel lämpligast, att alla körregler för automobiltrafiken kvarstode i förordningen om motorfordon. Men därmed bleve man ej i tillfälle att från dessa utsöndra de trafikregler för automobilkörningen, med vilka det är av vikt att även andra trafikanter än automobilförarna äro fullt förtrogna. Att överföra alla körreglerna för automobil till en trafikstadga, som skulle gälla allenast landsbygden, komme också att medföra, att dessa regler genom särskild författning eller genom deras införande jämväl i ordningsstadgan för rikets städer gjordes tillämpliga också för städerna.

Omfattningen i övrigt av en allmän trafikstadga. Förhållandet mellan en allmän trafikstadga och ordningsstadgan för rikets städer.

Vid fråga om utfärdande av en gemensam trafikstadga för både landsbygd och städer uppstår först spørsmålet, huruvida denna trafikstadga bör omfatta alla erforderliga bestämmelser om fordons beskaffenhet, trafiken med sådana o. s. v. Ginge man denna väg, borde således, i likhet med vad ett par av sakkunniga förordnat, till denna stadga överföras hela den nuvarande automobilförordningen, lagarna om hjulringsbredden å lastvagnar, större delen av ordningsstadgan för rikets städer samt en del av väglagen. Sakkunniga hava emellertid icke ansett, att en vägtrafikstadga bör givas detta omfång. Att medtaga de nödiga, mycket detaljerade bestämmelserna rörande beskaffenheten av motorfordon av olika slag jämte de dem närstående motorredskapen, skulle betydligt tynga trafikstadgan. Ordningsstadgan för rikets städer behöfve också fullständigt omarbetas, om däri innehållna föreskrifter, som avse trafiken, därur skulle utbrytas. Med allt detta bleve trafikstadgan synnerligen omfångsrik, och de trafikregler, som behöfve uppställas och inpräntas i allmänna medvetandet, lätt bortskymda av de många andra föreskrifterna. Genom att begränsa trafikstadgan till de föreskrifter rörande *själva trafiken*, som för närvarande synts mest trängande, torde stadgan kunna bäst fylla sitt ändamål.

Men jämväl med det sålunda begränsade syftet med en allmän trafikstadga, uppkommer spørsmålet, huru denna stadgas förhållande till ordningsstadgan för rikets städer och till en förordning om motorfordon bör ordnas. Vad då först beträffar ordningsstadgan för rikets städer, kan det ifrågasättas att ur denna utbryta de trafikbestämmelser, som synas böra gälla både för land och stad, och, efter större eller mindre gallring och sammanslagning, inarbeta dem i den nya allmänna trafikstadgan med de tillägg, som prövas behöfliga eller önskvärda för trafiken i sin helhet. Detta skulle emellertid innebära ett sönderbrytande av ordningsstadgan för rikets städer och en fullständig omarbetning av denna stadga, vilket synts böra för närvarande undvikas. Den faran läge också nära till hands, att jämväl i detta fall den allmänna trafikstadgan bleve vidlyftigare och tyngd med flera detaljbestämmelser än som är önskvärdt, utan att man ändock kunde undvara vissa trafikföreskrifter för städerna, lämpligen kvarstående i ordningsstadgan, och ej heller bereda möjlighet för de olika städerna att efter sina olika förhållanden vinna och tillämpa mera speciella trafikföreskrifter.

Det har synts sakkunniga som den anordningen vore fördelaktigast, att man lämnar ordningsstadgan för rikets städer i förevarande hänseende orubbad och genom hänvisningar i trafikstadgan till denna sörjer för, att det nödiga sambandet mellan de båda stadgarna upprätthålles, så att icke vid lagtillämpningen tveksamhet behöfver råda om vilken av författningarna är att tillämpa i ett speciellt fall. Om

vidare sådan åtgärd vidtoges, att vissa ytterligare erforderliga trafikföreskrifter för stad kunde tillkomma i annan och enklare ordning än medelst utfärdande av ordningsföreskrifter enligt § 20 i ordningsstadgan, bleve anordningen i det hela icke alltför komplicerad.

Med avseende å förhållandet mellan en allmän vägtrafikstadga och en särskild förordning om motorfordon, hava sakkunniga, med utgående ifrån sin ovan nämnda allmänna ståndpunkt, att vägtrafikstadgan ej bör innehålla bestämmelser om motorfordons beskaffenhet, besiktningar, förares utbildning och prövning m. m. ansett, att det allenast kan ifrågasättas att till trafikstadgan överföra rena trafikföreskrifter. Men ej heller alla sådana hava ansetts böra inflyta i denna stadga, utan allenast sådana, som äro av betydelse även för annan trafik. De motorfordonstrafiken avseende speciella trafikföreskrifterna hava därför bibehållits i förordningen om motorfordon. Vissa hänvisningar i trafikstadgan till förordningen om motorfordon hava i följd härav icke kunnat undvikas. Men dylika hänvisningar torde icke, lika litet som de förut berörda hänvisningarna till ordningsstadgan för rikets städer, kunna anses olämpliga i eller förringa värdet av den allmänna trafikstadgan. Sakkunniga våga tro, att den omfattning, som givits den allmänna vägtrafikstadgan, skall vara ägnad att göra densamma lättare att lära och efterkomma.

De svårigheter som föreligga för avgivande av förslag till en allmän, hela landet omfattande vägtrafikstadga äro uppenbart betydande. Området är ganska oprövat hos oss, och användbara förebilder saknas från andra länder. Sakkunniga betrakta därför också sitt förslag till vägtrafikstadga såsom ett första försök, ur vilket en för vårt lands förhållanden i allo lämplig lagstiftning i detta ämne möjligen kan komma till stånd.

*Sakkunnigas
förslag avser en
allmän, hela ri-
ket omfattande
trafikstadga.*

Vid framläggande av sitt förslag hava sakkunniga sökt förfara med all den varsamhet, som det i flera avseenden grannlaga ämnets natur kräver. Justitieombudsmannen har som ovan nämnts framhållit, att en stadga av ifrågavarande art bör »avfattas så tydligt och populärt som möjligt och helst i korta, lättfattliga satser med frångående av eljest bruklig lagstil». Önskvärdheten att så sker kan ej bestridas, men denna uppfattnings omsättande i författningsform har blivit åtminstone sakkunniga övermäktig. I görlig grad har dock eftersträfvats att få satserna i lagtexten så korta och precisa som möjligt; i varje fall torde den föreslagna lagtexten icke kunna anses tung eller invecklad.

För att i korta, pregnanta satser få fram de huvudregler, som böra gälla för all vägtrafik, synes den bästa utvägen vara, att, sedan en trafikstadga kommit till stånd, på grundval av denna utarbetas en kort sammanfattning av de viktigaste trafikreglerna, vilka då kunna givas en form, som gör dem tillräckligt lättfattliga och lättlärdade. Tilläventyrs kan detta ske genom att inom kommunikationsdepartementet låta sammanställa de viktigaste bestämmelserna i trafikstadgan i härför lämpad populär form. Det gäller sedan att giva dessa tillräcklig spridning och att särskilt implantera dem hos det uppväxande släktet. Genom att trafikreglerna ansloges i skolorna — varvid läraren vid olika tillfällen och i olika sammanhang kunde få anledning att för lärjungarna uppmärksamma och förklara dem —, i offentliga lokaler, å skjutsanstalter o. s. v. skulle de säkerligen snart ingå i allmänna medvetandet. Tilläventyrs vore härförutom en särskild propaganda i upplysningssyfte av gagn. I Danmark t. ex. hava i skolorna uppsatts kolorerade tavlor av betydande storlek, utvisande i bild huru förfaras bör i olika trafiksituationer. Dessa bilder med deras kortfattade textmeningar förtjäna att tagas till mönster för liknande anordningar jämväl hos oss.

Speciell motivering till vägtrafikstadgan.

§ 1.

§ 1.
Definitioner.

I förevarande paragraf hava upptagits definitioner å vissa i stadgan använda begrepp, varigenom förenklingar kunnat ske i avfattningen av de följande bestämmelserna i stadgan.

Då vägtrafikstadgan avser att reglera trafiken å alla de vägar och gator både på landsbygden och i städerna, som äro upplätta för allmän samfärdsel eller eljest allmänneligen befaras, har definitionen å begreppet väg avfattats i enlighet härmed. Uppenbart är, att under väg och gata också inbegripas därå befintliga broar och färjor.

Gående (fotgängare) har här ansetts böra inrymmas under begreppet vägfarande.

Någon särskild definition å motorfordon har icke synts erforderlig. Definitionen å motorfordon återfinnes i lagen angående ansvarighet för skada i följd av trafik med motorfordon och har därifrån upptagits oförändrad i förordningen om motorfordon. Definitionen i nämnda författningar har så avfattats, att därunder ej inbegripes motorredskap. Begreppet motorfordon i vägtrafikstadgan sammanfaller således med samma begrepp i ansvarighetslagen och med den likalydande definitionen å motorfordon i förordningen om motorfordon.

Motorredskapen liksom andra arbetsredskap å hjul eller medar böra, när de framföras å väg, vara underkastade de bestämmelser, som upptagits i vägtrafikstadgan. De hava därför i stadgan uttryckligen inbegripits under begreppet fordon. Någon särskild definition å motorredskap i vägtrafikstadgan har ansetts obehövlig. Vad som karaktäriserar motorredskapet är angivet i förordningen om motorfordon (§ 36).

Under fordonsbegreppet faller också den överallt på vägar och gator allmänt brukade velocipeden.

Att begreppet fordon jämväl eljest ansetts böra inbegripa varje befodringsmedel, som kan användas å väg, har fått uttryck i definitionen å fordon.

§ 2.

§ 2.

*Föreskrifter för
gångtrafiken.*

Denna paragraf upptager vissa regler och råd för gångtrafiken.

I städerna äro körbana och trottoarer allmänt anordnade. Ordningsstadgan för rikets städer har, såsom förut påpekats, i § 2 uppmärksammat dessa förhållanden. Men jämväl på landet har här och var anordnats gångbanor, särskilt i mera tätbebyggda samhällen, oavsett om ordningsstadgan för rikets städer där gäller eller icke. Det synes uppenbart, att dylika gångbanor — jämte gångbanor i stad — såsom regel uttryckligen böra reserveras för gående.

I en del städer torde förekomma, att särskilda vägar anlagts eller anvisats för ridande eller velocipedåkande. § 10 i ordningsstadgan för rikets städer innehåller ansvarsbestämmelser för den, som inom stad eller dess område, i park och plantering eller å annan plats, som är för allmänheten uppläten, olovligen kör eller rider, där icke allmän kör- eller ridväg är, eller å tid, då platsen är stängd, dit obehörigen banar sig inträde. Någon motsvarande bestämmelse för landsbygden, där vägar anlagda för särskilda ändamål knappast torde finnas, lärer i följd härav icke vara påkallad.

Med avseende å gångtrafikens ordnande har vidare ansetts önskvärt meddela en uttrycklig föreskrift om, att den som framför fordon eller rider skall låta den gående utan intrång färdas närmast vägkanten. Under »den som framför fordon» inbegripes också den, som åker velociped, framför sparkstötting, kälke, dragkärra o. s. v.

Vissa allmänna regler för huru gående böra förhålla sig gent emot andra trafikanter hava också ansetts böra meddelas. Reglerna härom liksom för en del andra i före-

varande § upptagna fall hava visserligen givits karaktären av råd, men de torde icke desto mindre få anses vara av en viss betydelse.

Det har ansetts lämpligt stadga, att möte å gångbana bör ske till vänster — ett till synes lämpligt uttryck jämväl för gångtrafiken av den gamla svenska vänsterregeln. Att för övrigt söka reglera gångtrafiken i städerna kan uppenbart icke ankomma på en allmän vägtrafikstadga. Det blir en omsorg för de särskilda orterna (egentligen endast storstäderna) att härutinnan få till stånd tilläventyrs nödiga regler och bestämmelser.

Att förare av fordon i god tid skall medelst ljudsignal eller tillrop väcka andra vägfärandes, och således även gåendes, uppmärksamhet, framgår av § 8.

§ 3.

Till ledning för trafiken är ett lämpligt signalsystem å fordon av betydelse. Givetvis kan emellertid ett obligatoriskt signalsystem endast föreskrivas för sådana fordon, där ett särskilt framträdande behov därav föreligger och signalanordningar kunna utan svårighet anbringas. Att för vanliga med dragare förspända fordon påfordra särskilda signalapparater kan ej ifrågasättas.

Tvekan har dock rätt, huruvida icke bestämmelsen i § 3 i ordningsstadgan för rikets städer om att, då vinterföre är och släddon begagnas, envar som far fortare än i gående skall hava selygen försedda med ljudande klocka eller bjällra, borde gälla även trafiken å landet. Sakkunniga hava emellertid icke ansett sig böra föreslå en bestämmelse i trafikstadgan av denna innebörd, enär bjällror icke höras på så långt avstånd, att deras förande vintertid å landsbygden kan vara oeftergivligt för den allmänna trafiksäkerheten. Bjällror äro dock så hävdvunna, att saknaden av en föreskrift i trafikstadgan om bjällrors förande för visso ej kommer att medföra, att denna sed övergives, något som icke heller är önskvärt, då bruket av bjällror alltid har en viss betydelse för andra trafikanter, särskilt gående. Skulle ett påbud om bjällror även å landsbygden upptagas, behöfve undantag i allt fall göras för begravningsfölje eller för färd till och från begraving, i vilka fall en allmän landssed leverande under en viss sorgetid icke bruka bjällror ens i vanlig trafik. Såväl vid färd med släddon som vid åkdonstrafik å barmark har man ju alltid att tillgå »tillrop» såsom varningssignal, varom vidare föreskrives i § 8.

Obligatorisk signalapparat av visst slag, ringklocka, har föreskrivits för velociped. Dennas tysta och snabba gång göra varningssignaler för andra vägfärande, särskilt gående, påkallade.

I § 8 av förevarande stadga äro vissa bestämmelser meddelade angående när signalapparaterna ovillkorligen skola brukas.

Det har ansetts nödigt att i förevarande lagrum upptaga en hänvisning till förordningen om motorfordon rörande de signalapparater, som skola föras å motorfordon (jfr § 2 mom. 2 d), § 21 mom. 5 och § 35 i nämnda förordning). Användande av signalapparat med jämn dov ton å automobiler och motorcyklar är allenast påbjudet under färd i stad och i annat tätbebyggt samhälle, medan å landsbygden även å automobil och motorcykel får användas signalapparat med skärande, ojämn ton, något som ansetts nödigt för att kunna i särskilda fall varna en ouppmärksam vägfärande.

§ 4.

Huru långt man skäligen bör gå i avseende å föreskrifter i en allmän trafikstadga om belysning och ljussignaler för fordon i allmänhet har varit föremål för meningsutbyte och tveksamhet.

§ 3.

Signalapparater å fordon.

§ 4.

Belysningsanordningar å fordon.

Uppenbart torde vara, att man på detta område bör framgå med alldeles särskild varsamhet. I ordningsstadgan för rikets städer innehållas icke några allmänna föreskrifter i nu förevarande ämne för städerna. I särskilda ordningsföreskrifter för olika städer upptagas dock ofta mer eller mindre detaljerade bestämmelser i detta ämne. Att särskilt från automobiltrafikanter anspråk framkommit på att även vanliga åkdon skola under mörker och dimma föra lyktor, är helt naturligt, då saknaden av föreskrifter i detta syfte vållar automobiltrafikanterna risker och svårigheter.

Automobil-
klubben.

Kungl. automobilklubben har också gjort sig till tolk för ifrågavarande behov och i ämnet avlätit en skrivelse till Kungl. Maj:t den 21 januari 1921, vilken skrivelse till sakkunniga överlämnats för övervägande i sammanhang med uppdraget i övrigt. I skriyelsen framhålles, att vid å landsväg inträffande olyckshändelser, beroende på sammankörning under mörker mellan automobil och annat fordon, anledningen till olyckshändelsen så gott som undantagslöst vore, att automobilföraren i mörkret icke kunnat iakttaga det andra fordonet förrän så sent, att en kollision varit oundviklig. Redan i skrivelse 1909 hade automobilklubben framhållit dessa faror samt hemställt, att alla å landsväg färdande fordon skulle förpliktas att i mörker föra lyktor. Detta vore så mycket mera nödvändigt genom föreskriften i nuvarande automobilförordning att, om automobillykta med bländande sken användes, detta skulle till skydd för mötande vara riktat lågt över marken eller på lämpligt sätt avskärmas. Genom denna bestämmelse bleve svårigheten att i tid upptäcka mötande eller fordon, som upphunnes, ännu större och härigenom kunde man riskera, att antalet olyckor av här angiven beskaffenhet komme att ytterligare stiga. Med anledning av vad sålunda och i övrigt anförts hemställdes, att Kungl. Maj:t täcktes hos riksdagen göra framställning om förordnande, att *samtliga* fordon skulle vid färd under mörker vara försedda med lyktor eller i god tid visa ljus.

Vägtrafik-
konferensen i
Paris.

Vägtrafikkonferensen i Paris gick i förevarande hänseende ganska långt. Man uttalade sig nämligen för, att vanliga fordon skulle efter mörkrets inbrott utmärkas framåt med en eller två lyktor, visande vitt ljus och bakåt med en lykta, visande rött ljus. Vidare att den lykta, som visade vitt ljus eller den ena av dem, i händelse två sådana användes, skulle placeras på fordonets vänstra (högra) sida. På samma sida skulle också den röda lyktan anbringas. Sistnämnda lykta borde hava samma ljuskälla, som den främre vänstra (högra) lyktan i händelse fordonets totala längd, lasten inberäknad, icke överstege 6 meter. Åkerbruksfordon på väg från lantgården till fältet eller omvänt finge emellertid utmärkas med endast en i handen buren vanlig handlykta. För fordon som framforslades medelst handkraft, såsom handkärror, skulle erfordras endast en lykta, visande färgat eller ofärgat ljus.

Med avseende å cykel uttalades av konferensen, att cykeln efter mörkrets inbrott skulle vara försedd antingen med en lykta synlig såväl framifrån som bakifrån eller ock en lykta, synlig endast framifrån, då baktill funnes inrättad anordning som visade rött ljus.

Sakkunniga. Otvivelaktigt är det i trafiksäkerhetens intresse önskvärt, att bestämmelser komma till stånd ungefär i anslutning till de uttalanden, som gjordes å nyssnämnda konferens. Sakkunniga hava visserligen hyst en viss tvekan, huruvida redan nu tiden vore inne för meddelande överhuvud av obligatoriska föreskrifter om förande av lyktor å vanliga åkdon, åtminstone de enspända. Vissa kostnader komma ju också härigenom att orsakas ägarna av nämnda åkdon. Den i automobilklubbens förberörda skrivelse omförmälda bestämmelsen i nuvarande automobilförordning att, om lykta med bländande sken användes, detta till skydd för mötande skall vara inriktat lågt över marken eller på lämpligt sätt avskärmas, har i förslaget till förordning om motorfordon ersatts med en bestämmelse om, att vid färd

i stad eller annat tätbebyggt samhälle samt jämväl annorstädes vid möte med annan trafikant bländande ljus icke alls får användas.

Emellertid och då övervägande skäl föreligga till förande av vissa ljussignaler även å andra fordon än motorfordon, för vilka senare ju alltsedan deras uppträdande hos oss lyktor varit anbefallda, har i förslaget till vägtrafikstadga upptagits ett allmänt stadgande om skyldighet att å med dragare förspänt fordon under mörker föra tänd lykta med vitt sken, så anbragt att ljuset är synligt på avstånd såväl framifrån som bakifrån. För velociped har föreskrivits skyldighet att framtill föra tänd lykta med vitt sken.

Dessa bestämmelser torde fylla de mest trängande behoven; och sakkunniga finna icke lämpligt att man för närvarande går längre.

I sammanhang med de i § 6 upptagna föreskrifter beträffande lämnande av fordon å väg har i nämnda lagrum inrymmts ett stadgande om, att å sådant fordon skall under mörker finnas anbragt tänd lykta, därest icke belysning är anordnad å vägen.

Bestämmelsen i § 4 har, liksom i § 6, inskränkts till »mörker» och icke påfordrats vid »dimma», detta med hänsyn till att sistberörda naturfenomen emellanåt uppträder under dager och att svårigheter skola möta att efterkomma ett påbud om tänd lykta på åkdon jämväl under dimma. För motorfordon, ehuru dessa väl i regel alltid föra lyktor, har ej heller, av skäl som under § 21 i förordningen om motorfordon närmare förmäles, påfordrats tända lyktor under dimma.

Lika litet som i nämnda förordning har i vägtrafikstadgan föreslagits viss årtid för förande av lyktor, något som med hänsyn till de olika förhållandena i vårt långsträckt land skulle möta vissa svårigheter.

Om ljussignaler å motorfordon finnas bestämmelser i övrigt meddelade i förordningen om motorfordon (jämför § 21 mom. 1 c, mom. 2 och mom. 6, § 22 mom. 1, §§ 34, 35 och 37 i sakkunnigas förslag), varom erinran intagits i förevarande paragraf av trafikstadgan.

§ 5.

Önskvärt är, att varje slag av fordon endast framföres av kompetent och van person, som är vuxen de olika situationer, vilka kunna uppkomma under en trafik å vägar och gator. För förare av motorfordon hava, allt sedan dessa fordon kommo i allmänare bruk här i landet, gällt särskilda bestämmelser som tid efter annan skärpts. Givetvis äro föreskrifter i detta ämne påkallade såväl därav, att motorfordonet för sitt framdrivande är försett med ett invecklat maskineri, som att detta fordon med hänsyn härtill och till sin hastighet och tyngd utgör en större fara för annan vägtrafik än något annat fordon.

De i förslaget till förordning om motorfordon meddelade, ingående bestämmelserna om rätten att föra sådana fordon hava icke ansetts böra överflyttas till en trafikstadga, utan är det uppenbart både lämpligast och fullt tillräckligt att beträffande rätten att föra motorfordon i trafikstadgan upptaga en hänvisning till vad härom är stadgat i förordningen om motorfordon.

Tveksamhet har rätt, huruvida någon avsevärd fördel ur trafiksäkerhetssynpunkt kan emotses av föreskrifter i trafikstadgan rörande skälig kompetens hos förare av åkdon i allmänhet — och för andra fordon såsom velocipeder, kälkar, sparkstöttingar o. s. v. lära dylika föreskrifter icke kunna ifrågasättas. Att uppställa särskilda kompetensfordringar eller viss ålder för rätten att köra åkdon å väg möta uppenbart stora betänkligheter. Sakkunniga hava därför stannat vid att föreslå allmänna bestämmelser, avseende att den, som på grund av lyte, bristande kropps-krafter eller okunnighet icke kan behandla dragare, icke må köra sådana. Då å detta

§ 5.

Kompetens att föra fordon.

område ofta föreligger ett husbonde- och tjänsteförhållande, så att minderåriga, som ej själva äro underkastade straffrättsligt ansvar, beordras att köra dragare, synes ansvar i förevarande hänseende också böra kunna åläggas den som låter bruka annan till sådan körning, utan att denne senare härför äger nödiga förutsättningar. Att till exempel till körning av hästskjuts i livlig och tät trafik bruka småpojkar eller småflickor, som hava otillräcklig kännedom om, huru hästen skall köras eller behandlas eller huru den körande skall bete sig i olika trafiksituationer, måste anses vara för trafiksäkerheten vådligt och därför kunna beläggas med ansvar. Bedömandet i det speciella fallet kommer väl att bero på den trafik, varom är fråga, den större eller mindre lättheten att behandla och behärska dragaren o. s. v. En hästs lugn och sedighet kan bli slutligt normerande för bedömandet. Det kan vara oförsvarligt och riskabelt att anförtro den ena hästen åt en minderårig eller kroppsligt svag körsven, medan detta beträffande en annan häst kan vara försvarbart.

De allmänna stadganden i förevarande hänseende, som sålunda föreslagits, torde icke innebära någon större svårighet eller olägenhet för jordbrukarna, i vilkas intresse det måste vara, att deras dragare icke komma i händerna på alldeles inkompetenta körsvenner. Stadgandet har visserligen måst hållas rätt allmänt, men torde dock försvara sin plats i trafikstadgan såsom ett påpekande och en regel, som bör inpräglas i den allmänna uppfattningen.

§ 6.

§ 6. I denna paragraf hava upptagits en del allmänna regler vid lämnande av fordon å väg eller när dragare lämnas obunden. Dessa föreskrifter syfta till att säkerställa och ordna trafiken samt förekomma hinder för andra vägfarande.

§ 4 i ordningsstadgan för rikets städer innehåller vissa närmare stadganden angående förbud att å gata eller annan allmän plats lämna förspänd dragare utan erforderlig tillsyn och att lämna häst, hornboskap o. s. v. lösa utan värdare, m. m. För landsbygden kunna dylika föreskrifter icke ifrågasättas, utan har i trafikstadgan allenast upptagits en allmän föreskrift om, att förspänd dragare icke må å väg lämnas obunden utan erforderlig tillsyn, varjämte beträffande stad hänvisning gjorts till ordningsstadgan.

Med avseende å föreskriften att å fordon, som ställes å väg, därå belysning icke är anordnad, skall vid mörker finnas tänd lykta, hänvisas till vad som anförts under § 4.

