



**National Library  
of Sweden**

Denna bok digitaliserades på Kungl. biblioteket år 2012

Ex. B  
S. o. u.  
0

STATENS OFFENTLIGA UTREDNINGAR 1935:23  
KOMMUNIKATIONSDEPARTEMENTET



# BETÄNKANDE

MED FÖRSLAG TILL

## MOTORFORDONSFÖRORDNING

OCH

## VÄGTRAFIKSTADGA M. M.

AVGIVET AV

1934 ÅRS VÄGTRAFIKSAKKUNNIGA

DEN 28 MAJ 1935

---

S T O C K H O L M

1 9 3 5



# Statens offentliga utredningar 1935

## Kronologisk förteckning

1. Betänkande med förslag angående åtgärder för spannmålsodlingens stödjande. Marcus. 134 s. **Jo.**
2. Betänkande med förslag rörande lån och årliga bidrag av statsmedel för främjande av bostadsförsörjning för mindre bemedlade barnrika familjer jämte därtill hörande utredningar. Beckman. 86\*, 265 s. **S.**
3. Kortfattad framställning av organisationssakkunnigas betänkande med utredning och förslag rörande den samhälleliga hjälpverksamhetens organisation m. m. Beckman. 23 s. **S.**
4. Promemoria angående tillsynen över fastighetsregistreringen och fastighetsbildningen. Marcus. 70 s. **Ju.**
5. Förslag till ändrade bestämmelser rörande allmänna handlingars offentlighet. Norstedt. 79 s. **Ju.**
6. Arbetslöshetsutredningens betänkande. 2. Åtgärder mot arbetslöshet. Norstedt. x, 338, 32\* s. **S.**
7. Teknisk-ekonomiska utredningar rörande vägväsendet. Del 2. Broar. Hæggström. 130 s. **K.**
8. Betänkande med förslag angående åtgärder mot statsfientlig verksamhet. Idun. 406 s. **Ju.**
9. Betänkande med förslag till omorganisation av den högre skogsundervisningen. Peréus. 164 s. **Jo.**
10. Utredning och förslag angående rundradion i Sverige. Norstedt. 202 s. 13 kartor. **K.**
11. Betänkande med utredning och förslag angående inrättande av en statsvetenskaplig examen. Marcus. 80 s. **E.**
12. Betänkande med förslag till förordning angående allmän automobiltrafik. Hæggström. 227 s. **K.**
13. Yttranden över preliminärt förslag till lagstiftning om avbrytande av havandeskap. Marcus. (4), 132, 68 s. **Ju.**
14. Lagberedningens förslag till lag om skuldebrev m. m. Norstedt. vj, 211 s. **Ju.**
15. Betänkande med förslag till lagstiftning om avbrytande av havandeskap. Marcus. 192 s. **Ju.**
16. Konjunkturuppsvingets förlopp och orsaker 1932—1934. Hæggström. 106 s. **Fi.**
17. Yttrande och förslag rörande formulär för tjänstgöringsbetyg som av länsstyrelserna utfärdas. Beckman. 16 s. **S.**
18. Betänkande med förslag till lag om arbetsavtal. Idun. 220 s. **S.**
19. Kungl. medicinalstyrelsens utlåtande och förslag angående förebyggande mödra- och barnavård. Hæggström. 100 s. **S.**
20. Grunder för kollektiv och individuell pensionsförsäkring. Beckman. (2), 24 s. **H.**
21. Utredning angående införande av ett dagordningsinstitut m. m. Norstedt. 98 s. **Ju.**
22. Utredning och förslag rörande frågan om avgift för hemlån av böcker från bibliotek. Hæggström. 59 s. **E.**
23. Betänkande med förslag till motorfordonsförordning och vägtrafikstadga m. m. Idun. 202 s. **K.**

Anm. Om särskild tryckort ej anges, är tryckorten Stockholm. Bokstäverna med fetstil utgöra begynnelsebokstäverna till det departement, under vilket utredningen avgivits, t. ex. **E.** = ecklesiastikdepartementet, **Jo.** = jordbruksdepartementet. Enligt kungörelsen den 3 febr. 1922 ang. statens offentliga utredningars yttre ordning (nr 98) utgivas utredningarna i omslag med enhetlig färg för varje departement.





BETÄNKANDE  
MED FÖRSLAG TILL  
MOTORFORDONSFÖRORDNING  
OCH  
VÄGTRAFIKSTADGA M. M.

AVGIVET AV  
1934 ÅRS VÄGTRAFIKSAKKUNNIGA  
DEN 28 MAJ 1935

Iduns tryckeri aktiebolag  
Esselte ab. Stockholm 1935  
518294





BETÄNKANDE

ÖFVER

MOTORFÖRORDNINGSFÖRORDNING

ÖFVER

VÄGTRAFIKSTÄDGA N. M.

AF

104 ÅRS VÄGTRAFIKSTÄDGA

1904

1904

1904

1904





*Till Herr Statsrådet och Chefen för Kungl. Kommunikationsdepartementet.*

Jämlikt Kungl. Maj:ts bemyndigande den 30 juni 1934 har chefen för kommunikationsdepartementet uppdragit åt landshövdingen A. W. T. von Sneidern, ombudsmannen i lasttrafikbilägarnas riksförbund A. W. Anderson, direktören A. T. N. Gabriellson, kaptenen A. P. Norlander och numera vägtrafikinspektören B. R. B. von Segebaden att såsom sakkunniga inom kommunikationsdepartementet verkställa utredning till lösande av de spörsmål på motorfordonstrafikens område, som icke vore föremål för prövning inom 1932 års kommitté för reglering av förhållandet mellan olika kommunikationsmedel, samt utarbeta de författningsförslag, vartill utredningen kunde föranleda. Till de sakkunnigas sekreterare har förordnats sekreteraren Yngve Ericsson.

Sedermera hava till de sakkunniga överlämnats åtskilliga av myndigheter, organisationer och enskilda gjorda framställningar för att tagas i övervägande vid fullgörandet av de sakkunniga meddelat uppdrag. Även direkt till de sakkunniga hava inkommit åtskilliga framställningar i med utredningsuppdraget sammanhängande ämnen.

De sakkunniga — vilka antagit benämningen 1934 års vägtrafiksakkunniga — hava den 29 november 1934 avgivit dels förslag till vissa ändringar i gällande motorfordonsförordning och vägtrafikstadga för åstadkommande av en tystare trafik och dels utlåtande över ett till de sakkunniga remitterat, av chefen för generalstaben framlagt förslag till kungörelse med särskilda föreskrifter angående det militära motorfordonsväsendet. Förstnämnda förslag hava av de sakkunniga kompletterats genom skrivelse den 28 januari 1934.

Sedan arbetet numera slutförts, få de sakkunniga härmed vördsamt överlämna betänkande med förslag till motorfordonsförordning och vägtrafikstadga m. m.

Betänkandet innefattar följande författningsförslag, nämligen förslag till

- 1) motorfordonsförordning,
- 2) vägtrafikstadga,
- 3) förordning angående vissa ändringar i vägtrafikstadgan den åsyftande en övergång till s. k. högertrafik, samt

4) kungörelse angående beskaffenheten av registreringsmärken för motorfordon m. m.

I betänkandet hava, jämte motiveringen till ovannämnda författningsförslag, även under en särskild avdelning sammanförts uttalanden av de sakkunniga rörande vissa särskilda frågor, som delvis ansetts falla under de sakkunnigas uppdrag.

De sakkunniga hava under fortgången av sitt arbete samrått med ett flertal personer, bland vilka här må nämnas föreståndaren för besiktningsmyndigheten i Stockholm E. Bratt samt besiktningsmannen W. Elliot, varjämte viss medverkan lämnats av besiktningsmannen E. Lundeberg.

På grund av utomlandsresa har ledamoten direktören Gabrielsson icke varit i tillfälle att deltaga i justeringen av betänkandet.

Stockholm den 28 maj 1935.

#### AXEL VON SNEIDERN.

ANTON W. ANDERSON.      A. NORLANDER.      RAGNAR VON SEGEDADEN.

*Yngve Ericsson.*



# Författningsförslag.

---

## Förslag

till

## Motorfordonsförordning.

Härigenom förordnas som följer:

### 1 KAP.

#### Inledande bestämmelser.

##### 1 §.

1 mom. I denna förordning förstås med

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

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

*personautomobil*: automobil, som är byggd uteslutande för befordran av  
högst nio personer jämte personligt bagage;

*omnibuss*: automobil, som är byggd för befordran av ett större antal per-  
soner än nio, vare sig densamma därjämte är avsedd för befordran av gods  
eller icke;

*lastautomobil*: annan automobil än personautomobil och omnibuss;

*motorcykel*: tvåhjuligt motorfordon, jämväl där fordonet är försett med  
bivagn (sid-, för- eller släpvagn);

*lättviktsmotorcykel*: motorcykel, bestående av cykel, vilken är inrättad  
för framdrivning medelst trampning men vilken blivit försedd med hjälp-  
motor utan annan ändring i övrigt än att å cykeln anbragts särskilda broms-  
nings- eller andra anordningar till främjande av dess trafiksäkerhet; och  
må, för att fordonet skall betraktas såsom lättviktsmotorcykel, motorns cy-  
lindervolym icke överstiga 100 kubikcentimeter och motorcykelns tjänste-  
vikt, så beräknad som i 2 § 2 mom. sägs, icke överstiga 50 kilogram;

*motorredskap*: varje traktor, lokomobil, lantbruks- eller vägmaskin samt  
annat dylikt fordon, vilket för framdrivande är försett med motor men vilket



icke självt är avsett att uppbära last utan allenast är att anse såsom arbetsredskap och vilket icke löper på skenor;

*släpfordon*: varje fordon, vilket drages av automobil eller motorredskap och vilket icke löper på skenor;

*släpvagn*: släpfordon, som är försett med hjul;

*släpsläde*: släpfordon, som är försett med medar;

*traktortåg*: motorredskap jämte släpfordon, vilket är avsett att sammankopplat med motorredskapet användas för person- eller godsbefordran.

Med avseende å särskilda typer av motor- eller släpfordon eller motorredskap bestämmer Konungen eller den myndighet, Konungen därtill förordnar, till vilket slag av fordon typen skall vara att hänföra.

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

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

## 2 KAP.

### Om motorfordons och släpfordons beskaffenhet och utrustning.

#### 2 §.

1 mom. Med *automobils tjänstevikt*, vilken beräknas efter direkt vägning av automobilen, avses vikten av automobilen i normalt, fullt driftfärdigt skick vid användning av tyngsta till automobilen hörande karosseri, däri inbegripen vikten av dels till automobilen hörande verktyg och reservgummi ävensom bränsle, smörjolja och vatten, dels ock automobilens förare.

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

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

2 mom. Med *motorcykels tjänstevikt* avses vikten av motorcykeln (bivagn ej medräknad) i normalt, fullt driftfärdigt skick, däri inbegripen vikten av till motorcykeln hörande verktyg samt bränsle, smörjolja och vatten. I motorcykels tjänstevikt ingår ej vikten av föraren.

3 mom. Med *släpfordons tjänstevikt*, vilken beräknas efter direkt vägning



av fordonet, avses vikten av fordonet i normalt, fullt driftfärdigt skick vid användning av tyngsta till fordonet hörande karosseri.

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

Släpvnags *största hjultryck* motsvarar den tyngd, som, när släpvnagens vikt uppgår till dess totalvikt, upp bäres av det mest belastade hjulet.

4 mom. Närmare bestämmelser angående fastställandet av storlekstal, varom ovan förmäles, fastställas av Konungen.

### 3 §.

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

### 4 §.

1 mom. Automobil skall vara försedd med

- a) snabbt och säkert verkande styrinrättning;
- b) antingen två av varandra oberoende system för bromsning eller ett system, som kan påverkas av tvenne av varandra oberoende anordningar, av vilka den ena kan verka ändå att den andra icke tjänstgör; skolande i båda fallen bromsningssystemen vara fullt tillförlitliga och hastigt verkande, varjämte å varje automobil åtminstone ett system skall äga förmåga att, även om föraren lämnat automobilens, på ett effektivt sätt kvarhålla densamma även å sluttande mark;
- c) anordning, varigenom motorn ögonblickligen kan frånkopplas drivhjulen;
- d) lämplig apparat för avgivande av ljudsignaler, med vilken apparat jämväl skall kunna givas signal med jämn, dov ton;
- e) om automobilens tjänstevikt är över 450 kilogram, anordning för backning;
- f) om explosionsmotor användes, effektiv anordning för dämpande av ljudet från avloppsgaserna (ljuddämpare);
- g) backspegel, så placerad att föraren med densamma kan iakttaga den bakom varande trafiken, dock behöver chassi icke vara försett med backspegel; samt

h) antingen luftringar eller ock halvmassiva gummiringar av beskaffenhet, som godkänts av Konungen eller den myndighet, Konungen därtill förordnar.

Automobil, till vilken skall kopplas släpfordon, som är inrättat för person- eller godsbefordran och avsett att icke blott tillfälligtvis dragas av automobil, skall vara försedd med tillfredsställande kopplingsanordningar.

2 mom. Samtliga 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 så anordnad, att den medger en bekväm körställning, ävensom så belägen, att föraren har god utsikt över körbanan.

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

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

4 mom. Å automobil förekommande belyningsanordningar, vilka kunna avgiva bländande sken, skola vara så beskaffade, att avbländning snabbt kan ske.

Konungen äger meddela närmare bestämmelser om beskaffenheten av belyningsanordningarna å automobil.

### 5 §.

1 mom. För motorcykel gäller i tillämpliga delar vad i 4 § 1 mom. a), c), d), f) och h) samt 2, 3 och 4 mom. är stadgat.

Motorcykel skall vara försedd med minst en snabbt och säkert verkande broms.

2 mom. Det åligger tillverkare här i riket av motorer, som äro avsedda att påkopplas trampcyklar, ävensom här i riket bosatt generalagent för sådan tillverkare i utlandet att å varje motor på ett varaktigt och utifrån synligt sätt anbringa uppgift om motorns cylindervolym och fabriktionsnummer samt tillverkarens eller generalagentens namn.

### 6 §.

Släpfordon skall vara försett med tillfredsställande kopplingsanordning.

Släpvagn, som är inrättad för person- eller godsbefordran och avsedd att icke blott tillfälligtvis dragas av automobil, skall vara utrustad med ringar av beskaffenhet, som är stadgad för automobil.

## 3 KAP.

### Om trafikförsäkring å motorfordon.

### 7 §.

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



## 4 KAP.

**Om besiktning samt om förbud mot motorfordons och släpfordons användande.**

## 8 §.

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

Konungen bestämmer efter förslag av vederbörande länsstyrelse det antal besiktningsmän, som skall finnas inom varje län. Besiktningsman utses av länsstyrelsen, som tillika fastställer besiktningsmans tjänstgöringsdistrikt och stationsort, där ej Konungen finner skäl därom bestämna i samband med fastställandet av antalet besiktningsmän.

Besiktningsman äger uppbära ersättning enligt grunder, som Konungen bestämmer.

Övervakandet av besiktningsmännens verksamhet utövas av länsstyrelserna.

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

## 9 §.

1 mom. Den, som i syfte att få motor- eller släpfordon registrerat vill hos besiktningsman anmäla detsamma till besiktning (*första besiktning*), skall därvid meddela de uppgifter rörande fordonet, som bestämmas av Konungen.

Vid besiktningen skall, efter det de lämnade uppgifterna granskats och fullständigats, undersökas, huruvida fordonet till sin beskaffenhet överensstämmer med de i 3 § samt 4 §, 5 § 1 mom. eller 6 § meddelade bestämmelserna.

Över vad vid besiktningen iakttagits skall besiktningsmannen utfärda besiktningsinstrument, som tillika skall innehålla beskrivning över motor- eller släpfordonet. Formulär till besiktningsinstrument fastställas av Konungen eller den myndighet, Konungen därtill förordnar.

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

Intyg, varom nu sagts (*typintyg*) skall innefatta typbesiktningsinstrumentet i avskrift och utfärdas å blankett enligt formulär, som fastställas av Konungen eller den myndighet, Konungen därtill förordnar.



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

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

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

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

## 10 §.

1 mom. Har sådan ändring av motor- eller släpfordon företagits, att de uppgifter, som äro upptagna på det för fordonet utfärdade besiktningsinstrumentet eller typintyget, icke längre äro överensstämmande med fordonets beskaffenhet, skall ägaren så snart ske kan och sist inom fjorton dagar från det ändringen skedde hos besiktningsman anmäla fordonet till *ombesiktning*; dock behöver anmälan till ombesiktning icke ske, där den å motorfordon vidtagna ändringen allenast består i ett tillfälligt utbyte av fordonets motor mot en med denna överensstämmande reservmotor.

Vid anmälan till ombesiktning skall företes tidigare för fordonet utfärdat besiktningsinstrument eller typintyg samt angivas de förändringar, som fordonet undergått.

Befinnes vid ombesiktningen fordonet vara i föreskrivet och lämpligt skick, skall besiktningsinstrument, upptagande de förändringar automobilen undergått sedan föregående besiktning, eller ock nytt besiktningsinstrument av besiktningsmannen utfärdas.

Befinnes fordonet icke vara i föreskrivet och lämpligt skick, skall besiktningsmannen, därest den påtalade bristfälligheten ej inom av besiktningsmannen föreskriven tid blivit avhjälpt, göra skriftlig anmälan därom hos länsstyrelsen i det län, där fordonet, enligt vad nedan i 14 § 1 mom. sägs, har sin hemort.

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

3 mom. Beträffande periodisk efterbesiktning av automobil, som användes i allmän trafik, är särskilt stadgat.

4 mom. Länsstyrelse äger, när skäl därtill prövas föreligga, förordna om besiktning av motor- eller släpfordon samt, om besiktningen därtill för-



anleder eller fordon undanhålles besiktning, meddela förbud mot fordonets användande.

Besiktningssman, envar för sitt tjänstgöringsdistrikt, äger, där han finner anledning antaga, att motor- eller släpfordon ur trafiksäkerhetssynpunkt är mindre tillförlitligt, undersöka fordonet. Befinnes därvid, att fordonet icke är i betryggande skick, äger besiktningssmannen förelägga fordonets ägare eller förare att inom viss tid inställa fordonet till *eftersyn* hos honom eller hos besiktningssman, som med hänsyn till fordonets hemort eller trafikförhållanden eljest kan befinnas lämpligt; och skall denne ofördröjligen under rättas om föreläggandet.

Är fordonet så bristfälligt, att det ej utan uppenbar fara för trafiksäkerheten kan vidare nyttjas, äger besiktningssman förbjuda fordonets användande, intill dess bristen blivit avhjälpt. Förbudet skall ofördröjligen underställas prövning av länsstyrelsen i det län, där fordonet, enligt vad i 14 § 1 mom. sägs, har sin hemort.

Besiktningssman låte sig städse angeläget vara att så anordna undersökning och eftersyn av fordon, att därav såvitt möjligt ej förorsakas rubbning i fordonets trafikförhållanden eller i övrigt större olägenhet än som kan anses oundgängligen nödigt.

#### 11 §.

Förbud, varom i 10 § 4 mom. sägs, gäller för hela riket, intill dess någon länsstyrelse, efter det besiktningssman intygat, att fordonet är i vederbörligt skick, förklarat hinder för dess användande icke längre föreligga.

#### 12 §.

Besiktningssinstrument, såväl för första besiktning och typbesiktning som för om- och efterbesiktning, skall senast inom två dagar från besiktningens avslutande vara i två exemplar tillgängligt för ägaren till fordonet.

### 5 KAP.

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

#### 13 §.

1 mom. Automobil eller annan motorcykel än lättviktsmotorcykel må icke i andra fall än nedan sägs tagas i bruk, innan fordonet på sätt i 14 § sägs blivit registrerat och registreringsmärke tilldelats detsamma. Ej heller må släpfordon, som är inrättat för person- eller godsbefordran och avsett att icke blott tillfälligtvis dragas av automobil, i andra än nedan angivna fall tagas i bruk genom att kopplas till automobil, förrän registrering skett



och registreringsmärke tilldelats fordonet. Vad nu sagts utgör icke hinder för begagnande av motor- eller släpfordon i följande fall, nämligen:

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

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

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

4. för provkörning under besiktning;

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

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

I samtliga under 1—6 punkterna nämnda fall skall motorfordon vara åsatt särskild skylt (*besiktningsskylt*). Jämväl å släpfordon skall i motsvarande fall vara anbragt särskild skylt (*släpfordonsskylt*).

I fall, varom förmäles i 5 och 6 punkterna, skall tillika beträffande motorfordon, som icke tillhör besiktigad typ, besiktningsskylt vara medelst plombering av besiktningsman försedd med särskilt märke (*besiktningsmärke*).

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

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

3 *mom.* Besiktningsskyltar och släpfordonsskyltar, de förstnämnda i dubbla exemplar, skola mot nedsättning av skäligt belopp, som fastställles av Konungen, tillhandahållas av polismyndighet.

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

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

Av polismyndighet bekommen skylt må tillverkare eller handlande ej utlämna till köpare av fordon eller annan, med mindre denne uppfyller ena-



handa villkor i fråga om fullgjord skattskyldighet, som i föregående stycke sägs.

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

*4 mom.* Länsstyrelse skall övervaka, att besiktningsskyltar och släpfordonskyltar finnas tillgängliga hos polismyndighet, varest sådana kunna antagas bliva erforderliga.

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

#### 14 §.

*1 mom.* Hos länsstyrelse skall föras motorfordons- och släpfordonsregister för inskrivning av de uppgifter rörande dylika fordon, om vilka i denna förordning förmäles eller vilkas intagande i registret eljest varder föreskrivet.

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

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

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

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

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

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



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

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

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

*4 mom.* Beviljas registrering, skall länsstyrelse i registret införa de uppgifter rörande fordonet och dess ägare, som bestämmas av Konungen.

Bevis om registreringen och uppgift om det fordonet därvid tilldelade registreringsmärke skola tecknas å ena exemplaret av besiktningssinstrumentet eller typintyget, vilket skall av länsstyrelsen återställas till sökanden. Av det vid ansökning om registrering av motorfordon fogade försäkringsbeviset skall det ena exemplaret, försett med uppgift om fordonets registreringsmärke, av länsstyrelsen översändas till den försäkringsanstalt, som meddelat försäkringen.

## 15 §.

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

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

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

Anmälan av ny ägare till motorfordon skall, såvida det icke visas, att å fordonet tidigare meddelad trafikförsäkring gäller för honom, vara åtföljd av nytt försäkringsbevis.

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



utan att skyldighet fullgjorts, ur registret avföra den förre ägaren, oaktat upplysning om den nye ägaren ej kunnat erhållas.

2 mom. Har ägare av registrerat fordon för avsikt att under viss tid ej nyttja fordonet i trafik, äger han rätt att om detta förhållande göra anmälan för fordonets avförande ur registret hos länsstyrelsen i det län, där fordonet är registrerat.

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

Sedan fordonet avförts ur registret, må det ej i andra fall än i 13 § sägs nyttjas i trafik, innan det ånyo blivit registrerat.

Ansökan om ny registrering av fordonet skall innehålla uppgift om den förra registreringen och det fordonet därvid tilldelade registreringsmärke. I övrigt skall i fråga om sådan registrering gälla vad i 14 § är stadgat om registrering av fordon, som icke förut registrerats, och skall till följd härav vid ansökning städe vara fogat nytt besiktningsinstrument.

3 mom. Har registrerat fordon förstörts eller skall det av annan anledning icke vidare användas här i riket, skall ägaren inom fjorton dagar från det dylikt förhållande, ägaren veterligen, inträffade, därom göra anmälan för fordonets avförande ur registret hos länsstyrelsen i det län, där fordonet är registrerat. Vid sådan anmälan skall fogas bevis till styrkande av de meddelade uppgifterna om fordonet.

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

Skulle ägare till fordon, som på grund av bestämmelserna i första stycket blivit avfört ur register, önska att ånyo nyttja detsamma i trafik här i riket, må detta icke ske i andra fall än i 13 § sägs, innan fordonet ånyo blivit registrerat. Enahanda gäller fordon, som avförts jämlikt andra stycket

Vad i 2 mom. sista stycket är stadgat äger jämväl tillämpning på ansökan om ny registrering i fall, varom nu är fråga.

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

4 mom. Så snart ske kan och sist inom fjorton dagar efter avslutandet av sådan ombesiktning, som i 10 § 1 och 2 mom. sägs, eller sådan efterbesiktning, varom förmåles i § 32 mom. 2 förordningen angående allmän automobiltrafik, skall besiktningsmannen till länsstyrelsen i det län, där fordonet är registrerat, om besiktningen göra anmälan och därvid foga avskrift av vederbörligt besiktningsinstrument i två exemplar.



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

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

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

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

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

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

Är om- eller efterbesiktning verkställd på grund av myndighets förordnande, skall anteckning i registret ske härom samt beträffande vad vid besiktningen iakttagits. Har förbud mot fordons användande meddelats jämlikt 10 § 4 mom. eller förklarande lämnats jämlikt 11 §, skall anteckning jämväl därom ske i registret. Är i dessa fall fråga om fordon, som har sin hemort i annat län, skall länsstyrelsen i det län, där fordonet har sin hemort, därom underrättas i och för vederbörliga anteckningars verkställande.

## 16 §.

1 mom. Ansökan om registrering eller annan anmälan till fordonsregistret skall göras skriftligen och vara åtföljd av stadgade avgifter för registreringen.

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

Om vägrad registrering eller anteckning till registret har länsstyrelse att



ofördröjligen till sökande med allmänna posten översända skriftlig under rättelse med uppgift tillika å skälen därför.

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

4 mom. Närmare föreskrifter om fordonsregistrets förande ävensom om avgifter för registreringen meddelas av Konungen.

## 17 §.

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

Länen betecknas sålunda, att:

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

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

2 mom. Registreringsmärke skall av ägaren till motorfordon anskaffas i två exemplar. Dessa skola på ett i ögonen fallande sätt anbringas, ett exemplar framtill och ett baktill å fordonet.

3 mom. Närmare bestämmelser om registreringsmärkes beskaffenhet meddelas av Konungen.

4 mom. Registreringsmärke gäller för trafik i hela riket.

## 6 KAP.

### Om förare av motorfordon.

## 18 §.

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

Annan motorcykel än lättviktsmotorcykel må föras allenast av den, som innehar körkort för automobil eller motorcykel. För förande av lättviktsmotorcykel erfordras icke körkort.



Traktortåg må föras allenast av den, som innehar körkort för automobil.

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

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

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

Yrkesmässigt bedriven utbildning av förare står under tillsyn av den besiktningsman, som länsstyrelsen förordnar; och äger denne inspektera verksamheten samt meddela de anvisningar, som finnas erforderliga.

Motorfordon må ej användas vid yrkesmässig utbildning, innan detsamma godkänts för övningskörning av besiktningsman, som i förra stycket säges.

Konungen eller den myndighet, Konungen därtill förordnar, äger föreskriva, att dylikt motorfordon skall vara försett med särskilda säkerhetsanordningar.

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

Beslut om meddelande av tillstånd att bedriva yrkesmässig utbildning, om godkännande av lärare samt om återkallelse av sådant tillstånd eller godkännande skall av länsstyrelse kungöras i tidning i orten.



## 19 §.

1 mom. Den, som önskar erhålla körkort, skall undergå förarprov hos besiktningsman i det tjänstgöringsdistrikt, inom vilket han är mantalsskriven, eller, om han visar synnerlig olägenhet vara förbunden med prövning inför besiktningsman i nämnda distrikt eller icke är bosatt i riket, hos besiktningsman i det distrikt, inom vilket han erhållit sin utbildning; har han erhållit utbildning utom riket, äger han för undergående av prov vända sig till besiktningsman i det distrikt, där han vistas.

2 mom. Vid anmälan till förarprov skall sökande förete:

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

b) intyg av läkare, enligt av Konungen fastställt formulär, att sökanden icke lider av sådant lyte, sådan sjukdom eller sådan nedsättning av syn- eller hörsselförmågan, som väsentligen minskar hans förmåga att föra motorfordon; och skall härvid

erforderlig grad av synskärpa anses föreligga, därest, efter korrektion av förefintliga refraktionsfel, synskärpan uppgår till minst 0·7 å det ena ögat och minst 0·3 å det andra eller ock, om synskärpan å ett öga är mindre än 0·3 eller synen å ögat helt saknas, synskärpan å det andra ögat uppgår till minst 0·8 och erforderlig korrektion till högst 2 dioptriers styrka ävensom nedsättningen eller förlusten av synen å det sämsta ögat varit bestående mer än ett år; samt

erforderlig grad av hörsselförmåga anses föreligga därest åtminstone av det ena örat konversationsstämma väl uppfattas på 4 meters avstånd;

c) intyg av polismyndigheten å den eller de orter inom riket, varest sökanden under de senaste två åren varit mantalsskriven, vilket intyg skall bestyrka, att sökanden gjort sig känd för ett nyktert levnadssätt och med hänsyn till sina personliga förhållanden i övrigt icke kan anses olämplig såsom förare av motorfordon, eller ock, där polismyndigheten finner sig icke kunna giva sökanden sådant vitsord, angiva detta förhållande samt skälen härtill;

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

e) vällicknande fotografi av sökanden i sådant format, att det lämpligen kan anbringas å körkortet; samt

f) bevis om erhållen utbildning till förare, utfärdad av den, som meddelat denna.

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

Intyg, som nyss sagts, vare avgiftsfritt.

Med polismyndighet förstås i punkt c): för Stockholm vederbörande polis-kommissarie, för annan stad, där polismästare finnes, denne, för övriga



städer stadsfiskal eller, om stadsfiskalen är befriad från all befattning med polisväsendet, den som närmast under polischefen har inseende över polisväsendet samt för landet polischefen i orten.

De under b) och c) omförmälda handlingar må icke hava utfärdats tidigare än två månader före anmälningen.