Vidkommande motorfordon återfinnes i § 21 mom. 8 av förordningen om motorfordon föreskrift om att förare skall, då han lämnar fordonet, vidtaga sådan åtgärd att fordonet ej kan komma i gång av sig själv. Detta stadgande har såsom för närvarande (jfr § 16 mom. 5 i nu gällande automobilförordning) ansetts böra tillhöra förordningen om motorfordon.

§ 7.

§ 7. Förevarande paragraf avser främst att reglera riktningen för trafiken vid möte och omkörning.

Redan i motiveringen till förordningen om motorfordon (§ 2) har uttalats, att vänsterkörning — vid möte hållande till vänster och vid omkörning åt höger — fortfarande bör gälla i vårt land.

Framställningar från vissa besiktningsmän. Till sakkunnigas övervägande vid fullgörande av sitt uppdrag hava i nu förevarande spörsmål överlämnats dels en *den 23 mars 1921* av besiktningsmannen *John Schmidt* i Stockholm till statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet ingiven utredning angående innebörden av »trafikhuvudregeln» i vårt land enligt

automobilförordningens § 16 mom. 4 »att vid möte hålla till vänster», dels flera av *besiktningsmannen O. Länders* i Ängelholm under år 1921 till kommunikationsdepartementet ingivna utredningar angående olika regler för passerande av vägkorsningar och gatuhörn, utmynnande i ett uttalande för att »den från höger kommande skall passera först», dels ock en *den 5 december 1921* av *besiktningsmannen Schmidt* gjord framställning om att en kungörelse måtte av Kungl. Maj:t utfärdas i och för förtydligandet av den i vårt land såsom lag gällande trafik huvudregeln »att vid möte hålla till vänster, särskilt vad beträffar fordons dirigering vid korsande möte».

I anledning av sistnämnda framställning anbefalldes sakkunniga att jämväl taga under omprövning, huruvida särskilda föreskrifter i berörda ämne borde utfärdas, innan en allmän revision av gällande bestämmelser om automobiltrafik och därmed i samband stående frågor kunde komma till stånd.

I yttrande *den 12 december 1921* meddelade sakkunniga, att i ett utarbetat preliminärt förslag till vägtrafikstadga föreslagits vissa angivna bestämmelser, innebärande ett fastslående av vänsterregeln och såsom konsekvens därav att, när ett fordons kurs skär ett annat fordons kurs, föraren av det fordon, som har det andra på vänster hand, skall låta detta senare köra först. Sakkunniga uttalade emellertid sina betänkligheter emot att ovan anförda stadganden lösrycktes ur sitt sammanhang och framlades i en särskild författning. Då det emellertid, anförde sakkunniga, uppenbarligen vore önskvärt, att icke genom lokala förfoganden åtgärder träffades, som strede emot och därigenom kunde förhindra eller försvåra tillämpningen, när sådan kunde ske, av ifrågavarande bestämmelser, ville det synas sakkunniga, att goda skäl talade för att det på lämpligt sätt bringades till vederbörandes kännedom, att sakkunniga hade för avsikt att framlägga en författningsbestämmelse väsentligen av den lydelse, som det omförmälda förslaget upptoge.

Detta sakkunnigas yttrande har av kommunikationsdepartementet utsänts till vederbörande länsstyrelser för kännedom och för vederbörandes stadsmyndigheters underrättande.

Slutligen har i förut (sid. 187) omförmälda framställning från Göteborgs droskägareförening hemställts om övergång för vårt land till högertrafik.

Det må till en början erinras om, att högerregeln vid möte för närvarande gäller i Danmark, Norge, Tyskland, Frankrike, Amerikas förenta Stater m. fl. länder, under det att vänsterregeln är gällande i England, Österrike, delar av Italien och Spanien m. m.

Att i vårt land sedan gammalt, åtminstone från 1700-talet, vänsterregeln vid all fordonstrafik varit gällande (och formligt lagstadgad till slutet av 1870-talet) framgår av vad sakkunniga härutinnan anför under historiken till trafikstadgan. Samma regel torde också få anses angiven i nuvarande automobilförordning (§ 16 mom. 4). Vänsterregeln måste också anses ur teoretisk och praktisk synpunkt riktigast, och den gäller hos oss vid spårvägs- och järnvägstrafik. Vid dessa förhållanden måste det allvarligt varnas för att i vårt land övergå till en *ny* regel och därmed bryta mot en flera hundra år gammal, i folkmedvetandet allmänt inskräpt ordning. Osäkerhet, oreda och våda för trafiksäkerheten skulle säkerligen följa härav.

Å några gränsorter mot Norge, där genomlöpande väg går från det ena landet till det andra, har genom automobilklubbarnas i de båda länderna försorg uppsatts tavlor med erinran om att mötesregeln är olika i de bägge länderna. Det är att antaga, att denna anordning kommer att fullföljas även för de gränsvägar, där sådant tillkännagivande ej ännu finnes. Dessa tavlor torde få anses så mycket mer påkal-

Sakkunnigas
yttrande den
12 dec. 1921.

Cirkulär från
kommunikationsdeparte-
mentet.
Göteborgs
droskägare-
förening.

Sakkunniga

lade som i vissa gränstrakter, där trafiken med Norge är livlig (t. ex. Tärna socken i Västerbottens län), högerregeln allmänt tillämpas.

Det är högeligen önskvärt, att snarast möjligt få i allmän författning återupplivad och fastslagen den gamla vänsterregeln och därmed definitivt göra slut på den agitation till förmån för högerregeln antagande, som sedan någon tid ägt rum i vårt land. I förevarande paragraf har således givits uttryck för vänsterregeln.

Ett visst undantag från regeln att omkörning skall ske till höger har upptagits beträffande spårvagns passerande. Enligt gällande reglemente för spårvägstrafiken i Stockholm, vilket torde väl lämpa sig för trafikförhållandena i huvudstaden, skall möte med och omkörning av spårvagn alltid ske till vänster, så vitt spårens läge det medger. Dessa föreskrifter synas böra göras allmängiltiga för alla orter, där spårvägstrafik är inrättad.

Med antagande av en viss regel för riktningen av trafiken vid möte och vid omkörning sammanhänger huru förfaras bör, när ett fordon's kurs skär ett annat fordon's kurs («korsande möte»). Reglerna härför hava under senare tiden varit föremål för meningsutbyte i en mängd tidningsartiklar och utgör i själva verket den viktigaste meningsskiljaktigheten i de nyss berörda till kommunikationsdepartementet inkomna framställningarna rörande körreglerna. Den allmännast följda regeln torde vara, att där högerkörning förekommer, skall vid korsande möte den som kommer från höger köra först och att, där vänsterkörning är gällande, den skall köra först, som kommer från vänster. I Österrike och England, där vänsterregeln gäller, kör alltså den från vänster kommande först, medan i Danmark och Tyskland, där högerregeln råder, den från höger kommande kör först.

Det har ifrågasatts att för korsande möte uppställa den regeln, att den skall hava företrädesrätt (köra först), som befinner sig å den ur trafiksynpunkt viktigare vägen. Denna regel torde i allmänhet kunna utan större svårigheter tillämpas på landsbygden, där man i allmänhet kan göra åtskillnad mellan en huvudväg av större betydelse och en gren- eller korsväg. I städerna läser det däremot bli vida svårare att alltid avgöra, vilken av två korsande gator, som är den ur trafiksynpunkt viktigare, eller med andra ord, vilken som är huvudgata och vilken som är bigata. I varje fall blir detta lätt en subjektiv uppfattning. Vid den förutnämnda vägtrafikkonferensen i Paris synes man hava enat sig om den nu berörda regeln eller att vägfarande å den ur trafiksynpunkt viktigare vägen skall hava företräde, dock kompletterad dels sålunda att utanför tätt bebyggda samhällen, vid korsning av ur trafiksynpunkt likvärdiga slag av vägar det tillkommer förare att låta den förare, som kommer på hans vänstra (högra) sida, först få passera, dels ock genom att inom tätt bebyggda samhällen, där den allmänna regeln skulle gälla, dock förbehålla vederbörande myndighet rätt att utfärda särskilda bestämmelser.

Åtskilliga skäl kunna visserligen anföras för att i stad låta företrädesrätten bero av de korsande trafikledernas betydelse, men å andra sidan har en föreskrift härom ansetts möta svårigheter för trafikanterna, särskilt de i staden främmande. Det måste också anses mindre lämpligt att hava dels en allmän regel vid korsande möte och dels en specialregel för städerna, närmast de större.

Den lämpligaste lösningen av förevarande spörsmål har därför synt vara att allenast uppställa en för alla dylika möten gällande regel. Med vidhållande av den allmänna vänsterregeln och såsom en konsekvens av denna, har därför föreslagits, att föraren av det fordon, som har det andra på vänster hand, skall låta detta senare köra först.

För trafiksäkerheten är det synnerligen viktigt, att den allmänna vänsterregeln med dess konsekvenser vid korsande möte varder snarast möjligt fastslagen i allmän författning ej blott beträffande trafiken med motorfordon, utan även för all

fordonstrafik såväl i stad som på landet. Givetvis är betydelsen mest framträdande i de större städerna och beträffande automobiltrafiken. De ofta förekommande fordonskollisionerna hos oss äro utan tvivel till en ej ringa del beroende av, att en fast regel vid korsande möte icke funnits i uttryckliga och otvetydiga författningsbestämmelser; i författning upptagna regler och dessas åttlydnad böra i avsevärd grad förminska antalet av sammanstötningar. Uppenbart är emellertid, att de korsande fordonens båda förare måste vara fullt inne i regelns innebörd och tillämpa densamma. Sker så ej av den ene, måste den andre på det sätt, som i den föreliggande situationen synes mest riskfritt, söka komma förbi. Den säkraste utvägen är ju att stanna, och för övrigt måste ju farten vid korsande vägar hållas så låg, att detta kan ske på kortaste sträcka. Uttryckligen har ansetts böra i författningen angivas, att med det föreslagna stadgandet ingen förare av fordon fritages från att iakttaga särskild försiktighet vid färd in på korsande körbana, där livlig trafik råder. Den från en tvärgata kommande kan ej, i förtröstan på vänsterregelns tillämpning i förevarande fall, med vanlig fart köra in på den större trafikleden. Han måste just i mynningen, vid inkörandet, iakttaga särskild försiktighet; han är ju ofta i förväg oviss om, i vad riktning ett signalerande fordon kommer och om han således har företrädesrätt att köra eller skall vika undan för detsamma.

En del svårigheter och missnöje torde tilläventyrs i början yppas av att, på sätt som föreslagits, förfaringsättet vid korsande möte författningsenligt regleras, men detta synes vara att befara, huru än reglerna för sådant möte avfattas. Att lämna förhållandena oreglerade och lita till förarnas förmåga att i olika situationer verkligen förfara på det för åkande och gående minst riskabla sättet torde i längden blott leda till ökad oreda, ökade faror och ökade sammanstötningar. På allt sätt måste emellertid regeln inskärpas, och opåkallade avvikelser från densamma beivras.

§§ 8—9.

Till förevarande lagrum hava sammanförts de allmänna regler som, förutom de tidigare berörda, synts böra meddelas angående vägtrafik med olika slags fordon, varvid till § 9 sammanförts de körregler för automobil, vilka ansetts böra upptagas i den allmänna trafikstadgan.

Med avseende å den föreslagna § 8 må framhållas följande. I första stycket har upptagits en allmän föreskrift om iakttagande av omsorg och varsamhet till förekommande av olyckshändelse samt om hänsynsfullt uppträdande mot andra vägfärande och vid vägen boende. Liknande stadganden beträffande automobiltrafiken innehållas i § 16 mom. 3 av nuvarande automobilförordning. Då förevarande åliggande uppenbart bör gälla alla vägtrafikanter, har detsamma ansetts böra ingå såsom ett led i de allmänna trafikreglerna i § 8. I anslutning till de åligganden för trafikant att efterkomma polismans anvisningar och tecken för trafikens ordnande, som finnas såväl i gällande automobilförordning (§ 16 mom. 3) som i ordningsstadgan för rikets städer (§ 2), hava bestämmelser införts i förevarande paragraf om sådan skyldighet för alla vägfärande.

Under § 4 har behandlats de apparater för ljudsignaler, som ansetts böra åläggas vissa fordon att anskaffa och föra. Med hänvisning till vad under sistnämnda paragraf anförts, må framhållas, att i § 8 sammanförts en del allmänna bestämmelser om de fall, då dessa signaler obligatoriskt skola begagnas och huru i övrigt meddelanden genom tillrop eller tecken med hand eller piska böra givas till ledning för andra vägfärande.

Ehuru för närvarande ej författningsenligt stadgat, är dock brukligt att förare av motorfordon vid vägkorsningar och vägkrökar eller eljest, då utsikten över vägen

§§ 8—9.
Allmänna regler för väg- och gatutrafiken.

§ 8.

är skyld, ger varningssignal — det stadgande, som nu finnes beträffande automobilers signalering, avser varningssignal »när så erfordras för att väcka vägförandes eller gåendes uppmärksamhet» (§ 16 mom. 3 i gällande automobilförordning). Skyldigheten att avgiva varningssignal har vid trafik med motorfordon ansetts böra uttryckligen utsträckas till även vägkorsningar och vägkrökar eller eljest då utsikten över vägen är skyld; och då samma skyldighet synes böra åligga förare av velociped, har stadgandet fått sin plats i nu förevarande paragraf och ej i den för förare av motorfordon speciellt gällande § 9.

Vanligt har också blivit att åtminstone vid tätare trafik medelst förande av hand eller piska uppåt tillkännagiva, när körande vill att mötande skall stanna eller när han själv ämnar stanna. Likaledes har det blivit vanligt att genom tecken med hand eller piska utvisa den riktning, varåt en vändning skall ske. Detta synes vara en god vana till trafiksäkerhetens trygghet och har därför ansetts böra upptagas i den allmänna trafikstadgan, varvid velocipedåkande, där tecken med handen ej lämpligen kan ges, ålagts signalera med den för velocipeder föreskrivna ringklockan.

Särskilt med tanke på att här i landet börjat i trafik användas automobiler med på så sätt inbyggda förarhytter, att svårigheter torde möta att signalera vändningskurs med handen, har det föreslagits, att dylik signal också må kunna ges »på annat sätt». För att kunna fullgöra trafikstadgans föreskrifter i nu förevarande hänseende måste således på de motorfordon, där en anvisning med handen ej kan ges av föraren, anbringas en fällbar signaltavla eller medföras en lös visare, som kan sträckas ut, eller vidtagas annan motsvarande anordning.

Enligt § 16 mom. 5 av nu gällande automobilförordning åligger det förare av automobil att vid sammanstötning eller annan olyckshändelse icke avlägsna sig från platsen, innan namn och hemvist uppgivits och andra nödiga upplysningar lämnats samt de åtgärder i övrigt vidtagits, vartill händelsen skäligen må föranleda. En dylik bestämmelse bör gälla icke blott motorfordon utan även andra fordon (åtkon, slädar, cyklar o. s. v.), varför den intagits i § 8 med någon omredigering, avseende huvudsakligen att uppgivandet av namn och hemvist behöver — och knappast heller kan — ske förrän efter påfordran.

Enligt § 2 i ordningsstadgan för rikets städer är åkande, ridande eller fotgängare, som genom uppenbar vårdslöshet eller trots orsakar hinder eller uppehåll i rörelsen å gata eller allmän plats underkastad bötesansvar. Under övervägande har varit, om icke en liknande föreskrift borde gälla trafikleder även å landsbygden. Då behov härav emellertid icke torde vara oavvisligt och med sådana föreskrifters upptagande i trafikstadgan vissa komplikationer inträda i förhållandet till ordningsstadgan, har det ansetts tillräckligt, att nämnda föreskrifter fortfarande bli gällande endast i städerna. I följd härav har i § 8 allenast intagits en hänvisning till ordningsstadgan.

Någon särskild motivering till § 9 i trafikstadgan, som med några ändringar, väsentligen av formell natur, upptagits från § 16 mom. 5 i nuvarande automobilförordning, torde icke erfordras.

§ 9.

Särskilda körregler för motorfordon.

Frågan om föreskrifter i ordningsstadgan mot överdådlig eller vårdslös framfart och hastighetsreglering.

I detta sammanhang må omförmälas, att sakkunniga haft under övervägande, huruvida några föreskrifter i trafikstadgan påkallas mot överdådlig eller vårdslös framfart och om hastighetsbestämmelserna för motorfordon borde överföras till trafikstadgan samt om hastighetsbestämmelser böra där meddelas även för andra fordon. I 11 kap. 15 § Strafflagen är den underkastad straff, som å väg, gata, torg eller annan plats, som är upplåten för allmän samfärdsel eller eljest allmänligen befaras, far överdådigt fram så att annan därav skadas kan. I § 2 i ordningsstadgan

för rikets städer är därjämte den förfallen till bötesstraff, som, utan att göra sig skyldig till ansvar enligt nämnda lagrum i strafflagen, 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. I § 8 av förslaget till trafikstadga är upptagen en allmän skyldighet för en vägfarande att iakttaga omsorg och varsamhet till förekommande av olyckshändelser. Ifrågasatts har att utvidga nämnda föreskrift med ett stadgande om, att varje fordon skall framföras med sakta fart vid ändring av kurs eller vändning, vid vägkrökar och vägkorsningar eller då utsikten är skymd. En dylik föreskrift har emellertid, i betraktande av stadgandet i 11 kap. 15 § Strafflagen och då även annan vårdslös framfart i stad är underkastad ansvar, icke ansetts vara av större värde. Behöves å viss väg eller bro föreskrifter om modererad fart för fordon i allmänhet eller visst slag av sådana, kunna dylika föreskrifter komma till stånd efter 11 § i vägtrafikstadgan.

För motorfordon krävas uppenbart bestämda och väl reglerade hastighetsbestämmelser. Sådana innehållas i förslaget till § 18 mom. 1 i förordningen om motorfordon (jfr samma paragraf, mom. 2, 3 och 4). Under hänvisning till detta förslag och motiveringen därtill, må särskilt uppmärksammas, att dessa hastighetsbestämmelser ansetts böra givas en avsevärt större bredd än vad fallet är med motsvarande stadganden i nu gällande automobilförordning. Redan denna vidlyftighet talar mot deras överförande till trafikstadgan. De äro också av den speciella art, att de icke behöva ingå bland de allmänna trafikbestämmelserna, allra minst när föreskrifter om den fart, varmed andra fordon än automobiler få framföras, icke ansetts böra föreskrivas.

Vid vägtrafikkonferensen i Paris ifrågasattes bestämmelser, om att alla slags hjordar av djur, som framfördes på allmän väg, skulle föras av ett tillräckligt antal förare och på sådant sätt, att de icke upptoge mera än halva vägens bredd; vidare, att de icke finge stanna på vägen, och att, då de framfördes nattetid, deras närvaro skulle utmärkas genom en ljud- eller ljussignal. Det borde vidare förbjudas att låta djur, vilka som helst, fritt ströva omkring eller beta på allmän väg.

Att i vårt land ifrågasätta bestämmelser i mer eller mindre nära anslutning till de vid vägtrafikkonferensen i Paris sålunda gjorda uttalandena kan uppenbart icke ifrågasättas. Den å vägar och dikeskanter kringströvande betande boskapen kan visserligen emellanåt vara till åtskilligt besvär och hinder för trafikanter av motorfordon, men ett ingrepp i detta hävdvunna kringströvande är för vår vägtrafik uppenbart omöjligt att diskutera. Det är också huvudsakligen i de norra delarna av landet, som det är vanligt att boskap kringsrövar å landsvägar och dikesrenar, men där är trafiken icke heller så livlig, att något fog kan finnas för ett förbud mot nämnda kringströvande.

Fråga om föreskrifter mot lösgående djur.

§ 10.

Här innehållna föreskrifter om »förtursrätt» för sjuktransporter, brandkårsfordon m. fl. torde ej tarva särskild motivering.

I detta sammanhang må omförmlas, att klagomål från läkare inkommit rörande bristen på bestämmelser om viss förtursrätt för läkare vid resor för sjukbesök. Klagomålen hava närmast avsett, att motorfordon, vari sjukresa anträtts, vid något tillfälle icke kunnat komma fram, i följd av att framförvarande fordon ej velat väja undan. Skulle någon förtursrätt för läkare vid sjukbesök ifrågakomma, borde detta emellertid gälla med avseende å all trafik och ej blott trafiken med motorfordon.

§ 10.

Förtursrätt för viss trafik.

En sådan företrädesrätt skulle dock bli svår att reglera och kontrollera, vadan sakkunniga icke ansett något förslag i förevarande syfte böra framläggas.

Enligt § 16 mom. 8 i förslaget till förordning om motorfordon, må allmän väg, även om automobiltrafik därå eljest ej är medgiven, befaras med automobil (och motorcykel) av läkare eller veterinär i och för sjukbesök, för sjuk persons forslande till läkare eller sjukvårdsanstalt samt i andra därmed jämförliga fall av nödläge, och enligt § 18 mom. 5 äro eljest stadgade hastighetsbestämmelser för motorfordon icke tillämpliga å automobil inrättad för transport av sjuka (ambulans).

Med detta lärer allt vara gjort, som rimligen kan göras för en hastig framkomst vid sjukdomsfall.

§ 11.

§ 11.
*Kompletteran-
de trafik- och
ordningsföre-
skrifter.*

Enligt förslaget till förordning om motorfordon, § 16 mom. 2 (jämförd med § 1) har länsstyrelse till åliggande, att, därest körning med automobil å viss allmän väg å landet eller inom köping eller municipalsamhälle eller å stads område kan till följd av vägens ringa bredd eller eljest för dylik trafik otjänliga beskaffenhet eller annat särskilt förhållande medföra fara eller synnerlig olägenhet, meddela förbud mot all automobiltrafik å vägen. Likaledes skall länsstyrelse meddela de inskränkningar mot att befara viss väg å landet eller å stads område eller i köping eller municipalsamhälle med automobil av viss tyngd eller bredd eller hjultryck, som i följd av beskaffenheten av vägen i varje särskilt fall erfordras för trafiksäkerhetens trygghet. I § 16 mom. 3 är föreslaget, att särskilt tillstånd skall erfordras för framförande av automobil med visst högt hjultryck (2,000 kg.) eller viss bredd (210 cm.) å allmän väg på landet eller å stads område eller i köping och municipalsamhälle. Beträffande gata eller allmän plats i stad skall förbud eller tillstånd, varom ovan förmäles, meddelas av polismyndighet i staden.

Med avseende å den hastighet, varmed automobil må framföras, kunna också vissa inskränkningar i den eljest medgivna, i vissa maximisiffror uttryckta hastigheten meddelas för viss väg (inclusive bro) av länsstyrelse eller av polismyndighet i stad (§ 18 mom. 4 i förordningen om motorfordon).

I § 20 mom. 2 i förordningen om motorfordon är ytterligare föreslaget, att meddelade inskränkningar i rätten att med automobil befara viss väg, vare sig inskränkningarna avse vissa automobiler eller viss tid eller eljest tillåten hastighet, skola på lämpligt sätt angivas å eller invid vägen. Närmare föreskrifter härom meddelas av länsstyrelse eller för stad av polismyndigheten i staden.

Behov föreligger emellertid enligt sakkunnigas mening icke blott att kunna inskränka och reglera motorfordonstrafiken å olika vägar efter omständigheterna utan också att kunna få till stånd en reglering av även annan trafik å de vägar, där så prövas nödigt och lämpligt. För vissa vägar i landet kan emellanåt en vanlig tung trafik behöva regleras, vissa försiktighetsmått krävas för befarande av vissa broar, för begagnande av färjor o. s. v. I städerna äro dylika regleringar av även vanlig trafik än mera behövlige, särskilt i de stora städerna, där trafiken ofta måste ordnas olika å olika gator, den tyngre trafiken hänvisas till en trafikled, den lättare till en annan eller trafiken i en riktning hänvisas till en gata och i motsatt riktning till en annan gata o. s. v. Hastigheten även för vanliga fordon kan behöva modereras på vissa trafikleder och öppna platser, särskilda försiktighetsmått erfordras å vissa broar m. m.

Huru erforderliga stadganden i nu förevarande syften skola, vad landsbygden beträffar, under nuvarande förhållanden komma till stånd, är tveksamt. Allmänt torde länsstyrelserna även nu utfärda mera trängande och uppenbara föreskrifter i detta ämne på grund av landshövdingeinstruktionen eller vägslagen, men även veder-

börande vägstyrelser pläga emellanåt meddela beslut och utfärda anslag i enahanda syfte. Klara bestämmelser i förevarande avseende äro dock önskvärda.

Vad städerna beträffar, är tillkomsten av dylika särskilda trafikföreskrifter möjliggjord genom ordningsstadgan för rikets städer. Med hänsyn till den omgång och de svårigheter, som föreligga för tillämpningen av bestämmelserna härom i § 20 i ordningsstadgan, hava sakkunniga emellertid i förordningen om motorfordon föreslagit ökad befogenhet i förevarande hänseende för polismyndigheten i staden beträffande motorfordonstrafiken. För köpingar och municipalsamhällen har rörande samma fordon motsvarande befogenhet uttryckligen tillerkänts länsstyrelse.

Enahanda anordningar synas vara väl motiverade även när det gäller att reglera trafiken med vanliga fordon ensamt för sig eller jämte motorfordonen. Analogt bestämmelser med de i förordningen om motorfordon föreslagna hava därför upptagits i förevarande paragraf av vägtrafikstadgan.