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

3 mom. Befinnes sökande, efter prov under olika trafikförhållanden samt förhör, dels besitta sådan körskicklighet, sinnesnärvaro och omdömesförmåga, att utan fara för trafiksäkerheten tillstånd kan meddelas honom att föra motorfordon, dels ock äga nödig kännedom om verkningssättet hos det slag av motorfordon, för vilket körkort sökes, om gällande trafikföreskrifter ävensom om alkoholhaltiga dryckers inverkan ur trafiksäkerhetssynpunkt å den mänskliga organismen, skall besiktningsmannen inom två dagar efter provets undergående meddela sökanden bevis, att han avlagt godkänt prov som förare av automobil eller motorcykel. Detta bevis bör angiva den person eller körskola, som utbildat sökanden.

## 20 §.

1 mom. För erhållande av körkort har sökande att till länsstyrelsen i det län, där han är mantalsskriven, eller, om han icke är mantalsskriven i riket, till länsstyrelsen i det län, där han för tillfället vistas, insända ansökan där- om, med angivande av fullständigt namn, yrke, hemvist och postadress eller däremot svarande uppgift samt vid ansökningen foga dels de i 19 § 2 mom. a)—e) omförmälda handlingar, dels ock sådant bevis av besiktningsman, som i 3 mom. av samma paragraf sägs. Sökande vare ock skyldig att, där så av länsstyrelsen påfordras, förete intyg om sin mantalsskrivningsort.

Finnes sökanden hava vederbörligen fullgjort vad ovan föreskrivits, må länsstyrelsen, efter företagen ytterligare utredning rörande de i 19 § 2 mom. c) avsedda förhållanden, där sådan finnes erforderlig, för honom utfärda körkort, innefattande tillstånd att föra automobil eller motorcykel. Där sökanden icke utan användande av glas innehar erforderlig synskärpa, skall å körkortet anmärkas, att han är skyldig att vid framförande av motorfordon bära nödiga glas.

Körkort, vartill formulär fastställes av Konungen, gäller för färd i hela riket. Körkort för automobil berättigar jämväl till förande av motorcykel.

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

Har körkort förstörts eller förkommit eller undergått sådan förändring, att detsamma icke lämpligen kan användas, må efter ansökan hos länsstyrelse, som utfärdat körkortet, duplettkörkort utställas. Ansökan skall, där



körkortet förstörts eller förkommit, innehålla på tro och heder avgiven försäkran om förlusten av körkortet. Duplettkörkort skall såsom sådant särskilt angivas genom påteckning av ordet »duplett». Skulle körkortet tillrättakomma, skall duplettkörkortet ofördröjligen återställas till länsstyrelsen.

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

## 21 §.

1 mom. Har förare vid färd med motorfordon i något för trafiksäkerheten väsentligt hänseende allvarligen åsidosatt honom såsom förare åliggande förpliktelse eller varit så påverkad av starka drycker, att han kan antagas ej hava ägt nödigt herravälde över sina handlingar, eller har förare eljest genom allvarlig förseelse ådagalagt sådana egenskaper, att han icke bör betros att föra motorfordon, skall länsstyrelse, som utfärdat körkortet, efter nöjaktig utredning, återkalla detsamma. Vid sådan utredning må avseende icke fästas vid förseelse, vilken antecknats i det i 20 § 2 mom. omnämnda körkortsregistret mer än två år före begäendet av den förseelse, som giver anledning till att frågan om körkortets återkallande upptages till prövning, ej heller må därvid hänsyn tagas till förseelse, innan domstols utslag rörande straff för förseelsen vunnit laga kraft. Äro omständigheterna av den beskaffenhet, att anledning är att antaga, att förare skall, utan att återkallelse av körkortet sker, låta sig rättas, och är ej fråga om förare, som vid färd med motorfordon varit så påverkad av starka drycker som ovan angives, må varning i stället meddelas. Återkallas körkort, skall därvid förklaras, att föraren, sedan viss tid, minst två månader och högst två år, gått till ända, på ansökan hos länsstyrelsen i det län, som i 20 § 1 mom. angives, äger få, om tiden angivits till ett år eller därunder, frågan om körkortets återbekommande och, om tiden angivits till över ett år, frågan om utfärdande av nytt körkort upptagen till prövning; dock skall beträffande förare, som vid färd med motorfordon varit så påverkad av starka drycker, som nyss sagts, tiden, efter vilken dylik prövning först må ske, bestämmas till minst sex månader.

Har förarens förmåga att föra motorfordon blivit så väsentligt nedsatt genom sjukdom, skada eller dylikt, att trafiksäkerheten därav måste anses bliva lidande, skall körkortet återkallas. Förekommer grundad anledning till antagande att förhållande, som nyss sagts, föreligger, äger länsstyrelsen förelägga föraren att inom viss tid förete nytt läkarintyg vid äventyr att körkortet eljest återkallas.

Har fråga uppstått om återkallelse av körkort och föreligga därvid så-



dana omständigheter, att föraren uppenbarligen måste anses olämplig att föra motorfordon, må länsstyrelsen, redan innan slutligt beslut om återkallelse fattas, förordna, att körkortet skall tills vidare återkallas. Vid frågans slutliga prövning skall hänsyn tagas till den tid, körkortet på grund av sådant förordnande varit återkallat.

Har förare vid färd med motorfordon ådagalagt grov vårdslöshet eller visat uppenbar likgiltighet för andra människors liv eller egendom eller varit synbarligen överlastad av starka drycker eller har förare till följd av sjukdom, skada eller dylikt uppenbarligen förlorat förmågan att föra motorfordon utan risk för liv eller egendom, äger polismyndighet som i 19 § 2 mom. fjärde stycket sägs omhändertaga körkortet i avbidan på beslut av länsstyrelse huru med körkortet skall förfaras. Körkort som sålunda omhändertagits skall jämte redogörelse för de skäl, som föranlett omhändertagandet, inom 48 timmar insändas till länsstyrelse, på vars prövning frågan om körkortets återkallande ankommer; och åligger det länsstyrelsen att skyndsamt förordna, huruvida körkortet skall tills vidare återkallas eller till föraren återställas. I avbidan på dylikt förordnande vare föraren icke berättigad att föra motorfordon.

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

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

Varning må ej överklagas.

2 mom. Ansökan om återbekommande av körkort skall, därest tiden för återkallelsen uppgår till sex månader eller länsstyrelsen eljest så prövar nödigt, vara åtföljd av sådana bevis, som omförmälas i 19 § 2 mom. b) och c). Ansökan om utfärdande av nytt körkort skall vara åtföljd av, fränsett åldersbevis, samtliga de handlingar, varom i 20 § 1 mom. sägs. Nu avsedda bevis och andra handlingar skola vara utfärdade efter det den för återkallelsen bestämda tid gått till ända. Intyg, som i 19 § 2 mom. c) sägs, skall avse tid efter begående av förseelse, som givit anledning till körkortets indragning, dock högst två år.

Därest prövning av fråga om återbekommande av körkort eller utfärdande av nytt körkort ankommer på annan länsstyrelse än den, som återkallat körkortet, skall yttrande i ärendet jämte utdrag rörande sökanden ur körkortsregistret infordras från sistnämnda länsstyrelse.

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

Genom länsstyrelsens försorg skall på sätt Konungen förordnar för rikets polismyndigheter kungöras beslut om återkallelse av körkort. Om dylika beslut skall meddelande även intagas i tidning i orten. Beslut, varigenom återkallelse av körkort, efter anförda besvär, upphävts eller ändrats eller varigenom, efter återkallelse, förare återbekommit sitt körkort eller nytt



körkort utfärdats för honom, skall likaledes kungöras och meddelas på sätt ovan är stadgat.

*4 mom.* Har den, som innehar körkort, ådömts straff för förseelse, begången vid förande av motorfordon eller traktortåg, eller för förseelse mot 18 kap. 15 § strafflagen, åligger det domstolen att ofördröjligen översända avskrift av utslaget jämte uppgift om numret å den dömdes körkort till den länsstyrelse, som utfärdat detsamma.

## 7 KAP.

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

### 22 §.

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

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

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

*4 mom.* Registreringsmärke för motorfordon, varom i denna paragraf för-



mäles, skall av polismyndigheten mot skälig ersättning tillhandahållas sökanden, och skall om märkets anbringande gälla vad som härutinnan i allmänhet finnes föreskrivet.

Närmare bestämmelser om registreringsmärkets beskaffenhet meddelas av Konungen.

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

5 mom. Tillstånd att föra motorfordon skall av polismyndighet meddelas person, som med bevis av myndighet, som i 1 mom. omförmäles, styrkt, att han i det främmande landet äger rätt att föra motorfordon av det slag, varom fråga är. Föreliggande särskilda omständigheter, på grund varav personen måste anses olämplig att föra motorfordon, skall dock tillstånd vägras. Till förare, som icke redan innehar exemplar av denna förordning samt vägtrafikstadgan, skola sådana av polismyndigheten överlämnas.

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

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

### 23 §.

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

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

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

### 24 §.

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

### 25 §.

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



## 8 KAP.

**Föreskrifter i avseende å förordningens efterlevnad.**

## 26 §.

1 mom. Brukas automobil, annan motorcykel än lättviktsmotorcykel eller släpfordon i strid mot bestämmelserna i 13 § 1 mom., 15 § 2 mom. tredje stycket eller 3 mom. tredje stycket eller mot förbud, som meddelats enligt 10 § 4 mom., vare ägaren förfallen till högst femtio dagsböter.

2 mom. Brukas automobil, annan motorcykel än lättviktsmotorcykel eller släpfordon, oaktat fordonet ej överensstämmer med de i denna förordning angående sådant fordons beskaffenhet och utrustning meddelade föreskrifter eller mot föreskrift, som med stöd av 4 § 1 mom. h) meddelats angående beskaffenheten av hjulringar, vare ägaren, där ej brukandet allenast avsåg att med anledning av under färd uppkommen skada å fordonet framföra detta till närmast belägna plats för skadans avhjälpande samt uppenbar fara ej var därmed förenad, förfallen till böter från och med tio till och med trehundra kronor.

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

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

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

## 27 §.

Bryter någon mot föreskrifterna i 10 § 1 mom. straffes med böter från och med tio till och med trehundra kronor.

Den, som icke efterkommer av besiktningsman enligt 10 § 4 mom. givet föreläggande att till eftersyn inställa motorfordon eller släpfordon, straffes med högst femtio dagsböter.

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

## 28 §.

Med böter från och med tio till och med tvåhundra kronor straffes den, som åsidosätter föreskrifterna i 13 § 3 mom. sista stycket, 20 § 1 mom. fjärde stycket eller 21 § 1 mom. femte stycket eller som, där duplettkörkort



utfärdats enligt 20 § 1 mom. femte stycket men ursprungligt körkort sedermera tillrättakommer, underlåter att ofördröjligen återställa duplettkörkortet till vederbörande länsstyrelse.

Till enahanda straff är den förfallen, som brukar automobil, annan motorcykel än lättviktsmotorcykel eller släpfordon, som för tillfälligt brukande i riket från utlandet införts, utan att tillstånd till fordonets användande här i riket erhållits eller å tid, då sådant tillstånd icke längre är gällande. Länsstyrelse äger i fall, varom nyss nämnts, förordna, att fordonet skall omhändertagas av polismyndighet.

### 29 §.

1 mom. Sökes ej inom föreskriven tid registrering, på sätt i 14 § 2 mom. är stadgat, av automobil, annan motorcykel än lättviktsmotorcykel eller släpfordon eller underlåter eljest någon, som enligt denna förordning är pliktig göra anmälan till motorfordonsregistret, sådan anmälan inom den härför i varje fall stadgade tid, böte den, vilken registrerings- eller anmälningskyldigheten åligger, där han ej tillika gjort sig förfallen till ansvar jämlikt 26 § 1 mom., från och med tio till och med trehundra kronor.

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

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

Till enahanda straff vare den förfallen, som i eller å typintyg, varom i 9 § 2 mom. och 14 § 3 mom. stadgas, mot bättre vetande meddelar oriktig uppgift eller som åsidosätter föreskrifterna i 5 § 2 mom.

Åsidosätts föreskrifterna i 13 § 3 mom. fjärde stycket, straffes den felande med högst femtio dagsböter.

### 30 §.

Förer någon automobil eller annan motorcykel än lättviktsmotorcykel eller traktortåg utan att vara berättigad till förande av fordonet eller traktortåget i den trafik, varom fråga är, eller företager någon övningskörning utan att vara därtill berättigad, straffes med högst femtio dagsböter.

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 eller traktortåg av det slag eller i den trafik, varom fråga är, ävensom förare, vilken under färd överlämnar åt annan att föra motorfordonet eller att företaga övningskörning utan att denna är därtill berättigad.

Om någon, som icke utan användande av glas innehar synskärpa, som i 19 § 2 mom. b) sägs, underlåter att vid framförande av motorfordon an-



vända nödiga glas, oaktat hans skyldighet härutinnan anmärkts å för honom utfärdat körkort, vare han förfallen till böter från och med tio till och med trehundra kronor.

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

### 31 §.

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

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

### 32 §.

Brukar någon lättviktsmotorcykel, som icke överensstämmer med vad om sådant fordon är i 5 § stadgat, och avsåg ej brukandet allenast att med anledning av under färd uppkommen skada å motorcykeln framföra denna till närmast belägna plats för skadans avhjälpande samt uppenbar fara ej var därmed förenad, böte från och med tio till och med tvåhundra kronor.

### 33 §.

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

### 34 §.

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.

### 35 §.

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



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

## 36 §.

Finner polismyndighet anledning förekomma till återkallelse av körkort, skall polismyndigheten därom göra framställning hos den myndighet, som har att meddela sådan återkallelse.

## 37 §.

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

## 9 KAP.

## Särskilda föreskrifter.

## 38 §.

För förrättning, som enligt denna förordning ankommer på besiktningsman, skall erläggas avgift enligt taxa, som fastställes av Konungen.

## 39 §.

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

## 40 §.

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

## 41 §.

Denna förordning äger icke tillämpning å staten tillhöriga, för särskilda militära ändamål tillverkade motorfordon och släpfordon eller å motorredskap och traktortåg, som brukas av krigsmakten, eller å motorfordon, som användas uteslutande inom järnvägs- eller fabriksområde eller annat dylikt inhägnat område.



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

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 1937, vilken dag motorfordonsförordningen den 20 juni 1930 (nr 284) upphör att gälla.

Vad i 5 § 2 mom. sägs skall icke äga tillämpning å hjälpmotor, som vid förordningens ikraftträdande redan är i bruk.



## Förslag

till

### Vägtrafikstadga.

Härigenom förordnas som följer:

#### 1 KAP.

##### Inledande bestämmelser.

#### 1 §.

*1 mom.* I denna stadga förstås med

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

*vägförande*: envar, som å väg framför fordon, härunder inbegripen den som åker cykel, kälke eller sparkstötting (*förare av fordon*), liksom ock envar, som å väg rider, leder djur, åker skidor eller går;

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

*motorfordon*: 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, ävensom underrede till dylikt fordon (chassi);

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

*personautomobil*: automobil, som är byggd uteslutande för befordran av högst nio personer jämte personligt bagage;

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

*lastautomobil*: annan automobil än personautomobil och omnibuss;

*motorcykel*: tvåhjuligt motorfordon, jämväl där fordonet är försett med bivagn (sid-, för- eller släpvagn);

*lättviktsmotorcykel*: motorcykel, bestående av cykel, vilken är inrättad för framdrivning medelst trampning men vilken blivit försedd med hjälpmotor



utan annan ändring i övrigt än att å cykeln anbragts särskilda bromsnings- eller andra anordningar till främjande av dess trafiksäkerhet; och må, för att fordonet skall betraktas såsom lättviktsmotorcykel, motorns cylindervolym icke överstiga 100 kubikcentimeter och motorcykelns tjänstevikt, så beräknad som i 2 § 2 mom. motorfordonsförordningen sägs, icke överstiga 50 kilogram;

*motorredskap*: varje traktor, lokomobil, lantbruks- eller vägmaskin samt annat dylikt fordon, vilket för framdrivande är försett med motor men vilket icke självt är avsett att uppbära last utan allenast är att anse såsom arbetsredskap och vilket icke löper på skenor;

*släpfordon*: varje fordon, vilket drages av automobil eller motorredskap och vilket icke löper på skenor;

*släpvagn*: släpfordon, som är försett med hjul;

*släpsläde*: släpfordon, som är försett med medar;

*traktortåg*: motorredskap jämte släpfordon, vilket är avsett att sammankopplat med motorredskapet användas för person- eller godsbefordran.

Med avseende å särskilda typer av motor- eller släpfordon eller motorredskap bestämmer Konungen eller den myndighet, Konungen därtill förordnar, till vilket slag av fordon typen skall vara att hänföra.

Såsom vägförande betraktas icke i denna stadga *förare av spårvagn*. Med avseende å framförandet av spårvagn gälla av denna stadga allenast föreskrifterna i 37 och 38 §§.

Då i stadgan för olika fall föreskrives, att fordon skall vara försett med *reflexanordning*, åsyftas härmed reflexanordning av typ, som godkänts av Konungen eller den myndighet, Konungen därtill förordnar.

Vid tillämpningen av bestämmelserna i denna stadga avses med *tättbebyggt område* sådan del av stad, köping, samhälle eller annat bebyggt område, som är begränsad av vid infartsvägarna uppsatta märken av det utseende, som Konungen bestämmer.

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

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

## 2 KAP.

### Bestämmelser för samtliga vägförande.

#### 2 §.

1 mom. Varje vägförande skall iakttaga all den omsorg och varsamhet, som till förekommande av olycksfall betingas av omständigheterna. Han



skall uppträda hänsynsfullt mot andra vägfarande och mot dem, som bo eller eljest uppehålla sig vid vägen. Han skall efterkomma polismans anvisningar till trafikens ordnande och stanna, när polisman därtill giver tecken.

2 mom. Vägfarande bör uppmärksamma till ledning för trafiken vid vägen uppsatta anslag, varningstecken och signaler.

### 3 KAP.

#### Bestämmelser för andra vägfarande än gående.

##### 3 §.

1 mom. Det åligger förare av fordon att vid varje tillfälle anpassa färdhastigheten med hänsyn till vad trafiksäkerheten kräver och nödig försiktighet bjuder. Därför åligger det förare av fordon,

att vid färd i kurva, gatu- eller annan vägkorsning eller brant backe eller där utsikten över vägen av annan anledning är skymd eller där vägbanan är så hal, att slirning lätteligen kan inträffa, i god tid nedbringa hastigheten efter vad omständigheterna betinga;

att vid passerande av å hållplats stående spårvagn eller av tydligt utmärkt, för gående avsett övergångsställe, där trafiken ej på annat sätt regleras, icke använda större hastighet än att fordonet kan stannas så gott som omedelbart för att lämna gående tillfälle att passera;

samt att, då fordonet nalkas korsning i samma plan mellan järnväg och väg, nedbringa hastigheten så, att fordonet under alla förhållanden kan stannas på ett betryggande avstånd från närmaste rälssträng.

2 mom. Över obevakad korsning i samma plan mellan järnväg och väg bör fordon ej framföras med lägre hastighet än fyra kilometer i timmen, utan att fordonets förare dessförinnan på lämpligt sätt sökt vinna kännedom om huruvida tåg nalkas.

##### 4 §.

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

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

För gående äro föreskrifter meddelade i 14 §.

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

Möte med spårvagn skall, om spårens läge det medgiver, ske till vänster.

3 mom. Omkörning skall ske till höger, varvid det åligger den som skall omköras att hålla till vänster. Dock må, där trafiken är avsedd att framgå



i två eller flera filer av jämsides och i samma riktning framförda fordon, omkörning jämväl kunna ske till vänster.

Omkörning av spårvagn skall, om spårens läge det medgiver, ske till vänster.

Omkörning må icke ske vid andra tillfällen än när körbanan kan fritt överskådas och må under inga förhållanden äga rum i eller omedelbart före obeckad korsning i samma plan mellan väg och järnväg.

Den som vill företaga omkörning bör, där så erfordras, medelst ljud- eller ljussignal eller på annat lämpligt sätt väcka den framförvarandes uppmärksamhet; och bör denne skyndsamt sakta farten och på lämpligt sätt giva tillkänna, att signalen uppfattats.

Om förbud mot onödig ljudsignalering är stadgat i 6 § 1 mom.

4 mom. När ett fordons kurs skär ett annat fordons kurs, skall fordon å biväg lämna företräde åt fordon å huvudväg. På länsstyrelse eller, såvitt angår gator inom stads planlagda område, polismyndighet ankommer att bestämma, vilka vägar som skola utgöra huvudvägar.

Om i fall som nyss sagts båda de vägfarande färdas på huvudvägar eller båda på bivägar, skall den, som har den andre på sin vänstra sida, låta denne hava företräde, vilket stadgande likväl icke fritager denne senare från skyldighet att iakttaga särskild försiktighet vid vägkorsning, varom nu är fråga.

#### 5 §.

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

Om förbud mot onödig ljudsignalering är stadgat i 6 § 1 mom.

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

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

#### 6 §.

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



därstädes framföras på sådant sätt, att avgivandet av ljudsignaler i möjligaste mån kan undvikas.

Vad sålunda är stadgat gäller icke ambulansbil eller automobil, som användes vid eldfara för brandväsendets räkning eller av brandkåren för beredande av hjälp vid olycksfall eller av polistrupp.

2 mom. När enligt ovan meddelade bestämmelser avgivande av ljudsignal inom tätbebyggt område är tillåtet, må signalen allenast givas medelst signalapparat med jämn, dov ton; dock skall å ambulansbil eller annat i 1 mom. andra stycket avsett fordon, om sådant fordon färdas med större hastighet än den i 24 § 1 mom. medgivna eller nödig försiktighet eljest sådant påkallar, använda särskild signalanordning av beskaffenhet, som godkänts av Konungen eller den myndighet, Konungen därtill förordnar.

### 7 §.

Vägförande å körbana skall, då ambulansbil eller annat fordon, som i 6 § 1 mom. andra stycket sägs, nalkas och giver för dylika fordon bestämd varningssignal, då så kan ske i god tid lämna fri passage för sådant fordon samt stanna å lämplig plats, till dess fordonet passerat förbi. Vägförande skall jämväl lämna fri plats för likprocession och tågande militärtrupp.

### 8 §.

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

### 9 §.

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

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

### 10 §.

Annat vägförande än gående må ej begagna gångbana. Ej heller må annan vägförande än cyklande begagna cykelbana; dock må cykelbana, där gångbana icke finnes, kunna användas jämväl av gående. Utan hinder av



vad ovan stadgas må gångbana eller cykelbana, där så finnes erforderligt för färd tvärsöver banan eller av annan särskild orsak, befaras jämväl av annan vägfarande än sådan, för vilken banan är avsedd.

Å väg skall den, som framför fordon, såvitt möjligt låta gående utan in-trång färdas närmast vägkanten.

#### 11 §.

Å väg må ej tävling med motorfordon eller cykel anordnas, utan att tillstånd härtill meddelats av vederbörande länsstyrelse, som har att fastställa sådana villkor för tillståndet, att fara eller olägenhet för annan trafik ej uppkommer.

#### 12 §.

*1 mom.* Om beträffande viss väg, som icke ligger inom stads planlagda område, eller beträffande del av sådan väg för trafiksäkerhetens främjande eller vägens skyddande erfordras förbud mot trafik eller inskränkning i trafiken med avseende å fordon av visst slag, tyngd eller bredd, last av viss beskaffenhet, färdhastighet eller körriktning eller om eljest inskränkningar, försiktighetsmått eller andra särskilda åtgärder erfordras beträffande trafiken å vägen, ankommer det på länsstyrelse att meddela föreskrifter härutinnan. Dock ankommer det i fråga om enskild väg på ägaren av vägen att avgöra, huruvida körning med automobil därstädes må äga rum. Har automobiltrafik å sådan väg icke förbjudits, äger länsstyrelse den befogenhet med avseende på reglering av dylik trafik som nyss sagts.

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

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

*3 mom.* Länsstyrelse äger, när sådant erfordras för beredande av utfartsväg eller andra särskilda omständigheter föreligga, meddela viss person tillstånd att med iakttagande av de försiktighetsmått, som må föreskrivas, för viss resa eller under viss tid eller tills vidare med fordon befara viss väg, varå trafik med sådant fordon eljest icke må äga rum. Dock må dylikt tillstånd icke lämnas i strid mot ett av ägare till enskild väg meddelat förbud mot automobiltrafik å vägen.

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



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

Vid för automobiltrafik tillåten allmän väg eller gata, som utgör infartsväg till område, inom vilket den beträffande tätbebyggt område begränsade körhastigheten för motorfordon skall tillämpas, skall anbringas för detta ändamål avsedd tavla. Sådan tavla skall placeras å plats, där den ned-satta körhastigheten skall börja tillämpas.

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

Där allmänna vägar stöta samman, skola vägvisare anbringas, dock behöver i stad eller annat tätbebyggt samhälle, där ej vederbörande länsstyrelse annorlunda förordnar, endast till ledning för genomgångstrafiken å lämpliga platser uppsättas vägvisare.

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

Det ankommer på länsstyrelse eller, såvitt angår stads planlagda område, polismyndighet att bestämma, var anslag, tavlor, vägvisare och varningsmärken av här avsedda slag skola anbringas.

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

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

Konungen äger ock meddela bestämmelser om beskaffenheten av ljussignaler, som användas till reglering av trafiken i väg- och gatukorsningar.

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

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



## 4 KAP.

**Särskilda bestämmelser för gående.**

## 14 §.

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

Vid möte å gångbana böra de mötande vika till vänster.

Gående skall iakttaga särskild försiktighet vid beträdande av körbana och vid vägkorsningar. Gående må ej genom att onödigt uppehålla sig å körbana eller genom att gå i bredd hindra eller försvåra trafiken därstädes med fordon. Då fordon nalkas, skall gående skyndsamt vika åt sida.

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

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

## 5 KAP.

**Särskilda bestämmelser för cyklar.**

## 15 §.

Å cykel skall föras ringklocka.

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

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

## 16 §.

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

Det åligger cyklande att hålla minst en hand å styret samt båda fötterna å pedalerna.

## 17 §.

Cyklande skall, där cykelbana finnes, använda denna.

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



## 6 KAP.

**Särskilda bestämmelser för fordon, förspända med dragare.**

## 18 §.

1 mom. Om med dragare förspänt fordon framföres å allmän väg under mörker, skall å fordonet eller dragaren föras antingen tänd lykta så anbragt, att ljuset är synligt på avstånd såväl framifrån som bakifrån, eller ock reflexanordningar, som återkasta sken såväl framåt som bakåt. Lykta och reflexanordningar skola visa vitt, blåvitt eller gult ljus framåt och rött ljus bakåt.

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

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

## 7 KAP.

**Särskilda bestämmelser för automobiler.**

## 19 §.

1 mom. Under färd skall å automobil föras

a) registreringsmärken eller, därest automobilen ej ännu tilldelats registreringsmärke, besiktningsskyltar och besiktningmärken, vilka märken och skyltar skola vara av beskaffenhet, som är särskilt stadgat, samt vara anbragta på ett i ögonen fallande sätt såväl framtill som baktill å automobilen;

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

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

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



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

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

3 mom. Därest å automobil framföres gods, som med mer än en och en halv meter skjuter utanför automobilens bakre belysningsanordningar, skall godsets avslutning vara tydligt utmärkt med fritt hängande tygduk eller dylikt.

4 mom. Där så erfordras, bör å automobils hjul till skydd mot slirning anbringas lämpliga anordningar, som ej kunna skada vägen.

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

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

7 mom. Konungen eller den myndighet, Konungen därtill förordnar, äger meddela föreskrifter i fråga om särskilda anordningar för transport av lik ävensom för kreaturstransport å automobil.

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

Registreringsmärke må ej under färd vara dolt och skall såvitt möjligt hållas i sådant skick, att det med lätthet kan avläsas. Detsamma gäller i fråga om besiktningsskylt, där sådan skall föras.

## 20 §.

1 mom. I automobils förarsäte må icke flera passagerare taga plats eller gods uppläggas till större myckenhet än att föraren kan intaga en bekväm körställning.

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

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

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



Föraren skall vid smutsigt väglag, då gående passeras, såvitt möjligt framföra fordonet på sådant sätt, att den gående ej utsättes för smutsstänk.

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

6 mom. Förare skall under färd medhava det för honom utfärdade körkort, så ock i förekommande fall bevis om godkännande, varom i 19 § 6 mom. är stadgat, för att på tillsägelse av besiktningsman eller polisman uppvisas.

Besiktningsman eller polisman må ej förvägras avläsa automobilens skyltar och andra märken och apparater.

Om skyldighet för förare att under färd medföra senaste skattekvitto samt uppvisa detsamma för polisman gäller vad i förordningen om automobilskatt den 2 juni 1922 (nr 260) är stadgat.

## 21 §.

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

## 22 §.

Möter eller upphinner automobil ridande eller körande eller person, som leder eller driver djur, skall föraren iakttaga den varsamhet, som kan anses erforderlig till förekommande av olycksfall, samt vara behjälplig med de åtgärder, vilka kunna underlätta förbikörning.

## 23 §.

1 mom. Automobil med ett största hjultryck överstigande 2 500 kilogram eller, där avståndet mellan två av automobilens hjulaxlar är mindre än tre meter, med ett största hjultryck överstigande 2 000 kilogram må ej framföras å allmän väg, gata eller annan allmän plats i stad utan särskilt tillstånd. Detta skall sökas hos länsstyrelsen i det län, där vägen är belägen, eller, om tillståndet avser sådan inom stads planlagda område förefintlig gata eller annan allmän plats, för vilken polismyndigheten i staden föreskrivit inskränkning med avseende å tillåtet hjultryck, eller om trafiken skall försiggå allenast inom viss stads planlagda område, hos polismyndigheten i staden. Dock må automobil, som nu sagts, framföras utan tillstånd, om automobilen lastats under den för automobilen fastställda maximilasten, så att automobilens förhandenvarande hjultryck på grund härav icke överstiger 2 500 respektive 2 000 kilogram.



Har länsstyrelse eller polismyndighet jämlikt 12 § 1 mom. föreskrivit inskränkning i trafiken å väg eller del av väg med avseende å fordon med visst största hjultryck, må dock automobil, vars största hjultryck överstiger det sålunda bestämda, utan hinder härav framföras å vägen, om automobilen lastats under den för automobilen fastställda maximilasten, så att automobilens förhandenvarande hjultryck på grund härav icke överstiger det av länsstyrelsen eller polismyndigheten angivna.

2 mom. Automobil med större bredd än 220 centimeter må ej framföras å allmän väg, gata eller annan allmän plats i stad utan särskilt tillstånd. Detta skall sökas hos länsstyrelsen i det län, där vägen är belägen, eller, om tillståndet avser sådan inom stads planlagda område förefintlig gata eller annan allmän plats, för vilken polismyndigheten i staden föreskrivit inskränkning med avseende å tillåten bredd å fordon, eller om trafiken skall försiggå allenast inom viss stads planlagda område, hos polismyndigheten i staden. Där sådant tillstånd lämnas för omnibuss, skall högsta tillåtna bredden bestämmas till 230 eller till 240 centimeter, beroende av vägens beskaffenhet.

Automobils bredd mätes över de längst utskjutande delarna av fordon och last, varvid dock bortses från backspegel, utfälld körriktningvisare och snökedjor.

3 mom. Vid meddelande av tillstånd, som i 1 och 2 mom. sägs, skola fastställas de villkor med avseende å automobilens beskaffenhet och lastens tyngd eller eljest, som kunna anses nödiga till trafiksäkerhetens främjande eller vägens skyddande.

4 mom. Väg må, även om automobiltrafik därå eljest ej är medgiven och utan hinder av för vägen fastställda inskränkningar, befaras med automobil av polisman i tjänsteutövning ävensom av läkare eller veterinär i och för sjukbesök, för sjuk persons forslande till läkare eller sjukvårdsanstalt samt i andra fall av nödläge.

## 24 §.

1 mom. Automobil må icke inom tätbebyggt område framföras med högre hastighet än 50 kilometer i timmen. Omnibuss eller lastautomobil med totalvikt överstigande 2 400 kilogram må ej heller annorstädes framföras med högre hastighet än nu sagts.

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

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



## 8 KAP.

## Särskilda bestämmelser för motorcyklar.

## 25 §.

I fråga om annan motorcykel än lättviktsmotorcykel gäller i tillämpliga delar vad i 19 § 1, 3, 4 och 8 mom., 20 § 3—6 mom., 21 § och 22 § är stadgat angående automobil. Dock behöver framtill å motorcykel allenast föras en lykta. Är till motorcykel kopplad sidvagn, skall dessutom framtill å den från motorcykeln vända delen av sidvagnen föras lykta med vitt, blåvitt eller gult sken.

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

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

Motorcykel utan bivagn må framföras även å väg, varå automobiltrafik icke är tillåten, därest ej av länsstyrelse meddelat förbud mot trafik omfattar jämväl dylik motorcykel eller vägen är enskild och ägaren förbjudit trafik å vägen med motorcykel.

Motorcykel må icke inom tättbebyggt område framföras med högre hastighet än 50 kilometer i timmen. Denna bestämmelse avser dock icke motorcykel, som användes vid eldfara för brandväsendets räkning eller av brandkåren för beredande av hjälp vid olycksfall eller av polisman i tjänstutövning.

## 26 §.

*1 mom.* Lättviktsmotorcykel skall vid mörker föra, framtill, tänd lykta med vitt, blåvitt eller gult sken och, baktill, reflexanordning, som vid belysning återkastar rött sken.

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

Därest, jämlikt för särskild ort meddelad bestämmelse, igenkänningsmärke för cykel skall föras, skall detta märke å lättviktsmotorcykel vid mörker vara belyst med vitt sken.

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

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

*4 mom.* Lättviktsmotorcykel må icke framföras å cykelbana.



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

## 9 KAP.

### Särskilda bestämmelser för motorredskap.

#### 27 §.

Motorredskap må endast vid färd till och från arbetsplats samt eljest tillfälligt framföras å allmän väg, gata eller annan allmän plats i stad, och må sådant framförande ske allenast under förutsättning 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 20 kilometer i timmen eller, om motorredskapet har hjulringar av järn eller annat hårt material, 10 kilometer i timmen.

Vid färd å allmän väg under mörker skall å motorredskap föras tänd lykta, så anbragt att ljuset är synligt på avstånd såväl framifrån som bakifrån, eller ock reflexanordningar, som återkasta sken såväl framåt som bakåt. Lykta och reflexanordningar skola visa vitt, blåvitt eller gult sken framåt och rött sken bakåt.

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

Motorredskap med större bredd än 220 centimeter skall hava den mot vägen vända sidan, där fordonet är bredast, utmärkt med fritt hängande tygduk eller dylikt.

Länsstyrelse äger meddela förbud mot eller föreskriva inskränkningar i framförandet av motorredskap å viss allmän väg. Beträffande gata eller annan allmän plats inom stads planlagda område meddelas förbud eller föreskrifter, varom här är fråga, av polismyndigheten i staden.

Föreskriften i andra stycket här ovan angående viss högsta hastighet för motorredskap gäller icke vägmaskin, vars förare innehar körkort för automobil, ej heller äro bestämmelserna i 4 § 1—3 mom. tillämpliga å vägmaskin under arbete.

## 10 KAP.

### Särskilda bestämmelser för släpfordon.

#### 28 §.

1 mom. Skall släpfordon kopplas till automobil, skola kopplingsanordningarna vara tillfredsställande.



2 mom. Om mer än ett släpfordon brukas, skall för släpfordonen finnas effektiv bromsningsanordning.

3 mom. Å släpsläde skola under färd vara till skydd mot slirning i sidled anbragta slirskydd, som ej kunna skada vägen.

Där så erfordras, böra å släpvagns hjul vara till skydd mot slirning anbragta lämpliga anordningar, som ej kunna skada vägen.

### 29 §.

År släpfordon tillkopplat automobil, skall baktill å släpfordonet eller, om flera släpfordon användas, å det sista av dessa anbringas samma registreringsmärke som å det dragande fordonet. Då mörker råder, skall baktill å släpfordonet föras belysningsanordning, vilken med vitt sken så belyser registreringsmärket, att det lätt kan avläsas, samt visar rött ljus bakåt.

Där släpfordonsskylt skall föras, skall denna anbringas omedelbart intill registreringsmärket.

Därest å släpfordon framföres gods, som med mer än en och en halv meter skjuter utanför släpfordonets bakre belysningsanordningar, skall godsets avslutning vara tydligt utmärkt med fritt hängande tygduk eller dylikt.

### 30 §.

Å släpfordon, som är inrättat för person- eller godsbefordran och avsett att icke blott tillfälligtvis dragas av automobil, skola under färd föras å lämpliga, för avläsning lätt tillgängliga platser anbragta skyltar av metall, upptagande dels ägarens namn och hemvist, dels släpfordonets registreringsnummer med tillhörande länsbokstav, dels ock, i enlighet med utfärdat besiktningsinstrument, släpfordonets tjänstevikt, bredd och maximilast ävensom, beträffande släpvagn, största hjultryck, varjämte å dylik skylt även må angivas de lastmängder, som svara mot andra hjultryck hos släpvagn än nyssnämnda största tryck.

### 31 §.

Släpfordon, som icke är besiktigt för personbefordran, må icke användas för sådant ändamål.

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

### 32 §.

1 mom. Släpvagn med ett största hjultryck överstigande 2 500 kilogram eller, där avståndet mellan två av släpvagnens hjulaxlar eller mellan det dragande fordonets bakre och släpvagnens främre hjulaxlar är mindre än



tre meter, med ett största hjultryck överstigande 2 000 kilogram må ej framföras å allmän väg, gata eller annan allmän plats i stad utan särskilt tillstånd. Detta skall sökas hos länsstyrelsen i det län, där vägen är belägen, eller, om tillståndet avser sådan inom stads planlagda område förefintlig gata eller annan allmän plats, för vilken polismyndigheten i staden föreskrivit inskränkning med avseende å tillåtet hjultryck, eller om trafiken skall försiggå allenast inom viss stads planlagda område, hos polismyndigheten i staden. Dock må släpvagn som nu sagts framföras utan tillstånd, om släpvagnen lastats under den för fordonet fastställda maximilasten, så att det förhandenvarande hjultrycket på grund härav icke överstiger 2 500 respektive 2 000 kilogram.

Har länsstyrelse eller polismyndighet jämlikt 12 § 1 mom. föreskrivit inskränkning i trafiken å väg eller del av väg med avseende å fordon med visst största hjultryck, må dock släpvagn, vars största hjultryck överstiger det sålunda bestämda, utan hinder härav framföras å vägen, om släpvagnen lastats under den för fordonet fastställda maximilasten, så att det förhandenvarande hjultrycket på grund härav icke överstiger det av länsstyrelsen eller polismyndigheten angivna.

2 mom. Vad i 23 § 2 mom. är stadgat om bredd å automobil gäller även i fråga om släpfordon.

3 mom. Bestämmelserna i 23 § 3 mom. äga jämväl tillämpning med avseende å släpfordon.

### 33 §.

1 mom. Om till automobil kopplas en släpvagn, som är inrättad för person- eller godsbefordran och avsedd att icke blott tillfälligtvis dragas av automobil, må fordonen, där släpvagnens totalvikt icke överstiger 350 kilogram, framföras med samma hastighet som enligt 24 § ovan är medgiven för automobilen utan släpvagn.

Överstiger släpvagnens totalvikt 350 kilogram, må fordonens hastighet icke uppgå till mer än 35 kilometer i timmen.

I sist avsedda fall må sammanlagda trycket å släpvagnens hjul, där effektiv bromsningsanordning för släpvagnen finnes, icke överstiga sammanlagda trycket å den dragande automobilens hjul och, där sådan bromsningsanordning som nyss sagts ej finnes, icke uppgå till mer än två tredjedelar av sistnämnda tryck.

2 mom. Kopplas till automobil två eller flera släpvnagnar, vilka äro inrättade för person- eller godsbefordran och avsedda att icke blott tillfälligtvis dragas av automobil, vare högsta tillåtna hastigheten 20 kilometer i timmen.

Sammanlagda trycket å släpvnagnarnas hjul må icke uppgå till mer än en och en halv gång sammanlagda trycket å den dragande automobilens hjul.



3 mom. Om till automobil kopplas en släpplåde, som är inrättad för person- eller godsbefordran och avsedd att icke blott tillfälligtvis dragas av automobil, vare likaledes högsta tillåtna hastigheten 20 kilometer i timmen.

I fall som nu avses må sammanlagda trycket å släpplädens medar icke överstiga sammanlagda trycket å den dragande automobilens hjul.

4 mom. Kopplas till automobil annat släpfordon, än ovan sägs, eller mer än en släpplåde, må fordonen icke framföras med högre hastighet än 10 kilometer i timmen.

Sammanlagda trycket å släpfordonets eller släpfordonens hjul eller medar må i sådana fall uppgå till högst två gånger sammanlagda trycket å den dragande automobilens hjul.

5 mom. Där särskilda omständigheter sådant föranleda, må länsstyrelse för visst tillfälle eller visst ändamål kunna bestämma, att automobil jämte släpfordon må framföras med annan hastighet än som följer av bestämmelserna i 1—4 mom. eller att till automobil må kopplas släpfordon med större tryck å hjul eller medar än som följer av nämnda bestämmelser. Länsstyrelsen har härvid att fastställa sådana villkor för tillståndet, att fara eller olägenhet för annan trafik ej uppkommer.

#### 34 §.

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

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

Under mörker skall släpfordon, som i första stycket avses, baktill vara försett med lykta, som visar rött ljus bakåt, eller med reflexanordning, som vid belysning återkastar rött sken.

#### 35 §.

Om skyldighet för förare att under färd med automobil, till vilken kopplats släpfordon, som är inrättad för person- eller godsbefordran och avsedd att icke blott tillfälligtvis dragas av automobil, medföra senaste skattekvitto för släpfordonet samt att uppvisa detsamma för polisman gäller vad i förordningen om automobilskatt den 2 juni 1922 (nr 260) är stadgat.

### 11 KAP.

#### Särskilda bestämmelser för traktortåg.

#### 36 §.

Med avseende å framförande av traktortåg skall gälla följande.

Trafik med traktortåg å allmän väg, gata eller annan allmän plats i stad må ej, då fråga icke är om tillfällig färd, äga rum utan särskilt tillstånd, vil-



ket skall sökas hos länsstyrelsen i det län, där vägen är belägen, eller, om trafiken skall försiggå allenast inom viss stads planlagda område, hos polismyndigheten i staden.

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

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

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

När anledning därtill föreligger, kan trafiktillstånd, 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 20 kilometer i timmen eller, om motorredskapet eller något av de släpfordon, som ingå i traktortåget, har hjulringar av järn eller annat hårt material, 10 kilometer i timmen.

Vid färd å väg under mörker skall å traktortåg föras minst två lyktor framtill, visande vitt, blåvitt eller gult sken och tillsammans av tillräcklig styrka för att traktortåget skall kunna framföras på ett betryggande sätt, av vilka lyktor två skola vara anbragta å samma höjd, en å vardera sidan av det dragande motorredskapet, ävensom baktill å det sista släpfordonet en tänd lykta, visande rött sken bakåt. Dock behöva vid tillfällig färd allenast föras belysningsanordningar som i 27 § beträffande motorredskap sägs.

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

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

## 12 KAP.

### Bestämmelser för spårvagnar.

#### 37 §.

Å spårvagn skall vid färd å väg, som även användes för körtrafik, föras dels körriktningvisare, dels ock, då mörker råder, minst en lykta framtill,



visande vitt, blåvitt eller gult sken och av tillräcklig styrka för att spårvagnen skall kunna framföras på ett betryggande sätt, ävensom lämpliga belysningsanordningar baktill.

Bländande ljus må icke å spårvagn begagnas å väg, där tillfredsställande belysning är anordnad.

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

### 38 §.

Med avseende å framförande av spårvagn å väg, som även användes för körtrafik, skall gälla följande.

Spårvagn må icke framföras med högre hastighet än 40 kilometer i timmen. Länsstyrelse eller, vidkommande gata eller annan allmän plats inom stads planlagda område, polismyndighet äger att för väg eller del av väg, där sådant påkallas, fastställa en lägre högsta hastighet än den nyss angivna.

Vid färd i kurva, gatu- eller annan vägkorsning eller där utsikten över vägen av annan anledning är skyddad eller där trafikens omfattning så påfordrar, åligger det förare av spårvagn att i god tid nedbringa hastigheten efter vad omständigheterna betinga. När spårvagn framföres mot spårvagnens normala trafikriktning, skall förare iakttaga särskild försiktighet.

Förare av spårvagn, vilken framföres efter annan vagn å samma spår eller efter annat fordon, som tillfälligtvis tvingats att taga spårutrymmet i anspråk, skall hålla så stort avstånd från det framförvarande fordonet, som betingas av spårets lutningsförhållanden och spårvagnens hastighet.

Vid ändring av kurs skall förare av spårvagn, till ledning för vägfarande, i god tid med användning av körriktningsvisare angiva den riktning, han ämnar välja. Enahanda gäller, där spårvägsspåret är så anordnat, att spårvagnen under sin färd måste inkräkta på område, som även är avsett för jämnlöpande körfil.

Förare av spårvagn må icke från spår på särskild banvall föra vagnen ut på väg utan att först hava stannat densamma framför gränsen mellan banvallen och vägen.

### Föreskrifter i avseende å vägtrafikstadgans efterlevnad.

#### 39 §.

1 mom. Bryter någon mot föreskrifterna i 2 § 1 mom., 7, 11 eller 38 § eller framför någon fordon å väg, gata eller plats, varest fordonet icke må framföras, eller bryter någon mot föreskrift, som meddelats med stöd av 12 eller 38 § straffes med dagsböter. Äro omständigheterna försvårande och har förseelsen skett vid framförande av motorfordon må till fängelse i högst ett år dömas.



Till straff enligt första stycket är ock den förfallen, som i strid med föreskrifterna i 4 § 1 mom. andra stycket, 2 mom. och 3 mom. första, andra och tredje styckena underlåter att hålla till vänster å körbana eller eljest bryter mot nämnda föreskrifter. Om vid möte mellan fordon eller då omkörning ägt rum föraren å ett av fordonen trots signaler från annat fordon icke ställt sig till efterrättelse bestämmelserna om skyldighet att hålla till vänster samt föraren å det andra fordonet med hänsyn härtill framfört sitt fordon å den sida av körbanan, som förhållandena det medgivit, vare denne senare förare från ansvar fri, därest han vid mötet eller omkörningen iakttagit nödig försiktighet.

Bryter någon mot föreskrifterna i 4 § 4 mom., vare förfallen till straff som i första stycket sägs.

2 mom. Förseelse mot 8 § straffes med dagsböter; dock att där förseelsen skett vid framförande av motorfordon straffet skall bestämmas enligt lagen om straff för vissa brott vid förande av motorfordon.

3 mom. Den, som bryter mot föreskrifterna i 3 § 1 mom., 5, 9 och 10 §§, straffes med böter från och med två till och med trehundra kronor.

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

#### 40 §.

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

#### 41 §.

1 mom. Brukas automobil eller släpfordon i trafik, vartill särskilt tillstånd enligt 23 eller 32 § erfordras, utan att dylikt tillstånd erhållits, eller brytes mot de i 33 § givna bestämmelserna om viktförhållandet mellan släpfordon och dragande automobil, eller åsidosätts av vederbörande myndighet enligt nämnda paragrafer meddelade föreskrifter, eller befordras med lastautomobil last, vars vikt överstiger den för automobilen fastställda maximilasten, straffes den felande med dagsböter.

Till enahanda straff vare den förfallen, som bryter mot vad uti de i ovan nämnda författningsrum angivna hänseenden gäller beträffande annan motorcykel än lättviktsmotorcykel.

2 mom. Framföres fordon med större hastighet än som i varje fall är medgiven, straffes den felande med dagsböter. Har föraren vid förseelsens begående ådagalagt grov vårdslöshet eller visat uppenbar likgiltighet för andra människors liv eller egendom, straffes enligt lagen om straff för vissa brott vid förande av motorfordon.

3 mom. Förseelse mot 19 § 6 mom. eller 22 § straffes med högst femtio dagsböter.



## 42 §.

1 mom. Brytes mot föreskrifterna i 19 § 1 mom. a) och c), 2 mom., 8 mom., 20 § 1, 2 och 5 mom., 27 § tredje och fjärde styckena, 28 § 1 och 2 mom. samt 3 mom. första stycket, 29 § första och andra styckena, 34 § tredje stycket eller 36 § nionde och tionde styckena, straffes med böter från och med två till och med trehundra kronor.

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

2 mom. Med böter från och med tio till och med tvåhundra kronor straffes den, som åsidosätter föreskrifterna i 19 §, mom. b), 3 och 5 mom., 20 § 3, 4 och 6 mom., 27 § femte stycket, 29 § tredje stycket eller 30 §.

Till enahanda straff vare den förfallen, som bryter mot vad uti de i ovan nämnda författningsrum angivna hänseenden gäller beträffande annan motorcykel än lättviktsmotorcykel.

Styrker den, som blivit angiven för förseelse mot 20 § 6 mom., senast tredje söckendagen efter det förseelsen begicks, hos vederbörande åklagare, att han vid tiden för förseelsen innehade gällande körkort eller sådant bevis, som i nämnda författningsrum sägs, och giva omständigheterna vid handen, att förseelsen haft sin grund i ett förbiseende, som med hänsyn till föreliggande förhållanden kan anses förklarligt, vare från ansvar fri.

## 43 §.

Förseelse mot 31 § första stycket straffes med högst femtio dagsböter.

Till enahanda straff är den förfallen, som brukar motorredskap, varom i 27 § sägs, i strid mot vad i sistnämnda paragraf är föreskrivet eller mot förbud eller inskränkningar som meddelats på grund av samma paragraf, så ock den, som utövar trafik med traktortåg utan vederbörligt tillstånd eller som brukar i traktortåg ingående motorredskap eller släpfordon utan att detta är godkänt för sådan trafik.

## 44 §.

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

## 45 §.

Fortsätter någon under tid, då han är ställd under tilltal för förseelse enligt denna stadga, samma förseelse, skall han, när han varder därtill lagligen



förvunnen, för varje gång åtal emot honom ägt rum och han därav undfått del, fällas till det straff, som för sådan förseelse är stadgat.

#### 46 §.

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

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

#### 47 §.

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

### Särskilda föreskrifter.

#### 48 §.

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

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

Närmare bestämmelser om dylik kungörelse meddelas av Konungen.

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

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

Kopia av nämnda karta skall senast inom mars månads utgång varje år insändas till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, dock att, om ändringar icke skett i senast insända karta eller ändringarna icke äro av mera omfat-



tande art, anmälan därom, i sistnämnda händelse innefattande noggrann uppgift å ändringarna, må vara tillfyllest.

#### 49 §.

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

#### 50 §.

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

#### 51 §.

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

Denna stadga träder i kraft den 1 januari 1937, vilken dag vägtrafikstadgan den 20 juni 1930 (nr 285) upphör att gälla.

### Förslag

till

## förordning angående vissa ändringar i vägtrafikstadgan den \_\_\_\_\_, åsyftande en övergång till s. k. högertrafik.

Härigenom förordnas, att 4, 9 och 14 §§ samt 39 § 1 mom. i vägtrafikstadgan den \_\_\_\_\_ skola hava följande ändrade lydelse:

#### 4 §.

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

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

För gående äro föreskrifter meddelade i 14 §.



2 mom. Det åligger annan vägfarande än gående att hålla till höger vid möte å körbanan.

Möte med spårvagn skall, om spårens läge det medgiver, ske till höger.

3 mom. Omkörning skall ske till vänster, varvid det åligger den som skall omköras att hålla till höger. Dock må, där trafiken är avsedd att framgå i två eller flera filer av jämsides och i samma riktning framförda fordon, omkörning jämväl kunna ske till höger.

Omkörning av spårvagn skall, om spårens läge det medgiver, ske till höger.

Omkörning må icke ske vid andra tillfällen än när körbanan kan fritt överskådas och må under inga förhållanden äga rum i eller omedelbart före obehåkad korsning i samma plan mellan väg och järnväg.

Den som vill företaga omkörning bör, där så erfordras, medelst ljud- eller ljussignal eller på annat lämpligt sätt väcka den framförvarandes uppmärksamhet, och bör denne skyndsamt sakta farten och på lämpligt sätt giva tillkänna, att signalen uppfattats.

Om förbud mot onödig ljudsignalering är stadgat i 6 § 1 mom.

4 mom. När ett fordons kurs skär ett annat fordons kurs, skall fordon å biväg lämna företräde åt fordon å huvudväg. På länsstyrelse eller, såvitt angår gator inom stads planlagda område, polismyndighet ankommer att bestämma, vilka vägar som skola utgöra huvudvägar.

Om i fall som nyss sagts båda de vägfarande färdas på huvudvägar eller båda på bivägar, skall den, som har den andre på sin högra sida, låta denne hava företräde, vilket stadgande likväl icke fritager denne senare från skyldighet att iakttaga särskild försiktighet vid vägkorsning, varom nu är fråga.

## 9 §.

Fordon må ej stannas eller lämnas å allmän väg på sådant sätt, att andra fordon icke kunna fritt komma förbi, ej heller å plats, varest utsikten över vägen är skynd eller genom fordonets uppehåll skymmes, såsom vid skarp kurva, vägkorsning eller backkrön. Fordon skall såvitt möjligt stannas å högra sidan av vägen i körriktningen räknat. Under mörker skall fordon, som lämnas å väg, varest icke tillfredsställande belysning är anordnad, vara försett med tänd lykta eller med reflexanordning. Är fråga om annat än tillfälligt uppehåll, skall fordonet föras utanför vägen eller till anvisad plats.

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

## 14 §.

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



Vid möte å gångbana böra de mötande vika till höger.

Gående skall iakttaga särskild försiktighet vid beträdande av körbana och vid vägkorsningar. Gående må ej genom att onödigt uppehålla sig å körbana eller genom att gå i bredd hindra eller försvåra trafiken därstädes med fordon. Då fordon nalkas, skall gående skyndsamt vika åt sidan.

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

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

### 39 §.

1 mom. Bryter någon mot föreskrifterna i 2 § 1 mom., 7, 11 eller 38 § eller framför någon fordon å väg, gata eller plats, varest fordonet icke må framföras, eller bryter någon mot föreskrift, som meddelats med stöd av 12 eller 38 §, straffes med dagsböter. Äro omständigheterna försvärande och har förseelsen skett vid framförande av motorfordon må till fängelse i högst ett år dömas.

Till straff enligt första stycket är ock den förfallen, som i strid med föreskrifterna i 4 § 1 mom. andra stycket, 2 mom. och 3 mom. första, andra och tredje styckena underlåter att hålla till höger å körbana eller eljest bryter mot nämnda föreskrifter. Om vid möte mellan fordon eller då omkörning ägt rum föraren å ett av fordonen trots signaler från annat fordon icke ställt sig till efterrättelse bestämmelserna om skyldighet att hålla till höger samt föraren å det andra fordonet med hänsyn härtill framfört sitt fordon å den sida av körbanan, som förhållandena det medgivit, vare denne senare förare från ansvar fri, därest han vid mötet eller omkörningen iakttagit nödig försiktighet.

Bryter någon mot föreskrifterna i 4 § 4 mom., vare förfallen till straff som i första stycket sägs.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 1938.

## Förslag

till

### kungörelse angående beskaffenheten av registreringsmärken för motorfordon m. m.

Härigenom förordnas som följer:

#### 1 §.

I 17 § motorfordonsförordningen omförmålt registreringsmärke för automobil eller motorcykel skall vara av rektangulär form.



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

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

Bokstäver och siffror skola hava den typ samt vara anbragta på det sätt, som framgår av härvid fogade bilagor 1, 2 och 3.<sup>1</sup>

Bokstäver och siffror skola antingen vara utförda i *svart* färg å *vit* botten eller genombrutna å *vit* botten med svart bakgrund. Märken av sistnämnda beskaffenhet skola vara av typ, som godkänts av Konungen eller den myndighet Konungen därtill förordnar.

## 2 §.

Registreringsmärke, varom förmäles i 22 § motorfordonsförordningen, skall upptaga dels den bokstav, som enligt 17 § 1 mom. nämnda förordning gäller för det län, där polismyndigheten, som utlämnar märket, har sitt säte, dels ock visst ordningsnummer.

Sådant registreringsmärke skall hava samma utseende, som i 1 § ovan är stadgat för annat registreringsmärke; dock att bokstäver och siffror skola vara utförda i *röd* färg å *vit* botten.

Å märkets baksida skall finnas uppgift å den polismyndighet, som utlämnat detsamma, samt denna myndighets postadress.

## 3 §.

Besiktningsskylt, varom förmäles i 13 § motorfordonsförordningen, skall upptaga dels den bokstav, som enligt 17 § 1 mom. nämnda förordning gäller för det län där polismyndigheten, som utlämnar skylten, har sitt säte, dels ock visst ordningsnummer.

Besiktningsskylt skall vara av den form och beskaffenhet, som utvisas av härvid fogade bilaga 4,<sup>2</sup> samt hava bokstäver och siffror anbragta på sätt nyssnämnda bilaga angiver i *vit* färg å *röd* botten.

I fråga om bokstävers och siffrors storlek och typ samt avståndet dem emellan skall gälla vad i 1 § är stadgat i fråga om registreringsmärke.

Å besiktningsskylts baksida skall finnas uppgift å den polismyndighet, som utlämnar skylten, samt denna myndighets postadress.

## 4 §.

I avseende å släpfordonsskylt, varom förmäles i 13 § motorfordonsförordningen, skall i tillämpliga delar gälla vad i 3 § ovan är stadgat angående besiktningsskylt, skolande släpfordonsskylt vara av den form och beskaf-

<sup>1</sup> Dessa torde böra överensstämma med motsvarande bilagor vid kungörelsen den 12 oktober 1923 (nr 381) angående beskaffenheten av igenkänningsmärken m. m. för motorfordon.

<sup>2</sup> Denna torde böra överensstämma med motsvarande bilaga vid den under not 1 nämnda kungörelsen.



fenhet, som utvisas av härvid fogade bilaga 5,<sup>1</sup> samt hava bokstäver och siffror anbragta på sätt nyssnämnda bilaga angiver i vit färg å grön botten.

### 5 §.

De i 1, 2, 3 och 4 §§ omförmälda märken och skyltar skola vara förfärdigade av metallplåt eller av annat i fråga om hållbarhet därmed jämförbart material.

### 6 §.

Besiktningssmärke, varom förmäles i 13 § motorfordonsförordningen, skall upptaga *dels* orden »Besiktigad» och »plomberad den», åtföljda av datum då plomberingen verkstälts, *dels* det besiktigade fordonets vagn-(chassi-)nummer och motornummer, *dels ock* vederbörande besiktningssmans namn och stationsort.

Besiktningssmärke skall vara förfärdigat av vit kartong samt hava en längd av 120 millimeter och en bredd av 50 millimeter. Märket skall anbringas å besiktningsskylt på sätt framgår av bilaga 4 samt skall därvid omgivas med en dubbelvikt, genomskinlig celluloidskiva.

### 7 §.

Märke till identifiering av släpfordon (identifieringsmärke), varom förmäles i 9 § 3 mom. motorfordonsförordningen, skall i följande ordning innehålla: den bokstav, som enligt 17 § 1 mom. nämnda förordning gäller för det län, varest släpfordonet besiktigats, det nummer, varunder släpfordonet förekommer i det av vederbörande besiktningssman förda registret över släpfordon, samt den bokstav, som utgör signatur för besiktningssmannens tjänstgöringsdistrikt.

Bokstäver och siffror skola hava en höjd av minst 5 millimeter.