Med avseende å avfattningen av förevarande bestämmelser i § 11 må erinras om att »väg» hänför sig till definitionen i § 1, vadan allenast avgränsning behövt ske för vägar, där sådana någon gång finnas, inom stads planlagda område. För sådan väg samt gata har polismyndigheten tillagts den befogenhet, som för annan väg ankommer på Konungens befallningshavande.

Att de nu berörda befogenheterna ansetts böra föranleda viss ändring i ordningsstadgan för rikets städer, skall framhållas i annat sammanhang (förordningen om ändring av § 20 i ordningsstadgan för rikets städer).

Det kunde kanske ifrågasättas att till förevarande paragraf av trafikstadgan överföra vad som bör gälla för motorfordonstrafiken. Emellertid och då för motorfordonstrafiken i förevarande hänseende behövas mera detaljerade bestämmelser än för annan trafik, och trafikstadgan väsentligt skulle tyngas av att även de speciella, för motorfordon gällande föreskrifterna överfördes till trafikstadgan, hava sakkunniga icke framlagt förslag i sådan riktning, utan nöjt sig med en hänvisning allena i trafikstadgan till förordningen om motorfordon. Ett ytterligare skäl för denna anordning har varit, att i förordningen om motorfordon ifrågasatts, att ersättning för skada å väg skall kunna åläggas vederbörande och detta av länsstyrelse, medan för den övriga fordonstrafiken någon dylik ersättning icke ansetts böra ifrågasättas. Visserligen kan trafik med vanliga, med dragare förspända åkdon, helst om den är av mera regelbunden art, åstadkomma skada å vägen och försvåra vägunderhållet. Men dylik trafik kan dock icke utöva samma skada å vägbanan som den tyngre motorfordonstrafiken. Möjligheter skulle dock enligt förevarande författningsrum kunna yppas att förbjuda vissa tyngre vanliga åkdon, som verkade särskilt förstörande å vägbanan, att färdas å viss väg eller till inskränkningar i sådan trafik, t. ex. föreskrifter om viss tyngd å den last, som får framföras med vanliga åkdon o. s. v.

Det torde böra framhållas, att länsstyrelsens befogenhet enligt det nu föreslagna stadgandet givetvis är på det sätt begränsad, att de utfärdade bestämmelserna ej få strida mot allmän lag eller författning, till exempel bestämmelserna angående hjulringsbredd å lastfordon. Att även eljest varsamhet bör iakttagas vid meddelande av bestämmelser enligt förevarande paragraf beträffande den vanliga åkdonstrafiken, torde vara uppenbart.

För nu förevarande speciella trafikföreskrifter har samma behandlingssätt föreslagits i förordningen om motorfordon och i vägtrafikstadgan. Då det här rör beslut och åtgärder, som ankomma på myndighet, måste det anses tämligen betydelselöst, att föreskrifterna i ämnet äro fördelade på två författningar; detta har ju ej heller i vissa andra fall kunnat undvikas.

§§ 12—14.

§§ 12—14.
Bötesbestäm-
melser. Åtals-
rätt m. m.

Med avseende å förevarande paragrafer torde allenast böra framhållas, att i § 13 bötesminimum satts till 2 kronor (eller samma minimum, som för vissa motsvarande förseelser i ordningsstadgan för rikets städer), men bötesmaximum till 1,000 kronor. Förseelserna kunna vara av skiftande art och emellanåt så pass allvarsamma, att strafflatituden bör vara ganska vidsträckt. Det bötesmaximum, som förekommer i ordningsstadgan för rikets städer (20 kronor, 50 kronor, 100 kronor), har därför synts alldeles för lågt. Bötesbestämmelserna hava också, liksom åtalsrätten, gjorts tillämpliga å de särskilda trafikföreskrifter, som enligt § 11 vägtrafikstadgan kunna tillkomma.

Slutligen må framhållas, att sakkunniga haft under övervägande förslag till vissa andra föreskrifter för vägtrafikens ordnande. Så har t. ex. varit fallet med förslag till reglerande av bredden å fordon, som i allmänhet må färdas å väg utan särskilt tillstånd. Svårigheter härutinnan hava dock uppstått särskilt med hänsyn till den bredd, som hö- och sädeslass i vissa delar av landet upptaga (t. ex. i Skåne ända till 2.75 meter). Olägenheter av dessa förhållanden hava ej heller särskilt försports. Motorfordonen, vilkas tillkomst ju gjort vägtrafikbestämmelser i hög grad aktuella, kunna således ofta backa till lämplig plats för möte eller omkörning. Den varsamhet som efter vad förut nämnts ansetts vara av nöden att iakttaga vid en första lagstiftning å förevarande område har föranlett sakkunniga att, såväl i nu berörda avseende som i en del andra ämnen, som i detta sammanhang varit under övervägande, icke föreslå några författningsföreskrifter, huru önskvärda och ledande till större ordning i trafiken dessa än kunde vara. Det må vara framtiden förbehållet att härutinnan få till stånd mera detaljerade stadganden.

Tiden för vägtrafikstadgans ikraftträdande har satts till samma tid som för förordningen om motorfordon eller den 1 januari 1924. Sakkunniga finna uppenbart, att riksdagen bör höras över bägge de nämnda författningsförslagen, vilket kan ske först vid riksdagen år 1923.

Lagen ang. bestridande av kostnaden för anslag och varningstecken, varom stadgas i § 20 mom. 2 och 3 i förordningen om motorfordon och i § 11 stadgan om trafiken å vägar och gator.

I § 20 mom. 2 i förordningen om motorfordon är föreslaget, att om inskränkning råder i rätten att med automobil befara viss allmän väg — enligt definitionen i § 1 i nämnda författning avseende såväl allmän väg å landsbygden och inom köping och municipalsamhälle samt gata och annan allmän plats i sådana samhällen ävensom väg inom stad utanför det planlagda området, som ock ödebygdsväg, jämte å sådana, vägar och gator befintliga broar och färjor — skall tillkännagivande därom ske genom anslag å eller invid vägen. Detta skulle gälla vare sig inskränkningarna avse vissa slag av bilar eller viss tid eller eljest tillåten hastighet för automobilens framförande.

I samma författningsrum är ock föreslaget, att å för automobiltrafik tillåten allmän väg, där särskild varsamhet är av nöden, såsom vid skarpa krökar, branta backar eller där utsikten eljest är skynd och vid korsningar med järnväg eller spårväg, anbringas tjänligt varningstecken.

Det skulle vidare ankomma på vederbörande Konungens befallningshavande att beträffande nämnda anordningar meddela de närmare föreskrifter, som kunde erfordras.

Vad i förenämnda § och moment är stadgat skulle äga motsvarande tillämpning för gata och annan allmän plats i stad; och skulle här enahanda befogenhet, som beträffande allmän väg tillkommer Konungens befallningshavande, tillkomma polismyndigheten i staden.

I stadgan om trafiken å vägar och gator, § 11, är föreslaget, att där omhandlade föreskrifter och påbud rörande trafiken å viss väg eller gata skola, i den ordning myndighet som meddelat föreskrifterna bestämmer, tillkännagivas medelst anslag å eller invid vägen eller gatan.

Genomförandet av nu berörda anordningar, vilka för all vägtrafik äro av stor betydelse, kommer att förorsaka vissa kostnader, vilka dock säkerligen icke behöva bli avsevärda. Det är emellertid nödigt att vinna bestämmelser om, huru dessa kostnader skola gäldas. Det lär vara uppenbart, att för allmän väg på landet — inberäknat köpingar och municipalsamhällen — kostnaden bör drabba väggkassan och ej de enskilda väghållarna. På samma sätt med ödebygdsväg, som övertagits till allmänt underhåll. Så länge underhållsskyldigheten bestrides av staten, som också anlagt dessa vägar, böra anordningarna i fråga uppenbart ankomma på staten. För hela bör kostnaden gäldas av staden. Med »stads område» förstås i förevarande lag hela det område, som inbegripes under stadens administration. Då här är fråga om utgifter, har staden även synts böra bekosta anvisningar och varningstecken å vägar utanför det i stadsplan lagda området. Att beskaffenheten av dessa anvisningar och tecken för väg å stads område utanför det planlagda området bestäm-

mes av vederbörande länsstyrelse, har ej ansetts böra inverka på frågan, huru ersättningen för dessa anvisningar och tecken bör utgå. Några särskilda bestämmelser om huru kostnaderna för dessa anordningar böra bestridas beträffande gata i köping och municipalsamhälle hava ej ansetts påkallade, då de fall, där förevarande anslag och varningstecken behöva förekomma å gator i dessa samhällen, torde bli sällan förekommande och svårigheter att ordna med kostnaderna i dylika fall ej kunna befaras.

Då åläggandet att bestrida kostnaderna för nu förevarande anstalter ansetts böra givas under form av lag, har förslag till särskild lag rörande bestridande av nu berörda kostnader upprättats.

För denna lag torde, utöver vad ovan anförts, icke krävas särskild motivering.

Förordningen om ändring av § 20 i ordningsstadgan för rikets städer den 24 mars 1868.

Under § 16 i det framlagda förslaget till förordning om motorfordon hava sakkunniga erinrat om den nu i § 20 i ordningsstadgan för rikets städer den 24 mars 1868 föreskrivna ordning för tillkomsten av särskilda ordningsföreskrifter och funnit densamma i avseende å de trafikföreskrifter, som kunde ifrågakomma för motorfordonstrafiken, vara alltför omständlig. I förslaget till förordning om motorfordon hava därför upptagits bestämmelser om, att dylika trafikföreskrifter skola för stads icke planlagda område samt för köping och municipalsamhälle utfärdas av länsstyrelsen samt för staden inom stadsplanen av vederbörande polismyndighet i staden. Samma synpunkter hava också, på sätt närmare framgår under § 11 i förslaget till vägtrafikstadga, gjorts gällande beträffande kompletterande trafikföreskrifter enligt sistnämnda stadga.

I förslagen till förordning om motorfordon och till vägtrafikstadga har sålunda förslagits följande. Enligt förordningen om motorfordon har länsstyrelse — förutom för allmän väg å landsbygden — att för väg å stads område, som ej ingår i stadsplan, samt för gata inom köping eller municipalsamhälle *dels* enligt § 16 mom. 2 att meddela förbud mot all automobiltrafik å viss väg eller mot viss vägs befarande med automobil av viss tyngd eller bredd eller hjultryck, *dels* enligt § 16 mom. 3 att giva tillstånd till användande av automobil av visst större hjultryck eller viss större bredd, varvid tillika särskilda villkor och ersättning för skada å väg kunna föreskrivas, *dels* enligt § 18 mom. 4 att inskränka den i förordningen upptagna hastigheten för automobil antingen för hela året eller för viss del därav eller beträffande automobil av viss beskaffenhet, *dels* enligt § 20 mom. 2 att bestämma, huru inskränkningar att befara viss väg med automobil skola anslås eller angivas utmed vägen och om varningstecken å väg, *dels ock* enligt § 22 mom. 2 att meddela tillstånd i vissa fall att framföra släpvagn.

Beträffande meddelande av förbud, inskränkningar eller tillstånd enligt § 16 mom. 2 och 3 och 18 mom. 4 för gata eller allmän plats i stad, har polismyndigheten i stad tillagts samma befogenheter som länsstyrelsen, så ock enligt § 20 mom. 3 med avseende å anbringande av anslag och varningstecken.

Förbud för eller inskränkningar i framförandet av motorredskap å — förutom allmän väg på landet — väg å stads område utanför stadsplanen eller gata inom köping och municipalsamhälle meddelas av länsstyrelse (§ 36). Liknande befogenhet att utfärda förbud har tillagts polismyndighet i stad, ehuru något större praktiskt behov härav knappast torde föreligga.

Enligt förslaget till vägtrafikstadga har ifrågasatts, att om beträffande viss väg (gata), på landet eller å stads område eller inom köping och municipalsamhälle eller del av sådan väg, i följd av vägens beskaffenhet förbud erfordras mot trafik med fordon av visst slag (d. v. s. andra än motorfordon, varom stadganden innehållas

N. v. ordning för tillkomsten av särskilda ordningsföreskrifter.

Förslag i förordningen om motorfordon.

Förslag i vägtrafikstadgan.

i förordningen om motorfordon — jfr ovan) eller med viss last eller om eljest påkallas inskränkningar, försiktighetsåtgärder eller andra särskilda bestämmelser beträffande trafiken å vägen, så skall det ankomma på länsstyrelse att meddela och kungöra sådana förbud. Föreskrifter i nämnda syfte med avseende å gata eller annan allmän plats inom stads planlagda område skulle polismyndigheten i staden äga att utfärda.

Med polismyndigheten i stad förstås såväl i förordningen om motorfordon som i vägtrafikstadgan, för Stockholm överståthållareämbetet, för annan stad, där polis-kammare finnes, denna, samt för övriga städer magistrat eller, där sådan ej finnes, stadsstyrelse. I vägtrafikstadgan är detta uttryckligen utsagt (i § 11), i förordningen om motorfordon framgår detta av definitionerna i § 1 i sistnämnda förordning.

Påkallad ändring av ordningsstadgan för rikets städer.

Med avseende å frågan huruvida de sålunda föreslagna stadgandena i förordningen om motorfordon och i vägtrafikstadgan påkalla någon ändring i ordningsstadgan för rikets städer, hava sakkunniga stannat vid den uppfattning, att de nya stadgandena icke kunna i sin helhet genomföras utan en samtidig ändring i ordningsstadgan för rikets städer. Då nämligen åtskilliga trafikföreskrifter innehållas i ordningsstadgan för rikets städer, torde en ytterligare utveckling av dessa föreskrifter eller meddelande av nya sådana böra med nuvarande lydelse av § 20 i ordningsstadgan tillkomma i den ordning samma paragraf föreskriver, således i regel efter stadsfullmäktiges beslut. (»Uppkommer i stad fråga att, utöver vad denna stadga innehåller eller lämnar åt magistrat eller polismyndighet att närmare bestämma, ny eller ytterligare föreskrift må för staden i avseende å den allmänna ordningen därstädes meddelas, kan förslag härom» etc.)

Beträffande de ändringar av ordningsstadgan för rikets städer, som sålunda skulle behöva vidtagas, kunna olika utvägar väljas. Att skrida till en mera genomgripande omarbetning av ordningsstadgan har, av skäl som i annat sammanhang framhållits, syntts olämpligt. Skall en sådan vidtagas — och denna stadga torde i flera avseenden icke taga tillräcklig hänsyn till den starka utveckling, som våra städer haft under de senaste 50 åren — måste den uppenbart gå vida mer till botten än som omedelbart föranledes av sakkunnigas uppdrag. Det har därför gällt att med minsta möjliga ändring av ordningsstadgan vinna överensstämmelse mellan densamma och de av sakkunniga framlagda förslagen i förordningen om motorfordon och i vägtrafikstadgan.

Närmast till hands låge kanske att genom ett tillägg till ordningsstadgan fastslå, att, oberoende av den i ordningsstadgan upptagna ordning för tillkomsten i allmänhet av särskilda ordningsföreskrifter, polismyndigheten i staden och, i avseende å köpingar och municipalsamhällen, vederbörande länsstyrelse skulle äga utfärda de ordningsföreskrifter och bestämmelser med avseende å trafiken med motorfordon och den allmänna trafikens ordnande, som i särskilda fall prövas nödiga.

Det har emellertid synts sakkunniga, att man borde gå en något annan väg. I förslaget till förordning om ändrad lydelse av § 20 i ordningsstadgan för rikets städer har därför i stället föreslagits, att ett tillägg måtte göras i ingressen till denna paragraf, så att paragrafens första stycke komme att lyda sålunda: »Uppkommer i stad fråga att, utöver vad denna stadga eller lag och författning eljest innehåller eller lämnar åt magistrat eller polismyndighet att närmare bestämma, ny och ytterligare föreskrift må för staden i avseende å allmänna ordningen därstädes meddelas, kan förslag därom» etc. Med detta förslag lär vara tillräckligt sört för, att de ordningsföreskrifter för stad, som kunna ifrågasättas i följd av den befogenhet, som i förordningen om motorfordon och i vägtrafikstadgan tillagts polismyndigheten i staden och i vissa fall länsstyrelse, kunna i anslutning till stadgandena i nämnda författ-

ningar komma till stånd utan anlitande av den ordning för sådana föreskrifters åvägabringande, som är stadgad i § 20 i ordningsstadgan för rikets städer.

Ett dylikt allmänt tillägg, om också närmast föranlett av de nu framlagda förslagen till förordning om motorfordon och till vägtrafikstadga, synes kunna bliva av betydelse, om liknande situationer som den nu föreliggande skulle framdeles komma att uppstå på andra områden, varom ordningsstadgan innehåller bestämmelser. Ifrågasattes att på sådana områden lämna åt polismyndighet i stad att utfärda vissa kompletterande föreskrifter, som kunde behöva vara olika för olika städer, bleve man i tillfälle därtill utan att samtidigt behöva göra tillägg till ordningsstadgan.

Då en prövning i varje särskild författning komme att äga rum beträffande huru långt polismyndighets i stad och länsstyrelses befogenhet i nämnda avseende bör sträcka sig, kan det av sakkunniga föreslagna allmänna tillägget till § 20 i ordningsstadgan icke innebära några vådor för ett olämpligt utvidgande av ifrågavarande myndigheters befogenhet.

Kungörelsen angående automobilregisters förande.

I de för närvarande gällande formulären till automobilregister hava några ändringar blivit nödvändiga, så väl beträffande automobiler som motorcyklar. I anledning härav har förslag jämväl framlagts till kungörelse angående ändring i de formulär för automobilregister, som äro fastställda genom kungörelsen den 12 november 1915 om automobilregisters förande, sådan denna lyder enligt kungörelse den 2 juni 1922.

De föreslagna ändringarna äro i allt väsentligt föranledda av vissa utav sakkunniga i förordningen om motorfordon framställda förslag, till vilka sakkunniga få hänvisa. Härjämte har ansetts lämpligt att beträffande Avd. A i registret få i särskilda kolumner angivet automobilens egenvikt och största hjultrycket, varigenom dessa viktiga uppgifter lättast igenfinnas och falla i ögonen. I besiktningsinstrumentet torde komma att inflyta uppgifter om största hjultrycket på såväl fram- som bakaxeln, men i registret torde behöva antecknas allenast största hjultrycket. Hjulringarnas beskaffenhet av att vara luftringar, massiva gummiringar o. s. v. har ansetts böra införas i registret (och ej allenast, såsom nu, »om de äro av mjuk kautschuk eller ej»). För motorcyklar har i Avd. B av registret en särskild kolumn tillkommit för inskrivande av uppgifter om hjulringarnas beskaffenhet.

I formuläret hava exempel upptagits avseende såväl motorfordon, som bliva registrerade efter de nya författningarnas tillkomst, som beträffande sådana, vilka införts i automobilregister, upprättat enligt tidigare fastställt formulär.

Kungörelsen om beskaffenheten av igenkänningsmärke och besiktningsskylt för motorfordon.

I förslaget till förordning om motorfordon har *dels* föreskrivits, i § 8 mom. 3, att i vissa fall skall å automobilen föras besiktningsskylt av beskaffenhet, varom är särskilt stadgat, *dels* ock hänvisats till, i § 12 mom. 3, att närmare bestämmelser skulle av Konungen meddelas om igenkänningsmärkes beskaffenhet, samt, i § 29, att i enahanda ordning närmare bestämmelser också skola meddelas beträffande där omförmält igenkänningsmärke för automobil, som för tillfälligt brukande införas ifrån utlandet.

I motiveringen till förordningen om motorfordon hava sakkunniga uttalat, att de nu gällande bestämmelserna (§ 8 mom. 2 i förordningen den 30 juni 1916) om storleken av bokstäver och siffror samt avståndet dem emellan å igenkänningsmärke äro mindre tillfredsställande, i det att siffrorna äro svåra att avläsa, när automobilen med större fart passerar förbi. Men det vore ej blott bokstävernans och siffrornas storlek, som hade betydelse för lättheten att avläsa igenkänningsmärkena. Även formen på siffrorna (typen) vore också, för samma syftes vinnande, nödigt få bestämd i författning.

Sakkunniga hava i syfte att erhålla lämpliga igenkänningsmärken verkställt åtskilliga försök samt haft förmånen att samarbeta med ögonläkare; och har detta resulterat i ett förslag till nya igenkänningsmärken, som synts överträffa de hittills föreskrivna och brukade. Det har därför befunnits lämpligt, att sådana nya märken snarast möjligt införas och komma till användning, även å före de nya bestämmelsernas trädande i kraft registrerade automobiler och motorcyklar. Det har i följd härav föreslagits (se övergångsbestämmelserna), att de nuvarande igenkänningsmärkena skola av vederbörande ägare till redan registrerade motorfordon utbytas mot eller förändras till igenkänningsmärken av den nya typen, dock har en respittid härtill lämnats till 1 april 1924. Ett dylikt åliggande orsakar ej ägaren någon nämnvärd kostnad, då något särskilt registreringsförfarande ej behöves äga rum. Det hela ordnas lättast genom ommålning av skyltarna. Givetvis skola de nya eller ommålade märkena hava samma beteckningsbokstav och nummer som de förutvarande. Vill ägaren ha ett annat nummer, får han söka omregistrering av automobilen.

De nya igenkänningsmärkena äro föreslagna efter följande normer. Höjden å bokstäver och siffror är satt till 75 millimeter (nu 10 centimeter = 100 millimeter) och stapelbredden till 15 millimeter (= nu). Avståndet mellan bokstäver och siffror är satt till 20 millimeter (nu 15 millimeter) samt avståndet mellan siffrorna inbördes till 13 millimeter (nu 10 millimeter). Av särskild betydelse är typen på särskilt siffrorna. För att vinna exakta nya igenkänningsmärken, helst då en beskrivning av typen eller formen på siffrorna är hart när omöjlig att i författning angiva med tillräcklig tydlighet, har till den föreslagna författningen såsom bilagor fogats exempel på de nya igenkänningsmärkena och föreskrivits, att dessa nya märken skola vara av genom exemplen tydliggjord storlek och typ. Bilagorna som omfatta alla siffror, som

*Igenkännings-
märke.*

kunna ifrågakomma, men ej alla möjliga bokstäver — dessa torde vara lätta att utföra utan att åskådliggöras — äro i författningen införda i *naturlig storlek*, varmed anskaffandet av igenkänningsmärkena torde väsentligt underlättas. Märkena ifråga hava bibehållits i rektangulär form och med svarta bokstäver på vit botten. Storleken å skyltarna behöver ej nödvändigt vara efter måtten i bilagorna.

Besiktningsskyltar.

För de i § 8 mom. 3 föreslagna besiktningsskyltarna hava med igenkänningsmärkena analoga mått och av samma typer föreslagits. Besiktningsskylt har ansetts böra vara trekantig, och bokstäver och siffror böra anbringas i vit färg på röd botten, allt för att skylten skall kunna väl skiljas från igenkänningsmärkena. Bokstäverna skola hava sin plats i spetsen, varav följer, att skylten skall anbringas med spetsen nedåt. Bestämmelser hava också meddelats om, att å skyltens fram- eller baksida skall finnas uppgift å polismyndighet, som utlämnat skylten, samt dennas postadress. Sistnämnda uppgifter hava ansetts onödigt exemplifiera å den fogade bilagan, som i naturlig storlek visar en besiktningsskylt av föreskriven beskaffenhet.

Igenkänningsmärke för automobil från utlandet.

Enligt § 29 i förordningen om motorfordon åligger det polismyndighet i gränsort att förse automobil, som för tillfälligt bruk till riket införts från utlandet, med igenkänningsmärke av viss beskaffenhet. Detta bör uppenbart i tillämpliga delar vara av samma typ som annat igenkänningsmärke. De modifikationer i förhållande härtill, vilka upptagits i nu gällande förordning, hava bibehållits i det här framlagda författningsförslaget liksom och föreskriften om att bokstäver och siffror skola anbringas med röd färg på vit botten. Då igenkänningsmärket skall anskaffas och tillhandahållas av myndighet, har dess utseende icke ansetts behöva exemplifieras genom särskild bilaga.

Ansvarsbestämmelser m. m. för överträdelser av de sålunda föreslagna bestämmelserna av igenkänningsmärken och besiktningsskyltar finnas i förordningen om motorfordon.

Kungörelsen om formulär till körkort för förare av motorfordon m. m.

Det framlagda förslaget till formulär för körkort skiljer sig från nuvarande formulär huvudsakligast därutinnan, att i de nya formulären jämväl tiden för förarelevers provning samt vederbörande besiktningsmans namn skola utsättas, varjämte för lättare identifiering av innehavaren av körkortet föreslagits anbringande därå av hans fotografi.

Att jämväl å alla tidigare meddelade, gällande körkort innehavarens fotografi skall anbringas å körkortet samt avstämplas av polismyndighet framgår av övergångsbestämmelserna till förordningen om motorfordon. Detta skall ske före den 1 juli 1924. De nuvarande körkortet böra medgiva ett dylikt anbringande av fotografi, för vilket ändamål fotografiet skall hava lämpligt format (ungefär såsom för passfotografierna).

Vidare har föreslagits, att på körkortet skall angivas, att detsamma är personligt och ej får överlätas å annan, samt, på körkort för förare av automobil, att detsamma jämväl berättigar till framförande av motorcykel, och å körkort för förare av motorcykel, att körkortet icke gäller för förande av automobil.