Denna kungörelse träder i kraft den 1 januari 1937, från och med vilken dag kungörelsen den 12 oktober 1923 (nr 381) angående beskaffenheten av igenkänningsmärken m. m. för motorfordon samt kungörelsen den 30 juni 1932 (nr 338) om beskaffenheten av släpvagnsskyltar m. m. upphöra att gälla.

<sup>1</sup> Denna torde böra överensstämma med bilagan vid kungörelsen den 30 juni 1932 (nr 338) om beskaffenheten av släpvagnsskyltar m. m.



# Motiv.

## Inledning.

**Återblick.** Den 21 september 1906 utfärdades vår första förordning om automobiltrafik. Det grundläggande utredningsarbetet för denna lagstiftning hade verkställt av särskilda år 1903 tillkallade sakkunniga, vilka den 16 mars 1904 avlämnat sitt betänkande.

Bestämmelserna på automobiltrafikens område hava sedermera tid efter annan gjorts till föremål för revision. Allteftersom den tekniska utvecklingen gått framåt, hava nämligen författningarna i ämnet föråldrats och måst ersättas med nya bestämmelser.

Redan år 1909 tillkallades sålunda sakkunniga för en revision av 1906 års förordning. De sakkunniga avgåvo sitt förslag den 5 februari 1912. Här-efter utfärdades den 30 juni 1916 en ny förordning angående automobiltrafik.

Det dröjde emellertid icke länge, innan yrkanden ånyo framställdes om ändringar i bestämmelserna på förevarande område. I anledning härav förordnades år 1919 nya sakkunniga för att avgiva förslag till ändringar beträffande vissa delar av 1916 års förordning. Dessa sakkunniga avlämnade sitt betänkande den 4 december 1919. De där framställda förslagen togos till utgångspunkt för en del ändringar i nämnda förordning, varom författning utfärdades den 25 september 1920.

Redan vid tillkomsten av 1920 års ändringar förutsattes, att en mera allmän omarbetning av 1916 års förordning utan uppskov borde komma till stånd. I enlighet härmed tillkallades samma år sakkunniga för utredning rörande en allmän revision av bestämmelserna om automobiltrafik och därmed i samband stående frågor. 1920 års sakkunniga framlade den 28 oktober 1922 ett betänkande, vilket blivit grundläggande för den senare automobil- och trafiklagstiftningen i vårt land. Detsamma innefattade förslag till såväl förordning om motorfordon jämte därmed sammanhängande författningar som till stadga om trafiken å vägar och gator (statens offentliga utredningar 1922: 39). Till dessa författningsförslag anslöto sig i väsentliga delar den förordning om motorfordon och den vägtrafikstadga, som utfärdades den 15 juni 1923.



Emellertid ansågos snart nog även 1923 års författningar böra göras till föremål för jämkningar i olika avseenden. Med anledning härav igångsattes i slutet av år 1927 en ny utredning rörande revision av motorfordonsförordningen, vägtrafikstadgan och med dessa sammanhängande författningar. De för denna utredning tillkallade sakkunniga — 1927 års motorfordons-sakkunniga — avlämnade dels den 10 mars 1928 betänkande med förslag till vissa ändringar i bestämmelserna rörande automobilbesiktningsväsendet m. m. (statens offentliga utredningar 1928: 11) och dels den 31 juli 1929 betänkande med förslag till förordning om motorfordon m. m. jämte därmed sammanhängande författningar samt till stadga om trafiken å vägar och gator (statens offentliga utredningar 1929: 16). De sakkunnigas förslag inneburo bland annat ett anpassande av bestämmelserna om motorfordonens beskaffenhet och utrustning efter teknikens utveckling. Vidare föreslogos bland annat inrättandet av besiktning myndigheter samt en avsevärd förenkling av det dittillsvarande besiktning förfarandet genom införande av möjlighet till s. k. typbesiktning. Nya bestämmelser förordades ytterligare i fråga om s. k. flygande besiktning, med avseende å rätten att utbilda förare samt beträffande återkallande av körkort. De sakkunnigas förslag innefattade jämväl en revision av hastighetsbestämmelserna. Slutligen föreslogos även fullständigare bestämmelser om den yrkesmässiga trafiken, ett nytt lönesystem för besiktning männen samt en del jämkningar i vägtrafikstadgan.

Sedan på 1927 års motorfordonssakkunnigas betänkande grundade förslag genom proposition nr 121 förelagts 1930 års riksdag för yttrande — även tidigare författningar hade underställts riksdagen för yttrande — samt riksdagen meddelat sitt beslut i ämnet, utfärdades den 20 juni 1930 nu gällande motorfordonsförordning och vägtrafikstadga (svensk författningssamling nr 284 och 285).

I 1930 års motorfordonsförordning hava sedermera ändringar vidtagits genom följande författningar:

förordning den 29 maj 1931 (nr 135): upphävande av dittillsvarande bestämmelser om ett centralregister för motorfordon;

förordning den 12 juni 1931 (nr 253): uteslutning av viss bestämmelse om vägvisare;

förordning den 17 juni 1932 (nr 233): införande av registrerings skyldighet beträffande släpfordon och vissa andra jämkningar med avseende å sådana fordon ävensom en del ändringar i bestämmelserna om yrkesmässig trafik;

förordning den 14 juni 1933 (nr 406): ändrade bestämmelser rörande den yrkesmässiga trafiken samt vissa mindre jämkningar eller förtydliganden i fråga om belysningsanordningar m. m. å automobiler; samt

förordning den 7 juni 1934 (nr 245): föreskrifter om polismans befogenhet att ingripa mot spritpåverkad person, som har för avsikt att föra motor-



fordon, och om befogenhet för polismyndighet att provisoriskt omhändertaga körkort ävensom vissa ändrade forumbestämmelser.

1930 års vägtrafikstadga har ändrats genom

förordning den 19 juni 1931 (nr 246): upphävande av den förut stadgade skyldigheten att föra ringklocka å sparkstötting ävensom vissa av dagsbotssystemets införande föranledda ändringar i vägtrafikstadgans straffbestämmelser; samt

förordning den 7 juni 1934 (nr 246): tillägg till straffbestämmelserna, sammanhängande med tillkomsten av en särskild lag om straff för vissa brott vid förande av motorfordon.

Vidare må erinras om att Kungl. Maj:t till 1935 års riksdag framlagt proposition (nr 171) med förslag till förordning om ändring i vissa delar av vägtrafikstadgan. Ifrågavarande förslag avser i huvudsak åtgärder för ernående av s. k. tyst trafik.

Genom nyss antydda lag den 7 juni 1934 (nr 247) om straff för vissa brott vid förande av motorfordon hava införts särskilda väsentligt skärpta straffbestämmelser för den, som framför motorfordon, ehuru han är så påverkad av starka drycker att han kan antagas icke äga nödigt herravälde över sina handlingar.

**1931 års väg- och brosak-kunniga.** Enligt Kungl. Maj:ts beslut den 5 juni 1931 hava särskilda sakkunniga tillkallats för att verkställa utredning beträffande möjliga åtgärder till vinnande av rationell ekonomisering i fråga om väg- och brobyggnader jämte i samband därmed stående spörsmål (1931 års väg- och brosak-kunniga).

De sakkunniga hava den 7 juni 1934 avlämnat vissa teknisk-ekonomiska utredningar rörande vägväsendet (del I och III, statens offentliga utredningar 1934: 27 och 28). Härvid hava de sakkunniga, med hänsyn till kostnaderna för väghållningen, bland annat även uppställt vissa krav på motorfordonens beskaffenhet ur vägteknisk synpunkt, nämligen i fråga om hjultryck och vikt, fordonsbredd, ringarnas beskaffenhet, fjädrarnas anordning och beskaffenhet ävensom fordonens bromsförmåga. I väg- och brosak-kunnigas betänkande (del I sid. 128—134) finnes jämväl avtryckt ett av dessa sakkunniga den 7 maj 1934 avgivet förslag till bestämmelser beträffande personomnibuss i yrkesmässig trafik, till vilket förslag det i det följande i olika sammanhang blir anledning att återkomma.

**1932 års trafikutredning.** Den 30 juni 1932 hava, enligt Kungl. Maj:ts bemyndigande samma dag, vissa sakkunniga tillkallats för verkställande av en allsidig utredning av frågan om åtgärder för ernående av en ur olika synpunkter sund reglering av förhållandet mellan biltrafik, järnvägar och sjöfart jämte därmed sammanhängande spörsmål.

1932 års trafikutredning har den 28 februari 1935 avgivet ett betänkande



med förslag till förordning angående allmän automobiltrafik (statens offentliga utredningar 1935: 12), vilket förslag avser reglering av den yrkesmässiga trafiken. Trafikutredningens förslag förutsätter, att bestämmelserna för sistnämnda trafik skola meddelas i en särskild författning och sålunda icke längre som hittills vara sammanförda med övriga bestämmelser på motorfordonstrafikens område.

**Tillkallandet av 1934 års vägtrafiksakkunniga.** Då chefen för kommunikationsdepartementet den 30 juni 1934 för Kungl. Maj:t anmälde frågan om igångsättande av en ny utredning på motorfordonstrafikens område, hänvisade departementschefen till att tid efter annan förslag framkommit om ändringar i 1930 års motorfordonsförordning och vägtrafikstadga och att åtskilliga jämkningar också vidtagits men att det alltjämt återstode att taga ståndpunkt till ett flertal framställningar, avseende att på olika punkter anpassa lagstiftningen å förevarande områden efter tidens krav. De delar av motorfordonsförordningen, som avsåge att reglera den yrkesmässiga automobiltrafiken, vore föremål för utredning inom den år 1932 för reglering av förhållandet mellan olika kommunikationsmedel tillsatta kommittén. Emellertid syntes motorfordonsförordningen, och i anslutning därtill även vägtrafikstadgan, vara i behov av översyn och omarbetning även i avseende å mera tekniskt betonade bestämmelser samt föreskrifter rörande trafiksäkerheten. Tiden syntes vara inne att till prövning upptaga även sistnämnda spörsmål, varigenom man finge möjlighet att på en gång överskåda samtliga de viktiga och på många punkter svårlösta problem, som lagstiftningen på ifrågavarande trafikområde erbjöde. Att för det utredningsarbete, vars igångsättande departementschefen således förordade, uppdraga några närmare riktlinjer syntes icke vara nödigt. I den mån en närmare vägledning för utredningens bedrivande kunde befinnas erforderlig eller eljest önskvärd, syntes denna lämpligast kunna beredas genom överläggning tid efter annan med departementschefen och samarbete i övrigt med departementet. Att utredningen med hänsyn till arbetsuppgifternas inbördes beskaffenhet liksom ock för undvikande av dubbelarbete borde bedrivas i nära samband med 1932 års trafikutredning, framginge redan av vad departementschefen i det föregående anförde. Det samlade slutresultatet av de båda utredningarna borde bliva, att ett samtidigt förslag till ny lagstiftning i oförmälda hänseenden erhöles, även om vid den slutliga prövningen det skulle visa sig mest praktiskt att sammanföra stadganden av mera teknisk art och stadganden avseende trafiksäkerheten i en särskild författning.

Enligt Kungl. Maj:ts bemyndigande tillkallade departementschefen här efter fem sakkunniga med uppdrag att verkställa utredning till lösande av de spörsmål på motorfordonstrafikens område, som icke vore föremål för prövning inom 1932 års kommitté för reglering av förhållandet mellan olika kommunikationsmedel, samt att utarbeta de författningsförslag, vartill ut-



redningen kunde föranleda. Dessa sakkunniga hava antagit benämningen 1934 års vägtrafiksakkunniga.

**Allmänna synpunkter.** Den omarbetning av författningsbestämmelserna rörande den yrkesmässiga automobiltrafiken, som enligt vad nyss sagts blivit verkställd av 1932 års trafikutredning och som resulterat i ett förslag till en särskild författning rörande nämnda trafik, måste föranleda ett övervägande, i vad mån härigenom nödvändiggöres en revision av övriga bestämmelser på motorfordonstrafikens område.

Vägtrafiksakkunniga hava ansett sig hava att taga under omprövning såväl den systematiska uppställning, som dessa övriga bestämmelser hädanefter böra erhålla, som ock de ändringar, vilka kunna befinnas lämpliga med avseende å dessa bestämmelser, vare sig ändringarna hava samband med den yrkesmässiga trafikens nyreglering eller de betingas av andra skäl.

Såsom en allmän utgångspunkt hava de sakkunniga ansett sig kunna konstatera, att de nuvarande bestämmelserna, i vad de beröra de sakkunnigas uppdrag, i stort sett äro ändamålsenliga och att någon mera djupgående omläggning av grunderna för desamma icke är påkallad. Beträffande de särskilda bestämmelserna hava de sakkunniga däremot i en del fall funnit anledning till erinringar och i anslutning härtill ansett sig böra framföra vissa mer eller mindre omfattande ändringsförslag. I övrigt hava de sakkunniga i allmänhet bibehållit bestämmelsernas hittillsvarande avfattning och sålunda icke utan sakliga skäl föreslagit jämkningar i denna. Det bör nämligen enligt de sakkunnigas uppfattning beaktas, att de nuvarande bestämmelsernas innehåll och den rättstillämpning, som kommit till uttryck i domstolarnas avgöranden, efter hand präglats in i trafikanternas medvetande och att rubbningar i sålunda inlärdta förhållanden i möjligaste mån böra undvikas. I detta sammanhang må även framhållas, hurusom de sakkunniga i regel hava ställt sig avvisande gentemot framställda förslag om nya restriktioner eller påbud med avseende å motorfordonens utrustning m. m. Denna inställning grundar sig på tanken att, där exempelvis en eller annan anordning ur olika synpunkter är att förorda, det i allmänhet ligger i trafikanternas intresse att även utan lagstiftarens mellankomst i möjligaste mån anpassa sig härefter. Det kan jämväl föreligga risk för att lagstiftaren genom en bestämmelse av förevarande art — låt vara att den för tillfället synes motiverad — på längre sikt kan ogynnsamt påverka utvecklingen.

I enlighet med de principer, de sakkunniga sålunda angivit, inskränker sig de sakkunnigas förslag till att avse dels en ändrad uppställning av bestämmelserna på förevarande område och dels en revision av sådana bestämmelser, som på grund av teknikens utveckling eller andra omständigheter påtagligen varit i behov av jämkning.



Vad angår författningarnas systematiska uppställning, få de sakkunniga erinra om att nu gällande motorfordonsförordning upptager följande sex kapitel, nämligen allmänna bestämmelser (1 kap.), bestämmelser om automobiler (2 kap.), särskilda bestämmelser om motorcyklar (3 kap.), bestämmelser om motorredskap och traktortåg (4 kap.), föreskrifter i avseende å förordningens efterlevnad (5 kap.) samt särskilda föreskrifter (6 kap.). Kapitlet om automobiler innehåller, i enlighet med därunder uppförda underrubriker, bestämmelser om automobils beskaffenhet och utrustning (2 §), om besiktningsmän (3 §), om besiktning samt om förbud mot automobils användande (4—7 §§), om registrering av automobil och om igenkänningsmärke (8—12 §§), om automobilförare (13—15 §§), om körning med automobil m. m. (16—21 a §§), om släpvagn till automobil (22 §), särskilda föreskrifter om yrkesmässig automobiltrafik (23—29 §§), särskilda föreskrifter om uthyrningsrörelse (29 a §) samt särskilda föreskrifter angående automobil, som för tillfälligt brukande i riket införts från utlandet, och om tillstånd att föra sådan automobil m. m. (30—33 §§). Kapitlet om motorcyklar utgöres i det väsentliga av hänvisningar till motsvarande bestämmelser för automobiler. Vad vägtrafikstadgan angår innehåller denna med avseende å motorfordonen i huvudsak allenast rena trafikföreskrifter, d. v. s. stadganden till reglering av hur en förare av sådant fordon skall förhålla sig i olika situationer, men upptager beträffande andra fordon även vissa bestämmelser om utrustning m. m.

Enligt de sakkunnigas uppfattning är denna gruppering av fordons- och trafikbestämmelser icke rationell. Särskilt motorfordonsförordningen lider av en viss svåröverskådlighet, vilket synes särskilt beklagligt då det i förevarande fall är fråga om bestämmelser som i sällspord grad skola vara tillgängliga för gemene man. Det har syntts de sakkunniga motiverat att i samband med utbrytningen av föreskrifterna om yrkesmässig trafik pröva, om icke övriga bestämmelser kunna uppställas på ett mera överskådligt sätt än hittills.

De sakkunniga hava härvid funnit det naturligt att i en och samma författning föra tillsammans alla de bestämmelser, som vägförande av olika kategorier hava att iakttaga under färd, alltså icke endast trafikregler i egentlig mening utan även vissa andra föreskrifter av nyssnämnda innebörd. Denna författning, vilken synes kunna betecknas såsom vägtrafikstadga, bör alltså upptaga motsvarande föreskrifter som hittillsvarande stadga, men dessutom böra till densamma hänföras bland annat hastighets- och hjultrycksbestämmelser för automobiler och släpfordon ävensom vissa andra stadganden, som i gällande motorfordonsförordning återfinnas under rubrikerna om körning med automobil m. m., om släpvagn till automobil, om motorcyklar samt om motorredskap och traktortåg, ävensom de straffbestämmelser, som ansluta sig till ifrågakvarande föreskrifter. I vägtrafikstadgan synas jämväl böra upptagas de olika föreskrifterna om länsstyrelses



befogenhet att meddela inskränkningar beträffande trafiken å väg samt om kungörandet och utmärkandet av sådana vägar.

Den sålunda utvidgade vägtrafikstadgan skall enligt de sakkunnigas förslag uppdelas på följande kapitel:

- 1 kap. *Inledande bestämmelser*, upptagande definitioner m. m. (1 §),
- 2 kap. *Bestämmelser för samtliga vägfarande* (2 §),
- 3 kap. *Bestämmelser för andra vägfarande än gående* (3—13 §§),
- 4 kap. *Särskilda bestämmelser för gående* (14 §),
- 5 kap. *Särskilda bestämmelser för cyklar* (15—17 §§),
- 6 kap. *Särskilda bestämmelser för fordon, förspända med dragare* (18 §),
- 7 kap. *Särskilda bestämmelser för automobiler* (19—24 §§),
- 8 kap. *Särskilda bestämmelser för motorcyklar* (25 och 26 §§),
- 9 kap. *Särskilda bestämmelser för motorredskap* (27 §),
- 10 kap. *Särskilda bestämmelser för släpfordon* (28—35 §§),
- 11 kap. *Särskilda bestämmelser för traktortåg* (36 §),
- 12 kap. *Bestämmelser för spårvagnar* (37 och 38 §§),
- 13 kap. *Föreskrifter i avseende å vägtrafikstadgans efterlevnad* (39—47 §§) samt
- 14 kap. *Särskilda föreskrifter* (48—51 §§).

Motorfordonsförordningen erhåller efter utbrytning av de mera trafikbetonade föreskrifterna en överskådlig och lättfattlig form och kommer i stort sett att meddela regler om förutsättningarna för att ett motorfordon överhuvud skall få tagas i bruk, om besiktning och registrering samt om kvalifikationerna å förare ävensom vissa därmed sammanhängande straffbestämmelser. Då det syns önskvärt att i största möjliga utsträckning undvika hänvisningar, hava de sakkunniga i sitt förslag icke upptagit särskilda avdelningar för automobiler, motorcyklar och släpfordon, utan sökt sammanföra reglerna för dessa olika fordonsslag. Motorfordonsförordningen upptager enligt de sakkunnigas förslag nedanstående kapitel, som vart och ett enligt det nyss sagda innehåller föreskrifter för såväl automobiler och motorcyklar som släpfordon:

- 1 kap. *Inledande bestämmelser*, upptagande definitioner m. m. (1 §),
- 2 kap. *Om motorfordons och släpfordons beskaffenhet och utrustning* (2—6 §§),
- 3 kap. *Om trafikförsäkring å motorfordon* (7 §),
- 4 kap. *Om besiktning samt om förbud mot motorfordons och släpfordons användande* (8—12 §§),
- 5 kap. *Om registrering av motorfordon och släpfordon samt om registreringsmärken m. m.* (13—17 §§),
- 6 kap. *Om förare av motorfordon* (18—21 §§),
- 7 kap. *Särskilda föreskrifter angående motorfordon och släpfordon, som för tillfälligt brukande i riket införts från utlandet, och om tillstånd att föra sådant motorfordon m. m.* (22—25 §§),
- 8 kap. *Föreskrifter i avseende å förordningens efterlevnad* (26—37 §§) samt
- 9 kap. *Särskilda föreskrifter* (38—41 §§).

Utöver förslagen till ny motorfordonsförordning och till ny vägtrafikstadga framlägga de sakkunniga även vissa andra förslag i därmed sammanhängande ämnen. Emellertid må här erinras om att Kungl. Maj:t den



22 februari 1935 fattat beslut om tillkallande av särskilda sakkunniga för att verkställa utredning i fråga om åtgärder för åstadkommande av en ökad kontroll såväl å motorfordonsbeståndet som å motortrafiken överhuvud m. m. Vid sådant förhållande hava vägtrafiksakkunniga funnit sig icke böra närmare uppehålla sig vid de författningsbestämmelser, som röra besiktningssväsendet eller andra på de nya sakkunniga ankommande utredningsuppgifter.

## Motorfordonsförordningen.

Beträffande innehållet i det föreliggande förslaget till motorfordonsförordning samt uppställningen därav hänvisas till den inledningsvis lämnade redogörelsen. Nämnas må, att förordningen, som enligt sin rubrik meddelar bestämmelser angående motorfordon, i likhet med gällande förordning även giver regler beträffande vissa andra fordon, nämligen motorredskap och släpfordon. Av praktiska skäl synes författningen trots detta böra benämnas »Motorfordonsförordning».

### Inledande bestämmelser.

#### 1 §.

**Definitioner m. m.** I denna paragraf, som motsvarar 1 § i nuvarande motorfordonsförordning, hava upptagits vissa definitioner. Definitionerna å motorfordon, automobil, motorcykel, motorredskap och traktortåg överensstämma i huvudsak med motsvarande föreskrifter i gällande förordning. Emellertid hava de sakkunniga kompletterat definitionen på motorfordon på sådant sätt, att såsom dylikt fordon jämväl betraktas ett icke påbyggt underrede (chassi). De i motorfordonsförordningen meddelade bestämmelserna för lastautomobiler bliva enligt förslaget även tillämpliga å underreden, där ej annat utsäges. Motsvarande komplettering har, enligt vad av det följande framgår, även föreslagits med avseende å vägtrafikstadgan. Särskilt beträffande trafikbestämmelserna lærer det få anses såsom en brist, att för chassier hittills icke i tillämpliga delar gällt samma regler som för motorfordon.

**Olika slag av automobiler.** I 1 § hava de sakkunniga ansett lämpligt att införa definitioner till särskiljande av olika slag av automobiler nämligen personautomobiler, omnibussar och lastautomobiler. I 18 § 2 mom. i den nuvarande motorfordonsförordningen meddelas olika bestämmelser med avseende å motorfordons hastighet, allteftersom det är fråga om personvagn för högst sju personer eller om personomnibuss (personvagn för mer än sju personer) eller lastautomobil. Vid tillämpningen av hastighetsbestämmel-



serna lärer det hava berett viss tvekan att avgöra, om en automobil, som är inrättad för personbefordran men dessutom försedd med vissa mer eller mindre enkla anordningar för transport av exempelvis varuprover, skall betraktas som personvagn eller lastautomobil. Då enligt de sakkunnigas mening vid en gruppering av hastighetsbestämmelserna efter olika fordons konstruktion avgörande borde vara, icke karosseriets byggnad utan huruvida fordonet vore byggt på ett personvagns- eller på ett lastvagnschassi, hava de sakkunniga varit betänkta på att lägga sistnämnda skillnad till grund för ifrågavarande definitioner. De sakkunniga hava emellertid, såsom i det följande kommer att utvecklas, i stället gått den vägen, att de vid hastighetsbestämmelsernas avfattning icke låtit automobilernas karaktär av person- eller lastvagnar utan deras totalvikt bliva bestämmande för den medgivna hastigheten. Vid sådant förhållande hava de sakkunniga funnit sig kunna i princip bibehålla hittillsvarande skiljelinjer i definitionerna å person- och lastvagnar. Emellertid hava de sakkunniga sig bekant, att numera i marknaden förekomma automobiler, vilka äro avsedda för ända till nio personer utan att därför böra betraktas som omnibussar. Med hänsyn härtill föreslå de sakkunniga, att sist angivna personantal bestämmes som maximum för en personautomobil. Den omständigheten, att automobil även upptager plats för personligt bagage, bör självfallet icke betaga automobilen karaktär av personautomobil. Såsom omnibuss åter bör räknas varje automobil, som är inrättad för större antal personer än nio, och detta vare sig automobilen därjämte är avsedd för befordran av gods eller icke. Någon anledning att särskilt tala om »person»-omnibussar synes följaktligen icke föreligga. Med lastautomobil skall slutligen enligt förslaget avses annan automobil än nu sagts, d. v. s. automobil, som antingen är inrättad allenast för befordran av last eller för befordran av högst nio personer samt dessutom för last.

**Motorcyklar.** Nu gällande motorfordonsförordning meddelar i 34 och 35 §§ bestämmelser om motorcyklar. Förstnämnda paragraf avser de egentliga motorcyklarna till skillnad från de i 35 § åsyftade cyklarna med hjälpmotor. Beträffande de i 34 § omförmälda motorcyklarna gäller i tillämpliga delar vad som är stadgat angående automobil, dock med vissa undantag. Däremot äro cyklar med hjälpmotor endast underkastade ett fåtal av de för automobiler och egentliga motorcyklar gällande bestämmelserna. Sålunda äro för cyklar med påhängsmotor för närvarande varken föreskriven besiktning, registrering eller obligatorisk trafikförsäkring. Ej heller kräves, att föraren av dylik cykel innehar körkort.

De lättnader, som sålunda för närvarande äro medgivna beträffande cyklar med hjälpmotor, voro enligt 1923 års motorfordonsförordning i det väsentliga knutna till motorcyklar med en vikt av högst 50 kilogram, s. k. lättviktsmotorcyklar, oavsett om dessa voro att betrakta såsom cyklar med



hjälpmotor eller som egentliga motorcyklar. Genom en kungörelse den 18 juni 1927 (nr 262) angående ändring i vissa delar av motorfordonsförordningen jämställdes lättviktsmotorcyklarna med motorcyklar, som väga över 50 kilogram. De för lättviktsmotorcyklarna gällande lättnaderna hava där- efter endast ägt tillämpning på cyklar, som ursprungligen varit avsedda och inrättade för framdrivning uteslutande medelst trampning men som seder- mera utan ändring i övrigt försetts med hjälpmotor.

För de sakkunniga har från en del håll uttalats tveksamhet, huruvida gällande undantagsstadganden för cyklar med hjälpmotor böra bibehållas. Det har härvid framhållits, hurusom sådana motorcyklar kunna uppnå ganska avsevärda hastigheter och med hänsyn härtill kunna anses såsom mera farliga för trafiksäkerheten än vanliga trampcyklar. Med utgångspunkt härifrån har ifrågasatts, om icke förare av påhängsmotorcyklar i likhet med förare av andra motorcyklar borde vara skyldiga att undergå körkortsprov. Det har även pekats på att ifrågavarande motorcyklar icke äro underkastade besiktning, varjämte hänvisats till att det enligt 35 § motorfordonsförord- ningen icke är tillåtet att vid anbringande av hjälpmotor å cykel vidtaga förstärknings- eller andra anordningar till främjande av fordonets trafik- säkerhet. Slutligen har erinrats om att skyldighet icke föreligger att taga trafikförsäkring beträffande hjälpmotorcyklar och att således, där en olycks- händelse förorsakas av en sådan motorcykel, säkerhet icke finnes för att den skadelidande kan komma i åtnjutande av ersättning.

V ä g t r a f i k s a k k u n n i g a hava tagit under övervägande, huruvida tillräckliga skäl förefinnas för att låta cyklar med påhängsmotor intaga en gynnad särställning i förhållande till andra motorcyklar. De sakkunniga hava härvid till en början konstaterat, att ifrågavarande fordon hava en ingalunda oväsentlig uppgift att fylla såsom ett billigt och lättskött fortskaff- ningsmedel, i synnerhet å landsbygden. I vilken omfattning desamma för närvarande förekomma, låter sig uppenbarligen icke bestämmas utan ingå- ende undersökningar, men de sakkunniga hava trott sig finna, att cyklar med påhängsmotor under senaste tid vunnit en ökad utbredning inom lan- det. Sådana cyklar tillhandahållas nu med hjälpmotor till ett pris av ungefär 400 kronor och äro följaktligen väsentligt billigare än andra motorcyklar. Även driftkostnaden synes vara låg. Med hänsyn till det nu sagda hava på- hängsmotorcyklarna icke minst funnit köpare bland mindre inkomsttagare. De lära i stor utsträckning begagnas av arbetare, som hava sina bostäder långt från arbetsplatserna, men även av lantbrevbärare m. fl. Däremot synas fordonen i fråga hittills icke i någon större omfattning begagnas såsom nöjes- åkdon. De sakkunniga hava med hänsyn till den användning, påhängsmotor- cyklarna sålunda erhållit, ansett befogat att såvitt möjligt söka undvika åtgärder, som skulle kunna motverka bruket av desamma.

Hastigheten å en cykel med påhängsmotor av någon av de nu vanliga typerna lärer i allmänhet under normala förhållanden kunna uppdrivas till



35—45 km i timmen. Enligt de sakkunnigas mening bör det, om särskilda regler med avseende å framförandet av dessa fordon skall kunna undvaras, i varje fall icke ifrågakomma, att de skola få framföras med nämnvärt större hastigheter än de sålunda angivna. Emellertid synes det ur kontrollsynpunkt icke vara tillräckligt att för motorcyklar, varom nu är fråga, angiva en viss hastighetsgräns, som icke må överskridas. De sakkunniga hava i stället sökt finna en väg att meddela sådana föreskrifter med avseende å konstruktionen av ifrågavarande motorcyklar, att härigenom något så när betryggande garantier vinnas mot en utveckling, som leder hän mot ytterligare ökade hastigheter. Det mest rationella synes vara att bestämma en viss högsta cylindervolym å motorn och sålunda begränsa dennas effektivitet och därmed dess möjlighet att giva alltför stora hastigheter. Nu begagnade hjälpmotorer lära i allmänhet icke hava en cylindervolym överstigande 100 kubikcentimeter. De sakkunniga hava icke funnit erforderligt att föreslå en lägre maximigräns än den sålunda angivna utan hava ansett denna böra fastställas såsom avgörande för om en motorcykel skall falla in under de vanliga bestämmelserna för motorcyklar i egentlig mening eller under de lindrigare reglerna för påhängsmotorcyklar.

Såsom en ytterligare förutsättning för att en motorcykel skall komma in under de lindrigare reglerna hava de sakkunniga ansett det böra föreskrivas, att den sammanlagda vikten av cykel och hjälpmotor icke må överstiga viss siffra. En sådan viktgräns är synbarligen ägnad att giva uttryck åt nu berörda fordons ursprungliga karaktär av trampeyklar och motverkar användningen av alltför kraftiga motorer för det ifrågavarande ändamålet. Enligt vad de sakkunniga inhämtat, uppgår vikten av cykel jämte påhängsmotor för närvarande i allmänhet till omkring 45 kilogram. Då enligt de sakkunnigas förslag viktgränsen skall grundas på motorcykelns tjänstevikt, så beräknad som i 2 § 2 mom. sägs, och då enligt det följande jämväl vissa förstärkningsanordningar skola få vidtagas å fordonet, har förevarande gräns ansetts böra upptagas till 50 kilogram.

Med hänsyn till nu berörda begränsningar i fråga om cylindervolym och vikt hava de sakkunniga funnit någon lättnad kunna vidtagas i den nuvarande bestämmelsen i 35 § i motorfordonsförordningen, att cykel skall, för att nämnda författningsrum skall bliva tillämpligt å fordonet, vara ursprungligen avsedd och inrättad för framdrivning uteslutande medelst trampning men sedermera utan ändring i övrigt försedd med hjälpmotor. Denna bestämmelse har utgjort hinder även för förstärkningsanordningar å cykeln samt för extra bromsningsanordningar och över huvud taget ändringar, som äro ägnade att främja trafiksäkerheten. Bestämmelsen synes alltså hava motverkat den naturliga stråvan som bör göra sig gällande att göra ifrågavarande fordon så säkra och ändamålsenliga som möjligt. De sakkunniga, som hava ansett, att de inskränkande bestämmelserna icke böra hava större räckvidd än som påkallas med hänsyn till artskillnaden mellan cyklar med



hjälpmotor och andra motorcyklar, hava såsom beskrivning på en cykel av förstnämnda slag angivit — utöver begränsningarna i fråga om cylindervolym och vikt — att cykeln skall vara inrättad för framdrivning medelst trampning men hava försetts med hjälpmotor utan annan ändring i övrigt än att å cykeln anbragts särskilda bromsnings- och andra anordningar till främjande av dess trafiksäkerhet.

Om de av de sakkunniga ovan förordade inskränkningarna komma till stånd, synes det vara försvarligt, att påhängsmotorcyklar icke underkastas besiktnings- och registreringskyldighet och att förare av desamma icke behöva innehava körkort. Även om avgifterna för dessa förrättningar kunde med avseende å ifrågavarande fordon i någon mån reduceras, skulle säkerligen ett föreskrivande av sådan skyldighet verka onödigt betungande för fordonsägarna. Emellertid kan det uppenbarligen erbjuda vanskligheter att vid den kontroll, som beträffande dessa liksom andra motorfordon bör äga rum från polismyndigheters och besiktningsmäns sida, avgöra cylindervolymen hos en påhängsmotor. På grund härav föreslå de sakkunniga under 5 § 2 mom., att det skall åligga tillverkare här i riket av motorer, som äro avsedda att påkopplas trampcyklar, ävensom här i riket bosatt generalagent för sådan tillverkare i utlandet att å varje motor på ett varaktigt och utifrån synligt sätt anbringa uppgift om motorns cylindervolym och fabriktionsnummer samt tillverkarens eller generalagentens namn.

Såsom ovan nämnts har det påtalats, att skyldighet icke föreligger att taga trafikförsäkring beträffande hjälpmotorcyklar och att således, där en olyckshändelse förorsakas av en sådan motorcykel, säkerhet icke finnes för att den skadelidande kan komma i åtnjutande av ersättning. De sakkunniga hava ansett viss försäkringsplikt böra införas även för fordon, varom nu är fråga. I särskild skrivelse hemställa de sakkunniga, att frågan härom måtte upptagas till ytterligare överbägande i samband med den av 1935 års riksdag begärda utredningen om en omläggning av trafikförsäkringens grunder.

Med hänsyn till att ovan avsedda motorcyklar enligt förslaget särskiljas från andra dylika fordon bland annat genom sin lägre vikt hava desamma i förslaget betecknats såsom lättviktsmotorcyklar.

**Övriga definitioner.** De sakkunniga hava ansett behöfligt, att bestämmelser införas i motorfordonsförordningen icke blott angående släpvagnar utan även i fråga om släpplådar. Dessa två slag av fordon hava de sakkunniga sammanfört under den gemensamma beteckningen släpfordon.

Definitionen å polismyndighet överensstämmer med den, som nu meddelas i 1 § 2 mom. motorfordonsförordningen.

Då den nya motorfordonsförordningen är avsedd att icke upptaga några trafikbestämmelser, behöver redan av denna anledning i författningen icke införas definition å allmän väg. Av skäl, som angivas i motiveringen till



förslaget till vägtrafikstadga, är ej heller i sistnämnda förslag någon definition å allmän väg meddelad.

Bestämmelserna i 1 § 1 mom. sista stycket och 2 mom. ansluta sig till motsvarande författningsrum i gällande motorfordonsförordning. Dock hava bestämmelserna i förslaget jämväl gjorts tillämpliga å släpfordon.

### **Om motorfordons och släpfordons beskaffenhet och utrustning.**

#### **2 §.**

**Automobils tjänstevikt m. m.** Förevarande paragraf motsvarar 2 § 1 mom. i nuvarande motorfordonsförordning och bestämmer innebörden av fordons tjänstevikt, totalvikt, maximilast och största hjultryck.

I tjänstevikten å automobil — vilken ligger till grund för automobilskattens beräkning — ingår för närvarande bland annat även vikten av automobilen tillhörande reservdelar. Då sådana numera i allmänhet icke ingå i automobils utrustning, hava de sakkunniga ansett bestämmelsen härom kunna utgå ur författningen.

Enligt denna är i automobils tjänstevikt även inbegripen vikten av den för automobilen nödvändiga bemanningen. Härvid må erinras om att kungörelsen den 22 december 1927 (nr 488) med närmare bestämmelser angående fastställande av motorfordons tjänstevikt upptager ett stadgande, enligt vilket vikten av automobils bemanning skall beräknas till 80 kilogram. Sistnämnda föreskrift utgår tydligen från att bemanningen å en automobil utgöres endast av dess förare. Även de sakkunniga anse, att i automobils tjänstevikt icke bör ingå vikten av mer än en person, d. v. s. föraren, men däremot icke exempelvis vikten av konduktör. Vid sådant förhållande synes emellertid redan i motorfordonsförordningen böra meddelas bestämmelse av nu angivna innebörd.

Automobils totalvikt utgör enligt nu gällande förordning dess tjänstevikt med tillägg av, i fråga om personautomobil, den beräknade vikten av det största antal passagerare, för vilket automobilen är avsedd och, beträffande lastautomobil, den beräknade vikten av den största last och det största antal passagerare, varför automobilen är inrättad (maximilast). De här ingående bestämmelserna om automobils totalvikt och maximilast hava icke föranlett annat ändringsförslag från de sakkunniga än att — med hänsyn till den uppdelning som i 1 § skett mellan personautomobiler, omnibussar och lastautomobiler — omnibussar föreslås skola inbegripas i författningsbestämmelserna om totalvikt och maximilast samt härutinnan likställas med lastautomobiler.

De sakkunniga hava i sitt förslag till motorfordonsförordning bibehållit begreppet största hjultryck å automobil med i sak oförändrad innebörd. Detta skall alltså forfarande motsvara den tyngd, som, när automobilens vikt med passagerare eller last uppgår till dess totalvikt, uppbares av det mest belastade hjulet. Visserligen äro i förslaget till motorfordonsförordning



inga bestämmelser meddelade, som bygga på detta begrepp, och är desamma ej heller i förslaget till vägtrafikstadga (23 §) tilldelat samma betydelse som hittills med avseende å framförandet av automobil å vägar av olika byggnadsklass. De sakkunniga hava emellertid trots detta ansett arten av ifrågavarande begrepp och dess förekomst i tillämpningsförfattningar motivera detsammans bibehållande i motorfordonsförordningen.

I väg- och brosakkunnigas förut omförmälda förslag till bestämmelser beträffande personomnibuss i yrkesmässig trafik äro upptagna vissa närmare föreskrifter angående beräkandet av största hjultrycket för fordon av nu nämnda slag.

**Motorcykels tjänstevikt.** Även med avseende å motorcykels tjänstevikt (34 § andra stycket i gällande motorfordonsförordning) hava de sakkunniga uteslutit föreskriften, att i denna skall ingå vikten av reservdelar.

Enligt nuvarande bestämmelser skall i motorcykels tjänstevikt ej ingå bemanningen. I anslutning till nyss antydda formella jämkning beträffande automobils tjänstevikt föreslå de sakkunniga, att ordet bemanningen utbytes mot »vikten av föraren».

**Släpfordons tjänstevikt.** Enligt 22 § 5 mom. i nu gällande motorfordonsförordning, vilken föreskriver registreringskyldighet beträffande släpvagnar avsedda för stadigvarande bruk, skall vid ansökning härom fogas bevis av besiktningsman bland annat rörande tjänstevikt, maximilast och största hjultryck. Emellertid är ej i författningen bestämt, vad som avses med ifrågavarande storlekstal. De sakkunniga hava ansett sig i sitt förslag böra upptaga föreskrifter i dessa hänseenden liksom även i fråga om totalvikt.

Vad särskilt angår tjänstevikten hos släpfordon är visserligen att märka, att denna icke, såsom beträffande automobiler, är normerande för beskattningen. Fordonsskatten för släpvagnar — släpplädar äro icke underkastade beskattning — grundas nämligen på släpvnags maximilast. Med hänsyn till tjänsteviktens sammanhang med totalvikten och med hjultrycket, synes det emellertid motiverat att i författningen meddela föreskrift jämväl angående tjänstevikten.

De av de sakkunniga föreslagna bestämmelserna i nu berörda hänseenden ansluta sig i tillämpliga delar till vad som gäller för automobil. Det har överbägs, om icke ifrågavarande viktsbestämmelser borde med avseende å enaxlade släpvagnar hänföras till släpfordonet såsom tillkopplat till ett dragande fordon. Enär emellertid de sakkunniga utgått från att det dragande fordonet icke skall behöva företes vid besiktningen av släpfordonet, hava de sakkunniga stannat vid att förorda vikttalets bestämmande efter vägning av släpfordonet i fristående skick. I allmänhet torde det icke äga någon större betydelse, vilketdera av ovan avsedda tillvägagångssätt som anlitas. Det bör tilläggas att, oberoende härav, vid förekommande kontroll-



undersökningar av om maximilasten eller det för viss väg tillåtna hjultrycket i något fall överskridits hänsyn bör tagas till att en del av lasten vilar å det dragande fordonets hjul. Det bör för övrigt stå den som så önskar fritt att hos besiktningsman begära uppgift om huru en viss fordonskombination må lastas.

Såsom ovan antytts hava genom en särskild kungörelse den 22 december 1927 (nr 488) närmare bestämmelser utfärdats angående fastställande av motorfordons tjänstevikt. Det synes lämpligt, att i 2 § motorfordonsförordningen angives, att dylika närmare bestämmelser utfärdas av Konungen.

### 3 §.

**Allmänt krav på tillförlitlighet och lämplighet.** I 2 § 2 mom. av gällande motorfordonsförordning äro meddelade dels vissa allmänna bestämmelser om automobils beskaffenhet samt dels särskilda föreskrifter om de krav, som ur olika synpunkter ställas på fordonet, och om dess utrustning. De sakkunniga hava i 3 § av sitt förslag upptagit förstnämnda bestämmelser och gjort desamma tillämpliga icke blott å automobiler utan å alla motor- och släpfordon. Beträffande samtliga sådana fordon lärer böra gälla, att de ur trafiksäkerhetssynpunkt skola vara fullt tillförlitliga och i övrigt lämpliga för sina respektive ändamål.

### 4 §.

**Automobils utrustning m. m.** I 1 mom. av förevarande paragraf hava upptagits vissa föreskrifter med avseende å automobils styr- och bromsförmåga samt utrustning, vilka, jämte de under nästföregående paragraf berörda mera allmänna bestämmelserna om automobils beskaffenhet, för närvarande återfinnas i 2 § 2 mom. motorfordonsförordningen. Vid besiktning skall enligt 9 § 1 mom. av förslaget till ny motorfordonsförordning undersökas, om fordon överensstämmer med ifrågavarande föreskrifter.

**Bromsförmåga.** Enligt 2 § 2 mom. i gällande förordning skall automobil bland annat vara försedd med antingen två av varandra oberoende system för bromsning eller ett system som kan påverkas av tvenne av varandra oberoende anordningar, av vilka den ena kan verka ändå att den andra icke tjänstgör. I båda fallen skola bromsningssystemen vara fullt tillförlitliga och hastigt verkande. Dessa stadganden överensstämman med de föreskrifter, som i ifrågavarande hänseende finnas meddelade i 1926 års internationella konvention rörande automobiltrafik (svensk författningssamling 1930: 371).

I författningarna är icke bestämt, vilka krav som skola ställas på ett »hastigt verkande» bromsningssystem.

1931 års väg- och brosakkunniga hava berört frågan om fordringarna på motorfordonens bromsförmåga (sid. 117—119 i del I). Dessa sakkunniga



hava med hänsyn till de allt tyngre och allt mer invecklade fordonskonstruktioner och fordonskombinationer, som redan nu förekomma och som i en framtid troligen komma att bli vanligare, ansett någon regel för fordringarna på motorfordonens bromsförmåga böra fastställas. Vissa olika alternativ för lösning av detta problem hava angivits av väg- och brosakknunga. Dessa hava emellertid icke funnit sig böra närmare ingå på problemet men hava betonat, att detsamma har stor betydelse för trafiksäkerheten och enligt de sakkunnigas mening bör upptagas till prövning vid en kommande omarbetning av motorfordonsförordningen. I sitt förut omnämnda förslag till bestämmelser för personomnibuss i yrkesmässig trafik hava väg- och brosakknunga föreslagit en provisorisk föreskrift beträffande omnibuss med släpvagn av sådan innebörd, att, om släpvagnen ej är försedd med särskild bromsinrättning, släpvagnens totalvikt icke må överstiga 40 procent av den dragande omnibussens tjänstevikt. Därest släpvagnens totalvikt överstiger 1 500 kg, skall densamma vara försedd med fullt tillförlitligt och hastigt verkande bromssystem, varmed den kan bromsas samtidigt med den dragande vagnen.

I detta sammanhang må nämnas, att *besiktningsmannen Å. W. Eklund* i en av länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län till chefen för kommunikationsdepartementet överlämnad skrivelse av den 24 november 1933, vilken tillställts de sakkunniga, föreslagit vissa bestämmelser till förtydligande av innebörden av kravet på »hastigt verkande» bromssystem. Enligt dessa skall ett dylikt system betraktas såsom hastigt verkande, om ett motorfordon med full last kan antingen inbromsas till stillastående på torr, hård och jämn väg eller gata vid en hastighet av 30 km i timmen på maximum 18 meter eller kvarhållas med full last i en lutning av 1:5.

Av 1927 års motorfordonssakkunnigas betänkande (sid. 160—169) framgår, att till belysande av frågan om hastighetsbestämmelserna för automobiler Kungl. automobilklubbens tekniska kommitté under år 1929, i samförstånd med de sakkunniga, låtit anställa omfattande bromsningsprov med lastvagnar och personomnibussar.

Vägtrafiksakkunniga vilja även framhålla betydelsen ur trafiksäkerhetssynpunkt därav att ett motorfordon vid behov snabbt kan bringas att stanna. Möjligheterna härutinnan äro beroende av flera omständigheter. En avgörande faktor är uppenbarligen effektiviteten hos fordonets bromssystem. Visserligen kan, såsom blivit antytt, ett mått å bromsningsförmågan erhållas genom bestämmande av en viss väglängd, varå ett fordon vid angiven hastighet skall kunna inbromsas till stillastående, och det har från något håll även hänvisats till möjligheten att med hjälp av en särskild apparat avläsa sådan bromsningsförmåga. De sakkunniga hava likväl icke funnit sig övertygade om att något behov av författningsbestämmelser på förevarande område gjort sig gällande. En i författningen fastställd siffra för bromslängden skulle för övrigt med hänsyn till bromsningsförmågans



beroende av väglaget och andra förhållanden bliva tämligen svår att tillämpa. På grund av det nu sagda hava de sakkunniga i sitt förslag icke upptagit någon närmare föreskrift om bestämmandet av motorfordons bromsningsförmåga. Härmed hava de sakkunniga emellertid ingalunda velat förneka, att det icke skulle kunna vara lämpligt att instruktionsvis eller på annat liknande sätt meddela vissa mera schematiska förhållningsregler i förevarande hänseende för polispersonal och besiktningsmän för att tjäna till ledning vid trafikkontroll.

I det följande vilja de sakkunniga återkomma till frågan om behovet av regler till förekommande av att ett motorfordon användes såsom dragare till ett släpfordon med en i förhållande till förstnämnda fordon alltför stor vikt. Även härvidlag utgör bromsningsförmågan en viktig faktor.

**Stoppningsanordningar.** Enligt 2 § 2 mom. i nuvarande förordning skall automobil bland annat vara försedd med anordning, varigenom motorn ögonblickligen kan stoppas eller kopplas från drivhjulen. Då de sakkunniga icke finna det ur trafiksäkerhetssynpunkt vara tillräckligt betryggande, att, såsom enligt gällande bestämmelser, motorn på en automobil kan stoppas ögonblickligen, utan anse det under alla förhållanden ur nyssnämnda synpunkt böra krävas, att motorn ögonblickligen skall kunna fränkopplas drivhjulen, hava de sakkunniga ändrat ifrågavarande bestämmelse i anslutning härtill.

**Signalapparat.** Bland de utrustningsföremål, som jämlikt 2 § 2 mom. i gällande motorfordonsförordning skola finnas å automobil, ingår även en lämplig apparat för avgivande av ljudsignaler. Då enligt 21 § 5 mom. i samma förordning, vilket författningsrum motsvaras av 6 § 2 mom. i de sakkunnigas förslag till vägtrafikstadga, vid färd i tätbebyggt samhälle allenast må brukas signalapparat med jämn, dov ton, hava de sakkunniga ansett lämpligt, att i nu förevarande sammanhang införes en föreskrift därom att den signalapparat, som skall finnas å automobil, skall kunna giva sådan signal. Detta förhållande skall, liksom vad i övrigt i förevarande paragraf stadgas, kontrolleras vid besiktningen.

**Backspegel.** Till en automobils utrustning skall jämlikt 2 § 2 mom. g) även höra en backspegel, så placerad att föraren med densamma kan iakttaga den bakom varande trafiken.

Under det att motsvarande bestämmelse i förut gällande motorfordonsförordning icke hade tillämpning å personautomobiler, skola numera alla automobiler vara försedda med backspegel. Denna utvidgning av bestämmelsens tillämplighet tillkom på förslag av 1927 års motorfordonssakkunniga. I sammanhang med förevarande fråga erinrade dessa sakkunniga om vissa från olika håll gjorda påpekanden, enligt vilka det ej sällan hände,



att backspegeln å lastautomobil ej kunde begagnas för sitt ändamål, enär lasten så placerades, att densamma skymde utsikten bakåt. Enligt de sakkunnigas uppfattning vore det redan på grund av då gällande bestämmelser straffbart att placera last på dylikt sätt. I varje händelse syntes detta komma att bliva fallet med den av de sakkunniga föreslagna formuleringen av punkt g). Hindrades utsikten bakåt av lasten, kunde det i denna punkt uppställda kravet, att backspegeln skulle vara så placerad, att föraren med densamma kunde överskåda den bakom varande trafiken, icke anses vara uppfyllt, vid vilket förhållande straffbestämmelsen i 38 § 2 mom. syntes vara tillämplig.

*Besiktningssmannen i Halmstad A. J. Wahlbeck* har i skrivelse till länsstyrelsen i Hallands län den 31 januari 1933, varav utdrag tillställts chefen för kommunikationsdepartementet och sedermera överlämnats till de sakkunniga, ansett bestämmelsen i motorfordonsförordningen om backspegel böra kompletteras med föreskrift, att lastbil skulle vara försedd med en backspegel på vardera sidan om förarehytten samt att de båda speglarna skulle vara så placerade, att föraren från sin plats kunde fullt tydligt iakttaga hela bredden av bakom varande del av vägbanan. Om lasten vore hög och endast en backspegel funnes å bilen samt denna till äventyrs vore placerad inuti förarehytten, vore föraren oförmögen att observera efterkommande mera snabbgående motorfordon.

Vidare må här nämnas, att till de sakkunniga överlämnats en polisrapport rörande inträffad sammanstötning i Göteborg mellan en spårvagn och en automobil. Rapporten har av poliskammaren i Göteborg insänts till kommunikationsdepartementet under hänvisning till att automobilens backspegel icke syntes uppfylla sitt ändamål på grund av sin placering inuti fordonet. Det har utrönts, att någon direkt anmärkning visserligen icke kunnat göras mot backspegelns beskaffenhet och placering i och för sig men att bakfönstret å automobilen varit så smalt, att synfältet blivit i hög grad reducerat.

V ä g t r a f i k s a k k u n n i g a äro för sin del av den uppfattningen, att nu ifrågavarande bestämmelse i motorfordonsförordningen måste anses innefatta en fordran på att icke blott backspegeln å ett fordon utan över huvud taget de förhållanden, som kunna påverka användningen av densamma, äro ägnade att möjliggöra för fordonets förare att i spegeln iakttaga den bakom varande trafiken. Om ett fordons bakfönster, liksom i det ovan åberopade fallet, har sådan form eller placering, att föraren icke kan utnyttja backspegeln så som trafiksäkerheten kräver, bör fordonet såsom icke författningenslignat utrustat självfallet icke godkännas vid besiktning.

Ej heller kan motorfordonsförordningens förevarande bestämmelse anses vara efterlevd, ifall ett fordons last skymmer utsikten bakåt genom backspegeln. För undvikande av all tveksamhet hava de sakkunniga i 20 § 2 mom. av förslaget till vägtrafikstadga upptagit en bestämmelse, att automobil icke må lastas på sådant sätt, att föraren hindras att genom backspegeln iakttaga den bakom varande trafiken.



Emellertid vilja de sakkunniga här fästa uppmärksamheten på de obehag, föraren av ett fordon kan åsamkas genom att vid mörker ett obländat strålkastarsken från ett efterföljande fordon återkastas i backspeglarna. Enligt de sakkunnigas mening bör det icke föranleda beivran, om en förare skyddar sig häremot genom att täcka det bakre fönstret med en gardin, som mildrar verkan av det bakifrån kommande skenet, detta så mycket mindre som under mörker den bakom varande trafiken ändå icke kan effektivt överblickas med backspegel.

Av definitionerna i 1 § följer, att chassi enligt de sakkunnigas förslag är att betrakta såsom en automobil. Emellertid pläga chassier icke vara försedda med backspeglar, utan bruka dessa anbringas å automobilerna i samband med karosserimonteringen. Med hänsyn härtill och då trafiksäkerheten icke ovillkorligen synes kräva, att chassierna äro utrustade med backspeglar, har i författningsförslaget införts en undantagsbestämmelse härutinnan.

**Fjädrarnas anordning och beskaffenhet.** Fordonens förstörande inverkan på vägarna står bland annat även i beroende av anordningen och beskaffenheten av fordonens fjädrar. Ju mjukare fjädrarna äro, dess mindre bliva stötarnas intensitet vid ojämn vägbana. Man kan dock icke göra fjädrarna hur mjuka som helst med hänsyn till olägenheten av alltför stor hoptryckning, varigenom fordonens stabilitet blir lidande och fjädrarnas hållfasthet riskeras. Jämväl systemet för fjädrarnas anordning är för vissa fordonsslag av stor betydelse.

1931 års väg- och brosakunniga hava (sid. 115—117 av del I), efter erinran om nu berörda förhållanden, konstaterat, att utvecklingen på förevarande område av tekniken under senare år gått starkt framåt och ännu ej torde vara avslutad. De sakkunniga hava ansett de problem, som sammanhånga med motorfordonens avfjädring, vara värda att mera ingående studeras. Det förefölle sannolikt, att vissa konstruktioner vore ägnade att minska fordonens angrepp mot vägbanan. Att genom statliga föreskrifter ingripa reglerande på detta område syntes likväl endast för närvarande böra ske i syfte att förhindra användningen av uppenbart skadliga anordningar. Att däremot föreskriva eller uppmuntra användningen av vissa konstruktioner syntes icke tillrådligt, utan att ingående undersökningar verkställdes.

Vägtrafiksakkniga hava icke ansett det vara lämpligt att genom författningsbestämmelser ingripa i utvecklingen på förevarande område.

**Hjulringarnas beskaffenhet.** Beträffande beskaffenheten av automobils hjulringar hava i 2 § 2 mom. h) av nuvarande motorfordonsförordning — efter förslag av 1927 års motorfordonssakkunniga — föreskrifter införts därom att automobil skall vara försedd med antingen luftringar eller ock halvmassiva gummiringar av beskaffenhet som godkänts av Konungen eller den myndighet, Konungen därtill förordnar. I nu nämnd ordning meddelas



även, enligt 6 mom. av samma paragraf, sådana närmare föreskrifter om automobils hjultryck, som må erfordras för olika slag av hjulringar.

Av det nyss sagda följer, att användning av hjulringar av annat material än gummi liksom av massiva gummiringar numera icke är tillåten. Anledningen härtill är uppenbarligen, att hårda hjulringar utöva en alltför stark slitning å vägarna. Av samma skäl är användningen av halvmassiva gummiringar underkastad särskilda bestämmelser. Dessa äro meddelade i kungörelsen den 3 oktober 1930 (nr 352) angående hjultryck för automobil eller släpvagn med halvmassiva gummiringar av viss beskaffenhet (H<sub>1</sub>-ringar).

Vägtrafiksakkunniga hava inga ändringar att föreslå i ovan nämnda bestämmelser i 2 § 2 mom. h) av nuvarande motorfordonsförordning. Då detta författningsrum synes kunna inbegripa även sådana bestämmelser, som avses i 6 mom. av samma paragraf, torde sistnämnda moment kunna utgå ur författningen. I det följande ämna de sakkunniga, i samband med behandlingen av vissa särskilda till de sakkunniga hänskjutna frågor, uttala sig rörande av väg- och brosakkniga i deras förut omförmälda betänkande framställda förslag i fråga om beskaffenheten av gummiringar.

**Stopplykta.** I två särskilda den 21 november 1932 och den 2 oktober 1934 dagtecknade, till chefen för kommunikationsdepartementet ställda skrivelser, som överlämnats till de sakkunniga, har *svenska transportarbetareförbundet* förordnat, att bestämmelse om obligatorisk stopplykta införes för alla motorfordon. Även från annat håll har liknande förslag framkommit.

Nämnas må även, att en *inom Nationernas förbund tillsatt kommitté för vägtrafiken* i vissa rekommendationer, som tillställts olika länders regeringar, uttalat önskvärdheten av ett allmänt användande av stoppsignal bakom till å automobiler.

Vägtrafiksakkunniga få erinra om att enligt 10 § 2 mom. i nuvarande vägtrafikstadga, motsvarande 5 § i de sakkunnigas förslag till sådan stadga, förare av fordon, vilken ämnar stanna, skall till ledning för bakom kommande vägfarande i god tid höja hand eller piska uppåt eller på annat lämpligt sätt giva tecken. Då denna skyldighet, vad angår automobil, enkelt och effektivt fullgöres genom förande av automatisk stopplykta, har en sådan anordning kommit att mer och mer ingå i automobiler- nas standardutrustning. Med hänsyn till att det i de gjorda framställningarna avsedda syftet sålunda synes bliva förverkligat även utan lagstiftarens mel- lankomst, hava de sakkunniga, i anslutning till sin redan inledningsvis angivna inställning i dylika fall, ansett sig icke böra i sitt förslag till motorfordonsförordning upptaga någon föreskrift i detta ämne.

Nämnas må, hurusom i väg- och brosakknigas förut omförmälda förslag till bestämmelser beträffande personomnibuss i yrkesmässig trafik, föreskrift är upptagen om skyldighet att å dylika fordon föra stopplykta. Då här berörda fordon i fråga om beskaffenhet och utrustning äro och enligt väg-



och brosakknigas förslag fortfarande skola bliva underkastade synnerligen ingående föreskrifter, synes intet vara att erinra mot att dessa jämväl komma att avse förändret av stopplykta.

**Körriktningsvisare.** I förenämnda skrivelser den 21 november 1932 och den 2 oktober 1934 har *svenska transportarbetareförbundet* föreslagit, att i motorfordonsförordningen måtte införas bestämmelse om att alla fordon obligatoriskt skola vara försedda med riktningvisare, som efter mörkrets inbrott visa rött sken. Förbundet har hänvisat till, hurusom i det numera intensiva trafiklivet alla möjligheter måste anlitas till betryggande av såväl automobil- som gångtrafiken.