För övrigt hava endast en del smärre förändringar i körkortsformulärets uppställning samt i anvisningarna för körkortens utskrivande föreslagits. Det torde observeras, att körkortet numera efter ändring av stämpelförordningen synas böra förses med stämpel av 10 kronor (hos överståthållareämbetet stämpel 8 kronor och lösen 2 kronor).

Blanketter till körkortet torde böra tillhandahållas av överbesiktningsmannen.

Kungörelsen med formulär till kungörelse enligt § 20 i förordningen om motorfordon.

Med den avfattning som § 19 i förordningen om motorfordon enligt sakkunnigas förslag skulle erhålla, torde det genom kungörelsen den 25 september 1920 fastställda formuläret till kungörelse enligt den motsvarande paragrafen (§ 15) i nu gällande automobilförordning icke lämpligen kunna i oförändrat skick bibehållas utan behöva ersättas med ett nytt formulär. I det nya formuläret måste hänsyn tagas till, att i förteckningen också skola upptagas de för automobiltrafik tillåtna vägarna i ett län samt att en väg eller bro kan av länsstyrelse förbjudas för trafik under viss årstid.

Slutligen och framför allt är det önskvärt att erhålla mera överskådlighet i länsstyrelsernas förevarande kungörelser; och det är således även av denna anledning, som sakkunniga föreslagit den förändrade uppställning av dessa, som framgår av det föreslagna formuläret med därå tecknade exempel och anvisningar, vartill hänvisas. I övrigt få sakkunniga allenast åberopa vad ovan anförts vid motiveringen till § 19 (sid. 135).

Instruktionen för besiktningsmän av motorfordon.

Som förut nämnts föreslago 1919 års sakkunniga inrättandet av en för hela riket gemensam automobilinspektör, vilken bland annat skulle hava till åliggande att hava inseende över besiktningsmännen; och framlades härvid tillika förslag till instruktion för denna inspektör. Till underlättande av den kontroll, som automobilinspektören hade att utöva, funno sakkunniga jämväl nödvändigt, att en bestämd instruktion fastställdes även för besiktningsmännen, vars efterlevnad inspektören skulle hava till åliggande att övervaka.

1919 års sakkunniga.

Då nu 1920 års riksdag icke biträdde förslaget om automobilinspektörsbefattningens inrättande, men däremot anslöt sig till det av de sakkunniga och Kungl. Maj:t framlagda förslaget att en instruktion för besiktningsmännen borde av Konungen utfärdas, blev en sådan instruktion den 5 november 1920 meddelad. I denna upptogs och överflyttades på besiktningsmännen vissa av de åligganden, som enligt 1919 års sakkunnigas förslag till instruktion för automobilinspektören skulle påvåla sistnämnda tjänsteman.

Instruktionen för besiktningsmän den 5 nov. 1920.

Sedan 1920 års sakkunniga funnit sig böra föreslå inrättandet av en besiktningsmännens chefsmyndighet (överbesiktningsmannen) med i vissa avseenden samma åligganden, som den av 1919 års sakkunniga föreslagna automobilinspektören skulle haft, har det redan av denna anledning blivit nödvändigt att företaga vissa ändringar i den nu gällande instruktionen för besiktningsmännen. Härförutom hava vissa andra ändringar synts påkallade.

Sakkunniga.

Med avseende å detta förslag hänvisa sakkunniga till vad förut blivit nämnt vid motiveringen till de olika paragrafer i förslaget till förordningen om motorfordon, som äga samband med bestämmelserna i förevarande instruktionsförslag.

Allenast vad utöver de åligganden, som besiktningsman enligt förordningen om motorfordon har att fullgöra, ansetts böra åläggas besiktningsmännen såsom sådana, har upptagits i instruktionen.

Någon vidlyftigare motivering till instruktionen läser vara obehövlig, vadan sakkunniga allenast vilja framhålla följande.

Det har ansetts böra uttryckligen åläggas besiktningsman att vid besiktning av motorfordon själv provköra fordonet. I annat fall läser denne ej kunna bilda sig ett tillförlitligt omdöme om fordonets praktiska egenskaper och användbarhet.

§ 2.

En del av de bestämmelser, som i nu gällande instruktion för besiktningsmän innehållas med avseende å prövning av förarelever, har överflyttats till nya förordningen. Beträffande de nu föreslagna stadgandena i § 3 av förslaget till den nya instruktionen må särskilt framhållas, att förarelevens teoretiska kunskaper ej få inskränka sig till kännedom om enbart det fordon, för vars förande körkort åstundas eller om den vagn, som vid provet kommer till användning, utan bör eleven, vare sig han önskar erhålla tillstånd att föra automobil eller motorcykel, känna till de viktigaste delarna av maskineriet hos nu nämnda slag av motorfordon. I fråga om den praktiska manövreringen, skötseln och underhållet bör däremot ej påfordras kunskaper om andra motorfordon än det eller de, som prövningen närmast avser.

§ 3.

Ett förbud mot att samtidigt anställa förhör med mer än fem elever har ansetts böra upptagas. De enligt § 14 mom. 2 i förslaget till förordning om motorfordon av förarelev i och för prövningen uppvisade åldersbevis och läkarbetyg böra efter slutad prövning återlämnas till eleven i och för ingivande vid ansökning om körkort, varom en bestämmelse upptagits i förevarande paragraf av instruktionen.

- § 5. Beträffande anbringande å besiktningsskyltar av besiktningssmärke, varom förmäles i § 8 mom. 3 i förordningen om motorfordon, samt skyltarnas plombering hava vissa påpekanden upptagits (§ 5).
- § 6. Med avseende å förteckningarna över verkställda besiktningar och prövningar av förarelever har ansetts nödigt *dels*, för vinnande av enhetlighet, att formulär till förteckningarna fastställas av överbesiktningssmannen, *dels ock* särskilt, att resultatet av besiktningarna och prövningarna anges i förteckningen. Med hänsyn härtill har syntts billigt, att blanketter till dessa förteckningar kostnadsfritt tillhandahållas besiktningssmännen (§ 6).
- § 7. Såsom kontroll och bevismedel torde förutnämnda längder och förteckningar böra hållas tillgängliga för granskning av polismyndighet, ävensom påfordrade utdrag av dessa avgiftsfritt lämnas polismyndighet (§ 7).
- § 8. För närvarande åligger besiktningssmännen viss tillsyn över den yrkesmässigt bedrivna utbildningen av förare. Denna skyldighet torde hittills allenast i otillräcklig grad ha kunnat fullgöras. Först i och med tillkomsten av en överbesiktningssman lärers tillsynen kunna bliva mera effektiv. En viss befattning med körskolor och lärare, som yrkesmässigt utbilda förarelever, har dock ansetts böra förbli hos besiktningssmännen, vilka ju i första hand hava tillfälle bedöma, huru undervisningen vid körskolorna bedrivs. Besiktningssman bör således åläggas skyldighet att hos överbesiktningssmannen anmäla, om verksamheten vid körskola eller av lärare icke bedrivs författningensligt eller eljest på lämpligt sätt, liksom viss inspektions-skyldighet av skola efter anmaning av överbesiktningssmannen ålagts besiktningssman (§ 8).
- § 9. Tillsynen över besiktningssmännen måste åligga både överbesiktningssmannen och vederbörande länsstyrelser. Inrättandet av den särskilda chefsmyndigheten för besiktningssmännen är väsentligen påkallad av behovet att erhålla en tillsyn över besiktningssmännen ur synpunkter, särskilt tekniska, som länsstyrelserna icke äro i tillfälle att behärska. Jämväl eljest kunna länsstyrelserna med sin mångfald av olikartade uppgifter icke ägna den uppsikt åt besiktningssmännen som är önskvärd. Besiktningssmännen skola emellertid alltjämt förordnas och, när anledning därtill förekommer, jämväl entledigas av länsstyrelserna, vadan länsstyrelsernas uppsikt över besiktningssmännen allenast därigenom måste upprätthållas. Med den ställning överbesiktningssmannen enligt sakkunnigas förslag skulle erhålla finnes ingen anledning att befara några slitningar mellan överbesiktningssmannen och länsstyrelserna, utan lärers tvärtom överbesiktningssmannen bliva länsstyrelserna till stort gagn och stöd vid deras uppsikt över besiktningssmännen liksom överhuvud i allt, som rör motorfordonen och med dem sammanhängande tekniska spörsmål (§ 9).
- §§ 11—12. Angående redovisning och fördelning av ersättningarna till besiktningssmännen (§§ 11—12) hava vissa förändringar vidtagits i nu gällande bestämmelser; och hänvisas med avseende härå till vad som yttrats under § 53 i förordningen om motorfordon.
- § 13. Till underlättande av överbesiktningssmannens tillsyn över besiktningssmännen har föreslagits, att dessa till den förre skola avgiva berättelse över sin verksamhet under föregående år (§ 13). Denna berättelse skall innehålla uppgifter om antalet verkställda besiktningar av motorfordon av olika slag samt antalet prövningar av förarelever för olika slag av motorfordon m. m. Då besiktningssman enligt § 6 i in-

struktionen skall vara skyldig föra förteckningar, innehållande bland annat just berörda uppgifter, torde den i förevarande paragraf stadgade föreskriften icke bliva nämnvärt betungande.

Slutligen må framhållas önskvärdheten av att överbesiktningsmannen tid efter annan kallar besiktningsmännen till sammankomst inför sig för dryftande av spörsmål, som äga sammanhang med besiktningsmännens åligganden. Sammanträde länsvis med besiktningsmännen torde emellanåt också böra äga rum. Dyliga sammanträden böra vara av ej ringa betydelse för vinnande av enhetlighet i besiktningsmännens verksamhet och vid avgörande av frågor, varom olika meningar kunna uppkomma eller som yppat sig under besiktningsmännens verksamhet. Bestämmelser i nu antytt syfte hava emellertid icke sin plats i instruktionen, utan böra antingen inflyta i de särskilda instruktionsföreskrifter, som kunna meddelas för överbesiktningsmannen eller ock bero av Kungl. Maj:ts beslut för varje särskild gång sammanträden av antydd art anses böra ifrågasättas.

Handwritten text at the top of the page, possibly a title or header, which is mostly illegible due to fading and bleed-through.

Main body of handwritten text, consisting of several lines of cursive script. The text is extremely faint and difficult to decipher, appearing to be a list or a series of entries.

A vertical column of handwritten text on the right side of the page, possibly serving as a list of names or a table of contents. The text is also very faint and illegible.

SÄRSKILDA YTTRAN DEN.

SÄRSKILDA YTTRENDEN

Särskilt yttrande av Axel Schotte och G. Hårleman, beträffande § 2 i förordningen om motorfordon.

Sakkunniga hava haft under övervägande, huruvida i förordningen om motorfordon borde upptagas bestämmelser om anbringande av hastighetsvisare och s. k. självregistrerande hastighetsmätare å sådana fordon. Apparater av det förra slaget skulle hava till ändamål att vara till ledning för föraren i fråga om den hastighet, varmed han framför sitt fordon. Sakkunnigas flertal har ansett, att beträffande vissa slag av motorfordon bör föreskrivas, att de skola vara försedda med dylika apparater, vilka skulle bliva till hjälp för förare, som samvetsgrant vilja följa föreskrivna hastighetsbestämmelser, och på samma gång hava den betydelsen, att några ursäkter i regel icke skulle finnas för den förare, som överskrider den medgivna hastigheten. Beträffande däremot självregistrerande hastighetsmätare, vilka skulle hava till ändamål att möjliggöra kontroll över hastigheten icke blott för föraren utan även för dem, som hava till åliggande att övervaka trafiken, har flertalet av sakkunniga icke velat förorda, att några som helst bestämmelser skulle intagas i förordningen. De skäl, som anförts för denna uppfattning, synas oss icke vara övertygande.

Hastigheten, som är automobilens och motorcykelns förnämsta egenskap, är naturligtvis också den huvudsakliga orsaken till, att trafiken å vägar och gator blivit så riskfylld och farlig som den nu ofta är. Det är även tydligt, att denna omständighet varit den egentliga anledningen till att det befunnits nödvändigt att omgärda motorfordonstrafiken med stränga bestämmelser, som icke hava någon motsvarighet beträffande annan trafik. Vad hastigheten angår, hava dock bestämmelserna i det stora hela hittills icke haft åsyftad verkan. Det är allbekant, att även aktningsvärda förare gärna falla för frestelsen att utnyttja hastigheten i strid mot givna föreskrifter, när tillfälle därtill erbjuder sig; och det är uppenbart, att lagstiftningen och lagrespekten på detta område äro i särskilt hög grad beroende av myndigheternas förmåga att utöva kontroll över bestämmelsernas iakttagande. Denna erfarenhet gäller icke allenast överskridande av de fixerade hastighetsgränserna, utan samma förhållande har allmänt kunnat konstateras även beträffande sådana överträdelser av relativt bestämda föreskrifter om iakttagande av varsamhet och försiktighet, angående vilka bland omdömesgilla bedömare icke råder någon meningsskiljaktighet om angelägenheten av deras beivrande.

Vad de fixerade hastighetsgränserna angår sakna dock myndigheterna icke alldeles möjligheter att verksamt ingripa mot överträdelser. På raka eller överskådliga vägar och gator kan i någon mån utövas kontroll med användande av tekniska hjälpmedel, såsom kontrollur, hastighetsvisare å förföljande fordon m. m. På landsbygden torde dock sådana metoder endast undantagsvis kunna komma till användning, då polispersonalen där är allt för fåtalig. Men att åstadkomma bevisning om den hastighet, som förekommer vid skarpa vägkrökar och gathörn eller eljest, där förhållandena påkalla särskild försiktighet och där kontroll obestriddligen är mest behövlig, är i allmänhet icke möjligt. De tekniska hjälpmedel av ovannämnda slag, som nu finnas att tillgå, äro där icke praktiskt användbara, och den vittnesbevisning, som kan åstadkommas genom mer eller mindre obestämda utsagor,

blir sällan avgörande. Det torde också vara en allmänt gjord erfarenhet, att det vid sammanstötning mellan fordon, där fråga uppstår om det ena eller andra fordonets hastighet såsom orsak till olyckan, endast i sällsynta fall är möjligt att härom åstadkomma tillräcklig bevisning, även om åsyna vittnen finnas att tillgå.

På grund av anförda förhållanden torde det vara uppenbart, att den osäkerhet och fara för den allmänna trafiken, som vållas av överdriven hastighet, i allt för ringa grad motsvaras av risk för den oförsiktige eller vårdslöse föraren att bli ertappad och att det följaktligen för lagstiftningen måste vara angeläget att råda bot på detta missförhållande.

Ett obligatoriskt användande, såsom sakkunnigas flertal föreslagit, av hittills vanliga hastighetsvisare på de mera snabbgående och till följd därav också mera farliga fordonen skulle nog vara till nytta, men erfarenheten har icke givit stöd för antagande, att det anmärkta missförhållandet skulle komma att i någon mera avsevärd grad avhjälpas genom dylika apparater, vilka endast skulle hava till ändamål att vara till ledning och hjälp för föraren. Ur lagstiftningens synpunkt måste det anses vara en angelägenhet av helt annan betydelse, att fordonen bleve utrustade med sådana hastighetsmätare, som kunna vara hjälpmedel även för de myndigheter och den tjänstepersonal, vilka lagstiftningen ålägger att utöva kontroll över trafiken. Det torde ur samma synpunkt icke heller vara möjligt att mot ett obligatoriskt användande av apparater av detta slag göra andra berättigade invändningar än sådana, som kunna grundas på anmärkningar i fråga om apparaternas lämplighet för ändamålet.

I sistnämnda hänseende hava sakkunniga icke kunnat åstadkomma någon slutlig utredning, alldenstund nya, förbättrade uppfinningar blivit gjorda och arbetet på konstruerande av hastighetsmätare av de typer, som synt vara mest lovande, fortgått intill allra sista tiden. De provapparater, som senast blivit tillverkade, förete emellertid avsevärda förbättringar i jämförelse med dem, som förut visats för sakkunniga. Man har frångått strävandet att kunna kontrollera hastigheten under en längre tid tillbaka och begränsat uppgiften till att avse en kortare vägsträcka före det tillfälle, då kontrollen äger rum. Härigenom har det blivit möjligt att förenkla konstruktionen och vinna fördelar i flera hänseenden. Den omständigheten, att kontrollen vid varje särskilt tillfälle endast kan omfatta en kortare vägsträcka synes vara av underordnad betydelse. Det kan ju icke vara särskilt angeläget att vinna möjlighet att beivra allt överskridande av de i tal fixerade hastighetsgränserna, utan det är av större betydelse att kunna utöva kontroll, där sådan till följd av trafikledarnas beskaffenhet eller andra förhållanden är mest behövlig, och det är kanske framför allt av vikt att kunna åstadkomma bevisning om hastigheten vid sådana tillfällen, då en sammanstötning eller annan olyckshändelse ägt rum, på det att den skyldige då icke må undgå sitt ansvar.

Innan något avgörande kan träffas ifråga om dessa uppfinningar är det dock givetvis nödvändigt, att färdiga och på fordon monterade apparater bli under någon tid ingående prövade och underkastade tekniskt sakkunnig granskning; och då det icke kunnat ifrågakomma, att med framläggandet av sakkunnigas förslag till förordning om motorfordon skulle anstå, till dess sådan undersökning under tillräckligt lång tid kunnat äga rum, synes det vara lämpligast, att en dylik undersökning ävägbringas i särskild ordning, vid vilken undersökning givetvis även andra uppfinningar i syfte att förhindra hastighetsgränsernas överskridande eller att vinna effektiv kontroll över den använda hastigheten borde kunna komma under bedömande.

Därest Kungl. Maj:t på grund av undersökningens resultat skulle finna skäl föreskriva obligatoriskt användande av sådana hastighetsmätare, som här avsetts,

torde bestämmelser härom då böra omedelbart utfärdas i särskild författning. Även med hänsyn till frågans tekniska innebörd torde det vara lämpligare, att det slutliga avgörandet sker i administrativ ordning, än att de detaljföreskrifter i ämnet, som kunna bli erforderliga, intagas i förordningen om motorfordon. I denna torde emellertid böra meddelas bestämmelse av innehåll, att automobiler skola efter förordnande av Konungen vara utrustade med dylika apparater. Härigenom bleve frågan i princip avgjord, vilket vore av betydelse även i det hänseendet, att uppfinnare och tillverkare därigenom erhöle visshet om att de icke arbeta förgäves, om lämpliga apparater kunna åstadkommas.

Den bestämmelse i ämnet, som nu skulle upptagas i motorfordonsförordningen, synes icke böra begränsas att gälla endast vissa slag av automobiler utan bör kunna äga tillämpning å såväl automobiler i allmänhet som ock vanliga motorcyklar, om apparaterna befinnas därtill lämpliga. Ifrågavarande stadgande hava vi ansett böra införas såsom punkt i) under § 2 mom. 2 samt erhålla följande lydelse

i) efter av Konungen meddelat förordnande hastighetsmätare av sådan beskaffenhet, att därigenom kan utövas kontroll över den hastighet, varmed automobilen blivit framförd å en tillryggalagd vägsträcka.

Särskilt yttrande av Fr. Enblom och A. Norlander angående besiktning av motorfordon m. m.

Det föreliggande förslaget till *Förordning om motorfordon* har 57 paragrafer. Av dessa avhandla § 2 automobilers beskaffenhet, §§ 16—21 körning med automobil, § 22 släpvagn, §§ 34—35 motorcykel, §§ 36—37 motorredskap och traktortåg, tillsammans 12 paragrafer under det att övriga 45 paragraferna huvudsakligen innehålla definitioner, kontrollföreskrifter och straffbestämmelser. Då man betänker, att alla dessa kontrollföreskrifter fordra ett betydande arbete såväl av statens tjänstemän hos länsstyrelser och polismyndigheter som hos besiktningsmän och deras chefsmyndighet, med vilket arbete äro förenade stora kostnader, vidare att register, kungörelser, skyltar, varningstecken m. m. draga avsevärda kostnader samt att besiktningar och fullgörande av alla fordonsägares och förarens skyldigheter för dem medföra tidspillan och kostnad, så måste man göra sig den frågan, om icke förenklingar i kontrollföreskrifterna och därigenom besparing i arbete och penningar kunna göras. Kontrollföreskrifterna böra därför enligt vårt förmenande inskränkas till vad som är nödvändigt för trafiksäkerheten eller till nytta för en sund utveckling av motortrafiken i vårt land.

I syfte att i någon mån bidraga till en dylik förenkling av kontrollföreskrifterna samt till besparingar i arbete, tid och penningar föreslås följande.

I § 5 mom. 2 föreskrives såsom en kontrollåtgärd, att ägare till personvagn under 3:e kalenderåret från det besiktning av bilen senast ägt rum och, vidkommande lastvagn, under året näst efter sådan besiktning verkstälts, hos besiktningsman skall uppvisa bilen till efterbesiktning. Såsom i motiveringen härtill framhålles, har behovet och gagnet av efterbesiktning på sina håll ifrågasatts, och även från besiktningsmannahåll ha starka tvivel om efterbesiktningens betydelse uttalats.

De skäl, som framhållits för behovet av efterbesiktning, synas ej vara bärande. Efterbesiktningen tillgår i allmänhet på så sätt, att fordonet ifråga framvisas för en besiktningsman, som undersöker detsamma. Det torde vara ganska uppenbart, att de verkliga bristfälligheter såsom svagheter i axlar, hjul, fjädrar och andra viktiga delar, som till äventyrs vidlåda fordonet, i allmänhet icke påträffas vid den ganska ytliga undersökning en efterbesiktning innebär. Allvarliga brister i maskineriet eller å vagnen torde icke komma i dagen, med mindre fordonet fullständigt söndertages och granskas vid verkstad. De felaktigheter, som upptäckas vid en efterbesiktning, torde alltså i allmänhet vara av ganska underordnad betydelse och kunna väl knappast antagas hava något inflytande på trafiksäkerheten. Det synes vidare klart, att om endast fruktan för en efterbesiktning skulle förmå ägaren av motorfordon till nödtorftigt underhåll av fordonet, skulle helt visst motorfordonen i allmänhet långt ifrån fylla ens de enklaste fordringar; ägarna torde tvärtom vara nödsakade att ägna sina motorfordon ständig tillsyn av betydligt större värde än den, som kanske endast är dikterad av fruktan för efterbesiktning.

Även för fordon i yrkesmässig trafik torde efterbesiktning vara värdelös, då man nämligen måste förutsätta, att ägaren till sådana fordon ägnar dem en ytterst

sorgfälligt tillsyn, ty brist på underhåll kan i dessa hänseenden vara liktydig med långa reparationstider med därav följande omöjlighet till förvärv.

Om det således är osannolikt, att fel, som kunna förorsaka brott i någon del av ett fordon och därigenom olyckshändelse för fordonet, skulle vid en besiktning kunna upptäckas, så är det ännu mindre sannolikt, att ett dylikt fel, som verkligen går till brott, skulle kunna åstadkomma skada på annat fordon eller på andra personer, d. v. s. inverka på trafiksäkerheten.

Då, såsom ovan anförts, en efterbesiktning synes värdelös ur trafiksäkerhetssynpunkt böra bestämmelserna om periodiska sådana ur författningen utgå.

Utom alla indirekta besparingar beräknas härigenom i besiktningssavgifter, således i penningar, kunna inbesparas för befintliga omkring:

25,000 automobiler à 15 kr.	375,000 kr.
17,500 motorcyklar à 10 kr.	175,000 »
	S:ma 550,000 kr.

Då såväl automobiler i yrkesmässig trafik som lastautomobiler enligt författningsförslaget skola efterbesiktigas årligen samt andra personautomobiler vart tredje år, så bliver den *årliga besparingen* väsentligt större än tredjedelen av ovanstående belopp 183,000 kronor, antagligen omkring 220,000 kronor.

Om såsom nu är anført efterbesiktningarna icke kunna anses vara av sådant värde för trafiksäkerheten, att de böra i författningen bibehållas, gäller detta i ännu högre grad om de första besiktningarna, vilka i regel avse nya vagnar, å vilka farliga felaktigheter icke gärna förekomma eller i alla händelser ej lära genom en besiktning kunna upptäckas. Ur trafiksäkerhetssynpunkt är således även första besiktningen värdelös, men denna besiktning har jämväl ett annat ändamål, nämligen upprättandet av ett besiktningssbevis, vilket skall ligga till grund för registreringen och statistiken. Till grund för registreringen kan emellertid i stället för besiktningssbevis läggas en anmälan, som innehåller alla erforderliga uppgifter. Då man till och med för beskattningssändamål anser en dylik anmälan eller deklaration vara tillfyllest, så bör en anmälan så mycket mera vara fullt tillfredsställande för registrering och för statistik. Besiktningssbevisets ersättande med en anmälan, som i allt fall skall göras, förenklar hela registreringsförfarandet såväl som författningssbestämmelserna härom. Ifrågasätts kan, huruvida icke en ytterligare förenkling skulle kunna vinnas genom inrättandet av ett centralregister i stället för nuvarande 25 länsregister. Om detta centralregister föres hos överbesiktningssmannen, så finnes där tillräcklig sakkunskap för granskning av anmälningarna samt för möjligen befintliga fels rättande efter inhämtande av nödiga uppgifter och vid behov efter besiktning, som föreskrives av överbesiktningssmannen.

I övrigt bör polismyndighets rätt att föreskriva besiktning, då anledning därtill synes förefinnas, bibehållas i förordningen.