Vidare har *besiktningsmannen i Borås A. Nylander* i skrivelse till chefen för kommunikationsdepartementet den 14 november 1934, vilken överlämnats till de sakkunniga, under framhållande att av nu förefintliga typer av körriktningsvisare en del vore uppenbart olämpliga antingen till sin konstruktion eller till sin placering eller i bägge dessa hänseenden, gjort framställning om utredning rörande de typer av körriktningsvisare, som lämpligen kunna godtagas.

*Nationernas förbunds kommitté för vägtrafiken* har i förenämnda rekommendationer uttalat sig för att åtminstone beträffande alla stängda fordon, där armsignalering av föraren icke vore fullständigt synlig, skyldighet skulle föreskrivas att använda mekaniska körriktningsvisare.

*1927 års motorfordonssakkunniga* berörde vissa då föreliggande framställningar om obligatoriska körriktningsvisare å automobiler. Nämnda sakkunniga framhöllo såsom uppenbart, att riktningvisare, särskilt å platser där livlig trafik rådde, kunde vara till god ledning och gagn ej blott för körande utan jämväl för fotgängare. Trots fördelarna härmed ansåge sig de sakkunniga likväl icke böra föreslå, att dylika apparater gjordes obligatoriska. De dittills i handeln förekommande körriktningsvisarna, i varje fall det stora flertalet av dem, fyllde icke skäliga anspråk å tillförlitlighet och hållbarhet. De råkade, särskilt under den kalla årstiden, ej sällan i olag. Men även om typer funnes, mot vilka ur tillförlitlighets- och hållbarhetssynpunkt icke något vore att anmärka, syntes detta dock ej enligt de sakkunnigas mening böra föranleda, att körriktningsvisare gjordes obligatoriska. En bestämmelse i sådan riktning skulle, t. ex. då visaren skadats, tvinga bilföraren till avsevärda avbrott i automobilens användande. Visarens reparation kunde nämligen taga åtskillig tid i anspråk. Åtminstone somliga visare vore av rätt invecklad konstruktion och desammas reparation syntes förutsätta viss sakkunskap. Att tvinga en bilförare till dylika nödtvungna avbrott i automobilens användande, då signal om ändring av körriktning likvisst kunde givas på annat sätt än genom körriktningsvisare, syntes icke vara förenligt med en god trafiklagstiftning och vore ur ekonomisk synpunkt förkastligt. De sakkunniga tillade emellertid, att, även om körriktningsvisare icke gjordes



obligatorisk, det likväl icke syntes dröja lång tid, innan dylik komme att ingå i standardutrustningen å så gott som varje bil.

V ä g t r a f i k s a k k u n n i g a, som ansett de av 1927 års motorfordons-sakkunniga i förevarande ämne gjorda uttalandena fortfarande äga giltighet, hava i sitt förslag till motorfordonsförordning icke upptagit någon bestämmelse om skyldighet att å automobil föra körriktningsvisare. Däremot hava de sakkunniga ansett det icke möta samma betänkligheter att, såsom föreslagits av väg- och brosakkunniga, föreskriva sådan skyldighet i de särskilda bestämmelserna för personomnibussar i yrkesmässig trafik. Kostnaden för anskaffande av körriktningsvisare även av det tillförlitligast möjliga utförande kan näppeligen hava någon betydelse i jämförelse med kostnaderna i deras helhet för ett dylikt fordon. Icke minst beträffande omnibussarna torde det för övrigt numera vara regel, att körriktningsvisare ingå i utrustningen.

Liksom de sakkunniga icke velat tillstyrka en allmän skyldighet att föra körriktningsvisare å automobiler, hava de sakkunniga ej heller funnit anledning att föreslå bestämmelser om beskaffenheten av dylika anordningar.

Däremot hava de sakkunniga till främjande av bruket utav körriktningsvisare ansett sig böra förorda viss komplettering av bestämmelsen i 10 § 2 mom. av nu gällande vägtrafikstadga, enligt vilken förare av fordon vid ändring av kurs skall till ledning för andra vägfarande genom utsträckning av hand eller piska eller på annat lämpligt sätt utvisa den riktning han ämnar välja. De sakkunniga hava i sitt förslag till vägtrafikstadga, 5 §, särskilt framhållit användningen av körriktningsvisare som ett sätt att markera ändrad körriktning. Vidare har i samma författningsrum upptagits en ur trafiksäkerhetssynpunkt motiverad föreskrift av innehåll att, om å fordon användes körriktningsvisare, föraren skall tillse, att densamma efter verkställd kursändring upphör att utvisa ändring i körriktningen.

**Kopplingsanordningar.** I 1 mom. av förevarande paragraf har upptagits en bestämmelse, att automobil, till vilken skall kopplas släpfordon, som är inrättat för person- eller godsbefordran och avsett att icke blott tillfälligtvis dragas av automobil, skall vara försedd med tillfredsställande kopplingsanordningar. I 6 § föreslås en motsvarande bestämmelse med avseende å släpfordon av nyssnämnda slag. Vidare kompletteras nu berörda föreskrifter med ett allmänt stadgande i 28 § 1 mom. av förslaget till vägtrafikstadga av innebörd att, om släpfordon kopplas till automobil, kopplingsanordningarna skola vara tillfredsställande. Under det att de i motorfordonsförordningen föreslagna bestämmelserna blott avse fordon av mera kvalificerad art, vilka enligt förslaget skola vara underkastade besiktning och därvid bland annat även böra undersökas med avseende å kopplingsanordningarnas beskaffenhet, är stadgandet i 28 § 1 mom. vägtrafikstadgan tillämpligt å alla fordon, vilka tagas i bruk som släpfordon. Nämnas må för övrigt, hurusom sistnämnda



stadgande förutsätter, icke blott att kopplingsanordningarna å släpfordonet och det dragande fordonet var för sig äro tillfredsställande utan även att desamma lämpa sig för användning tillsammans med varandra.

**Belysningsanordningar.** I 21 § 1 mom. c) i nuvarande motorfordonsförordning givas bestämmelser om vilka belysningsanordningar som skola föras å automobil under färd. I 6 mom. av samma paragraf meddelas förbud mot användning av bländande ljus i vissa fall. Däremot ingå icke belysningsanordningarna bland de utrustningsföremål, som enligt 2 § 2 mom. skola finnas å automobil redan vid besiktningen. I de sakkunnigas förslag till vägtrafikstadga hava, i huvudsaklig anslutning till hittills gällande bestämmelser, dels i 19 § 1 mom. c) upptagits föreskrifter om förändring av belysningsanordningar under färd och dels i 20 § 5 mom. förbud i viss utsträckning meddelats mot begagnandet av bländande ljus. De sakkunniga hava tagit under överbägande, om icke belysningsanordningarna böra ingå i den utrustning, som vid besiktning skall finnas å fordon och som därvid städse skall bliva föremål för undersökning. Emellertid hava de sakkunniga ansett en bestämmelse av så långtgående innebörd, som nu antytts, icke böra komma i fråga. Däremot hava de sakkunniga, med hänsyn till de trafikrisker som under vissa förhållanden äro förenade med en otillfredsställande avbländning, funnit sig kunna förorda, att, där automobil vid besiktning är försedd med belysningsanordningar, vilka kunna avgiva bländande sken, dessa skola konstateras vara så beskaffade, att avbländning snabbt kan ske. En dylik bestämmelse torde vara ägnad att stärka såväl automobilägarnas som vederbörande fabrikanterens intresse för ifrågavarande synnerligen viktiga utrustningsdetalj.

I detta sammanhang bör erinras om att motionsvis vid 1935 års riksdag yrkande framställt om skärpning av kontrollen över motorfordonens belysningsanordningar samt att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i ett med anledning av motionen avgivet yttrande, varav avskrift tillställts de sakkunniga, förordat en särskild undersökning av huruvida en tillfredsställande lösning av frågan om automobillyktornas avbländning är möjlig att ernå på belysningsteknikens nuvarande ståndpunkt. Då en dylik teknisk undersökning — vilken icke synes tillhöra de sakkunnigas arbetsuppgifter — kan väntas resultera i fastställandet av vissa gemensamma krav på beskaffenheten av motorfordons belysningsanordningar, synes det lämpligt att i motorfordonsförordningen införa bestämmelser om befogenhet för Kungl. Maj:t att meddela närmare bestämmelser i förevarande ämne.

Nu berörda föreskrifter om belysningsanordningar hava införts i 4 § 4 mom. av förslaget till motorfordonsförordning.

**Vissa i övrigt framställda önskemål.** I detta sammanhang kan jämväl omnämnas, att *svenska transportarbetareförbundet* i sin förut berörda skri-



velse den 21 november 1932 föreslagit, att för eliminerande i någon mån av de faror, som för såväl förare som passagerare å personautomobiler uppstå vid kollisioner eller andra tillfällen, till 27 § 4 mom. i nuvarande motorfordonsförordning eller annat författningsrum måtte fogas bestämmelser av innehåll, att personautomobil skall vara försedd med extra starkt glas mellan förarens och passagerarens platser, så inrättat att det endast kan öppnas av föraren, samt att framför föraren skall vara placerad spegel, som möjliggör för denne att överblicka automobilens inre.

V ä g t r a f i k s a k k u n n i g a hava icke funnit tillräckliga anledningar att i sitt förslag till motorfordonsförordning upptaga bestämmelser av förevarande art.

Bortsett från vad som följer av det föregående överensstämmer 4 § av de sakkunnigas förslag i sak med motsvarande stadganden i nu gällande motorfordonsförordning.

### 5 §.

**Motorcykels utrustning.** Enligt vad som närmare utvecklats under 1 § skiljer de sakkunnigas förslag mellan lättviktsmotorcyklar samt andra motorcyklar.

Sistnämnda motorcyklar motsvara i huvudsak de i 34 § av nuvarande motorfordonsförordning omförmälda motorcyklarna. Beträffande dessa gäller i tillämpliga delar vad som är stadgat angående automobil, dock med vissa undantag. Med avseende å fordons beskaffenhet och utrustning gäller sålunda det undantaget, att å motorcykel erfordras endast ett bromssystem. De sakkunniga föreslå såsom ett ytterligare dylikt undantag, att motorcykel icke skall behöva vara försedd med backspegel. Skakningarna hos en motorcykel under gång torde nämligen i själva verket omöjliggöra användningen härav.

I fråga om cyklarna med hjälpmotor — vilka i de sakkunnigas förslag motsvaras av de s. k. lättviktsmotorcyklarna — gälla endast ett fåtal av de bestämmelser, som äro meddelade för automobiler och egentliga motorcyklar. Beträffande utrustningen å sådana motorcyklar följer av 35 § i nuvarande motorfordonsförordning, att desamma skola vara försedda med snabbt och säkert verkande styrinrättning, lämplig apparat för avgivande av ljudsignaler, ljuddämpare samt gummiringar av beskaffenhet som är föreskriven för automobil, ävensom med minst en snabbt och säkert verkande broms. De sakkunniga hava ansett dessa bestämmelser böra kompletteras med att lättviktsmotorcyklarna i likhet med andra motorfordon skola vara försedda med anordning, varigenom motorn ögonblickligen kan frånkopplas drivhjulen. Vidare föreslås, i anslutning till det under 1 § anförda, att det skall åligga tillverkare här i riket av motorer, som äro avsedda att påkopplas trampcyklar, ävensom här i riket bosatt generalagent för sådan tillverkare i utlandet att å varje motor på ett varaktigt och utifrån synligt sätt anbringa uppgift om motorns cylindervolym och fabriktionsnummer



samt tillverkarens eller generalagentens namn. Sistnämnda bestämmelser böra icke bliva tillämpliga å hjälpmotorer, som vid den nya förordningens ikraftträdande redan äro i bruk, men däremot å motorer vilka vid berörda tidpunkt hållas till salu.

Bestämmelserna om utrustningen å motorcyklar äro införda i 5 § av de sakkunnigas förslag till motorfordonsförordning, vartill med avseende å lättviktsmotorcyklar ansluter sig en övergångsbestämmelse av nyss antydd innebörd.

## 6 §.

**Släpfordons utrustning.** Nuvarande motorfordonsförordning, vilken icke upptager några föreskrifter om släpplädar utan allenast om släpvagnar, meddelar i 22 § för dessa sistnämnda fordon delvis skiljaktiga regler, allteftersom de äro avsedda för stadigvarande eller för tillfälligt bruk. Sålunda äro släpvagnar för stadigvarande bruk underkastade registreringsplikt samt vissa därmed sammanhängande ordningsföreskrifter ävensom ganska ingående bestämmelser om utrustning m. m. Däremot äro de för andra släpvagnar meddelade stadgandena av mera begränsad räckvidd. Sådana fordon äro bland annat fritagna från registreringsplikt.

Släpvagnarna för stadigvarande bruk utgöras av sådana släpvagnar, vilka äro avsedda att öka ett motorfordons lastförmåga, släpvagnar i egentlig mening, under det att släpvagnarna för tillfälligt bruk utgöras av transportabla maskiner och redskap, vilka tillfälligt framforslas medelst motorfordon. Såsom exempel på dessa senare släpvagnar hava 1927 års motorfordonssakkunniga nämnt tröskverk, slåttermaskiner, asfaltkokare o. dyl. Under det att en släpvagn för stadigvarande bruk är ett sådant fordon, som konstruerats med uteslutande syfte att kopplas till annat fordon, uppfyller enligt det nyss sagda en släpvagn för tillfälligt bruk ett självständigt syfte redan utan koppling till annat fordon. Huruvida en viss släpvagn mera regelbundet eller allenast tillfälligt kopplas till en automobil, saknar därför för närvarande betydelse för avgörandet, till vilken kategori den är att hänföra.

De sakkunniga — vilka i allmänhet utsträckt tillämpligheten av bestämmelserna för släpvagnar till att jämväl omfatta släpplädar — hava ansett skiljelinjen mellan de släpfordon, som äro underkastade bestämmelser om registreringsplikt m. m., samt andra släpfordon icke vara i författningen så klart uttryckt, som önskvärt skulle vara. Författningens ordalag synas närmast tyda på att det avgörande skulle vara, om ett fordon är avsett att endast för något enstaka tillfälle kopplas till automobil eller om fordonet är avsett för sådan användning under en mera varaktig tid. Såsom av det nyss sagda framgår synes emellertid i tillämpningen icke tiden utan sättet för användningen vara utslagsgivande. Enligt de sakkunnigas mening böra båda dessa synpunkter tillmätas betydelse. Å ena sidan synas nämligen, i anslutning till bestämmelsernas nuvarande tillämpning, släpfordon med egen



självständig uppgift, alltså icke blott avsedda att öka det dragande fordonets lastförmåga, böra fritagas från registrering m. m. Men å andra sidan synas härifrån även böra göras undantag för fordon, som visserligen äro avsedda att öka lastförmågan hos det dragande fordonet men som icke skola annat än blott tillfälligtvis användas såsom kopplade till automobil. I enlighet med det nu sagda komma de nuvarande bestämmelserna om släpvagnar för stadigvarande bruk att i de sakkunnigas förslag till motorfordonsförordning och vägtrafikstadga motsvaras av föreskrifter för sådana släpfordon, som äro inrättade för person- eller godsbefordran och avsedda att icke blott tillfälligtvis dragas av automobil.

I nu förevarande paragraf har såsom ett gemensamt krav på alla släpfordon uppställts, att sådant fordon skall vara försett med tillfredsställande kopplingsanordning. Härutinnan må erinras om vad som under 4 § anförts med avseende å där föreslagen bestämmelse om kopplingsanordningar å automobiler i vissa fall.

För släpvagn, som är inrättad för person- eller godsbefordran och avsedd att icke blott tillfälligtvis dragas av automobil, skall enligt förslaget ytterligare gälla, att fordonet skall vara utrustat med ringar av beskaffenhet, som är stadgad för automobil. Att större fordran sålunda ställes på nu avsedda slag av släpfordon än på andra dylika fordon sammanhänger med att de förra enligt förslaget till vägtrafikstadga, 33 §, få framföras med större hastighet än övriga släpfordon.

Båda de nu angivna bestämmelserna i fråga om släpfordons utrustning hava sin motsvarighet i 22 § 1 mom. första stycket i gällande motorfordonsförordning.

De i förevarande paragraf meddelade bestämmelserna böra liksom 3 § och övriga föreskrifter i 2 kap. av de sakkunnigas förslag beaktas vid besiktningen av fordon.

### **Om trafikförsäkring å motorfordon.**

#### **7 §.**

De sakkunniga hava funnit lämpligt att i motorfordonsförordningen införa en hänvisning till de särskilda bestämmelserna om trafikförsäkring å motorfordon. Härvid må erinras om att de sakkunniga, såsom redan framhållits under 1 §, i särskild skrivelse förorda, att utredning verkställes rörande obligatorisk trafikförsäkring jämväl för lättviktsmotorcyklar.

### **Om besiktning samt om förbud mot motorfordons och släpfordons användande.**

#### **8 §.**

Denna paragraf överensstämmer med 3 § i gällande motorfordonsförordning.



## 9 §.

**Första besiktning.** I 4 § av nuvarande motorfordonsförordning meddelas bestämmelser om första besiktning och typbesiktning av automobiler, och dessa bestämmelser äga enligt 34 § jämväl tillämpning å motorcyklar (ej cyklar med hjälpmotor).

För släpvagnar är visserligen för närvarande icke föreskriven besiktning, men enligt 22 § 5 mom. skall vid ansökning om registrering — vilken är obligatorisk för släpvagn för stadigvarande bruk — fogas bevis av besiktningssman angående släpvagnens tjänstevikt, bredd, maximilast, antalet hjul samt största hjultryck m. m. I själva verket torde den undersökning, som besiktningssman på grund av nämnda bestämmelse underkastar släpvagn för stadigvarande bruk, vara att i stort sett jämställa med besiktning. Härtill kommer nu, att de sakkunniga under 3 § föreslagit släpfordonens inbegripande under bestämmelsen, att fordon skola vara så konstruerade och utförda, att de ur trafiksäkerhetssynpunkt äro fullt tillförlitliga och i övrigt för sitt ändamål lämpliga. Vidare hava de sakkunniga under 6 § uppställt vissa krav i fråga om släpfordonens utrustning. Det bör ankomma på besiktningssman att vid undersökning av registreringspliktigt släpfordon tillse, att ifrågavarande bestämmelser äro tillgodosedda. De uppgifter, som sålunda komma att åvila besiktningmännen, synas motivera, att deras undersökning av släpfordon även formellt betraktas såsom besiktning. De sakkunniga hava följaktligen i 9 § 1 mom. av sitt förslag infört bestämmelser om besiktning icke blott av automobiler och andra motorecyklar än lättviktsmotorcyklar utan även av släpfordon. Såsom framgår av vad som anförts under 1 §, skola lättviktsmotorcyklar enligt förslaget icke vara underkastade besiktning.

Då det synes lämpligt, att besiktningssinstrumenten uppställas efter enhetliga grunder, har i tredje stycket av 1 mom. upptagits en föreskrift, att formulär till besiktningssinstrument fastställas av Konungen eller den myndighet, Konungen därtill förordnar.

**Typbesiktning.** Enligt 4 § 2 mom. i nu gällande motorfordonsförordning må tillverkare här i riket av automobil eller här i riket bosatt generalagent för sådan tillverkare i utlandet kunna erhålla tillstånd att få olika typer av tillverkningen besiktigade (typbesiktning) i den ordning, som är föreskriven för första besiktning, med verkan att varje automobil, som av tillverkaren eller generalagenten intygas vara i full överensstämmelse med besiktigad typvagn, skall anses som om den besiktigats.

I skrivelse till de sakkunniga har *svenska automobilhandlareföreningen* förmenat, att inmontering av exempelvis en cigarrkopp eller ett blomsterglas å en vagn, som i övrigt vore i full överensstämmelse med den besiktigade typvagnen, efter författningens ordalag nödvändiggjorde individualbesikt-



ning av den förstnämnda vagnen. Dylika oväsentliga avvikelser borde enligt föreningens mening icke få förhindra typbesiktningens giltighet.

De sakkunniga äro ense med automobilhandlareföreningen därutinnan, att sådana obetydliga jämkningar, som av föreningen antytts och som hava ren utstyrskarakter, icke böra utgöra hinder för typbesiktning. Emellertid finna de sakkunniga med tanke på andra mera väsentliga ändringar icke lämpligt att mildra författningens krav på full överensstämmelse mellan typvagnen och de vagnar, för vilka typbesiktning åberopas. Det lär i stället få förutsättas, att vid tillämpningen av ifrågavarande bestämmelser avvikelser av den karakter som nyss antytts icke betraktas såsom hinder för typbesiktning.

Av stadgandena i 34 § av gällande motorfordonsförordning framgår, att typbesiktning jämväl är medgiven beträffande motorcyklar i egentlig mening (ej cyklar med hjälpmotor). De sakkunniga hava, utan att finna anledning att fatta ståndpunkt till de motstridiga meningar som synas råda angående möjligheten att enligt nuvarande bestämmelser typbesiktiga motorcykel med bivagn, ansett sig böra avfatta 9 § 2 mom. i sitt förslag på sådant sätt, att dylik typbesiktning framdeles möjliggöres. Såvitt av de sakkunniga kan bedömas, bör en sådan typbesiktning icke möta några praktiska hinder.

Enligt förslaget skall typbesiktning även kunna ske beträffande släpfordon. Även om det kan förväntas, att typbesiktning av sådana fordon icke kommer att äga rum i någon nämnvärd utsträckning, torde det icke finnas anledning att utesluta dessa fordon från den förmån, som ligger i typbesiktningen.

**Identifieringsmärke.** I 3 mom. av förevarande paragraf har införts den i 22 § 4 mom. av nuvarande motorfordonsförordning förekommande bestämmelsen om identifieringsmärke å släpfordon. Befogenhet att meddela närmare föreskrifter i detta ämne bör kunna meddelas icke blott, såsom nu, av Konungen utan även, om så finnes lämpligt, av den myndighet, Konungen därtill förordnar.

## 10 §.

**Ombesiktning. Förbud mot fordons användande.** Jämlikt 5 § 1 mom. nu gällande motorfordonsförordning skall, om sådan ändring av automobil företagits, att de uppgifter, som äro införda i automobilregistret, icke längre äro överensstämmande med automobilens beskaffenhet, ägaren så snart ske kan och sist inom fjorton dagar från det ändringen skedde hos besiktningsman anmäla bilen till efterbesiktning. Därvid skall företes tidigare för bilen utfärdat besiktningsinstrument eller typintyg samt angivas de förändringar, som bilen undergått. Befinnes vid efterbesiktningen bilen vara i föreskrivet och lämpligt skick, skall besiktningsinstrument, upptagande de förändringar bilen undergått sedan föregående



besiktning, av besiktningsmannen utfärdas. Av föreskrifterna i 34 § motorfordonsförordningen framgår, att det nu sagda även gäller motorcyklar som där avses.

I stället för beteckningen efterbesiktning, vilken synes böra förbehållas den periodiska besiktningen av fordon i yrkesmässig trafik, har i fråga om besiktning föranledd av ändring å fordon använts beteckningen *ombesiktning*.

Då de uppgifter, som i motorfordonsregistren äro införda angående fordons beskaffenhet, grunda sig på uppgifterna i vederbörande besiktningsinstrument (eller typintyg) samt fordonsägaren själv förfogar över ett exemplar av detta sistnämnda, synas ifrågavarande bestämmelser lämpligen böra jämkas på sådant sätt, att fordonsägarens skyldighet att hos besiktningsman göra anmälan om ändring å fordonet göres beroende av om fordonets beskaffenhet icke längre överensstämmer med uppgifterna å det för fordonet utfärdade besiktningsinstrumentet (eller typintyget).

Den nuvarande föreskriften, att besiktningsmannen, om fordon befinner sig vara i föreskrivet och lämpligt skick, skall utfärda nytt besiktningsinstrument, upptagande de förändringar fordonet undergått sedan föregående besiktning, har i förslaget, i anslutning till den tillämpning som redan nu torde vara den vanliga, jämkats därhän att i stället helt nytt instrument skall kunna utfärdas i dylikt fall.

*Svenska automobilhandlareföreningen* har i sin förut omnämnda skrivelse bland annat erinrat om att, såsom framginge av kungörelsen den 3 oktober 1930 (nr 355) med närmare föreskrifter om uppgifter, att lämnas vid anmälan av motorfordon till första besiktning m. m., vid registrering av automobil i automobilregistret bland annat skulle införas automobils motornummer. Enligt vad föreningen framhållit, vore det för större företag synnerligen fördelaktigt att hava reservmotorer för sina vagnar. På grund av förenämnda bestämmelser vore vederbörande automobilägare emellertid skyldig att verkställa efterbesiktning, då reservmotor insattes. Någon anledning att kräva efterbesiktning i det fall, att den ordinarie motorn utbyttes mot en reservmotor, som helt överensstämde med den ordinarie, syntes icke föreligga. Ett bifall till detta förslag krävde upphävande av föreskriften om motornummers intagande i automobilregistret.

De sakkunniga hava funnit automobilhandlareföreningens förevarande framställning värd beaktande. I 10 § 1 mom. av de sakkunnigas förslag har följaktligen införts ett undantagsstadgande av innehåll, att anmälan till ombesiktning icke behöver ske, där den å motorfordon vidtagna ändringen allenast består i ett tillfälligt utbyte av fordonets motor mot en med denna överensstämmande reservmotor. Ej heller synes ett sådant tillfälligt utbyte av motorer behöva anmälas till automobilregistret.

Enligt 5 § 1 mom. tredje stycket i gällande motorfordonsförordning skall besiktningsman, om automobil vid efterbesiktning befinner sig icke vara i före-



skrivet och lämpligt skick, ofördröjligen göra skriftlig anmälan därom hos vederbörande länsstyrelse. I verkligheten torde det emellertid i fall, varom nu är fråga, tillgå sålunda, att besiktningsmannen medgiver automobilens ägare viss tid att avhjälpa påtalad bristfällighet å bilen och först om rättelse icke sker inom anvisad tid gör anmälan till länsstyrelsen. De sakkunniga hava avfattat 10 § 1 mom. fjärde stycket i enlighet härmed.

Bortsett från nu omförmälda ändringar och från att under förevarande paragraf jämväl inbegripits motorcyklar och släpfordon, överensstämmer 10 § i förslaget med 5 § i nuvarande förordning. Framhållas må, att den möjlighet att ingripa mot motor- och släpfordon, som enligt 4 mom. tillkommer länsstyrelse och besiktningsman, icke är inskränkt till sådana fordon, som äro underkastade den vanliga besiktningen, utan även har avseende å andra fordon, alltså såväl å lättviktsmotorcyklar som å släpfordon, avsedda för tillfälligt bruk eller för annat ändamål än person- eller godsbefordran. Beträffande släpfordonen må erinras om att enligt 22 § 1 mom. i gällande motorfordonsförordning länsstyrelse och vederbörande polismyndighet i stad äga, när helst anledning därtill föreligger, låta genom besiktningsman undersöka, huruvida släpvagn och därtill hörande kopplings- och bromsningsanordningar äro i betryggande och lämpligt skick, samt i förekommande fall meddela förbud mot släpvagns användande. Vidare skall vad i 5 § 4 mom. i nuvarande motorfordonsförordning är stadgat om undersökning och eftersyn av automobil samt i anledning därav påkallade åtgärder äga motsvarande tillämpning jämväl å släpvagn. Med den avfattning 10 § 4 mom. erhållit i de sakkunnigas förslag torde icke några särskilda bestämmelser, motsvarande de nyss angivna, erfordras beträffande släpfordon.

#### 11 och 12 §§.

Dessa paragrafer motsvara 6 och 7 §§ i gällande motorfordonsförordning.

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

#### 13 §.

**Användande av fordon före registrering.** I 8 § av nuvarande motorfordonsförordning angivas de fall, då automobil må användas, innan densamma registrerats, och lämnas föreskrifter om de skyltar och märken, som skola föras vid sådan användning av automobil. Av 34 § i förordningen framgår, att vad som sålunda är stadgat beträffande automobil i tillämpliga delar även har avseende å motorcyklar, som omförmälas i sistnämnda författningsrum. Motsvarande bestämmelser äro i 22 § 2 och 3 mom. meddelade jämväl i fråga om släpvagnar, avsedda för stadigvarande bruk.

Nu berörda stadganden hava sammanförts i 13 § av de sakkunnigas förslag, varvid vissa jämkningar föranledas av vad ovan föreslagits rörande



avgränsningen av registreringspliktiga motorcyklar och släpfordon från andra dylika fordon.

Enligt nuvarande bestämmelser må fordon före registrering tagas i bruk bland annat för körning från hamn, järnvägsstation, fabrik, förvaringslokal eller liknande direkt till sådan plats eller lokal.

*Sveriges omnibusägares riksförbund* har i skrivelse till de sakkunniga hänvisat till att enligt nuvarande bestämmelser köpare av automobil ej hade rättighet att, innan registrering skett, till eget garage hemköra en till järnvägsstation levererad vagn i och för efterjustering före besiktning. Förbundet har hemställt om sådan författningsändring, att ett dylikt tillvägagångssätt möjliggöres.

Med hänsyn till vad förbundet sålunda anfört, föreslå de sakkunniga sådan komplettering av föreskrifterna under punkten 2 av 13 § 1 mom., att fordon må oberoende av registrering användas för färd från hamn, järnvägsstation, fabrik, förvaringslokal eller liknande direkt till sådan plats eller till garage. Några betänkligheter häremot torde näppeligen behöva hysas, så mycket mindre som enligt bestämmelserna i förevarande författningsrum ett här avsett fordon, sedan detsamma förts till garage, därifrån icke får köras annorstädes än till besiktningsman. Missbruk av det nu ifrågasatta medgivandet torde alltså icke behöva befaras.

Med stöd av punkten 3 kan fordon före registrering föras direkt till besiktningsman i och för besiktning. Motsvarande torde böra föreskrivas även skola gälla färd från besiktningsman.

#### 14 §.

**Registrering.** Stadgandena i denna paragraf överensstämman i huvudsak med föreskrifterna i 9 § samt, beträffande motorcyklar och släpfordon, med 22 § 5 mom. och 34 § av gällande motorfordonsförordning.

Enligt 9 § skall ansökan om registrering av automobil, om denna tillhör staten eller kommun, göras av den myndighet eller person, som äger befogenhet att anställa förare å automobil. Ansökan om registrering av släpvagn, avsedd för stadigvarande bruk, skall jämlikt 22 § 5 mom. i motsvarande fall göras av den, som har att besörja skattskyldighetens fullgörande. I de sakkunnigas förslag har registreringsskyldigheten beträffande såväl motorfordon som släpfordon ålagts den myndighet eller person, som äger befogenhet att anställa förare av fordonet. Med en sådan föreskrift avses, att ansökan om registrering av släpfordon skall i nu berörda fall göras av den, som anställer förare å det dragande fordonet.

På sätt av 17 § framgår föreslå de sakkunniga, att motorfordonens igenkänningsmärken och motsvarande märken för släpfordon sammanföras under beteckningen registreringsmärken.

I detta sammanhang torde vara lämpligt att beröra ett av *länsstyrelsen i Jämtlands län* framställt förslag om vissa åtgärder med avseende å motor-



fordonsregistreringen. Länsstyrelsen har i skrivelse den 12 mars 1932, vilken jämte däröver avgivna yttranden remitterats till de sakkunniga, erinrat om att det för närvarande använda registreringssystemet, fastställt genom kungörelsen den 3 oktober 1930 (nr 359) om automobilregisters förande m. m., utgjordes av skruvliggare med löstagbara blad. Så länge man endast hade en eller två sådana liggare att handskas med, kände man endast systemets fördelar. Det låge emellertid i öppen dag, att handhavandet av ett tiotal, såväl vid förvaringen som å arbetsbordet otympliga skruvliggare vore förenat med väsentliga olägenheter. Enligt länsstyrelsens förslag borde motorfordonsregistret givas formen av ett horisontalkorts-system vilket skulle upptaga så gott som samtliga de uppgifter som förekomme på de hittills använda skruvliggarbladen. — Bland de av länsstyrelsen i Jämtlands län i oförmälda skrivelse framställda förslagen — till vilka de sakkunniga även återkomma i ett senare sammanhang — må här ytterligare allenast nämnas, hurusom länsstyrelsen förordat ett slopande av alla andra registreringsavgifter än den för ny registrering. Med utgångspunkt från att enligt av länsstyrelsen upprättad statistik statens medelinkomst av registreringsavgifter för varje automobil utgjorde omkring 25 kronor, har länsstyrelsen samtidigt föreslagit en höjning av avgiften för ny registrering från nuvarande 15 kronor till 25 kronor, vilken senare avgift skulle uttagas i form av stämpelavgift. Länsstyrelsen har funnit den föreslagna anordningen skola medföra arbetsbesparing samt dessutom vara till fördel ur kontrollsynpunkt.

De yttranden över förevarande förslag, vilka avgivits av övriga länsstyrelser, hava gått i såväl tillstyrkande som avstyrkande riktning. Härvid hava avstyrkandena bland annat grundats på att det nuvarande systemet fungerat tillfredsställande samt att korten i det föreslagna systemet skulle upptaga för små utrymmen och vara svåra att föra, ävensom vara mindre hållbara. Ett par länsstyrelser hava ansett det nya systemet böra till en början tillämpas på prov hos någon länsstyrelse eller att övergången bör vara frivillig. Även länsstyrelser, som i princip tillstyrkt, hava framställt särskilda erinringar mot den föreslagna uppställningen av korten. Som en fördel med det nya systemet hava en del länsstyrelser framhållit möjligheten av vid kortsystem använda signaler i olika syften. I allmänhet hava länsstyrelserna icke funnit några personalinskränkningar möjliggöras av den ifrågasatta omläggningen. — Förslaget om höjning av registreringsavgiften för automobiler till 25 kronor har samlat något fler tillstyrkanden än avstyrkanden. Några länsstyrelser hava beräknat, att förslaget skulle medföra minskning av statens intäkter. Avstyrkandena hava även motiverats med att det vore principiellt oriktigt att endast ålägga den förste ägaren av bilen registreringsavgift.

V ä g t r a f i k s a k k u n n i g a anse det vara uppenbart, att den hittills tillämpade metoden för fordonsregistreringen är förenad med stora fördelar, i det att de nu använda registerbladen äro tämligen översködliga samt lämna



utrymme för tydliga anteckningar. Det kan ifrågasättas, om ett kortsystem av rimliga dimensioner kan göras lika tillfredsställande i här berörda hänseenden. Å andra sidan torde i allmänhet ett kortsystem vara mera lätthanterligt och även kunna erbjuda vissa fördelar genom möjliggörandet av särskilda kontrollanordningar. Vilkendera registreringsmetoden som bör givas företräde torde icke kunna avgöras utan att jämväl den på kortsystem grundade metoden göres till föremål för prov. De sakkunniga förorda alltså, att någon länsstyrelse bemyndigas, till en början för en begränsad tidsrymd, att vid fordonsregistreringen använda kortsystem.

Vad angår förslaget, att registreringsavgift endast skulle utgå vid ny registrering och för denna uttagas med så mycket högre belopp, finna de sakkunniga det principiellt oriktigt att på sådant sätt allenast belasta den förste ägaren till fordon.

### 15 §.

**Anmälan om ny ägare till fordon.** Föreskrifterna i 15 § 1 mom. av de sakkunnigas förslag överensstämmer med vad som nu gäller enligt 10 § 1 mom., 22 § 5 mom. sista stycket samt 34 § i motorfordonsförordningen.

**Avförande av fordon ur registret.** Enligt 10 § 2 mom., 22 § 5 mom. sista stycket samt 34 § i gällande motorfordonsförordning skall ägare av registrerat fordon, om detta förstörts eller av annan anledning icke vidare kommer att nyttjas här i riket, inom fjorton dagar från det dylikt förhållande, ägaren veterligen, inträffade, därom göra anmälan för fordonets avförande ur registret hos länsstyrelsen i det län, där fordonet är registrerat. Vid sådan anmälan skall fogas bevis till styrkande av de meddelade uppgifterna om fordonet. Nyssberörda författningsrum möjliggör jämväl för länsstyrelse att avföra fordon ur registret, där den, som i detsamma är eller bör vara antecknad som ägare av fordonet, icke kunnat under två på varandra följande kalenderår anträffas för uttagande av honom för nämnda år till betalning åliggande skatt för fordonet.

Jämlikt 10 § 3 mom., 22 § 5 mom. sista stycket samt 34 § i motorfordonsförordningen, kan ägare av registrerat motorfordon eller släpfordon, om han har för avsikt att under viss tid ej nyttja fordonet i trafik, angående detta förhållande göra anmälan för fordonets avförande ur vederbörligt register hos länsstyrelsen i det län, där fordonet är registrerat. Sådan anmälan skall vara åtföljd, förutom av stadgade registreringsavgifter, av en särskild avgift, svarande mot skatt för fordonet under tre månader, vilken avgift skall redovisas av länsstyrelsen lika med registreringsavgift. Sedan fordonet avförts ur registret, må det ej i andra fall än som oförmåles i 8 § och 22 § 2 mom. i motorfordonsförordningen (motsvarande 13 § i de sakkunnigas förslag) nyttjas i trafik innan fordonet ånyo blivit registrerat. Ansökan om ny registrering skall innehålla uppgift om den förra registreringen och



det fordonet därvid tilldelade igenkänningsmärket eller ordningsnumret. I övrigt skall i fråga om sådan registrering gälla vad som är stadgat om registrering av fordon, som icke förut registrerats.

Länsstyrelsen i Jämtlands län har i sin förenämnda skrivelse den 12 mars 1932 bland annat även hänvisat till förekommande missbruk att, då ett fordon under någon tid icke skulle begagnas, anmäla detsamma såsom nedskrotat i stället för att göra anmälan enligt 10 § 3 mom. om avförande för viss tid ur registret, detta för att undgå den i sistnämnda författningsrum stadgade särskilda avgiften. Med hänsyn härtill har länsstyrelsen föreslagit, att fordon icke borde få avföras ur registret såsom nedskrotat utan företeende av bevis utfärdat av besiktningsman eller i annan ordning för ändamålet legitimerad sakkunnig. Sannolikt skulle vissa ute i orterna verkande kvalificerade reparatörer kunna befullmäktigas att mot skälig avgift, exempelvis fem kronor, verkställa besiktning å nedskrotade fordon och därom upprätta protokoll genom ifyllande av ett enkelt formulär, innehållande en beskrivning av fordonets och dess huvuddelars skick vid besiktningstillfället. Detta protokoll, bestyrkt på heder och samvete eller under edlig förpliktelse, skulle av den legitimerade reparatören jämte sökandens framställning översändas till vederbörande besiktningsman för hans granskning och godkännande, varefter denne direkt till länsstyrelsen skulle insända reparatörens protokoll och ansökningen för anteckning om fordonets avförande ur registret. För alla övriga fall, där verklig nedskrotning ej kunde styrkas, har länsstyrelsen föreslagit en enhetlig bestämmelse av innebörd, att fordon alltid utan vidare formaliteter finge omedelbart avföras ur registret. Länsstyrelsen har påvisat, hurusom den hittillsvarande anordningen med en särskild avgift, att erläggas vid anmälan om fordons avförande, innebure en omgång i sådana fall, där fordonsägaren jämlikt bestämmelserna i förordningen den 2 juni 1922 om automobilskatt vore berättigad att erhålla restitution av skatt. Denne skulle då först behöva erlägga den särskilda avgiften men sedermera återbekomma ett kanske lika stort eller större belopp såsom restituerad skatt. Det vore enligt länsstyrelsens mening att förordna, att förordningen om automobilskatt ändrades därhän att skattskyldigheten vid avförande ur registret upphörde först med utgången av tredje (eller möjligen andra) månaden efter den under vilken fordonet avförts ur registret. Efter denna beräkning överskjutande skatt å skattekvittot skulle utan särskild ansökan direkt restitueras till ägaren. Bristande skattebelopp skulle uppdebiteras och, därest detsamma ej samtidigt med anmälan inbetalats, omedelbart indrivnas. Underlåtenhet att erlägga ifrågavarande skattebelopp borde däremot icke medföra vägrad anteckning om fordonets avförande med ty åtföljande trassel för såväl fordonsägaren som registreringsmyndigheten. Slutligen må här nämnas, att enligt länsstyrelsens förslag senaste skattekvitto för fordon i alla fall av avförande borde återställas till motverkande av att fordonsägaren även efter avförandet begagnade fordonet.



Även länsstyrelsen i Västmanlands län har fäst uppmärksamheten på behovet av en ändring av bestämmelserna i 10 § 2 mom. motorfordonsförordningen. Länsstyrelsen har i skrivelse till kommunikationsdepartementet den 8 januari 1935, vilken överlämnats till de sakkunniga, åberopat innehålllet i en hos länsstyrelsen upprättad promemoria i förevarande ämne och hemställt, att där berörda spörsmål måtte tagas i övervägande i samband med revision av motorfordonsförordningen. Enligt vad i promemorian anförts, inträffade det icke sällan, att anmälan inkomme till registreringsmyndigheten av innehåll, att en viss automobil blivit nedskrotad och därför skulle avföras ur registret. Till styrkande av uppgiftens riktighet åberopades intyg om att nedskrotning skett. Att så emellertid icke alltid varit fallet, hade sedermera kunnat konstateras. Den förutvarande ägaren (i de flesta fall personer, som dreve yrkesmässig handel med motorfordon) hade försålt den redan såsom nedskrotad anmälda automobilen, och vid den undersökning, som i några fall företagits i samband med att den nye ägaren gjort framställning om automobilens återinförande i registret, hade det visat sig, att automobilen under hela tiden mellan de båda registreringsansökningarna stått uppmonterad i förutvarande ägarens — säljarens — verkstad, och endast erfordrat komplettering med exempelvis batteri för att åter vara fullt körklar. Det hade ock inträffat, att förutvarande ägare själv medgivit, att vid tidpunkten för anmälan om nedskrotning av automobilen defekterna hos densamma icke varit större än i de anförda exemplen angivits. I följd härav anhängiggjort åtal för felaktiga uppgifter till registreringsmyndigheten hade ändock ogillats, då domstolarna godtagit vederbörandes påstående, att avsikten ursprungligen varit att försälja automobilen som skrot men att så ej skett, då köpare anmält sig, som fortfarande ämnat använda fordonet i trafik. Det sålunda antydda tillvägagångssättet hade ofta anlitats, för att fordonsägaren skulle undgå den särskilda avgift, som vore förenad med anmälan enligt 10 § 3 mom. motorfordonsförordningen. För vinnande av rättelse i de påtalade missförhållandena kunde måhända utfinnas flera framkomliga vägar. En tänkbar möjlighet vore, att 10 § 2 mom. erhöles ett tillägg av innebörd, att fordon, som en gång ur registret avförts såsom förstört, icke vidare kunde i registret återinföras. En annan utväg varigenom skulle vinnas garanti för att ur registret endast avfördes automobiler, som verkligen vore obefintliga, skulle vara införandet av bestämmelse därom att bevis, som avsåges i 10 § 2 mom. första stycket, skulle vara utfärdad av besiktningsman.

Vägtrafiksakkniga hava icke funnit tillräckliga skäl föreliggande för att, såsom länsstyrelsen i Jämtlands län föreslagit, utbyta den särskilda avgiften vid anmälan om provisoriskt avförande av fordon ur vederbörligt register mot skattskyldighet i vanlig ordning under tre månader. Icke minst under sådana förhållanden varom här är fråga, då fordon icke längre är i bruk, skulle det nämligen ofta bereda länsstyrelserna stora svårigheter att



utkräva utestående skattebelopp. De sakkunniga hava på grund härav i sitt förslag upptagit bestämmelserna i 10 § 3 mom. i väsentligen oförändrad avfattning. Emellertid har föreslagits det förtydligande tillägget, att vid ansökan om ny registrering skall vara fogat nytt besiktningsinstrument. De i detta stycke omförmälda bestämmelserna hava de sakkunniga funnit lämpligen böra upptagas såsom 2 mom. av förevarande paragraf, under det att föreskrifterna om fordons avförande ur register på grund av nedskrotning eller därmed jämställt förhållande föreslås skola placeras såsom 3 mom. av samma paragraf.

Vad de båda ovannämnda länsstyrelserna anfört giver enligt de sakkunnigas uppfattning vid handen, att åtgärder böra vidtagas till förekommande av sådana missbruk av nu i 10 § 2 mom. givna bestämmelser, som påtalats av länsstyrelserna. Emellertid synas de av länsstyrelserna antydda utvägar till vinnande av detta syfte icke vara att förorda. En föreskrift, att anmälan om att fordon förstörts alltid skulle vara åtföljd av intyg av besiktningsman till bestyrkande härav, skulle enligt de sakkunnigas uppfattning kunna verka synnerligen betungande, särskilt på sådana orter, som äro belägna på mera avsevärda avstånd från besiktningsplatser. Att, såsom jämväl föreslagits, legitimera särskilda reparatörer för att lämna intyg om att fordon förstörts skulle icke heller kunna undgå att föranleda besvär och kostnader för fordonsägarna. Om antalet legitimerade reparatörer skulle sättas så högt, att sådana till fordonsägarnas bekvämlighet funnes tillgängliga utan alltför stora avstånd från varandra, skulle härför erfordras anordningar av en omfattning, som knappast skulle svara mot den dock tämligen begränsade räckvidden av de påtalade missförhållandena. Slutligen synes det näppeligen heller finnas tillräcklig anledning att vidtaga en sådan åtgärd som att beträffande fordon, som en gång avförts ur registret såsom förstört, lägga ett absolut hinder för ny registrering och därmed för ett måhända ur ekonomisk synpunkt motiverat iståndsättande av fordonet.

De sakkunniga hava i stället tänkt sig den utvägen att, om ägare till ett fordon, som enligt 15 § 3 mom. i de sakkunnigas förslag blivit avfört ur vederbörligt register, önskar att ånyo nyttja fordonet i trafik här i riket, ny registrering må ske men att ansökan härom skall vara åtföljd, förutom av sedvanliga registreringsavgifter, av en särskild avgift, svarande mot skatt för fordonet under tre månader, vilken avgift skall redovisas av länsstyrelsen lika med registreringsavgift. Härigenom vinnes, att en fordonsägare icke har någon fördel av att utnyttja förevarande bestämmelser för att undgå den särskilda avgiften för viss tids avförande ur registret. Det torde för övrigt icke finnas tillräckliga skäl, på grund varav särskild avgift skulle utgå i det ena fallet men icke i det andra. Den nu ifrågasatta avgiften bör uttagas oberoende av den automobilskatt, som i förekommande fall till äventyrs utestår ogulden från en föregående registreringsperiod. Uppenbarligen kan det bereda registreringsmyndigheten svårigheter att kontrollera, huru-



vida ett fordon tidigare varit registrerat i ett annat län. Med hänsyn härtill synes lämpligen i det uti 9 § avsedda formuläret till besiktningssinstrument böra upptagas en uppgift, om enligt uttalande av ägaren till besiktigt fordon detta tidigare varit registrerat. Besiktningssmännen torde även i allmänhet kunna bedöma, om ett fordon förut varit i bruk.

Vad slutligen angår det av länsstyrelsen i Jämtlands län framställda förslaget, att senaste skattekvitto för fordon alltid skall återställas vid avförande ur register, finna de sakkunniga väl detta förslag i och för sig vara befogat. Emellertid torde det kunna ifrågasättas, om ett genomförande av förslaget verkligen i någon mera avsevärd grad skulle verka avhållande på den, som emot författningens med straffsanktion förbundna bestämmelser skulle vilja begagna fordon under den tid, fordonet är avfört ur registret.

Bestämmelserna i 4—6 mom. av förevarande paragraf motsvara föreskrifterna i 10 § 4—6 mom. av nu gällande motorfordonsförordning.

I förstnämnda moment föreslås, att åliggandet att till registreringsmyndigheten insända avskrift av besiktningssinstrument rörande verkställd om- eller efterbesiktning icke vidare skall ankomma på fordonsägaren utan på vederbörande besiktningssman. Härigenom synas garantier skapas för en bättre ordning på förevarande område.

Med avseende å registreringsanmälan rörande efterbesiktning av automobil i yrkesmässig trafik har 1932 års trafikutrednings förslag till förordning angående allmän automobiltrafik fått tjäna till utgångspunkt.

I 6 mom. hava av praktiska skäl hittillsvarande hänvisningar ersatts med ett positivt angivande av vissa särskilda fall, då anmälan skall ske till registret.

**Registrering i nytt län.** Enligt 10 § 7 mom. i motorfordonsförordningen skall, om sådan förändring beträffande äganderätten till fordon eller dess användningsområde eller eljest inträffar, att detsamma bör registreras i annat län än där registrering förut skett, ansökan om ny registrering så snart ske kan och sist inom fjorton dagar från det förändringen inträdde skall göras hos länsstyrelsen i det län, där registreringen bör ske.

*Svenska automobilhandlareföreningen* har i sin förenämnda skrivelse till de sakkunniga framhållit, att det i vissa fall förelåge betydande svårigheter för automobilhandlarna att efterfölja ifrågavarande bestämmelser. En i Stockholm bosatt sådan handlande kunde exempelvis tänkas hava tillbytt sig en i Gävleborgs län registrerad automobil. Redan samma dag han blivit ägare till fordonet sålde han detsamma till en i Västernorrlands län bosatt person. För att denne skulle kunna begagna sitt fordon måste han vara i besittning av det för automobilen utfärdade skattekvittot. Utan att innehava detta kvitto kunde emellertid automobilhandlaren icke få automobilen registrerad i Stockholm. Nu nämnda svårigheter syntes kunna bortelimineras,



därest handlande, som inom fjorton dagar efter förvärv av registrerat motorfordon försålde detsamma, befriades från registreringsplikt samt i stället ålades att hos länsstyrelsen i det län, varest fordonet vore registrerat, göra anmälan om de skedda äganderättsöverlåtelseerna.

V ä g t r a f i k s a k k u n n i g a, som funnit automobilhandlareföreningens framställning förtjäna beaktande, hava i ifrågavarande författningsrum infört en undantagsbestämmelse av den huvudsakliga innebörd som föreslagits av föreningen.

15 § 8 mom. överensstämmer med 10 § 8 mom. i nuvarande motorfordonsförordning.

#### 16 §.

Denna paragraf ansluter sig till 11 § i gällande motorfordonsförordning.

#### 17 §.

**Registreringsmärken.** Enligt 12 § 1 mom. i nuvarande motorfordonsförordning tilldelas inom respektive län varje automobil vid registreringen sitt särskilda ordningsnummer, vilket, jämte en länet betecknande bokstav, utgör automobilens igenkänningsmärke. Jämlikt 34 § gäller vad om igenkänningsmärke för automobil är stadgat även för motorcykel, som i sistnämnda paragraf avses; dock skall för varje län ordningsnummer för motorcyklar meddelas i löpande följd i särskild serie. Slutligen är i 22 § 6 mom. stadgat, att varje registreringspliktig släpvagn inom respektive län vid registreringen tilldelas sitt särskilda ordningsnummer jämte en länet betecknande bokstav. Även för släpvagnar meddelas ordningsnummer i löpande följd i särskild serie. Nämnas må, att enligt 22 § 8 mom. baktill å släpvagn, som är tillkopplad automobil, eller, om flera släpvagnar användas, baktill å den sista av dessa skall anbringas samma igenkänningsmärke som å automobilens. Däremot placeras icke släpvagnens eget ordningsnummer som igenkänningsmärke.

De sakkunniga hava icke funnit anledning till annan ändring i förevarande bestämmelser än att det ordningsnummer, som tilldelas ett registrerat fordon, tillsammans med vederbörande länsbokstav synes böra betecknas såsom fordonets »registreringsmärke». Denna beteckning torde redan nu vara betydligt mera allmänt begagnad än den i författningen använda beteckningen »igenkänningsmärke». Vad släpfordon beträffar, bör även för dessa ordningsnumret jämte länsbokstav utgöra registreringsmärke, men bör i anslutning till vad som nu gäller baktill å sådant fordon föras icke det egna registreringsmärket utan den dragande automobilens märke.

De sakkunniga framlägga i detta betänkande även förslag till kungörelse angående beskaffenheten av registreringsmärken för motorfordon m. m., vilken författning är avsedd att ersätta nuvarande kungörelser den 12 okto-



ber 1923 angående beskaffenheten av igenkänningsmärken m. m. för motorfordon samt den 30 juni 1932 om beskaffenheten av släpvagnsskyltar m. m.

### Om förare av motorfordon.

#### 18 §.

**Villkor för förande av motorfordon. Utbildning av förare.** Stadgandena i förevarande paragraf överensstämma med bestämmelser i 13 och 34 §§ samt 37 § 1 mom. sjunde stycket i gällande motorfordonsförordning. Dock föreslås en jämkning av föreskriften, att länsstyrelse skall över ansökan om tillstånd att bedriva yrkesmässig utbildning eller om godkännande av lärare infordra yttrande av den besiktningsman, som har att utöva tillsyn över utbildningen. Det synes knappast finnas tillräckliga skäl att ålägga länsstyrelsen att redan på ansökningsstadiet fatta ståndpunkt till frågan, vem som i händelse av bifall till ansökningen framdeles skall hava hand om tillsynen över den av sökanden bedrivna utbildningsverksamheten. Länsstyrelsen torde böra givas frihet att oberoende härav inhämta yttrande från den besiktningsman, som länsstyrelsen finner lämpligt att höra.

I 13 § 2 mom. i gällande motorfordonsförordning stadgas, att om den, som erhållit tillstånd att bedriva yrkesmässig utbildning, eller den, som blivit godkänd såsom lärare i körskola, befinnes olämplig härtill, eller om sådan utbildning bedrivs i strid mot gällande föreskrifter eller eljest på otillfredsställande sätt, länsstyrelse äger, allt efter omständigheterna, återkalla tillståndet eller godkännandet. Då det synes de sakkunniga olämpligt, att en person, som erhållit tillstånd att bedriva utbildning av förare men som icke begagnar sig av tillståndet, fortfarande i obegränsad tid skall kunna vara i besittning härav, föreslås de sakkunniga, att återkallelse jämväl skall ske, därest någon undervisning ej bedrivits under senaste tolv månader.

#### 19 §.

**Förutsättningar för erhållande av körkort.** Denna paragraf motsvarar 14 § i nu gällande motorfordonsförordning. 1 mom. har upptagits oförändrat i de sakkunnigas förslag.

Enligt 2 mom. i nyssnämnda författningsrum skall sökande vid anmälan till förarprov bland annat förete intyg av läkare, att sökanden icke lider av sådant lyte, sådan sjukdom eller sådan nedsättning av syn- eller hörselvermågan, som väsentligen minskar hans förmåga att föra automobil. Erforderlig grad av synskärpa skall anses föreligga, därest denna, efter korrektion av möjligen förefintliga refraktionsfel, uppgår till minst 0·7 å det ena ögat och minst 0·3 å det andra. Erforderlig grad av hörselvermåga skall anses vara för handen, därest åtminstone av det ena örat medelstark viskning väl uppfattas på 4 meters avstånd. Motsvarande bestämmelser innefattades jämväl i 1923 års förordning om motorfordon.



**Syn. Enögdhet.** En tillämpning av nu återgivna bestämmelser utesluter bland annat *enögd person* från erhållande av körkort. Denna fråga var emellertid föremål för övervägande i samband med tillkomsten av 1930 års motorfordonsförordning och yttrade andra lagutskottet i utlåtande den 13 maj 1930 nr 34 (sid. 62) i förevarande avseende följande: Enligt vad utskottet inhämtat hade en kommission, som vid ett i Amsterdam år 1929 hållet internationellt ögonläkaremöte haft att behandla frågan om fordringarna på synförmågan hos motorfordonsförare, framlagt förslag att enögd personer skulle kunna erhålla tillåtelse att föra privatautomobil, om enögdheten förefunnits under minst ett år, under förutsättning att synskärpan å det andra ögat vore minst 0.8 samt att ögats synfält, ljussinne och färgsinne vore normala. Till utskottets kännedom hade vidare kommit, att medicinalstyrelsen vid den förberedande utredningen rörande ny motorfordonsförordning förklarar, att styrelsen delade kommissionens uppfattning, att personer, som varit enögd på viss tid, borde få tillstånd att föra automobil för eget bruk under förutsättning att det återstående ögat vore friskt och hade god syn. Styrelsen vore däremot av den mening, att enögdhet principiellt icke borde tillåtas hos yrkeschaufförer och framför allt ej hos förare av automobilomnibussar. På grund av vad sålunda framkommit hade utskottet ansett sig böra uttala önskvärdheten att under de förutsättningar, som angivits av medicinalstyrelsen, dispens att erhålla körkort måtte meddelas av Kungl. Maj:t. Någon erinran mot utskottets uttalande framställdes ej från riksdagens sida.

Enligt vad de sakkunniga erfarit, hava ansökningar om dispens från ovan återgivna bestämmelser rörande synskärpan under årens lopp i mycket stort antal fall inkommit till Kungl. Maj:t från personer, vilka saknat synförmåga å ena ögat eller haft densamma å ena ögat väsentligt nedsatt (mindre än 0.3). Under den tid 1923 års förordning gällde lämnades dylika ansökningar till en början så gott som undantagslöst utan bifall. Under de senaste åren av samma förordnings giltighetstid medgav Kungl. Maj:t så till vida lättnad i denna praxis, att tillstånd under vissa förutsättningar lämnades att föra s. k. lättviktsmotorcykel utan sidvagn.

Efter ikraftträdandet av 1930 års motorfordonsförordning har däremot en ny praxis i anslutning till andra lagutskottets uttalande av Kungl. Maj:t tillämpats. Sålunda har det numera blivit regel att person, vilken å ena ögat har normal eller i det närmaste normal synförmåga (eventuellt med glas) men å det andra ögat saknar syn eller har mindre synförmåga än 0.3, av Kungl. Maj:t får tillstånd att — utan hinder av denna nedsättning i synförmågan — hos vederbörande länsstyrelse söka körkort, dock under förutsättning, att nedsättningen varat så länge, att körkortssökanden anses hava hunnit vänja sig vid densamma. I samtliga dessa fall har Kungl. Maj:t inhämtat medicinalstyrelsens yttrande och grundat sitt beslut på dess mening.



Däremot har i regel icke dispenserats från de författningsenliga kraven på synskärpa i fråga om rätt att erhålla trafik kort.

Med hänsyn till den fasta praxis som sålunda utbildat sig i förevarande avseende, hava de sakkunniga funnit fog för övervägande, huruvida det skall vara erforderligt att samtliga dessa dispensfrågor underställas Kungl. Maj:t. En lättnad härutinnan kan ske på två vägar, nämligen antingen genom att jämka motorfordonsförordningens allmänna krav på synskärpa hos motorfordonsförare så att de överensstämja med praxis, eller ock genom att tillerkänna vederbörande länsstyrelse rätt att, efter inhämtande av medicinalstyrelsens yttrande i tveksamma fall, pröva om eftergifter i nu berörda fall må kunna medgivas från de allmänna bestämmelserna.

Efter framställning av de sakkunniga har medicinalstyrelsen i skrivelse den 24 april 1935 avgivit utlåtande i nu berörda ämne. Styrelsen har härvid hänvisat till en av medlemmen av dess vetenskapliga råd, *professor A. Dalén* upprättad promemoria, vari anföres följande:

»Då erfarenheten synes visa, att enögda under vissa förutsättningar kunna föra bil, utan att trafiksäkerheten därigenom riskeras, och då, enligt vad jag inhämtat, denna uppfattning ligger till grund för de bestämmelser, som numera tillämpas i våra grannländer, torde det vara lämpligt, att i vårt land gällande motorfordonsförordning ändras därhän, att enögda kunna erhålla körkort utan särskild, av Kungl. Maj:t beviljad dispens.