Den besparing, som vinnas genom första besiktningarnas ersättande med anmälningar, bliver enligt 1921 års siffror:

9,000 automobiler à 15 kr.	135,000 kr.
5,000 motorcyklar à 10 kr.	50,000 »
	S:ma 185,000 kr.

Den direkta årliga besparingen genom besiktningarnas indragning bliver enligt det ovanstående:

För första besiktningarna	185,000 kr.
För efterbesiktningarna	220,000 »
Årlig besparing summa	405,000 kr.
eller i runt tal	400,000 »

Detta gäller vid användning av 1921 års siffror å antal motorfordon.
Emellertid ökas antalet motorfordon mycket hastigt.

Enligt bilaga 1 till sakkunnigas betänkande inregistrerades:

1917	2,127 st.
1918	755 »
1919	8,846 »
1920	19,779 »
1921	14,384 »

Hela antalet under 5-årsperioden inregistrerade motorfordon 45 891 st.

Med en dylik årlig ökning finner man, att antalet motorfordon och därmed besiktningssavgifterna inom ett fåtal år komma att växa till dubbla det ovan beräknade beloppet och att de således snart närma sig miljonen kronor om året. Dylika betydande belopp skulle således med den föreslagna författningsändringen årligen besparas, utan att trafiksäkerheten bliver på något sätt lidande. Den allmänna trafiksäkerheten är nämligen föga beroende på fordonens beskaffenhet, än mindre på besiktningarna, utan så gott som uteslutande på förarnas skicklighet och hänsynsfullhet vid fordonens framförande. Det är påtagligt att förändringen i besiktningens bestämmelserna bör göras nu, innan institutionen och antalet av besiktningarna ekonomiskt beroende besiktningsmän hunnit växa över sådana gränser, att en ändring då är så gott som omöjliggjord.

Angående andra ändringar i författningsförslaget, vilka visserligen icke såsom de nu nämnda kunna beräknas medföra stora direkta besparingar, men vilka dock skulle bidra till förenkling, ökad överskådlighet och i en del fall jämväl till besparing, synes följande böra anföras.

Motorfordonen taga en så viktig del uti vägtrafiken, att det med skäl kan sägas, att dessa fordon framkallat behovet av en vägtrafikstadga. Inrymmandet av de särskilda bestämmelserna om motorfordon i vägtrafikstadgan efter de bestämmelser, som gälla gemensamt för alla fordon, synes vara en fullt lämplig och organiskt riktig uppställning. Liksom man i *en* lag sammanför alla bestämmelser om vägarna, deras byggande, underhåll sommar och vinter samt organisationen av vägväsendet, synes man med fördel kunna sammanföra i *en* författning, vägtrafikstadgan, alla bestämmelser om vägfordonen, av vad slag de vara månne, och om deras framförande på vägarna samt om kontrollen.

I detta sammanhang synes böra framhållas fördelen av att till vägtrafikstadgan överföra de i föreliggande förslag till väglag införda bestämmelserna om vanliga fordons hjulringsbredder och att sammanföra dem med motsvarande bestämmelser om hjulringar å motorfordon. De kunna nämligen göras lika. Att hava hjulringsbestämmelser i två olika författningar synes olämpligt. De höra hemma i trafikstadgan, men ej i väglagen.

Att angående möjligheterna till förenklingar i författningsförslaget och i kontrollen här ingå i detalj är ej lämpligt utan få vi inskränka oss till några få förslag härom.

§§ 4—12 om besiktning och registrering böra förenklas i den riktning mot besiktningarnas inskränkning, som ovan angivits.

Genom besiktningarnas ersättande av anmälan till registret samt igenkänningsmärkens tilldelning efter godkänd anmälan, bortfaller hela förfarandet med besiktningsskyltar (§ 8 mom. 3).

Vissa bestämmelser i § 16 om körning med automobiler av viss tyngd, bredd, hjultryck gälla lika mycket alla fordon, varför hithörande bestämmelser böra flyttas till motsvarande avdelning av vägtrafikstadgan.

Likaså vissa hastighetsbestämmelser i § 18, vilka jämväl äro tillämpliga på vanliga fordon, velocipeder etc.

I överensstämmelse med vad ovan anförts få vi angående förevarande förslag till förordning om motorfordon med tillhörande kungörelser, formulär och instruktioner föreslå:

att bestämmelserna såväl om första besiktningar som periodiska efterbesiktningar av motorfordon måtte utgå;

att bestämmelser om anmälningar till register, eventuellt centralregister, i stället införas;

att förordningen om motorfordon samarbetas med stadgan om trafiken å vägar och gator till en vägtrafikstadga;

att vid förslaget slutliga bearbetning hänsyn måtte tagas jämväl till övriga ovan angivna önskemål.

Skulle vad ovan uttalats om samarbetande av förordningen om motorfordon med stadgan om trafiken å vägar och gator fördröja den jämväl enligt vår mening högst nödiga revisionen av automobilförordningen, vilja vi i allt fall framhålla önskvärdheten av att vid framtida överseende av förstberörda författningar alla bestämmelser rörande vägtrafiken måtte samarbetas till en enda författning, så att samtliga de allmänna föreskrifter rörande trafiken å våra vägar och gator, som finnas nödiga, komma att innehållas i *en* allmän författning.

Särskilt yttrande av Fr. Enblom angående ansvarighetslagen.

Om förslaget till lag angående ansvarighet för skada i följd av trafik med motorfordon får jag anföra följande.

I den allmänna strafflagen gäller om skada, att skadan skall gäldas av den till skadan vållande.

Det måste finnas synnerligen starka skäl för att frångå denna rättsregel.

Så har visserligen skett vid fråga om skada till följd av järnvägsdrift, men är skadan där oftast beroende på anordningarna, spåret, materielen, den i tidtabellen bestämda stora hastigheten, brist i stängsel etc. eller på något obetydligt felgrepp hos någon av personalen, vilken då visserligen måste benämnas vållande, men oftast är detta i synnerligen ringa grad.

I fråga om trafik med motorfordon är det däremot ytterligt sällsynt, att fel i fordonet kan förorsaka skada å annans egendom eller å andra personer än dem, som befordras med fordonet ifråga, utan måste man hålla före, att det så gott som undantagslöst är beroende på sättet för fordonets framförande, att skada kan ske, eller med andra ord, trafiksäkerheten beror på mannen vid ratten, och bör ansvaret vila på honom, om han är vållande till en skada. Att avlyfta detta ansvar från den vållande till en helt annan person, fordonets ägare, måste försvaga ansvars känslan hos föraren. Ansvarighetslagen säger i strid mot den allmänna lagen dels i § 2 att »fordonets ägare är ansvarig, ändå han ej är till skadan vållande» samt i § 4 att »om föraren är därtill vållande, vare ägaren pliktig ersätta skadan». Det första uttrycket att »fordonets ägare är ansvarig, ändå han ej är till skadan vållande» säger, då intet förklarande ord om ansvarets natur finnes, att ägaren bär hela ansvaret, såväl juridiskt som moraliskt och ekonomiskt. Detta är kränkande för rättsmedvetandet. Då, såsom ovan är anført, en omkastning för motortrafiken bland all annan vägtrafik av den allmänna lagens bestämmelser ej är motiverad av några särskilt farliga egenskaper hos dessa slag av fordon, utan faran för skada är beroende av den hastighet eller det sätt, på vilket fordonet av föraren framföres, så hemställs, att detta lagförslag ej måtte bli gällande samt att nu gällande ansvarighetslag upphäves eller, om detta ej anses böra ske, att lagen omarbetas, så att den vållande i första hand bär allt ansvaret, men att, till tryggnad av tredje mans rätt, ägaren kan förpliktas utgiva intill halva skadeståndet, om den vållande ej förmår betala hela skadan.

**Särskilt yttrande av W. Hilding till förordningen om
motorfordon, i vad avser § 2 mom. 2 g)
och § 18 mom. 1.**

Undertecknad får härmed avgiva min reservation rörande § 2 av Kap. 2 mom. 2 g) som jag föreslår helt utgår ur den föreslagna lagtexten och får jag som skäl anföra följande:

Skulle den av sakkunniga föreslagna obligatoriska hastighetsvisaren ha den betydelse för begränsningen av överträdelserna av hastighetsbestämmelserna, som därmed avses, så skulle redan nu, då dessa mätare äro jämförelsevis allmänna, deras goda verkan kunna påvisas, i det de biler, som redan äro försedda med dylik mätare, ej skulle överskrida de nu gällande hastighetsbestämmelserna. Att en dylik god inverkan för närvarande ej kan tillskrivas de i bruk varande hastighetsvisarna kan med ganska stor säkerhet fastslås.

På samma gång fördelarna av, att automobilerna obligatoriskt skola vara försedda med hastighetsmätare äro synnerligen problematiska äro nackdelarna av en dylik förordning synnerligen stora.

Även om befintligheten av hastighetsmätare å automobiler numera är allmän, så skulle likväl för en hel del automobilägare en föreskrift i föreslagen riktning betyda en ganska kännbar extra utgift. Särskilt skulle detta bliva förhållandet för ägare av bilar i yrkesmässig trafik, vilka, såsom varande av europeiskt fabrikat och mången gång ej av senaste årsmodellerna, i allmänhet sakna hastighetsmätare.

Härtill komma, förutom kostnaden för anskaffningen, ej så obetydliga underhålls- och reparationskostnader samt den kanske icke minst viktiga invändningen, nämligen att i och med att mätaren av en eller annan anledning kommer ur funktion så är bilen ej i lagenligt skick, utan medför densammas brukande under dylikt förhållande bötesansvar enligt den föreslagna lagens 38 § mom. 1 c) från 25 t. o. m. 500 kronor.

En given följd av detta blir att, om hastighetsvisaren blir obligatorisk med åtföljande bötesansvar, i den händelse nämnda visare ej fungerar eller kanske t. o. m. om den fungerar otillfredsställande; ty skall lagen i denna punkt få den effektivitet som därmed avses, måste även fastslås den grad av tillförlitlighet som fordras — så komma de överträdelser som gälla denna punkt i lagen troligtvis att bliva mångfaldigt fler än de som f. n. gälla överträdelser av hastighetsbestämmelserna.

Skall lagen vidare vara effektiv måste ovillkorligen hastighetsvisaren vid mörker vara belyst. På sådana automobiler där elektrisk belysning förefinnes är saken lätt överkomlig, men, där dylik saknas, måste ovillkorligen fotogen- eller karbidlyse anordnas och om lämpligheten av dylikt lyse i så omedelbar närhet av motorn kan nog ej råda mer än en mening, nämligen att det är absolut förkastligt.

Genom hastighetsvisarens obligatoriska påbjudande på alla biler, kommer denna apparat kanske även från chaufförernas sida att tilldraga sig ett större intresse än som är tillrådligt för ett riktigt bedömande av övriga moment som ingå i körningen. Och vad det betyder att kanske endast för en sekund draga uppmärksamheten från körbanan vet var och en, nämligen att en sådan sak kan bliva orsaken

till olyckor som äro betydligt mer vittomfattande än om man med en eller annan km. överskrider den fastställda hastigheten.

På grund av ovan anförda får jag därför hemställa, att bestämmelserna om obligatorisk hastighetsvisare å vissa slag av automobiler måtte utgå ur den föreslagna lagen.

Undertecknad får härmed tillika avgiva min reservation rörande § 18 mom. 1, som stadgar, att vid framförande av automobil skall iakttagas, att hastigheten aldrig får överstiga 30 km. i timmen för automobil, avsedd för högst 7 personer inom stads och köpings bebyggda område ävensom inom annat tätt bebyggt samhälle.

Alltsedan automobilens tidigaste år har frågan om den hastighet, som automobil skulle ha rätt att framföras med, varit ett omstritt ämne. Från automobilisternas sida har år från år framhållits, att gällande hastighetsbestämmelser med tanke på automobilernas stora manöverduglighet, snabbhet samt tidsvinst, deras användning medför, lagt hinder i vägen för deras rationella utnyttjande. Tid efter annan ha även de lagstiftande myndigheterna tillmötesgått automobilisterna i detta avseende, dock oftast ej i så hög grad som väg- och trafikförhållanden kunnat medgiva.

Det föreliggande förslaget till automobilförordningen utgör i detta avseende ej något undantag beträffande hastighetsbestämmelserna. Dessa ha visserligen i en del fall ändrats högst väsentligt och förmånligt, men för att den föreslagna hastigheten skall för de i § 18 mom. 1 omnämnda automobiler fylla de krav som med fog kan uppställas på deras fortskaffningsförmåga torde den föreslagna ökningen av hastigheten från 25 kilometer i nuvarande till 30 kilometer i den blivande lagen ej vara tillfyllest.

Erfarenheten har nämligen visat, att den hastighet, varmed bilarna framföres på gatorna t. ex. i Stockholm m. fl. större städer, åtminstone å de gator, som äro lämpade för automobiltrafik, ligger redan med nuvarande bestämmelser mellan 30—35 kilometer och kan ej heller med fog påstås, att denna hastighet i och för sig är farlig för trafiksäkerheten.

Att hastigheten håller sig mellan dessa kilometertal är nog ej en ren tillfällighet, ej heller ett utslag av en hos varje bilist nedlagd instinkt att ovillkorligen överskrida den lagstadgade hastigheten, utan att detta beror helt enkelt därpå att bilarnas konstruktion är sådan, att de vare sig utveckla sin fulla kraft på mest ekonomiska sätt eller fara väl av att framföras med en hastighet som väsentligt understiger den vanligast brukliga, eller 30—35 kilometer.

Det kan även i detta sammanhang erinras om att polismyndigheterna i Stockholm, vid den kontroll av hastigheten, som tid efter annan företages, ej gärna anmäler någon till åtal med mindre hastigheten överstiger 30 kilometer.

Risken av att höja hastigheten något över vad som i förordningen föreslagits, nämligen 30 kilometer, är därför, om man ser på nuvarande praxis, synnerligen minimal, då varje automobilförare måste ha klart för sig, förutom att ej överskrida den lagstadgade maximihastigheten, att hastigheten alltid måste bestämmas med hänsyn till för handen varande omständigheter, vilket även förordningen föreskriver, genom att automobil må ingenstädes framföras med större hastighet än att densamma kan stannas innan en tredjedel av den framför varande överskådliga delen av körbanan tillryggalagts.

Därför bör enligt min mening hastigheten för automobiler i städer och tätbebyggda samhällen ej inskränkas i så hög grad som hittills varit fallet i förhållande till hastigheten vid färd på landsvägarna. Ty även om landsvägarna ur trafiksynpunkt ha vissa fördelar framför stadsgatorna, så uppvägas dessa mer än väl av städernas bredare och bättre trafikleder, fördelningen av gång- och körtrafiken o. s. v.

På grund av ovan anförda får jag därför hemställa, att maximihastigheten för personautomobil inom stads och köpings bebyggda område måtte fastställas till 35 kilometer.

Särskilt yttrande av J. E. Käll rörande § 18 mom. 1 i förordningen om motorfordon.

Alltifrån automobilagstiftningens tillkomst här i landet har den uppfattningen gjorts grundläggande att det, ur trafiksäkerhetssynpunkt, varit nödvändigt att fastställa två olika slags hastighetsbestämmelser dels allmänna kör- och trafikbestämmelser och dels siffermässigt angivna maximihastighetsbestämmelser.

Denna uppfattning ligger också till grund för sakkunnigas förslag till nya hastighetsbestämmelser. Då jag emellertid icke delar denna uppfattning, vill jag som skal härför anföra följande.

För att överhuvudtaget kunna betrygga trafiksäkerheten måste föreskrifterna härom endast vara av ett slag antingen enbart allmänna kör- och trafikbestämmelser, vari innefattas jämväl bestämmelser om hastighetsbegränsning, eller enbart bestämmelser om maximisiffror. Så länge bägge slagen föreskrifter förefinnas, måste man förutsätta, att det ena slagets bestämmelser — i detta fall de allmänna kör- och trafikbestämmelserna — icke ensamt för sig innebära garanti för trafiksäkerhet även om de noggrant efterlevas.

De allmänna kör- och trafikbestämmelserna återfinnes dels i förslaget till förordning om motorfordon paragraf 18 mom. 1 första och andra stycket och mom. 2 tredje, fjärde, sjätte och sjunde styckena, dels ock i förslaget till allmän vägtrafikstadga paragraferna 7, 8 och 9. Såvitt jag förstår stå dessa bestämmelsers innebörd och formulering i omedelbar relation till alla möjligen förekommande faromoment. De äro således anpassbara på alla de situationer och omständigheter, som kunna uppkomma med hänsyn till trafikledens läge och beskaffenhet, trafikens omfattning, intensitet och art samt det använda fordonets beskaffenhet och manöverduglighet vid det givna tillfället. Om dessa bestämmelser efterlevas lämna de alltså garanti för trafiksäkerhet. Sakkunniga förutsätta också, att de både kunna och skola lända till ovillkorlig efterrättelse, alldenstund de enligt bestämmelserna i kapitel 5 äro förbundna med strängt ansvar. Men härigenom äro sifferbestämmelserna överflödiga och ur trafiksäkerhetssynpunkt värdelösa. Skola sifferbestämmelserna kunna få någon trafiksäkerhetsuppgift, måste således de allmänna kör- och trafikföreskrifterna antingen helt och hållet utgå eller, om de kvarstå, icke förbindas med ansvarsbestämmelser. I senare fallet finge de karaktären av rådgivande regler att tjäna till ledning för den de gällde, sifferbestämmelserna ensamma garanterade i så fall trafiksäkerhet.

Men sifferbestämmelserna på sätt de föreslagits äro icke allenast värdelösa de äro t. o. m. i viss mån skadliga. De ingjuta hos de allra flesta den uppfattningen att siffrornas efterlevnad är huvudsaken, övriga kör- och trafikföreskrifters efterlevnad en bisak. Denna felaktiga uppfattning är rådande icke allenast bland en stor del förare av motorfordon, den är rådande även bland övriga trafikanter av olika slag, ja t. o. m. myndigheterna synas skatta häråt. Och den erhåller riklig näring genom det intensiva intresse, som dagligen ägnas dessa maximisiffror och åtgärderna för kontroll över att de efterlevas. Detta intresse har på sista tiden t. o. m. framträtt så starkt, att åtskilliga summor offras på utexperimenterande av registrerande hastighetsmätare avsedda att påmonteras motorfordonen.

Ytterst sällan ägnas något intresse åt eller vidtagas några åtgärder för kontroll över att fastställda kör- och trafikföreskrifter efterlevas vare sig ifråga om förare av motorfordon eller — och framförallt — ifråga om förare av andra fordon, där trafikföreskrifter för dem äro utfärdade. Men däremot vidtagas både omfattande och dyrbara arrangemang för kontroll över huruvida den för motorfordon fastställda maximihastigheten överskrides. Och dock torde knappast myndigheterna själva anse ett överskridande av maximihastigheten innebära någon trafikfara, alldenstund numera i allt större utsträckning kontrollen utföres genom att polis-män per motorfordon följa efter den de kontrollera. Om den kontrollerade överskrider den tillåtna maximihastigheten, måste ju även kontrollörerna för kontrollens skull göra detsamma i precis samma utsträckning som den de kontrollera. Hastigheten i och för sig konstituerar alltså ingen trafikfara. En förare, som med uppmärksamhet och skicklighet framför sitt fordon, kan därvid använda relativt hög hastighet utan att i ringaste mån trafiksäkerheten äventyras, men trafiksäkerheten är i ständigt fara även om relativt låg hastighet användes, om fordonet framföres på ett vårdslöst och oskickligt sätt.

De flesta åtal, som anställas för överskriden maximihastighet, gälla för övrigt sådana fall där trafiksäkerheten icke äventyrats. Kontrollen över maximisiffrornas efterlevnad medför därför i regel att den skicklige, uppmärksamme och försiktige föraren åtalas och straffas, men att den vårdslöse och oskicklige lämnas oantastad.

De olyckor, som inträffa vid färd med motorfordon, äro också i regel icke förorsakade av att motorfordonet överskridit fastställd maximihastighet. Undantagen bekräfta endast regeln och torde i så fall vara beroende av överdådig framfart. I regel förorsakas de av att gällande kör- och trafikföreskrifter åsidosätts antingen av föraren av motorfordonet eller förare av annat fordon eller därav att övriga trafikanter, på grund av avsaknaden av bestämmelser om gångtrafik å körbana, färdas på sätt de finna för gott.

Som härav framgår, har jag den uppfattningen dels att de allmänna kör- och trafikföreskrifterna äro de verkligt trafiksäkerhetsbetyggande bestämmelserna men att förekomsten av maximisiffror fördunklar och förringar dessa bestämmelsers förefintlighet och praktiska tillämpning, och dels att man i siffrorna inlägger ett värde, som de icke äga, och att man genom det intresse, som ägnas såväl siffrorna själva som kontrollen över deras efterlevnad, bidrager till att förminska i stället för att betrygga trafiksäkerheten.

Här gjorda uttalanden borde kunna motivera ett yrkande om att bestämmelserna om maximisiffror skulle utgå. Men då jag är medveten om, att ett sådant yrkande för närvarande icke har ringaste utsikt att vinna bifall har jag icke velat framställa ett sådant.

Men då man går att bedöma, vilken största hastighet, som skall fastställas för respektiva grupper av motorfordon anser jag utgångspunkten bör vara att det verkliga behovet av fortkomstmöjlighet skall tillgodoses i den utsträckning, hänsyn till trafiksäkerheten och vägbanans skyddade medgiver. Och därvid bör särskilt uppmärksammas, att praktiskt taget hela den motorfordonspark, som finnes i Sverige, är engagerad i nyttans tjänst. Utvecklingen på alla och isynnerhet det ekonomiska livets områden går ständigt i riktning mot en dyrbar uppskattning av tid, och det är därför icke allenast ett enskilt, det är ett viktigt samhällsintresse, att motorfordonen så mycket som möjligt kunna utnyttjas i tidsbesparande syfte.

Fastställer man lägre maximisiffror än det verkliga behovet kräver, löper man fara att de icke komma att respekteras, ty kravet på möjlighet att kunna och föresatsen att på kortast möjliga tid uträtta så mycket som möjligt, låter icke hejda

sig av annat än den absoluta nödvändigheten. Därom torde den dagliga erfarenheten under nu gällande sifferbestämmelser giva besked.

Sakkunniga hava i stort sett beaktat dessa synpunkter och därför äro föreslagna bestämmelser om maximisiffror i allmänhet väl avvägda. Men beträffande den ur behovssynpunkt viktigaste gruppen, högst 7-sitsiga personautomobiler, har man framlagt ett otillfredsställande förslag. Det mest rationella hade säkerligen varit att här, likaväl som beträffande övriga grupper av motorfordon, låta samma bestämmelser gälla för stad som för landet. I praktiken har en sådan anordning betydtt att den för landet föreslagna högsta hastigheten kunnat utnyttjas jämväl i stad å sådana platser, där samma förutsättningar förelegat som gälla för landet. En sådan anordning synes så mycket hellre kunnat försvaras, som behovet av hänsyn till vägbanans skyddande icke är så framträdande för stad som för landet. Det för sakkunniga avgörande skälet för en viss skillnad torde emellertid vara, att trafiken i städerna i allmänhet och i de större städerna i synnerhet är mycket mera omfattande än å landsbygden och att trafiksäkerheten i städerna i följd härav mera äventyras. Då jag emellertid anser, att trafiksäkerheten är betryggad genom de föreslagna allmänna kör- och trafikföreskrifterna, kan jag icke tillmäta detta skäl avgörande betydelse. Den enda synpunkt, jag anser bör kunna ge stöd åt ett förslag om viss skillnad är den, att, alldenstund det i städerna finnes ytterst få platser, där körbanan fritt kan överskådas 200 meter på sätt som föreskrivits för landet, något praktiskt behov av samma bestämmelser icke föreligger för stad.

Men att beträffande siffrornas storlek uppehålla så stor skillnad, som föreslagits, anser jag omotiverat och mindre välbetänkt. Den genomsnittliga hastighet, som t. o. m. under nu gällande snävt begränsade sifferbestämmelser tillämpas, torde för landet ligga mellan 35 och 40 kilometer och för stad närmare 35 än 30 kilometer per timme.

Att då föreslå en maximisiffra, som är mindre än nu tillämpade genomsnittshastighet, kan jag icke vara med om, dels emedan denna siffra icke täcker det verkliga behovet av framkomstmöjlighet och dels emedan jag därigenom befarar, att bestämmelsen icke kommer att respekteras.

Dessutom anser jag självklart, att behovet av framkomstmöjlighet är större för personautomobil än för lastautomobil, varför också maximisiffran för de förra bör sättas högre än för de senare.

Härjämte vill jag i detta sammanhang fästa uppmärksamheten vid, att sakkunniga föreslagit betydligt skärpta bestämmelser om kompetensfordringar för förare och bestämmelser om kontroll över förareutbildningen, varför man bör kunna förutsätta, att större trafiksäkerhet skall ernås hädanefter än hittills.

Med stöd av det anförda får jag hemställa att den i förslaget till förordning om motorfordon paragraf 18 moment 1 tredje stycket under 1 a) angivna siffran för »inom stads och köpings bebyggda område ävensom inom annat tätbebyggt samhälle» måtte sättas till 35 kilometer per timme.

Särskilt yttrande av A. Norlander beträffande §§ 2 och 3 i förordning om motorfordon m. m.

§ 2.

Mom. 2 g). Sakkunniga hava i § 2 mom. 2 g) föreslagit att visst slag av automobiler skall vara försedd med apparat, som för föraren visar den hastighet, varmed han framför automobilen (hastighetsvisare). I motiveringen härtill gives uttryck för en viss tvekan att föreslå införande av en apparat, som ibland kan bliva obrukbar, men densamma anses dock kunna utgöra *ett stöd och en ledning* för en förare att bedöma den hastighet, varmed automobil framföres.

Som en sådan ledning och hjälp för föraren synes mig en hastighetsvisare önskvärd, men av den föreslagna formuleringen av ovan angivna föreskrift framgår icke, att apparaten blott skall vara ett stöd för föraren, utan däri bestämmes, att automobiler skola vara försedda med apparat, som för föraren *visar den hastighet, varmed han framför automobilen.*

I motiveringen rörande självregistrerande hastighetsmätare anföres, att sakkunniga icke anse, att fullt pålitlig sådan apparat f. n. finnes att tillgå. Samma är även förhållandet med hastighetsvisare, vilken så att säga utgör stommen för självregistrerande hastighetsmätare, ty den senare är egentligen endast en registrerande hastighetsvisare. Såsom hastighetsvisarna äro konstruerade, d. v. s. visarnas rörelser förmedlas på ett eller annat sätt genom en utväxlingsanordning, driven av ett av automobilens hjul, blir apparaten alltid i viss mån missvisande. Hjulens gång är nämligen, i synnerhet å gropiga och sliriga vägar, mycket ojämn, även om automobilens hastighet är jämförelsevis konstant, och ojämnheten i hjulens gång inverkar direkt på hastighetsvisaren, som alltså *icke visar den exakta hastighet, varmed föraren framför automobilen*, utan blott den ungefärliga hastigheten. Omloppshastigheten hos hjulen blir dessutom beroende av ringarnas storlek. Om sålunda ett hjul förses med en ring av andra dimensioner än tillförne, blir även hastighetsvisaren missvisande.

Erfarenheten visar dessutom att hastighetsvisarna ofta äro mycket ömtåliga instrument, som *lätt* taga skada och därigenom tillfälligtvis bliva obrukbara, utan att därför framförandet av automobilen kan anses innebära någon som helst fara för trafiksäkerheten.

Bestämmelserna om anbringandet av hastighetsvisare hade emellertid icke varit så särskilt betydelsefull, om ej enligt § 38 mom. 1 c) ett ganska avsevärt ansvar drabbar ägare till automobil, som framföres med söndrig hastighetsvisare (böter fr. o. m. 25 t. o. m. 500 kr.). Det synes mig vidare fullständigt meningslöst, att t. ex. en droskautomobil, vars hastighetsvisare av en eller annan anledning blivit tillfälligtvis obrukbar, endast för reparation av detta obehöfliga instrument skall vid risk av avsevärt vite bliva förhindrad insättas i trafik. Skulle vidare en automobil råka få sin hastighetsvisare obrukbar under färd å landsbygden och nya delar måste anskaffas från firma i huvudstaden eller annan större stad, bliver automobilen därigenom nödsakad till flera dagars uppehåll endast för reparation av hastighetsvisaren.

Att märka är, att automobiler enligt nu gällande automobilförordning icke behöva vara försedda med hastighetsvisare, och man kan väl knappast påstå att trafiksäkerheten därigenom äventyras.

Jag anser således, att om införandet av hastighetsvisare skall bli obligatorisk, bör bestämmelsen härom så formuleras, att därav tydligt framgår, att instrumentet endast är avsett till ledning och stöd för föraren, och icke heller bör det vara belagt med ansvar, om apparaten tillfälligtvis är obrukbar.

§ 3.

Mom. 3. Såsom villkor för att antagas till besiktningsman hava sakkunniga i § 3, mom. 3 bl. a. föreslagit, att »till besiktningsman må ej utses annan än den, som genom avlagd examen vid teknisk läroanstalt eller genom sysslande med tillverkning eller reparation av motorfordon eller eljest förvärvat ingående kännedom om motorfordons konstruktion, skötsel och manövrering, samt genom redbarhet, samvetsgrannhet och hedrande vandel tillvunnit sig allmänt förtroende». —

»Besiktningsman må ej den vara, som tillverkar eller bedriver handel med motorfordon eller som yrkesmässigt meddelar undervisning till utbildning av förare; ej heller den, som är delägare i handelsbolag eller styrelseledamot i aktiebolag eller förening för ekonomisk verksamhet, som bedriver tillverkning av eller handel med motorfordon eller som utbildar förare.»

Det föreliggande förslaget till förordning om motorfordon har särskilt tagit sikte på att söka erhålla skickliga och insiktsfulla personer till besiktningsmän. Emellertid synes det mig, att ovan angivna föreskrift, i vad den rör inskränkning i besiktningsmans rätt att tillverka eller bedriva handel med motorfordon, eller att vara på angivet sätt ekonomiskt intresserad i sådan verksamhet, i viss mån motverkar nyssnämnda syfte. Förhållandet är nämligen, att besiktningsverksamheten i Stockholm och på vissa andra större importorter för motorfordon visserligen är så stor, att den väl kan lämna uppehälle för de å dessa orter verksamma besiktningsmännen, men helt annorlunda torde förhållandet vara å de flesta platser å landsbygden. Här torde besiktningsgöromålen, även om antalet besiktningsmän inskränkes, helt visst icke bli av den omfattning, att verksamheten kan tillfredsställande försörja utövaren härav, utan denne blir för sin utkomst hänvisad jämväl till annan sysselsättning. För att besiktningsman emellertid skall besitta sådana kvalifikationer, som ovan förutsattes, är det ganska antagligt, att dennes förutvarande verksamhet ofta bestått just i tillverkning eller reparation av motorfordon eller ock i bedrivandet av handel med dylika. Denna verksamhet måste alltså övergivas och möjligen utbytas mot annan. Ifrågasättas kan då, om en för besiktningsmannaverksamheten fullt kompetent och måhända som besiktningsman synnerligen önskvärd person anser sig kunna kasta bort en säker inkomst av t. ex. handel med motorfordon för att få ägna sig åt en verksamhet såsom besiktningsman med osäkra inkomstmöjligheter.

Genom föreliggande förslag synes mig alltså möjligheten att erhålla verkligt kunniga och insiktsfulla besiktningsmän i hög grad minskad. Risken för att besiktningsman skulle frestas till att giva efter på noggrannheten vid besiktning av motorfordon, i vars tillverkning eller försäljning han är ekonomiskt intresserad, torde helt kunna avlägsnas genom förbud för besiktningsman att taga befattning med sådana fordon. Efterlevnaden av sådant förbud kan även lätt kontrolleras av vederbörande Konungens befallningshavande och överbesiktningsmannen, då fabrikkatet nämligen skall angivas i besiktningsinstrumentet.

Jag anser således, att ovanberörda förbud för besiktningsman att tillverka eller

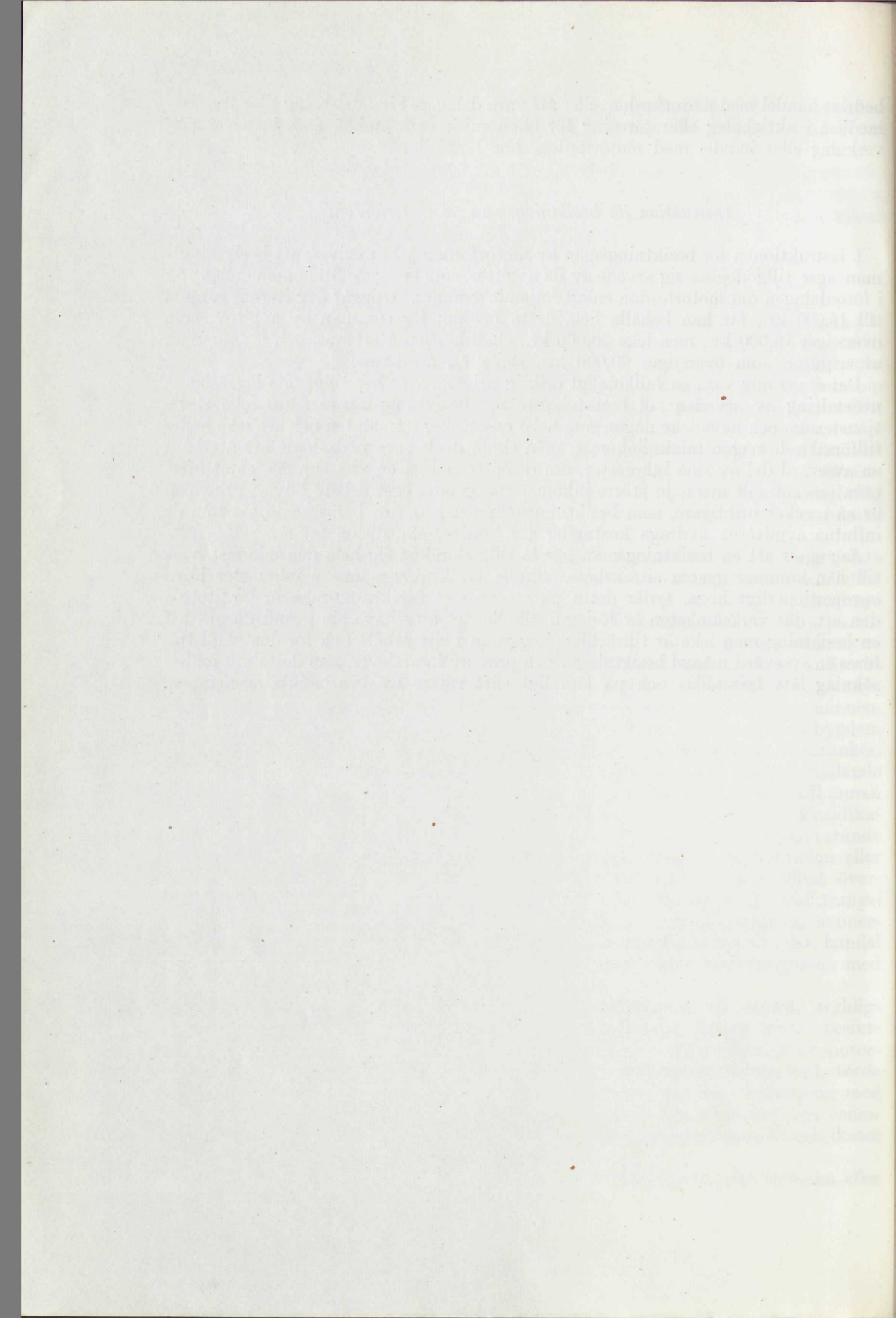
bedriva handel med motorfordon, eller att vara delägare i handelsbolag eller styrelsemedlem i aktiebolag eller förening för ekonomisk verksamhet, som bedriver tillverkning eller handel med motorfordon, bör bortfalla.

Instruktion för besiktningsman av motorfordon.

I instruktionen för besiktningsmän av motorfordon § 11 angives, att besiktningsman äger tillgodogöra sig arvode av de avgifter, som erläggas till honom enligt § 54 i förordningen om motorfordon enligt följande grunder. Uppgår avgifternas summa till 16,000 kr., får han behålla hela detta belopp; för summan av avgifter, som överstiger 16,000 kr., men icke 20,000 kr., skall hälften återbäras, och för summan av avgifter, som överstiger 20,000 kr., skola $\frac{2}{3}$ återbäras.

Det synes mig vara en fullkomligt oriktig princip, som har tillgripits beträffande utbetalning av arvoden till besiktningsmän. Besiktningsmännen äro icke stats-tjänstemän, och hava icke någon som helst ersättning från staten och äro icke heller tillförsäkrade någon minimiinkomst, men skola dock vara nödsakade att återbära en avsevärd del av sina inkomster, om dessa överstiga en viss summa, samt återbära procentuellt mera, ju större inkomsterna genom eget arbete bliva. Principen är så mycket oriktigare, som besiktningsmännen icke äro berättigade att från de influtna avgifterna avdraga kostnader för kontor, expedition m. m.

Jag anser att en besiktningsman bör få tillgodoräkna sig hela den inkomst, var-till han kommer genom sitt arbete. Skulle besiktningsmännens inkomster bliva oproportionerligt höga, tyder detta på att antalet besiktningsmän är för litet på den ort, där verksamheten är förlagd. Skulle det åter hava sin grund däruti, att en besiktningsman icke är tillräckligt noggrann i sitt arbete och för den skull till-föres en avsevärd mängd besiktningar och prov av förarelever, kan detta vid under-sökning lätt fastställas och på lämpligt sätt rättas av överbesiktningsmannen.



BILAGOR.

BILAGOR

T a b e l l,

utvisande antalet inom de olika länen registrerade automobiler och motorcyklar
åren 1917—1921.

L ä n	1917		1918		1919		1920		1 9 2 1				Summa summanum motorfordon för 5-års-perioden	Summa motor- cyklar för 5 års- perioden	Summa automo- biler för 5 års- perioden
	Automobiler	Motorcyklar	Automobiler	Motorcyklar	Automobiler	Motorcyklar	Automobiler	Motorcyklar	Automobiler			Motorcyklar			
									Person- vagnar	Last- vagnar	Summa				
Stockholms stad ...	261	136	92	42	976	472	2076	676	804	361	1165	624	4570	1950	6520
Stockholms län ...	27	35	12	12	213	150	457	172	323	122	445	222	1154	591	1745
Uppsala län.....	10	58	7	13	141	144	348	228	169	80	249	183	755	626	1381
Södermanlands län	22	86	12	28	135	312	379	432	317	76	393	376	941	1234	2175
Östergötlands län..	35	141	16	31	200	385	708	457	344	78	422	333	1382	1347	2728
Jönköpings län ...	21	75	4	16	112	181	386	261	264	48	312	159	835	692	1527
Kronobergs län ...	3	19	4	9	54	58	161	91	161	16	177	37	399	214	613
Kalmar län	9	30	2	12	110	103	300	156	248	38	286	80	707	381	1088
Gottlands län	1	6	2	2	12	62	43	40	60	15	75	30	133	140	273
Blekinge län.....	4	16	1	3	21	59	124	81	97	27	124	65	274	224	498
Kristianstads län...	13	28	6	16	119	156	484	187	294	69	363	193	985	580	1565
Malmöhus län	86	153	22	28	506	488	1610	1191	820	226	1046	579	3270	2439	5709
Hallands län.....	4	13	—	9	112	96	217	87	102	46	148	78	481	283	764
Göteborgs o. Bohus län	72	46	51	10	397	124	1015	228	301	123	424	354	1959	762	2721
Älvsborgs län	13	48	9	12	93	158	386	270	314	58	372	140	872	628	1501
Skaraborgs län ...	15	74	5	34	120	259	385	282	292	56	348	188	873	837	1710
Värmlands län.....	20	49	12	16	196	134	648	124	327	61	388	214	1264	537	1801
Örebro län	32	79	8	26	192	316	606	511	371	38	409	264	1247	1196	2443
Västmanlands län..	6	13	3	17	173	190	362	514	229	60	289	258	833	992	1825
Kopparbergs län...	36	108	19	48	100	135	586	371	430	77	507	321	1248	983	2231
Gävleborgs län.....	9	53	3	17	125	174	595	342	399	57	456	256	1188	842	2030
Västernorrlands län	19	39	4	11	99	129	325	117	225	60	285	71	732	367	1099
Jämtlands län	25	21	6	7	129	48	286	36	144	21	165	64	611	176	787
Västerbottens län .	8	21	5	13	41	66	173	107	100	10	110	112	337	319	656
Norrbottnens län ...	8	21	5	13	25	46	111	47	147	15	162	63	311	190	501
Summa	759	1368	310	445	4401	4445	12771	7008	7282	1838	9120	5264	27361	18530	45891

T a b e l l,

dels över antalet körkort, dels över antalet tillstånd att föra automobil i yrkesmässig trafik inom samtliga län under åren 1917—1921.

L ä n	1917		1918		1919		1920		1921		Summa	
	Körkort	Tillstånd såsom förare i yrkesm. automobiltrafik	Körkort	Tillstånd såsom förare i yrkesm. automobiltrafik	Körkort	Tillstånd såsom förare i yrkesm. automobiltrafik	Körkort	Tillstånd såsom förare i yrkesm. automobiltrafik	Körkort	Tillstånd såsom förare i yrkesm. automobiltrafik	Körkort	Tillstånd såsom förare i yrkesm. automobiltrafik
Stockholms stad	1743	18	106	5	2000	217	4156	239	2189	150	10194	629
Stockholms län	198	1	13	—	322	5	1287	61	945	175	2765	242
Uppsala län	117	7	4	—	446	19	775	48	713	91	2055	165
Södermanlands län	173	3	1	—	288	39	1107	146	965	243	2534	431
Östergötlands län	323	1	16	2	790	25	1795	94	1296	151	4220	273
Jönköpings län	86	3	2	—	325	10	1113	50	766	129	2292	192
Kronobergs län	30	—	—	—	126	10	424	46	391	94	971	150
Kalmar län	61	1	1	—	373	13	996	32	497	101	1928	147
Gottlands län	27	—	—	—	38	6	131	30	187	110	383	146
Blekinge län	46	—	1	—	78	—	414	5	325	17	864	22
Kristianstads län	122	2	1	—	601	6	1622	89	672	136	3018	233
Malmöhus län	899	20	34	2	1288	81	3684	150	2545	213	8450	466
Hallands län	70	—	6	—	649	8	522	14	335	19	1582	41
Göteborgs och Bohus län	619	2	27	1	844	73	1755	231	900	42	4145	349
Älvsborgs län	167	—	5	—	521	9	1180	40	684	87	2557	136
Skaraborgs län	121	—	3	—	651	11	988	49	871	105	2634	165
Värmlands län	158	3	10	1	892	35	2094	113	693	162	3847	314
Örebro län	271	—	8	—	752	44	1457	121	1070	182	3558	347
Västmanlands län	154	—	11	—	689	11	1140	51	649	58	2643	120
Kopparbergs län	364	27	10	—	525	71	1730	250	1285	221	3914	569
Gävleborgs län	147	4	3	—	562	162	1501	298	1112	241	3325	705
Västernorrlands län ...	205	35	3	3	683	58	967	236	536	286	2394	618
Jämtlands län	165	4	3	—	522	206	611	234	402	148	1703	592
Västerbottens län	65	2	10	—	217	76	699	352	193	112	1184	542
Norrbottens län	90	3	4	2	136	29	1187	497	309	168	1726	699
Summa	6421	136	282	16	14318	1224	33335	3476	20530	3441	74886	8293

T a b e l l,

utvisande antalet av överståthållareämbetet samt de olika länsstyrelserna under nedanstående år fattade beslut, varigenom meddelade körkort återkallats.

L ä n	För alltid återkallade körkort			För viss tid återkallade körkort			Summa för alltid återkallade körkort	Summa för viss tid återkallade körkort	Summa återkallade körkort
	1919	1920	1921	1919	1920	1921			
Stockholms stad	1	1	3*	11	59	56	5	126	131
Stockholms län	—	—	—	—	4	3	—	7	7
Uppsala län	—	—	—	—	1	4	—	5	5
Södermanlands län.....	—	—	—	—	—	2	—	2	2
Östergötlands län	—	2	4	1	6	16	6	23	29
Jönköpings län	—	—	1	—	3	3	1	6	7
Kronobergs län	—	1	—	—	—	2	1	2	3
Kalmar län	—	—	—	—	2	—	—	2	2
Götlands län	—	—	—	—	1	—	—	1	1
Blekinge län.....	—	—	—	—	1	—	—	1	1
Kristianstads län	—	—	—	—	—	2	—	2	2
Malmöhus län	—	—	1	2	7	11	1	20	21
Hallands län	—	—	—	—	—	3	—	3	3
Göteborgs och Bohus län.....	—	—	—	1	6	34	—	41	41
Älvsborgs län	—	—	—	—	—	2	—	2	2
Skaraborgs län	—	1	—	—	—	1	1	1	2
Värmlands län.....	—	—	2	—	1	10	2	11	13
Örebro län	—	—	—	2	3	4	—	9	9
Västmanlands län	—	1	—	—	2	3	1	5	6
Kopparbergs län.....	—	3	1	—	4	1	4	5	9
Gävleborgs län.....	—	—	1	—	—	3	1	3	4
Västernorrlands län	—	—	1	—	2	2	1	4	5
Jämtlands län.....	—	—	—	—	1	—	—	1	1
Västerbottens län	—	—	1	—	—	—	1	—	1
Norrbottnens län	—	—	—	—	2	3	—	5	5
Summa	1	9	15	17	105	165	25	287	312

* 1 st. av dessa indraget under år 1920 för viss tid, men före denna tids utgång indraget för alltid.

T a b e l l

över dels antalet besiktningsmän år 1921 i de olika länen, dels ock totalbeloppet av de avgifter, som under nämnda år uppburits av varje besiktningsman, jämte avdrag enligt § 8 i instruktionen för besiktningsmännen samt besiktningsmännen verkliga tillkommande arvode.

L ä n	Antal besikt- ningsmän	Av respektive besiktningsman uppburna avgifter, totalbelopp		Avdrag enligt § 8 i instruktionen för besiktningsmän		Besiktningsman- nen verkliga tillkommande arvode		L ä n	Antal besikt- ningsmän	Av respektive besiktningsman uppburna avgifter, totalbelopp		Avdrag enligt § 8 i instruktionen för besiktningsmän		Besiktningsman- nen verkliga tillkommande arvode			
		Kr.	ö.	Kr.	ö.	Kr.	ö.			Kr.	ö.	Kr.	ö.	Kr.	ö.		
Stockholms stad	4	14.934	—	1.467	—	13.467	—	Transp.	37	146.407	50	15.830	25	130.577	25		
		22.063	—	5.375	33	16.687	67			Jönköpings län		535	—	—	—	535	—
		22.269	—	5.512	67	16.756	33					390	—	—	—	390	—
		13.197	—	799	25	12.397	75					690	—	—	—	690	—
Stockholms län	3	2.300	—	—	—	2.300	—			2.705	—	—	—	2.705	—		
		875	—	—	—	875	—			1.070	—	—	—	1.070	—		
		2.720	—	—	—	2.720	—			100	—	—	—	100	—		
Uppsala „	1	17.027	—	2.513	50	14.513	50			1.360	—	—	—	1.360	—		
Södermanlands „	5	2.692	—	—	—	2.692	—			2.445	—	—	—	2.445	—		
		1.640	—	—	—	1.640	—			665	—	—	—	665	—		
		7.084	—	—	—	7.084	—			30	—	—	—	30	—		
		7.680	—	—	—	7.680	—			900	—	—	—	900	—		
		2.005	—	—	—	2.005	—	Kronobergs „	3	3.825	—	—	—	3.825	—		
Östergötlands „	11	10.650	—	162	50	10.487	50			710	—	—	—	710	—		
		3.150	—	—	—	3.150	—			155	—	—	—	155	—		
		2.780	—	—	—	2.780	—	Kalmar „	5	4.375	—	—	—	4.375	—		
		2.040	—	—	—	2.040	—			2.713	—	—	—	2.713	—		
		1.525	—	—	—	1.525	—			1.825	—	—	—	1.825	—		
		1.846	50	—	—	1.846	50			1.272	—	—	—	1.272	—		
		1.195	—	—	—	1.195	—			1.365	—	—	—	1.365	—		
		590	—	—	—	590	—	Gottlands „	1	3.830	—	—	—	3.830	—		
		470	—	—	—	470	—	Blekinge „	3	2.140	—	—	—	2.140	—		
		445	—	—	—	445	—			2.600	—	—	—	2.600	—		
		145	—	—	—	145	—			1.710	—	—	—	1.710	—		
Jönköpings „	13	1.835	—	—	—	1.835	—	Kristianstads „	4	5.207	—	—	—	5.207	—		
		3.250	—	—	—	3.250	—			5.037	—	—	—	5.037	—		
Transp.	37	146.407	50	15.830	25	130.577	25	Transp.	53	194.061	50	15.830	25	178.231	25		

L ä n	Antal besikt- ningsmän	Av respektive besikt- ningsman uppburna avgifter, totalbelopp		Avdrag enligt § 8 i instruk- tionen för besikt- ningsmän		Besikt- ningsman- nen verk- ligen till- kommande arvode		L ä n	Antal besikt- ningsmän	Av respektive besikt- ningsman uppburna avgifter, totalbelopp		Avdrag enligt § 8 i instruk- tionen för besikt- ningsmän		Besikt- ningsman- nen verk- ligen till- kommande arvode	
		Kr.	ö.	Kr.	ö.	Kr.	ö.			Kr.	ö.	Kr.	ö.	Kr.	ö.
Transp.	53	194.061	50	15.830	25	178.231	25	Transp.	82	322.664	—	25.002	42	297.661	58
Christianstads län		2.215	—	—	—	2.215	—	Värmlands län	10	5.450	—	—	—	5.450	—
		2.550	—	—	—	2.550	—			2.407	—	—	—	2.407	—
Älmlöhus	9	5.460	—	—	—	5.460	—			615	—	—	—	615	—
		15.255	—	1.627	50	13.627	50			2.000	—	—	—	2.000	—
		3.025	—	—	—	3.025	—			1.515	—	—	—	1.515	—
		6.742	50	—	—	6.742	50			650	—	—	—	650	—
		7.930	—	—	—	7.930	—			775	—	—	—	775	—
		20.262	—	4.174	67	16.087	33			955	—	—	—	955	—
		1.825	—	—	—	1.825	—			775	—	—	—	775	—
		1.135	—	—	—	1.135	—	Örebro	9	1.270	—	—	—	1.270	—
		577	—	—	—	577	—			1.236	—	—	—	1.236	—
Hallands	1	5.885	—	—	—	5.885	—			9.535	—	—	—	9.535	—
Östeb:s o. Bohus	3	18.740	—	3.370	—	15.370	—			1.484	—	—	—	1.484	—
		8.082	—	—	—	8.082	—			1.350	—	—	—	1.350	—
		335	—	—	—	335	—			4.120	—	—	—	4.120	—
Kopparbergs	9	755	—	—	—	755	—			1.610	—	—	—	1.610	—
		3.105	—	—	—	3.105	—			3.340	—	—	—	3.340	—
		3.360	—	—	—	3.360	—			398	50	—	—	398	50
		735	—	—	—	735	—			679	—	—	—	679	—
		1.125	—	—	—	1.125	—	Västmanlands	4	3.975	—	—	—	3.975	—
		1.495	—	—	—	1.495	—			1.968	—	—	—	1.968	—
		695	—	—	—	695	—			3.885	—	—	—	3.885	—
		270	—	—	—	270	—			2.585	—	—	—	2.585	—
		25	—	—	—	25	—	Kopparbergs	13	2.735	—	—	—	2.735	—
Kopparborgs	7	1.560	—	—	—	1.560	—			4.055	—	—	—	4.055	—
		7.840	—	—	—	7.840	—			2.415	—	—	—	2.415	—
		925	—	—	—	925	—			505	—	—	—	505	—
		1.930	—	—	—	1.930	—			3.035	—	—	—	3.035	—
		2.254	—	—	—	2.254	—			5.410	—	—	—	5.410	—
		325	—	—	—	325	—			2.830	—	—	—	2.830	—
		2.185	—	—	—	2.185	—			1.587	—	—	—	1.587	—
Transp.	82	322.664	—	25.002	42	297.661	58	Transp.	118	397.813	50	25.002	42	372.811	08

L ä n	Antal besikt- ningsmän	Av respektive besikt- ningsman uppburna avgifter, totalbelopp		Avdrag enligt § 8 i instruk- tionen för besikt- ningsmän		Besikt- ningsman- nen verk- ligen till- kommande arvode	
		Kr.	ö.	Kr.	ö.	Kr.	ö.
Transp.	118	397.813	50	25.002	42	372.811	08
Kopparbergs län		510	—	—	—	510	—
		1.275	—	—	—	1.275	—
		1.688	—	—	—	1.688	—
		1.247	—	—	—	1.247	—
		440	—	—	—	440	—
Gävleborgs „	7	3.105	—	—	—	3.105	—
		2.545	—	—	—	2.545	—
		425	—	—	—	425	—
		875	—	—	—	875	—
		4.985	—	—	—	4.985	—
		7.641	—	—	—	7.641	—
		2.990	—	—	—	2.990	—
Västernorrlands „	5	2.285	—	—	—	2.285	—
		3.980	—	—	—	3.980	—
		2.315	—	—	—	2.315	—
Transp.	130	434.119	50	25.002	42	409.117	08

L ä n	Antal besikt- ningsmän	Av respektive besikt- ningsman uppburna avgifter, totalbelopp		Avdrag enligt § 8 i instruk- tionen för besikt- ningsmän		Besikt- ningsman- nen verk- ligen till- kommande arvode	
		Kr.	ö.	Kr.	ö.	Kr.	ö.
Transp.	130	434.119	50	25.002	42	409.117	08
Västernorr. län		3.255	—	—	—	3.255	—
		420	—	—	—	420	—
Jämtlands „	4	4.585	—	—	—	4.585	—
		2.380	—	—	—	2.380	—
		2.032	—	—	—	2.032	—
		710	—	—	—	710	—
Västerbottens „	4	3.895	—	—	—	3.895	—
		1.257	—	—	—	1.257	—
		655	—	—	—	655	—
		390	—	—	—	390	—
Norrbottens „	5	3.170	—	—	—	3.170	—
		1.631	—	—	—	1.631	—
		542	—	—	—	542	—
		1.265	—	—	—	1.265	—
		405	—	—	—	405	—
S:a	143	460.711	50	25.002	42	435.709	08

U p p g i f t,

å av länsstyrelserna fastställda taxor för yrkesmässig automobiltrafik.

L ä n	Taxan tillämpas från den	Bilens vikt	Pris per körd kilometer						Vid återfärd erlägges	Om icke återfärd sker, erlägges	Väntning	Barn taxa	Godstaxa	Natttaxa	Vintertaxa								
			Över strecket tyngre biler			Under strecket lättare biler										Fler än 6	A	B	C	D	E	F	G
			1	2	3	4	5	6															
Blekinge	19/2 1921	över 850 kg. under	1.40	1.40	1.60	1.60	1.80	2.--	—	25%	1	1. 2. 3	4. 5	2. 15	3	—							
Göteborg. & Bohus	—	—	0.80	1.10	1.30	1.50	1.50	1.50	1.50	50%	1	5	—	9	—	—							
Gottlands	—	—	1.—	1.10	1.20	1.50	1.50	1.50	—	100%	50 %	—	1. 3	9	1	1							
Gävleborgs	—	—	0.80	1.—	1.20	1.40	1.60	1.80	—	50%	1	1. 4	—	—	—	—							
Hallands	15/3 1921	över 850 kg. under	1.40	1.40	1.60	1.60	1.80	1.80	1.80	25%	1	1. 2. 3	4. 5	1	7	—							
Jönköpings	1/2 1921	—	1.10	1.10	1.20	1.20	1.40	1.40	1.40	25%	1	1. 5	1. 2	16	2	—							
Jämtlands	—	—	0.80	1.20	1.40	1.60	1.60	1.60	—	50%	1	—	4. 5	6	—	—							
Kronobergs	15/4 1920	—	1.40	1.40	1.60	1.60	1.80	2.—	—	50%	1	1. 3	—	—	2	—							
Kalmar	H 2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—							
Kristianstads	—	över 850 kg. under	1.50	1.50	1.75	1.75	2.—	2.—	—	25%	1	1. 3	4. 5	2	3	—							
Kopparbergs	1/2 1921	—	0.80	1.—	1.20	1.40	1.60	1.80	—	50%	1	6	4. 5	6	3	—							
Malmöhus	1/4 1921	—	1.—	1.—	1.25	1.25	1.50	1.50	1.50	25%	1	1. 3	4. 5	2. 15	8	4							
Norrboottens	27/4 1921	över 800 kg. under	0.80	1.—	1.20	1.40	1.60	1.80	2.—	25%	1	1. 4	1. 2	4. 14	2	15/6 30/9							
Norrboottens (G)	27/4 1921	över 800 kg. under	1.—	1.20	1.40	1.60	1.80	2.—	2.20	50%	1	1. 4	1. 2	4. 14	11	1/10 14/5							
Stockholms	H 1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—							
Södermanlands	H 1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—							
Skaraborgs	—	—	1.50	1.50	1.70	1.70	2.—	2.—	—	1. 2	1	—	4. 5	5	—	—							
Uppsåla	—	—	1.20	1.40	1.60	1.80	2.—	2.20	—	50%	1	—	4. 5	8	—	—							
Värmlands	—	—	1.—	1.—	1.20	1.20	1.40	—	—	25%	1	—	—	—	—	—							
Västmanlands	—	—	1.—	1.—	1.20	1.60	1.80	2.—	—	50%	1	—	1. 2	4. 13	5	—							
Västerbottens	2/5 1921	—	0.75	1.—	1.25	1.50	1.50	1.50	—	50%	1	—	—	2	—	—							
Västerbottens	—	—	0.60	0.90	1.10	1.30	1.50	1.70	—	50%	1	—	1. 3	4. 14	9. 10	2. 3							
Örebro	—	—	0.90	0.90	1.10	1.10	1.30	1.30	—	50%	1	1. 4	1. 3	—	12	—							
Östergötlands	—	—	0.90	0.90	1.—	1.10	1.20	—	—	50%	1	5	—	—	2	—							
Älvsborgs	H 1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—							

Anvisningar till under A. B. C. D. E. F. G. gällande taxor och bestämmelser.

A. Vid återfärd erlägges: 1) kr. 2.— per mil, 1—4 personer. 2) 1 kr. 3.— per mil, 5—6 personer.

B. Om ICKE återfärd sker, erlägges: 1) Ingen avgift.

C. Väntning. 1) Understigande 15 min. ingen avgift. 2) Överstigande 15 min. ingen avgift. 3) Överstigande 30 min. kr. 1:1:50 för varje påbörjad 15 min. 4) Överstigande 45 min. kr. 1:1:— för varje påbörjad 15 min. 5) Överstigande 60 min. kr. 1:3:— per timme. 6) Överstigande 15 min. kr. 1:1:— per timme.

D. Barn taxa. 1) Barn under 3 år fritt. 2) Barn 3—12 år avgiftnett, 3) 2 barn 3—12 år räknas som en person. 4) Barn under 10 år få medfölja resande utan avgift. 5) 2 under 10 år räknas som en person.

E. Godstaxa. 1) Intill 15 kg. icke skrymmande gods tas avgiftsfritt. 2) Intill 25 kg. icke skrymmande gods tas avgiftsfritt. 3) 15 kg. fritt. 4) 20 kg. fritt. 5) 25 kg. fritt, därutöver enligt överenskommelse. 6) 50 kg. fritt, därutöver 35 öre per 10 kg. 7) 50 kg. fritt, därutöver 50 öre per 10 kg. 8) 50 kg. fritt, därutöver 75 öre per 10 kg. 9) 50 kg. fritt, därutöver ersättes enligt närmast högre taxa. 10) 50 kg. fritt, därutöver 1/4 person. 11) 30—45 kg., 1/2 person. 12) 45

kg. och mera, 1/1 person. 13) 20—50 kg. 50 öre per mil. 14) 20—50 kg. 50 öre per mil och 10 kg. 15) Mer än 25 kg. enligt överenskommelse. 16) 40 öre för varje 10 kg., 10 kg. fritt.

F. Natttaxa. 1) Minsta taxa som för 3 personer. 2) Kl. 9 e. m.—6 f. m. 25 % förhöjning. 3) Kl. 10 e. m.—6 f. m. 25 %. 4) Kl. 11 e. m.—7 f. m. 20 %. 5) Kl. 10 e. m.—7 f. m. 30 %. 6) Kl. 11 e. m.—6 f. m. 30 %. 7) Kl. 10 e. m.—7 f. m. 25 %. 8) Kl. 11 e. m.—7 f. m. 25 %. 9) Sommar, 15/5—1/10 kl. 11 e. m.—6 f. m. 30 %. 10) Vinter, 1/10—15/5 kl. 11 e. m.—6 f. m. 50 %. 11) Kl. 9 e. m.—6 f. m. 50 %. 12) Kl. 8 e. m.—6 f. m. 1—2 personer kr. 1: 10, 3—4 personer kr. 1: 30, 5 och flera kr. 1: 50.

G. Vintertaxa. 1) 1 okt.—1 maj 30 % förhöjning. 2) 1 okt.—15 maj kl. 6 f. m.—11 e. m. + 25 %. 3) 1 okt.—15 maj 11 e. m.—6 f. m. + 50 %. 4) Nov.—Mars 1—2 personer kr. 1: 50, 3—4 personer kr. 1: 75, 5 eller flera personer kr. 2: —. 5) 1 Okt.—1 April 25 % förhöjning.

H. Diverse underrättelser. 1) Taxan under utarbetande. 2) Taxan överklagad.

T a b e l l,

över inom de olika länen influtna registreringsavgifter för motorfordon, därmed bestridda utgifter och statsverkets kvarvarande behållning under vart av åren 1919, 1920 och 1921.

L ä n	1 9 1 9					1 9 2 0					1 9 2 1						
	Influtna registreringsavgifter		Därmed bestridda utgifter		Vid årets slut kvarstående behållning	Influtna registreringsavgifter		Därmed bestridda utgifter		Vid årets slut kvarstående behållning	Influtna registreringsavgifter		Därmed bestridda utgifter		Vid årets slut kvarstående behållning		
	Kr.	ö.	Kr.	ö.	Kr.	ö.	Kr.	ö.	Kr.	ö.	Kr.	ö.	Kr.	ö.	Kr.		
Stockholms stad ...	21.520	—				41.192	—				27.585	—					
Stockholms län ...	3.831	—				8.648	—				7.351	—					
Uppsala län	2.199	—				7.450	—				7.045	—					
Södermanlands län	4.160	—				10.695	—				8.985	—					
Östergötlands län...	6.635	—				15.947	—				10.208	—					
Jönköpings län.....	2.716	—				7.780	—				6.814	—					
Kronobergs län ...	1.249	—				3.049	—				3.332	—					
Kalmar län	1.884	—				5.629	—				5.673	—					
Gottlands län	656	—				1.010	—				1.661	—					
Blekinge län.....	641	—				2.239	—				2.342	—					
Kristianstads län...	2.725	—				8.652	—				7.315	—					
Malmöhus län	11.338	—				32.191	—				22.011	—					
Hallands län.....	1.413	—				2.191	—				2.610	—					
Göteborgs o. Bohus län	7.913	—				18.559	55				10.339	—					
Älvsborgs län	2.022	—				6.015	—				11.222	—					
Skaraborgs län.....	3.216	—				7.748	—				7.167	—					
Värmlands län.....	3.670	—				11.650	—				8.890	—					
Örebro län	5.307	—				13.070	—				9.343	50					
Västmanlands län	4.379	—				7.373	—				9.085	—					
Kopparbergs län...	4.827	—				12.060	—				13.120	—					
Gävleborgs län.....	3.204	—				11.457	—				10.186	—					
Västernorrlands län	2.610	—				6.501	—				6.687	—					
Jämtlands län	1.974	—				5.296	—				2.012	—					
Västerbottens län	560	—				4.018	—				3.099	—					
Norrbottnens län ...	710	—				2.164	—				3.079	—					
Summa	101.359	—	4.800	—	* 96.559	**	252.584	55	59.467	75	193.116	80	207.161	50	42.939	73	164.221

* Enligt räkenskaperna har utgiftsanslaget tillförts en inkomst av 149 kr. 26 öre.

** Härej inberäknad den i föregående not omnämnda inkomsten till utgiftsanslaget.

Utdrag av förste byråingenjören Axel Valsingers den 31 december 1921 avgivna redogörelse för Internationella Vägtrafikkonferensens i Paris den 6—8 oktober 1921 förhandlingar och beslut.

KONFERENSENS BESLUT.

Enhetlighet beträffande regler för trafiken.

a) Riktningar för trafiken vid möte och förbipassering, grenväg och korsväg.

Konferensen framställer såsom önskemål:

1) att i varje land riktningen för vägtrafiken må, om så skulle behövas, bliva enhetligt fastställd;

2) att, vilken den nu gällande trafikriktningen än må vara, följande bestämmelser må fastställas, så när som på trafikriktningen, och införas i varje lands förordningar.

Förare av fordon, vilka som helst, av drag-, last- och riddjur eller av djur i allmänhet skola hålla till höger (vänster)¹ vid möten eller för att låta sig förbipasseras; de skola hålla till vänster (höger) för att själva förbipassera, dock att denna bestämmelse icke äger tillämpning i fråga om förbipassering av spårvagnar.

De skola hålla undan åt höger (vänster) så snart ett fordon eller djur, som föres, närmar sig. Då de mötas eller förbipasseras, skola de på vänstra (högra) sidan av vägen lämna största möjliga fria utrymme och allra minst halva körbanans bredd, när det gäller ett mötande fordon eller en boskapsjord, och 2 meter, när det gäller en mötande fotgängare, en velociped eller ett enstaka djur.

När de vilja förbipassera ett annat fordon, skola de förvissa sig, att detta låter sig göra utan att riskera sammanstötning med fordon eller djur, som komma från motsatta hållet.

Det är förbjudet att utföra en förbipassering, när utsikten framåt icke är tillräcklig, eller på sådana ställen, där vägar skära varandra.

Efter en utförd förbipassering må föraren återföra sitt fordon åt höger (vänster), först sedan han förvissat sig, att detta låter sig göra utan olägenhet för det fordon eller det djur, som han förbipasserat.

Grenvägar och korsvägar.

Förare av fordon eller av djur, som nalkas en grenväg eller en korsväg, skall varsko om sin ankomst och övertyga sig att vägen är fri, färdas med modererad hastighet samt hålla till höger (vänster) särskilt på platser, varest utsikten är ofullständig.

Utför tätt bebyggda samhällen tillerkännes företrädesrätten att passera grenväg och korsväg åt sådana fordon, vilka vid tillfället i fråga trafikera den ur trafiksynpunkt viktigare vägen.

Utför tätt bebyggda samhällen vid korsning av ur trafiksynpunkt samma slag av vägar tillkommer det förare att låta den förare, som kommer på hans högra (vänstra) sida, först få passera.

Inom tätt bebyggda samhällen äro samma regler tillämpliga med förbehåll likväl av genom vederbörlig myndighet utfärdade särskilda föreskrifter.

¹ Uppgifterna inom parentes avse länder, vilka i likhet med Sverige hava s. k. vänstertrafik.

b) **Enhetlighet beträffande förordningar om hastighetsbegränsning.¹ — Alla slag av fordon.**

Automobiler.

Förare av automobil skall ständigt vara herre över sitt fordons hastighet; han skall avvakta eller till och med avstanna rörelsen inom kortast möjliga väglängd varje gång som hans fordon på grund av omständigheterna eller av platsens belägenhet skulle kunna utgöra en orsak till olycka, till oordning eller hinder för trafiken, särskilt inom tätt bebyggda samhällen, i vägkurvor, i branta backar, vid sådana ställen, där bostäder äro belägna nära intill vägen, vid smala eller vid mera eller mindre tillspärrade delar av vägen, vid korsvägar, vid möte eller vid förbi-passering, eller åter då på allmän väg drag-, last- och riddjur eller boskap, som ledsagas, vid automobilens annalkande visa tecken till rädsla.

Automobils hastighet skall likaledes avsakas efter mörkrets inbrott ävensom vid dimma.

Alla slag av fordon samt djur.

Förare av fordon, vilka som helst, av drag-, last- och riddjur eller av djur i allmänhet skola alltid färdas med modererad hastighet vid passerandet av tätt bebyggda samhällen och varje gång som vägen icke är fullkomligt fri eller utsikten icke är fullständig.

c) **Belysning av alla slag av fordon. — Lanterner och strålkastare. — Bländande ljus. — Ljussignaler.**

Automobiler.

Automobil, med undantag för motorcykel, som icke är försedd med sidvagn, skall efter mörkrets inbrott vara försedd med två lanterner framtill, visande vitt ljus, och med en lantern bak-till, visande rött ljus.

I fråga om motorcykel, som icke är försedd med sidvagn, må belysningen inskränkas antingen till en lykta, synlig såväl framifrån som bakifrån, eller till en lykta, synlig endast framifrån, då baktill finnes inrättad anordning, som visar rött ljus.

Automobil, som på öppna fältet färdas med en hastighet överstigande 20 kilometer i timmen, skall vara försedd med en anordning för belysning, tillräckligt stark att upplysa vägen minst 100 meter framför automobilen.

Bländande ljus må ej användas inom tätt bebyggda, med allmän utomhusbelysning försedda samhällen.

Efter mörkrets inbrott skall ensamgående automobil vara försedd med anordning för belysning, tillräckligt stark för att upplysa det bakre igenkänningsmärket. För det fall att fordon bogseras av automobil, skola sistnämnda belysningsanordning liksom också det röda ljuset baktill flyttas bakåt och anbringas å det sista bogserade fordonet, som jämväl skall bära tydligt nummer och bokstav, angivande den bogserande automobilens nationalitet.

Övriga fordon.

Ensamt fordon skall efter mörkrets inbrott utmärkas framåt med en eller två lyktor, visande vitt ljus, och bakåt med en lykta, visande rött ljus.

Lyktan, visande vitt ljus, eller den ena av dem, i händelse två sådana användas, skall placeras på fordonets vänstra (högra) sida. På samma sida skall också den röda lyktan placeras. Sistnämnda lykta må hava samma ljuskälla som den främre vänstra (högra) lyktan i händelse fordonets totala längd, lasten inberäknad, icke överstiger 6 meter.

Åkerbruksfordon på väg från lantgården till fältet eller vice versa må emellertid utmärkas med endast en i handen buren vanlig handlykta. För fordon, som framforslas förmedelst handkraft, såsom handkärror, fordras endast en enda lykta, visande färgat eller ofärgat ljus.

Då fordon föres i konvoj, under härnædan närmare omförmälda villkor, skall i varje grupp av två fordon, som åtföljas utan mellanrum, första fordonet vara försett med åtminstone en lykta framtill, visande vitt ljus, och andra fordonet med en lykta baktill, visande rött ljus.

Velociped skall efter mörkrets inbrott vara försedd med antingen en lykta synlig såväl framifrån som bakifrån, eller en lykta, synlig endast framifrån, då baktill finnes inrättad anordning, som visar rött ljus.

¹ Ett av franska delegationen under denna punkt i tabellform framlagt förslag om uppdelning av automobilfordon, vilkas vikt med last överstiger 3,000 kg., i fyra olika klasser samt om högsta tillåtna hastigheter för varje särskild klass, allt efter olika totalvikt, olika hjulringar och person- eller godstransport, godkändes ej av konferensen, enär de i tabellen föreslagna siffrorna ansågos för höga med hänsyn till vägnarnas goda bestånd.

Ljudsignaler.

På öppna fältet skall automobil, där så erfordras, giva signal om sin ankomst förmedelst en ljudapparat, vars ljud kan höras på minst 100 meters avstånd, och i övrigt av den beskaffenhet, att dess ljud skiljer sig från de speciella ljudsignaler, som äro i bruk i enlighet med särskilda föreskrifter av vederbörlig myndighet.

Inom tätt bebyggda samhällen må endast användas ljudapparat av modererad styrka.

d) Specialbestämmelser för velocipeder.*Ljudsignaler.*

Velociped skall vara försedd med en signalapparat bestående av en tryckklocka med gäll ton eller en bjällra, vars ljud kan höras på minst 50 meters avstånd och som kan sättas i verksamhet så ofta som behovet kräver. Användningen av varje annan ljudsignal är förbjuden.

Hastighet.

Velociped skall framföras med modererad hastighet vid passerandet av tätt bebyggda samhällen ävensom vid möten, vid korsvägar och i krökningar, av allmän väg. Velocipeder må ej formeras i grupper av beskaffenhet att utgöra hinder för trafiken.

Möte och förbipassering.

Velocipedist skall hålla till höger (vänster) vid möte med fordon, vilka som helst, med velocipeder eller med djur och hålla till vänster (höger) vid förbipassering; i sistnämnda fall åligger det velocipedist att varsko föraren eller ryttaren förmedelst ljudapparaten samt att färdas endast med modererad hastighet.

e) Specialbestämmelser för fotgängare.

Utän eftersättande av de försiktighetsmått, som varje fotgängare bör iakttaga vid begagnandet av körbanan, åligger det fotgängare att gå ur vägen för att låta fordon, velocipeder, drag-, last- och riddjur passera.

Förare av fordon, vilka som helst, skall om sin ankomst varsko fotgängare, då denne befinner sig i fordonets väg samt därvid, om så erfordras, iakttaga all nödig försiktighet.

f) Bestämmelser för förande av fordon och djur. — Konvojer. — Hjordar. — Kringströvande djur. — Beten.

Varje fordon skall hava en förare; undantag från denna regel medgives endast för fordon, som gå i konvoj.

Dragdjur eller lastdjur och kreatur, som på väg framforslas, skola vara åtföljda.

Förare skola ständigt vara i sådant tillstånd och i sådant läge att de kunna föra och styra sina fordon eller sina anspann, sina riddjur, dragdjur, lastdjur eller kreatur. Det åligger förare att om sin ankomst varsko andra förare samt fotgängare.

Förare må använda mitten eller högra (vänstra) delen av körbanan; men det är dem uttryckligen förbjudet att använda vänstra (högra) delen av körbanan utom vid förbipassering eller då detta är nödvändigt för utförande av vändning.

Bromsar.

Därest sådant i vissa fall med hänsyn till vägarnas beskaffenhet påfordras, må vederbörlig myndighet kunna ålägga skyldighet att förse varje fordon med en broms eller med en anordning för fastlåsande av hjul.

Konvojer.

Fordon, som äro sammanställda i en följd efter varandra och som färdas med inbördes bibehållna platser, utgöra en konvoj.

En konvoj av fordon med animalisk dragkraft må hava blott en förare för varje grupp av två fordon, som åtföljas utan mellanrum, under villkor att föraren går till fots och att icke något fordon har djur anspänt i spann.

En konvoj skall uppdelas i avdelningar av vardera högst 25 meters längd, anspannen inberäknade, för konvojer av fordon med animalisk dragkraft; i avdelningar av vardera högst 50 meters längd, dragande fordonen inberäknade, för konvojer av fordon med maskinell dragkraft.

Mellanrummet mellan två på varandra följande avdelningar skall vara åtminstone 25 meter i förstnämnda fall och 50 meter i sistnämnda fall.

Bestämmelserna i denna paragraf äga icke tillämpning på militärkonvojer.

Hjordar.

Varje slags hjordar av djur, som framforslas på allmän väg, skola föras av ett tillräckligt antal förare och föras på sådant sätt, att de icke upptaga mera än halva vägens bredd; de må icke stanna på vägen.

Då de framforslas nattetid, skall deras närvaro utmärkas genom en ljud- eller ljussignal.

Då flera hjordar framforslas på samma väg, skola de vara åtskilda genom ett avstånd av minst 50 meters längd.

På allmän väg kringströvande eller åt sig själva lämnade djur.

Det är förbjudet att låta djur, vilka som helst, fritt ströva omkring på allmän väg samt att övergiva och åt sig själva lämna drag- last- och riddjur på allmän väg.

Beten.

Det är förbjudet att låta djur, av varje slag beta på allmän väg.

g) **Propaganda i upplysningsyfte.**

Konferensen framställer såsom önskemål, att i varje land förordningarna om vägtrafiken bringas till allmän kännedom genom en praktisk propagandaverksamhet, som i främsta rummet riktar sig till trafikanterna bland småfolket, vilka i allmänhet äro okunniga om sina rättigheter och skyldigheter uti ifrågavarande hänseende.

Konferensen förordar särskilt för detta ändamål:

1) En vidlyftig spridning av medelst teckningar åskådliggjorda och förklarade texter, lämpligen i form av små häften eller broschyrer eller medelst affischering;

2) Undervisning för ungdomen, särskilt i skolorna, vid förefallande behov till och med genom användande av kinematograf.

h) **Enhetlighet beträffande bestämmelser om last och lastbredd för tung trafik.**

Största bredd av fordon.

Ett fordons bredd, alla framskjutande delar inberäknade, må i en vertikal tvärsektion ingenstädes överstiga två och en halv meter. — Hjulaxeländan och hjulnavet, alla dithörande tillbehör inberäknade, må icke skjuta fram utöver fordonets övriga yttre kontur.

Undantag från sistnämnda regel medgives endast i fråga om:

1) åkerbruksredskap,

2) fordon för animalisk dragkraft, vilkas överrede icke skjuter fram utöver hjulen eller vilka icke äro försedda med sido- eller stänkskärmar; i detta fall må den mest framskjutande punkten av hjulaxeln eller av hjulnavet, alla dithörande tillbehör inberäknade, icke skjuta fram mera än 18 centimeter utöver det plan, som kan tänkas lagt genom hjulskenans ytterkant.

Föreskrifterna i föregående paragrafer äga tillämpning på specialmateriel för krigsbruk endast för så vitt dessa föreskrifter icke äro oförenliga med hänsyn till materielens ändamål.

Kedjor och andra tillbehör, lösa eller löstagbara, skola fästas vid fordonet på sådant sätt, att de till följd av skakningarna icke kunna komma att skjuta fram utöver fordonets yttre kontur eller komma att släpa på marken.

Största bredd av last.

Bredden av ett fordons last må ej överstiga två och en halv meter. Vederbörlig myndighet må dock meddela tillstånd till framforsling av skrymmande föremål, vilka icke skulle kunna lastas under nyssnämnda villkor.

Undantagna från varje bestämmelse om lastbredd äro åkerbruksfordon, då dessa användas för skördetransport från fält till lantgård, till salutorg eller till ilastningsplats.

Det är förbjudet att på fordonets sidor anbringa fasta eller flyttbara säten, som skjuta fram

utöver fordonets eller lastens bredd eller äro inrättade på sådant sätt, att föraren, vid sätets begagnande, kommer helt eller delvis utanför denna bredd.

Föreskrifterna i förevarande avdelning äga tillämpning på specialmateriel för krigsbruk endast för så vitt dessa föreskrifter icke äro oförenliga med hänsyn till materielens ändamål.

i) Hjulringstryck. — Form och beskaffenhet av hjulringar på automobil, traktorer och bogserade fordon.

Trycket, som ett fordon utövar på vägbanan, må ej vid något tillfälle kunna överstiga 150 kilogram för varje centimeter av hjulringens bredd, mätt på en ny, felfri hjulring i anliggningsytan mot en hård vägkana.

Hjulringar av metall må ej förete någon del, som skjuter fram utöver hjulets förkontakt med vägbanan avsedda löpcirklar. Denna bestämmelse äger icke tillämpning på i transport mellan lantgård och fält gående åkerbruksredskap för animalisk dragkraft eller fordon med maskinell dragkraft för uteslutande åkerbruksändamål. Hjul och rullande delar på dylika redskap och fordon skola dock anordnas på sådant sätt, att någon onormal åverkan på allmän väg därvid icke förorsakas.

Hjul på automobilfordon för person- och godstransport ävensom hjul på av dem bogserade fordon skola vara försedda med hjulringar av elastiskt gummi eller med någon ur elasticitets-synpunkt därmed fullt motsvarande anordning.

Stift och nitnaglar, fästade på gummihjulringar i syfte att förhindra, att desamma lossna, skola hava den i beröring med vägbanan kommande ytan slät och cirkelrund med åtminstone 10 millimeters diameter, vilken yta icke må förete någon skarp kant och ej heller skjuta fram utöver hjulets löpcirklar med mera än fyra millimeter.

Föreskrifterna i förevarande avdelning äga tillämpning på specialmateriel för krigsbruk endast för så vitt dessa föreskrifter icke äro oförenliga med hänsyn till materielens ändamål.

Göteborgs droskägareförenings förslag till allmänt trafikreglemente.

- § 1. Reglementet gäller allt färdande (all trafik) på allmänna färdvägar (trafikleder).
- § 2. Med färdvägar menas gator och vägar.
- § 3. Färdvägs sidor skola anses som gångbanor, och den däremellan belägna delen som körbana, båda med företrädesrätt för det slags trafik namnet antyder.
- § 4. Där särskild gång-, rid-, velociped- eller spårvägsbana är anlagd, är banan med undantag för korsningar, genomfarer till gårdar och dyl. uteslutande förbehållen den trafik namnet angiver.
- § 5. Till gångtrafik räknas gående till fots, framförande med handkraft av barnvagnar, rullstolar, invalidvagnar o. dyl. men icke åkande på rullskridskor.
- § 6. Till körtrafik räknas framförande av alla övriga slags fordon, kreatur samt ritt.
- § 7. Varje trafikant skall göra sig väl förtrogen med att trafikens ostörda fortgång d. v. s. såväl hans egen som andras *säkra* och ostörda framkomst, ytterst beror på att han själv i minst lika hög grad som varje annan förfar omdömesgillt och ändamålsenligt. Detta innebär bl. a. att man vid allt sitt färdande först själv visar andra trafikanter minst lika stor hänsyn, som man vill hava rätt att vänta.
- § 8. För att trafiken skall kunna fortgå ledigt och utan fara skola alla trafikanter iakttaga följande föreskrifter.
- a) Där trafik i motsatta eller skärande riktningar förekommer, vare sig på gång- eller andra banor, skall vardera trafikströmmen i mån av behov och alltså noggrannare ju starkare den motsatta strömmen är, framgå på banans vänstra sida.
 - b) Där förbifärd får ej äga rum vid krökar, korsningar eller förbi i gång varande åkdon vid spårvagnshållplatser, där spårvagn håller, och ej heller eljes, då fara för sammanstötning med mötande trafik föreligger. Förbifärd skall ske med utvikning åt höger utom ifråga om förbikörning av i gång varande spårvagn, som går i mitten av körbanan; i detta fall skall omkörning ske till vänster och särskilt försiktigt.
 - c) För att ej hindra motsatt trafikström skall man, där så erfordras, draga sig bakom, »falla bakom», sidotrafikant, som befinner sig till vänster.
 - d) Förbifärd får ej äga rum vid krökar, korsningar eller förbi i gång varande åkdon vid spårvagnshållplatser, där spårvagn håller, och ej heller eljes, då fara för sammanstötning med mötande trafik föreligger. Förbifärd skall ske med utvikning åt höger utom ifråga om förbikörning av i gång varande spårvagn, som går i mitten av körbanan; i detta fall skall omkörning ske till vänster och särskilt försiktigt.
 - e) På signal av den, som vill förbi, skall framförvarande såväl i samma som motsatt trafikström, där intet verkligt hinder finnes, genast hålla undan åt vänster så mycket förhållandena medgiva.
 - f) Vid möte, där fara för sammanstötning kan föreligga, får man ej färdas med större hastighet än att man kan stanna inom *halva* den framförvarande fria vägsträckan.
- Anm.* Av c—f följer att den snabba trafiken fortgår inne på körbanan och den långsammare måste hålla sig vid sidorna.
- g) Färd tvärs över trafikled i stad bör ske vid korsningar.
 - h) Där flera personer samlats för att samtidigt framkomma till en plats, t. ex. biljetlucka el. dyl., skola de självmant ordna sig i kö allt efter som de komma. Kö på gångbana får ej upptaga större bredd än att återstående gångbanebredd lämnar obehindrad passage för minst en person. Ingen må tränga sig in i eller igenom kö. Anvisningar, som av polis kunna lämnas, skola omedelbart höras.
 - i) Ingen trafikant må onödigtvis uppehålla sig eller stanna i trafikled, och än mindre i eller nära trafik korsning så att trafik därigenom hindras. Den som stannar på gångbana skall särskilt iakttaga att lämna förbipasserande obehindrad passage. Den som väntar på spårvagn, skall uppehålla sig på refuge eller gångbana eller i körbanan invid spårvägsspåret, men icke så att körbanan spärras.

Fordon, som stannas å körbana, ställas längs och så nära körbanans vänstra sida som utan olägenhet för trafik å närbelägen gångbana låter sig göra.

Fordon få ej ställas utan förare framför butiksingångar och genomfarter.

Fordon får icke ställas riktat mot trafikströmsriktning.

Där körbana ej är tillräckligt bred för tre fordon i bredd, få fordon icke ställas mitt framför varandra vid körbanans ömse sidor.

Vid smutsigt väglag skola trafikanter i körtrafik i vad på dem ankommer iakttaga varsamhet så att andra trafikanter icke utsättas för onödigt smutsstänk.

§ 9. På eller invid färdväg få motorfordon ej lämnas av föraren då motorn är igång, förspända dragare ej lämnas obundna utan säker tillsyn, betande kreatur ej lämnas obundna utan säker vaktare och ej heller bindas så, att de kunna själva eller med bindslet hindra trafiken.

§ 10. Spårvägsspår, som ligga i körbanans plan, må befaras av motorfordon för personbefordran och lätta lastbilar med luftringar. Där färdväg delas i längdriktningen av kanal, spår-, rid-, velocipedbana el. dyl. och har körbanor på båda sidor, ävensom eljes där dubbla körbanor finnas, skall körtrafik gå på vänstra körbanan.

Vid spårväghållplatser med spårvägsrefuger å båda sidor får körtrafik ej framgå mellan refugerna.

Vid spårväghållplats skall körtrafik hålla undan för dem, som vid spåret invänta eller stigit av spårvagn och bör icke passera medan spårvagnen håller, där ej utrymmet är fullt tillräckligt.

§ 11. I gång varande sjukvårds-, polis- och brandkårsfordon samt spårvagnar skola på sin särskilda signal hava företräde i trafik i nu nämnd ordning. Näst efter de här nämnda, skall tågande begravningsprocession, militärtrupp och tåg anordnade med vederbörligt medgivande, hava företräde framför annan trafik. Övriga trafikanter skola i vad på envar ankommer lämna dessa vägen fri.

Där utrymmet ej medgiver förbipassage eller möte och således blott en trafikant kan komma fram, skall, för att trafiken må underlättas så mycket som möjligt och stockning undvikas, och där polis ej reglerar trafiken, den som redan är inne i passagen hava företräde och i övrigt snabbare trafik, som alltså upptager passagen kortare tid, i regel hava företräde framför långsammare, växelvis från båda håll.

§ 12. Trafikanter i körtrafik skola i mån av behov, och eljes där föreskrift om körtecken å gällande, medels tydliga signaler eller tecken (ljudsignaler, maskin- eller handstyrda kursvisare, arm, piska) i tid angiva sin avsikt att stanna, sakta farten, fara rakt fram, vända åt sidan, vända helt om eller backa. Signal skall vara tydlig och får icke onödigtvis upprepas. Tecken skola så vitt möjligt vara synliga såväl framåt som bakåt och både om dagen och om natten.

Tecken åro¹

Inga andra tecken få användas som ersättning för dessa.

§ 13. Om körare.

Körtrafik får ej utövas av personer, som sakna erforderliga förutsättningar, t. ex. epileptici, ålderssvaga, döva o. dyl., och givetvis ej heller särskilt slag av trafik av dem, som ej uppfylla därför gällande särskilda kompetensfordringar.

I stad eller tät bebyggt samhälle må ingen där boende framföra motorfordon eller köra dragare utan att hava styrkt sig känna för orten gällande särskilda trafikbestämmelser, i den mån de ej framgå av uppsatta anslag eller signaler.

Under färd får körande ej röka eller låta avleda sin uppmärksamhet från sitt förehavande. Vid sammanstötning eller olyckshändelse skall körande, om han, däri är invecklad, kvarstanna på platsen och lämna det bistånd han möjligen kan samt beredvilligt meddela erforderliga uppgifter för sitt återfinnande.

Manöver i körtrafik.

Rörelse i trafikström får endast försiggå med trafikströmmens riktning.

Härav följer, att rörelse bakåt icke får försiggå mot trafikriktningen, där trafiken kan hindras därigenom. Under sådana förhållanden får sålunda icke helomvändning medels backning företagas utan måste helomvändning, där utrymmet det medgiver, ske under rörelse framåt och med sols; eljes köres omkring kvarter.

Inkörning i annan trafikled skall ske varsamt och, då utrymmet det medgiver, så, att man håller trafikledernas korsningspunkt fri till höger om sig.

Om fordon.

Fordon får icke användas i trafik utan att i tillämpliga delar uppfylla gällande föreskrifter; Motorfordon, velocipeder och åkdon med dragare körda i spann eller tandem ävensom laståkdon skola hava tillförlitliga bromsar.

När dagsljuset är otillräckligt, skola fordon i trafik vare sig de åro i gång eller hålla stilla visa ljus bakåt.

§ 14. Där ytterligare föreskrifter t. ex. beträffande hastigheter, kalkbacksåkning, vägsignaler

¹ Uteslutna här.

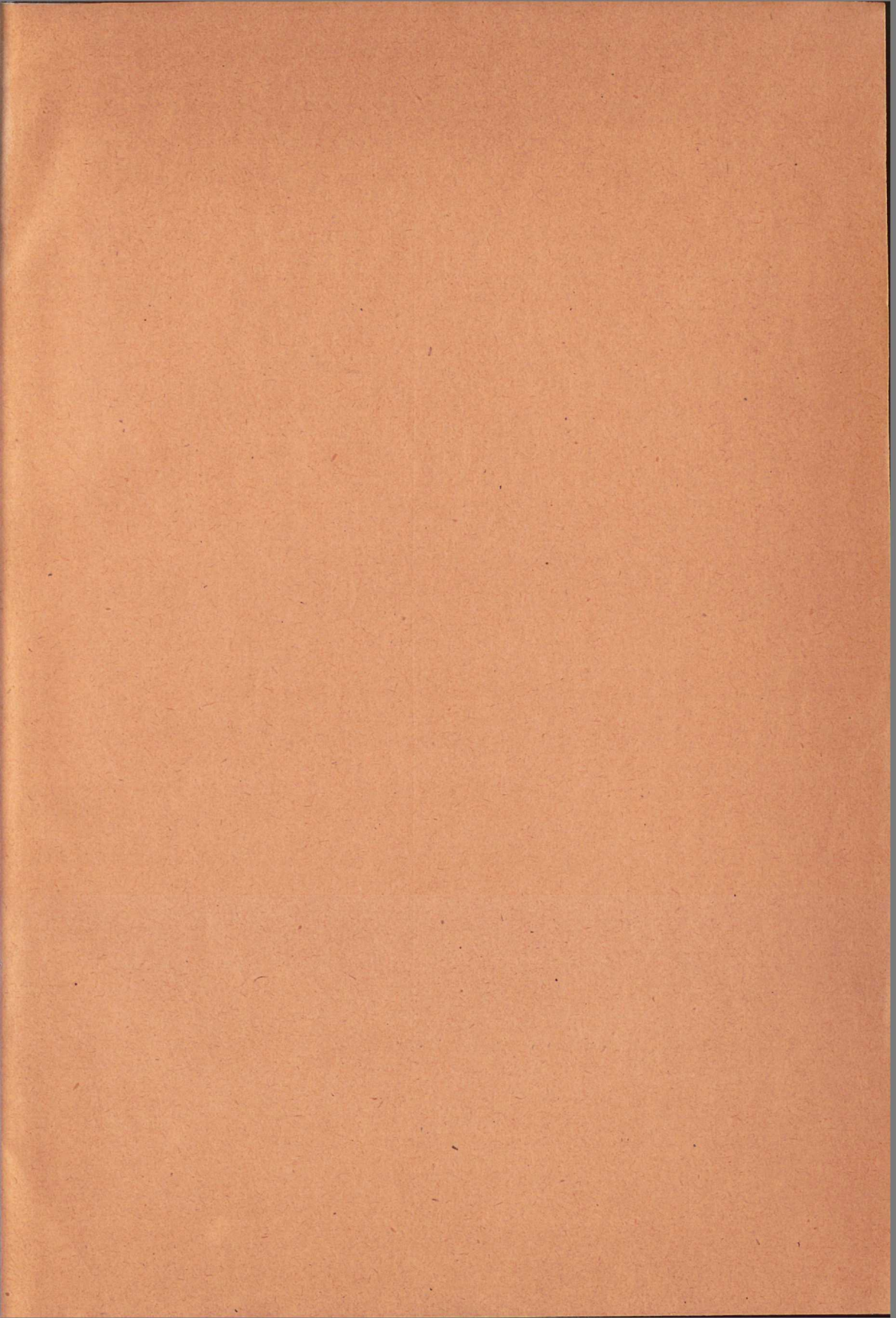
eller annat erfordras, må sådana föreskrifter utfärdas av Konungen och Konungens befallningshavande efter vederbörandes hörande.

För att föreskrift om hastighetsbegränsning skall vara gällande eller vägväspärrning få företagas, skola tydliga signaler, skyltar o. dyl. av fastställd typ vara anbragta till vänster om infarterna till den färdväg som avses och tydligt angiva högsta tillåtna hastigheten i km. tim. och, på lämpligt sätt, det område eller den väglängd, begränsningen eller avstängningen avser.

Privata trafikmärken få icke utan Konungens befallningshavandes tillstånd anbringas utmed eller å allmän färdväg.

§ 15. Tillsyn å efterlevnaden av trafikföreskrifter åligger polismyndigheterna och trafiknämnden, där sådan finnes.

§ 16. Överträdelse av trafikföreskrifter straffas, där högre straff ej är stadgat i lag eller författning, och även om ingen skada skett, med böter från och med 5 till och med 500 kronor. x



Statens offentliga utredningar 1922.

Systematisk förteckning.

(Siffrorna inom parentes hänvisa till den kronologiska förteckningen för januari—mars 1922.
Siffrorna inom klammer beteckna utredningarnas nummer i den kronologiska förteckningen från och med april 1922.)

Allmän lagstiftning Rättskipning. Fångvärd.

Förber. utkast till strafflag. Förmögenhetsbrotten. 2. (17)
Lekmannaelementets använd. inom civilprocessen. (25)
Bet. rör. internering av farliga återfallsförbrytare. (26)
Utkast till lag om visst tryggande av byggnadsborger-
närers fordringar m. m. [26]

Statsförfattning. Allmän statsförvaltning.

1921 års pensionskommittés betänkande. 1. (10)
Några iakttagelser från 1921 års riksdagsmannaval. [1]
Statistiksakkunnigas betänkande [15]

Kommunalförvaltning.

Städernas skyldigheter och rättigheter i förhållande till
staten. (3)
Kommunalförfattningssakkunnigas betänkande. 3. (15)
Bilaga till d:o. (16)
Om röstsammanräkning vid kommunala val. [21]

Statens och kommunernas finansväsen.

Bet. ang. tillverkning o. beskattning av maltdrycker. (11)
Utl. ang. kontrollen över sockertillverkningen. (13)
Tull- och traktatkommitténs utredningar och betän-
kanden. 8. Valutafrågan. (19) 9. Järnvägsfrakter-
nas reglering. (21) 10. Åtgärder till skydd mot s. k.
valutadumping. (34) 11. Pappersindustriens produk-
tionsförhållanden. [36] 13. Den svenska kautschuk-
industriens utveckling 1890—1913. [38]
Utredning angående ett svenskt statslotteri. (24)
Betänkande och förslag ang. utbildningskurser inom
tullverket. [23]
Åtgärder mot godsanhopning i tullpackhus m. m. [30]
Förslag till förordning ang. tillverkning och beskattning
av maltdrycker m. m. [37]

Politi.

Betänkande och förslag rörande brandskyddsföreskrifter
och ordnandet av brandväsendet inom riket. 7. Be-
tänkande med förslag till Kungl. Maj:ts nädiga
stadga angående skydd för människor vid brand-
fara inom industriella arbetslokaler. [28]

Socialpolitik.

Utredning och förslag angående vården av blinda. (30)
Byggnadsarbetersakkunnigas bet. 2. Arbetsstatistisk
undersökning rörande husbyggnadsverksamheten. [2]
Förslag till reviderad lag om arbetstidens begränsning
m. m. [33]

Hälsa- och sjukvård.

Allmänt näringsväsen.

Betänkande med förslag till livsmedelslag. (4) Bihang
1 till d:o. (5) Bihang 2 till d:o. (6)
Patentlagstiftningskommitténs bet. 7. Förslag till lag
om rätt till tidnings eller tidskrifts titel m. m. [9]
Statsmakterna och bränsleanskaffningen under krigs-
åren. [14]
Mellanhandssakkunnigas betänkande. [20]

Fast egendom. Jordbruk med binärningar.

Betänkande angående förvaltningen av kronans jord-
bruksdomäner. (2)
Jordkommissionens betänkande. 1. Förslag till lag an-
gående rätt att förvärva och besitta fast egendom. (8)
Betänkande rörande fiskerinäringsens främjande. [7]
Om lappskattelandsinstitutet. [10]
Förslag till vissa ändringar i bestämmelserna rörande
jakt- och fågelskydd. 2. Ändringar i jaktlagen, frid-
lysningsbestämmelser m. m. [16]
Det svenska lantbrukets produktionskostnader. 1. Bok-
föringsåret 1919—1920. [18]

Betänkande med förslag angående arrendators rätt till
ersättning för elektrisk anläggning. [19]
Kolonisationskommitténs betänkande 1922. [22] Bilaga
till d:o. [32]
Förslag till författningar angående handel med och im-
port av utsädesfrö, ävensom till omorganisation av
frökontrollverksamheten m. m. [25]
Redogörelse för de eklestastiska boställena. 5. Värm-
lands län. [27]

Vattenväsen. Skogsbruk. Bergsbruk.

Bet. ang. statens övertagande av förädlingsverksam-
heten betr. avkastningen från statens skogar. (28)

Industri.

Klimatets inverkan på byggnader vid västkusten. [4]

Handel och sjöfart.

Bet. rör. lönereglering vid lots- och fyrstaten. (20)

Kommunikationsväsen.

Betänkande om ostkustbanan. (18)
Järnvägsstyrelsens yttrande över d:o. (23)
Ostkustbanekommitténs promemoria med anledning av
järnvägsstyrelsens yttrande. (27)
Järnvägsstyrelsens erinringar med anledning av ost-
kustbanekommitténs promemoria. (31)
Järnvägsstyrelsens skrivelser till Kungl. Maj:ts den 28
april och 5 maj 1922. [3]
Utredning rörande den s. k. Nyköpings kanal. [24]
Förslag till förordning om motorfordon. [39]

Bank, kredit- och penningväsen.

1921 års fastighetskreditsakkunniga. Betänkande 1. [35]

Försäkringsväsen.

Kyrkoväsen. Undervisningsväsen. Andlig odling i övrigt.

Skolkommissionens betänkande. 1—2. Grunder för
en ny läroverksorganisation. (33) 2. Historiska över-
sikter m. m. (29) 3. Statistiska utredningar. (32)
4. Det högre skolväsendet i utlandet. (1)
Förslag till om- och tillbyggnad av Kungl. biblioteket. (7)
Bet. ang. Chalmerska institutets omorganisation. (12)
Ortnamnen i Värmlands län. 7. (22)
Betänkande med förslag till förändrad kyrklig indelning
och organisation i Skåne. [5]
Utredn. ang. statsunderstöd för idrottens främjande. [8]
Betänkande med förslag till lag angående kulturminnes-
vård. 1. Historik etc. samt bilagor. [11] 2. Förslag
och motiv. [12]
Högskolornas löneregleringskommittés bet. 2. Fackhög-
skolor och övriga vetenskapliga anstalter. [13]
Betänkande och förslag rörande det akademiska be-
fordringsväsendet. [17]
Supplement nr 1 till Sveriges familjenamn. [31]

Försvarsväsen.

Utredning rörande understöd åt ånkor efter manskap
vid armén och marinen. (9)
Betänkande angående officerskårens vid flottan rekry-
tering och utbildning. (14)
Tillägg till bet. betr. förädrsvksamheten vid marinen. [6]
Flottans skolsakkunnigas betänkande 3 angående skol-
reglemente för flottan. 1. Skolor och kurser för sjö-
manskårens manskap. [29]
1920 års krigslagstiftningskommittés betänkande. [34]

Utrikes ärenden. Internationell rätt.

850-23
3