Enligt min åsikt skulle enögda kunna erhålla körkort i vanlig ordning under följande förutsättningar:

- 1) Att enögdheten förefunnits så länge, att sökanden blivit väl van vid sitt lyte (minst ett år).
- 2) Att det återstående ögat är friskt och har normalt synfält samt en synskärpa, som uppgår till minst 0·8, antingen utan korrektion eller med ett korrektionsglas av högst två dioptriers styrka.
- 3) Att körkortet ej berättigar till s. k. yrkesmässig trafik.

Enligt nu gällande förordning fordras för erhållande av körkort en synskärpa av minst 0·7 på det ena och minst 0·3 på det andra ögat. För enögda skulle alltså fordran på synskärpa ställas något, ehuru obetydligt, högre än i vanliga fall, vilket ej synes orimligt i betraktande av de olägenheter, som enögdheten i och för sig medför.

Bestämmelsen om två dioptrier som högsta värde på det tillåtna korrektionsglaset är ju i viss mån godtycklig. Det synes mig dock påtagligt, att man ej hos enögda kan tillåta användandet av hur starka korrektionsglas som helst. Starka glas medföra vissa besvär, som öka de olägenheter, som äro förenade med enögdheten som sådan.

I Danmark, där enögda på vissa villkor få föra bil, har man, enligt vad som meddelats mig, stipulerat, att den erforderliga synskärpan måste vara förhanden *utan korrektion med glas*. Detta torde dock vara onödigt strängt, då *svaga* korrektionsglas knappt vålla någon avsevärd olägenhet. I vissa andra länder tillåter man också korrektion med glas hos enögda, som få tillstånd att föra bil.

Bestämmelsen, att enögda, vilkas refraktionsfel ej överstiger två dioptrier, skulle kunna erhålla körkort i vanlig ordning, innebär naturligtvis icke, att ej i undantagsfall körkort skulle kunna beviljas enögda, som hava större refraktionsfel,



men beviljandet borde enligt min åsikt i dylika fall bliva beroende av medicinalstyrelsens prövning.

Man skulle ju också kunna välja det tillvägagångssättet, att endast den, vars synskärpa *utan glas* uppgår till 0·8, erhöle körkort i vanlig ordning, under det att beviljandet av körkort gjordes beroende av medicinalstyrelsens prövning i *samtliga fall*, där korrektionsglas erfordras för uppnående av nämnda synskärpa. Dock torde detta tillvägagångssätt onödigtvis öka antalet dispensansökningar.

Om enögda på sätt, som nu föreslagits, berättigas att under vissa förutsättningar erhålla körkort i vanlig ordning, bör samma rätt under motsvarande förutsättningar naturligtvis tillkomma dem, som ej äro enögda, men vilkas synskärpa på det ena ögat understiger 0·3.

I fråga om läkareintyg, som bifogas ansökan om körkort, vore det enligt min åsikt önskvärt, att å intyget angäves, vilken synskärpa, som fordras för erhållande av körkort, samt att, då korrektion med glas är nödvändig för vinnandet av den angivna synskärpan, denna synskärpa måste uppnås med ett glas, *som sökanden kan använda*. Frånvaron av sistnämnda bestämmelse kan medföra — och har också i vissa fall medfört — rätt egendomliga konsekvenser. Om t. ex. en person är starkt närstynt på det ena ögat, under det att det andra är normalt, uppgår synskärpan *utan glas* på det närstynta ögat stundom endast till fingerräkning på några meter. Med ett starkt glas kan synskärpan mycket väl uppgå till 0·3 eller däröver. I dylika fall torde sökanden i regel erhålla körkort och å detta angives, att han är skyldig att bära för vinnande av erforderlig synskärpa nödiga glas. Försöker han emellertid använda det starka korrektionsglaset, finner han snart, att detta är omöjligt. Glaset förvillar honom, och han reder sig mycket bättre utan. För han emellertid bil utan glas, kan han riskera att bli bötfälld, därför att han ej använt glas, som är nödvändigt för vinnande av erforderlig synskärpa. Liknande förhållanden kunna föreligga även i en del andra fall.»

Medicinalstyrelsen har anslutit sig till vad professor Dalén sålunda anfört och för egen del tillagt följande. Det hade vid flera tillfällen inträffat, att sökande av dispens visat sig äga en synskärpa utan glas, vilken varit mindre än 0·3 på båda ögonen eller på återstående ögat. Vid dylika tillfällen hade styrelsen varit synnerligen tveksam huruvida dispens borde tillstyrkas och i ett par fall även ansett sig böra avstyrka den gjorda ansökningen. Skälet till denna styrelsens uppfattning låge i den omständigheten, att en person med så låg synskärpa icke vore i stånd att utan korrigerande glas styra och manövrera ett motorfordon utan risk för sig själv och andra. Blev dylik person under färd berövad sina ögonglas genom att han tappade dem eller finge dem gjorda obrukbara, inträdde för honom såsom motorförare särskilda svårigheter och i regel borde han då avstå från att själv föra bilen, tills han anskaffat nya ögonglas. Vid olyckstillbud under färd kunde dylik förare lätt bringas ur fattningen och genom sin till nära blindhet reducerade syn bliva ur stånd att manövrera bilen. Medicinalstyrelsen hade emellertid icke ansett sig böra förorda, att villkoren för körkort beträffande synskärpan kompletterades med ett bestämt stadgande av viss minimisynskärpa jämväl utan korrektionsglas. Erforderlig grad av synskärpa skulle alltså föreligga om sökanden hade efter korrektion minst 0·7 å ena och 0·3 å andra ögat eller 0·8 å ena och mindre än 0·3 eventuellt 0 å andra ögat,



i vilket senare fall nedsättningen å sämsta ögat skulle hava varit över ett år, och erforderlig korrektion uppginge till högst 2 dioptriers styrka.

I likhet med professor Dalén har styrelsen även föreslagit, att körkort för den, som å ena ögat har en synskärpa under 0·3, eventuellt 0, ej må berättiga till s. k. yrkesmässig trafik.

Vägtrafiksakkunniga anse stora fördelar vara förenade med det förslag, som sålunda framställts av medicinalstyrelsen i fråga om möjligheterna för enögd person att förvärva körkort. Sådan person skall enligt förslaget i regel icke behöva söka särskild dispens för erhållande av körkort, och såväl vederbörande statsdepartement som medicinalstyrelsen befrias från handläggning av dylika dispensansökningar. Vad angår den närmare innebörden av förslaget hava vägtrafiksakkunniga intet att tillägga till vad från medicinalstyrelsens sida blivit anfört i fråga om villkoren för erhållande av körkort. I de sakkunnigas förslag hava de för erhållande av körkort uppställda villkoren i fråga om synskärpa avfattats i överensstämmelse med medicinalstyrelsens förslag.

De sakkunniga vilja erinra, hurusom professor Dalén ansett körkort i undantagsfall även skola kunna tilldelas enögda, som hava större refraktionsfel än två dioptrier. Härför bör dock erfordras särskild dispens av Konungen, som i sådant fall äger tillfälle inhämta medicinalstyrelsens utlåtande i ärendet.

Vad professor Dalén anfört i fråga om innehållet i läkarintyg, som bifogas ansökan om körkort, kräver allvarligt beaktande.

**Hörsel.** Jämlikt 14 § 2 mom. i gällande motorfordonsförordning skall, såsom redan antytts, erforderlig grad av hörselförmåga för förande av automobil anses vara för handen, därest åtminstone av det ena örat medelstark viskning väl uppfattas på 4 meters avstånd. Motsvarande bestämmelse förefanns även i 1923 års förordning om motorfordon.

I medicinalstyrelsens förenämnda skrivelse den 24 april 1935 har styrelsen, i enlighet med begäran av de sakkunniga, jämväl uttalat sig rörande kraven på hörsel för erhållande av körkort. Härutinnan har styrelsen åberopat en promemoria av medlemmen av dess vetenskapliga råd, *professor G. Holmgren*.

I professor Holmgrens promemoria har bland annat hänvisats till att man i Danmark, där man förut krävt ett hörselminimum om 4 meters viskstämman, nu på förslag av danska otologiska sällskapet nedsatt fordringarna till 4 meters konversationsstämman på det bättre örat och att dispens beviljats till och med rätt allmänt från denna fordran, om hörseln med hjälp av hörselförbättrande apparater kunde bringas innanför gällande bestämmelsers gränser. I Norge debatterades frågan för närvarande av en kommitté, som väntades komma att föreslå ett minimikrav på hörseln motsvarande 3 meters konversationsstämman. Förändringarna i den danska stadgan hade vidtagits med stöd av en undersökning av överläkaren vid Kommune Hospitalet i Köpenhamn Dr. S. H. Mygind. Denna



undersökning, för vilken redogörelse lämnats i professor Holmgrens promemoria, hade gjorts å åtta patienter, lidande av till graden kända hörselnedsättningar, och vid försöken hade använts två signalhorn, vilka avhörts på olika avstånd å en plantering (60×70 meter) mellan sjukhusbyggnader. Vid bedömande av kraven på hörsel för erhållande av körkort gjorde sig — enligt vad professor Holmgren vidare anfört — många olika synpunkter gällande. Vid diskussion i svenska läkaresällskapets sektion för otiastr, rinologi och laryngologi hade det framhållits att i England ingen hörselundersökning vore stadgad för den som önskade föra automobil, och att i Förenta Staterna nedsatt hörsel icke utgjorde hinder för erhållande av körkort. Det har ytterligare i professor Holmgrens promemoria framhållits, hurusom kraven på bilförarens hörsel från början ställts relativt höga samt att det visat sig, att man kunnat släppa efter ganska långt på dessa krav, utan att såvitt känt vore trafiksäkerheten därav ogynnsamt influerades. Vilken undre gräns man än valde för sina fordringar på bilförarens hörsel, bleve denna gräns för övrigt godtycklig, så länge ingen nöjaktig utredning förelåge över, huruvida och i vilken utsträckning bilförarens nedsatta hörsel varit orsaken till inträffade trafikolyckor. Det kunde vidare framhållas, att de prov på körkortssökandes hörsel, som funnes föreskrivna i Sverige liksom i andra länder, nämligen mätande av det maximiafstånd, på vilket vederbörande hörde viskning, respektive konversation, icke vore tillfredsställande, i det att det i och för sig kunde vara likgiltigt, på vilket avstånd en chaufför hörde viskning respektive konversation, medan det vore viktigare att uttröna, på vilket avstånd han hörde i trafik förekommande signaler, bilhorn, stoppklockor m. m. Häremot kunde emellertid invändas, att viskstämman respektive konversationsstämman som mått på hörseln väl hade sina synnerligen stora svagheter, men icke dess mindre vore det den i praktiskt bruk övervägande använda metoden.

Med stöd av vad professor Holmgren ovan anfört ville han sålunda framhålla, att en förändring beträffande kraven på hörsel för motorförare i liberal riktning syntes honom väl motiverad av den erfarenhet om hörselns ringa betydelse i detta avseende, som vunnits under årens lopp, såväl i vårt land som i andra länder, att vidare den minimigräns för hörseln, man ville uppställa, hur den än valdes, komme att vara behäftad med en viss godtycklighet, så länge icke en pålitlig utredning förelåge om den nedsatta hörselns betydelse för trafikolyckor.

Vid en nyligen hållen diskussion i svenska läkaresällskapets sektion för otiastr, rinologi och laryngologi syntes meningarna i allmänhet hava lutat åt det hållet, att hörseln vore alldeles oväsentlig vid framförande av automobil, och att man av en bilförare icke behövde fordra mer hörsel än uppfattande av konversationsstämman på en meters avstånd, och detta icke på annan grund än att chauffören därigenom sattes i stånd att kommunicera med sina passagerare och övriga uppdragsgivare. Ehuru väl professor Holmgren för sin del, som ovan nämnts, ansåge, att kraven på hörseln kunde reduceras högst väsentligt, ansåge han det dock icke tillrådigt, att för närvarande eller innan utredning förelåge om nedsatt hörsel och trafikolyckor så drastiska förändringar vidtoges, utan ville förorda, att vid införande av nya bestämmelser i vårt land minimigränsen sattes vid uppfattande av konversationsstämman på 4 meter, såsom fallet vore i Danmark, där föreliggande erfarenhet redan givit vid handen, att inga större olägenheter härav vållades. Under förutsättning att en dylik förändring av villkor för erhållande av körkort i Sverige infördes, torde det ock bli nödvändigt att liksom i Danmark komplettera den med föreskrift om att läkarundersökningen skulle förnyas för minst vart femte år, därvid givetvis prolongation av körkortet ej skulle förvägras, även om hörseln sjunkit under det stadgade minimum,



för såvitt icke vederbörandes dåliga hörsel under femårsperioden lett till olägenheter ur trafiksynpunkt.

I fråga om fordringarna på hörselförmåga för erhållande av körkort har medicinalstyrelsen förklarat sig i huvudsak icke hava något att erinra mot vad professor Holmgren ovan anfört och föreslagit. Den föreslagna gränsen, förmåga att höra konversationsstämma på 4 meters avstånd, syntes visserligen — såsom även professor Holmgren antytt — något godtyckligt vald. Den överensstämde emellertid med den danska och vore lättare att konstatera än den nuvarande viskstämman, vilkens styrka vore svår att få konstant (medelstark) och vilken genom bitoner kunde giva felaktig styrkevärör. Även om 4 meters gränsen skulle till synes kunna sänkas ytterligare, exempelvis till de i Norge föreslagna 3 meterna, borde dock erinras om, att undersökningen å Kommunehospitalet i Köpenhamn, vilken låge till grund för den danska gränsbestämningen, skedde i fria luften d. v. s. utan att den numera så vanliga täckta förarhytten kommit till användning. Vid värdesättandet av hörselförmågan vid motorfordons förande kunde man vidare ej helt bortse ifrån att motorn och hjulens friktion mot marken alstrade ljud, som i viss mån motverkade de utifrån kommande ljuden. Ju svagare hörselförmågan vore, desto större procent av sistnämnda ljud bleve obeaktade av föraren. De i sådan hytt anbragta glas- eller celluloidfönstren utgjorde ett väsentligt hinder för ljudets fortplantning och följaktligen borde man, om man över huvud taget ansåge sig böra uppehålla fordran på viss hörselförmåga, icke sätta hörselminimum för lågt.

Vad den av professor Holmgren efter danskt mönster föreslagna förnyade hörselprövningen vart 5 år beträffade vore styrelsen mycket tveksam om den kunde anses vara så nödvändig att den motsvarade det besvär och de stora kostnader, som den skulle försäka. Landets minst 300 000 körkort skulle sålunda giva anledning till ungefär 60 000 hörselprövningar varje år. Styrelsen ansåge sig böra i nu nämnt avseende vidhålla den uppfattning, som styrelsen uttalat i skrivelse till Kungl. Maj:t den 9 januari 1934 angående en inom kommunikationsdepartementet utarbetad promemoria angående vissa ändringar i gällande trafiklagstiftning. Styrelsen hade därvid bland annat anfört följande.

I anslutning till vad som anförts i promemorian hade styrelsen funnit sig böra biträda förslaget om införande av obligatorisk, periodiskt återkommande omprövning av rätten att innehava körkort. Från de synpunkter styrelsen företrädde hade det måhända legat närmast att förorda den i Norge och Danmark tillämpade periodiska förnyelsen av alla körkort. Då emellertid erfarenheterna i vårt land ej syntes lämna tillräckliga skäl för nödvändigheten av en sådan bestämmelse och å andra sidan tungt vägande invändningar av organisatorisk och ekonomisk art kunde anföras häremot, hade det syntes styrelsen vara tillfyllest att åtminstone tills vidare framgå på den i promemorian föreslagna linjen med omprövning efter viss levnadsålder.



Givetvis vore det då vanskligt att ur medicinsk synpunkt fixera denna ålder, eftersom den »biologiska åldern» hos en människa ej sällan vore en helt annan än vad levnadsåren angåve, men styrelsen hade ej kunnat finna, att några mera avgörande skäl vore att anföra mot den i promemorian föreslagna. Däremot kunde ifrågasättas, om det ej skulle vara att förorda en kortare giltighetstid för körkortet efter 60 levnadsår, t. ex. tre år.

Medicinalstyrelsen har på grund av det sålunda anförda i sin nu föreliggande skrivelse förordat, att villkoren för körkort beträffande hörsel förmågan ändrades så att erforderlig grad av hörsel förmåga skall anses föreliggande för sökanden, därest åtminstone av det ena örat konversationsstämma väl uppfattas på 4 meters avstånd.

I fråga om giltighetstiden för körkort har medicinalstyrelsen föreslagit, att körkort skall gälla till och med dagen, då innehavaren fyller femtio år, men att detsamma skall kunna förnyas för fem år, räknat från nämnda dag, därefter för ytterligare fem år samt sedermera efter 60 års ålder för högst tre år åt gången.

I detta sammanhang må nämnas att *svenska läkarsällskapets sektion för otologi, rhinologi och laryngologi* samt *svenska otolaryngologförbundet* i skrivelse till chefen för kommunikationsdepartementet i mars 1935, vilken skrivelse överlämnats till de sakkunniga, hänvisat till förda diskussioner rörande kraven på hörsel förmåga för erhållande av körkort — vilka diskussioner även berörts av professor Holmgren i ovan nämnda promemoria — samt föreslagit, att fordringarna på hörsel förmåga endast skulle avse uppfattandet av vanlig samtalsröst på ett avstånd av minst en meter.

V ä g t r a f i k s a k k u n n i g a hava, i överensstämmelse med vad medicinalstyrelsen förordat, i sitt förslag fixerat kraven på hörsel förmåga för erhållande av körkort på sådant sätt, att åtminstone av det ena örat konversationsstämma väl skall kunna uppfattas på 4 meters avstånd.

De sakkunniga vilja härefter övergå till att angiva sin ståndpunkt till frågan om periodisk förnyelse av körkort.

**Periodisk förnyelse av körkort.** Såsom av medicinalstyrelsen i ovan nämnda skrivelse erinrats, har frågan om periodisk förnyelse av körkort nyligen varit föremål för övervägande i vårt land.

Sedan inom kommunikationsdepartementet en promemoria upprättats i förevarande ämne samt utlåtanden däröver inhämtats från olika verk och myndigheter, framlades i *propositionen nr 208 till 1934 års riksdag* bland annat förslag till sådant tillägg till 15 § i gällande motorfordonsförordning, att körkort, som icke blivit återkallat, skulle gälla till och med dagen då innehavaren fyllde sextio år men skulle kunna förnyas för högst tre år åt gången.

*Andra lagutskottet* konstaterade i sitt *utlåtande nr 35*, bland annat, att en rubbning av hälsotillståndet hos en förare av motorfordon givetvis kunde



innebära en viss fara för trafiksäkerheten och att med hänsyn härtill en obligatorisk, periodiskt återkommande prövning av rätten att innehava körkort ur trafiksäkerhetssynpunkt skulle innebära ökad trygghet. Innan emellertid genom en ingående undersökning klargjorts den betydelse, som rubbningar i hälsotillståndet, kroppsfel eller lyten haft i fråga om inträffade trafikolyckor, borde enligt utskottets förmenande lagstiftningsåtgärder uti ifrågavarande hänseenden ej vidtagas. Utskottets utlåtande, i vilket på grund av nu anförda ävensom vissa andra skäl yrkades avslag på propositionen i förevarande del, godkändes av *riksdagen*.

Vä g t r a f i k s a k k u n n i g a anse erfarenheterna icke hava givit vid handen, att behov föreligger av en periodiskt återkommande prövning av rätten att innehava körkort. I varje fall synas bestämmelser i sådan riktning icke böra införas, utan att material föreligger till belysande av orsakerna till trafikolyckor. De sakkunniga vilja erinra om att en statistisk undersökning härutinnan för närvarande pågår.

Med hänsyn till det nu anförda hava de sakkunniga i sitt förslag icke upptagit bestämmelser om periodisk förnyelse av körkort.

**Nykterhetsintyg.** Vid anmälan till förarprov skall sökande enligt 14 § 1 mom. c) i gällande motorfordonsförordning bland annat även förete intyg av polismyndigheten å den eller de orter inom riket, varest sökanden under de senaste två åren varit mantalsskriven, att han gjort sig känd för ett nyktert levnadssätt ävensom att han med hänsyn till sina personliga förhållanden i övrigt icke kan anses olämplig såsom förare av motorfordon. Ifrågavarande intyg skall jämlikt 15 § 1 mom. motorfordonsförordningen fogas vid ansökan till vederbörande länsstyrelse om körkort.

Med hänsyn till sådana fall, då polismyndighet icke finner sig kunna giva en person goda vitsord rörande ovan avsedda förhållanden men denne likväl söker körkort, synes i förordningen böra givas uttryck åt att intyg från polismyndighet även i dylika fall böra företes vid förarprov och ansökan om körkort och att intyget härvid bör angiva skälen till att sökanden icke kan erhålla tillfredsställande vitsord.

**Förarprov.** Enligt 14 § 3 mom. skall sökande, för att kunna av besiktningssman godkännas såsom förare, efter förhör och prov under olika trafikförhållanden, befinnas vara väl förtrogen med automobils verkningssätt och manövrering samt äga nödig kännedom om gällande trafikföreskrifter ävensom besitta omdöme och ansvarskänsla i erforderlig grad. Till jämförelse må erinras om bestämmelserna i 12 § av instruktionen den 3 oktober 1930 för besiktningssmän för motorfordon, enligt vilka bestämmelser vid prövning av förares kompetens för erhållande av körkort skall genom förhör och provkörning under olika trafikförhållanden undersökas, huruvida sökanden *dels* besitter sådan körskicklighet, sinnesnärvaro och omdömes-



förmåga, att utan fara för trafiksäkerheten tillstånd kan meddelas honom att föra motorfordon, *dels* äger erforderlig inblick i verkningssättet hos det slag av motorfordon, för vilket körkort sökes, *dels ock* äger nödig kännedom om gällande allmänna föreskrifter rörande trafik med motorfordon och om bestämmelserna i vägtrafikstadgan ävensom noggrann kunskap om särskilda föreskrifter angående arten och innebörden av varningssignaler och varningstecken av olika slag. Särskilt bör tillses, att sökanden är väl förtrogen med förarens åligganden vid omkörning av och möte med andra fordon ävensom vid framförande av motorfordon i vägkorsningar och vägkrökar samt vid passerande av järnvägs- och spårvägsövergångar. Besiktningsman skall vidare genom anställande av förhör eller på annat lämpligt sätt förvissa sig om, att sökanden äger nödig kunskap om alkoholhaltiga dryckers inverkan å den mänskliga organismen särskilt ur trafiksäkerhets-synpunkt.

De sakkunniga hava visserligen utgått från att särskilda ingående föreskrifter framdeles liksom nu böra meddelas i instruktionen för besiktningsmännen. Emellertid hava de sakkunniga funnit lämpligt att, oaktat en viss upprepning härvid icke kan undvikas, i vissa hänseenden komplettera bestämmelserna i motorfordonsförordningen i förevarande ämne och närmare ansluta desamma till föreskrifterna i instruktionen. Bland annat hava de sakkunniga ansett det nuvarande stadgandet i motorfordonsförordningen, att sökande skall vara »väl förtrogen med automobils verkningssätt», vara onödigt strängt och icke motsvara de rimliga krav, som med hänsyn till trafiksäkerheten i praktiken böra ställas på en förare. De sakkunniga hava ansett tillräckligt, att sökanden äger »nödig kännedom om verkningssättet» hos det slag av motorfordon, för vilket körkort sökes.

## 20 §.

**Ansökan om körkort m. m.** 1 mom. överensstämmer i stort sett med 15 § 1 mom. i nuvarande motorfordonsförordningen. Föreskrifterna i första stycket om meddelandet av vissa uppgifter vid ansökan om körkort har något kompletterats i anslutning till bestämmelserna i kungörelsen den 3 oktober 1930 (nr 355) med närmare föreskrifter om uppgifter, att lämnas vid anmälan av motorfordon till första besiktning m. m. Vidare har i femte stycket utsagts, att om, sedan duplettkörkort utfärdats, det ursprungliga körkortet tillrättakommer, duplettkörkortet ofördröjligen skall återställas till vederbörande länsstyrelse.

Bestämmelserna i nuvarande 15 § 2 mom., enligt vilka länsstyrelse skall i liggare eller kortregister föra anteckning över utfärdade körkort, hava i 20 § 2 mom. av de sakkunnigas förslag kompletterats med en föreskrift, att i sådan liggare även skola antecknas de förseelser, vartill körkortets innehavare gör sig skyldig och varom vederbörlig anmälan enligt 21 § 4 mom. sker.



## 21 §.

**Återkallande av körkort.** Enligt 15 § 3 mom. i nuvarande motorfordonsförordning gäller, att, om förare vid färd med automobil i något för trafik-säkerheten väsentligt hänseende allvarligen åsidosatt honom såsom förare åliggande förpliktelser eller varit så påverkad av starka drycker, att han kan antagas ej hava ägt nödigt herravälde över sina handlingar, eller om förare eljest ådagalagt sådana egenskaper, att han icke bör betros att föra automobil, den länsstyrelse som utfärdat förarens körkort skall, efter nöjaktig utredning, återkalla detsamma. Äro omständigheterna av den beskaffenhet, att anledning är att antaga, att förare skall, utan att återkallelse av körkortet sker, låta sig rättas, och är det ej fråga om förare, som vid färd med automobil varit så påverkad av starka drycker som ovan angives, må varning i stället meddelas. Återkallas körkort, skall därvid förklaras, att föraren, sedan viss tid, minst två månader och högst två år, gått till ända, äger på ansökan få frågan om utfärdande av nytt körkort upptagen till prövning. Dock skall beträffande förare, som vid färd med automobil varit så påverkad av starka drycker, som nyss sagts, tiden efter vilken dylik prövning först må ske bestämmas till minst sex månader.

Har förares förmåga att föra automobil blivit så väsentligt nedsatt genom sjukdom, skada eller dylikt, att trafiksäkerheten därav måste anses bliva lidande, skall körkortet återkallas. Förekommer grundad anledning till antagande att förhållande, som nyss sagts, föreligger, äger länsstyrelsen förelägga föraren att inom viss tid förete nytt läkarintyg vid äventyr att körkortet eljest återkallas.

Har fråga uppstått om återkallelse av körkort och föreligga därvid sådana omständigheter, att föraren uppenbarligen måste anses olämplig att föra automobil, må länsstyrelsen, redan innan slutligt beslut om återkallelse fattas, förordna, att körkortet skall tills vidare återkallas. Vid frågans slutliga prövning skall hänsyn tagas till den tid, körkortet på grund av sådant förordnande varit återkallat. Har förare vid färd med automobil ådagalagt grov vårdslöshet eller visat uppenbar likgiltighet för andra människors liv eller egendom eller varit synbarligen överlastad av starka drycker eller har förare till följd av sjukdom, skada eller dylikt uppenbarligen förlorat förmågan att föra automobil utan risk för liv eller egendom, äger polismyndighet som sagts i 14 § 2 mom. (motsvarande 19 § 2 mom. i de sakkunnigas förslag) omhändertaga körkortet i avbidan på beslut av länsstyrelse huru med körkortet skall förfaras. Körkort som sålunda omhändertagits skall jämte redogörelse för de skäl, som föranlett omhändertagandet, inom 48 timmar insändas till länsstyrelse, på vars prövning frågan om körkortets återkallande ankommer. Det åligger härefter länsstyrelsen att skyndsamt förordna, huruvida körkortet skall tills vidare återkallas eller återställas till föraren. I avbidan på dylikt förordnande är föraren icke berättigad att föra motorfordon.



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

I skrivelse till chefen för kommunikationsdepartementet den 21 november 1932, vilken överlämnats till de sakkunniga, har *svenska transportarbetareförbundet* framhållit, att, även om länsstyrelserna förbehölles rätten att utfärda körkort, syntes det förbundet ur alla synpunkter mest tilltalande och även nödvändigt, att indragning av körkort överlättes på den myndighet som hade att handlägga och döma i det mål, i vilket körkortets indragning utgjorde en del av straffet. Denna del av ett eventuellt straff vore nämligen den icke minst betydande. Hade till exempel en person, som för sin och familjens utkomst vore beroende av att föra automobil, begått en straffvärd handling samt åtalats och dömts härför, vore det i de flesta fall ej förenat med oöverstigliga svårigheter att gälda eventuella böter, men försatte däremot en indragning av hans körkort, i synnerhet om indragningen avsåge längre tid, föraren i en situation, som gjorde det omöjligt för honom att draga försorg om familjen. Dessutom syntes det riktigast, att den rättsligt dömande myndigheten, som ju under målets handläggning blivit insatt i varje detalj, även avgjorde frågan om rätt eller icke för den åtalade att efter fälld dom för viss tid gå miste om eller att få behålla sitt tillstånd att föra automobil.

Vidare har *Sveriges trafikbilägares riksförbund* i skrivelse till kommunikationsdepartementet den 15 januari 1935, vilken överlämnats till de sakkunniga, förordat bestämmelser av innehåll, att domstol i förekommande fall skulle yttra sig i frågan, huruvida anledning till indragning av dömd persons körkort (liksom trafik kort) kunde anses föreligga eller icke. Riksförbundet har erinrat om att det enligt 15 § 4 mom. i gällande motorfordonsförordning ålåg domstol att, i de fall där någon som innehade körkort ådömts straff för förseelse, begången vid förande av motorfordon, ofördröjligen översända avskrift av utslaget jämte uppgift om numret å den dömdes körkort till den länsstyrelse, som utfärdat detsamma. För länsstyrelsen vore det icke möjligt att annorledes än efter en förklaring från körkortsinnehavaren samt den ytterligare utredning i ärendet, som länsstyrelsen kunde införskaffa, bedöma frågan om en eventuell körkortsindragning. Av domstol översänt utslag lämnade nämligen icke tillräcklig vägledning härutinnan. Domstolen däremot komme alltid i mera personlig kontakt med parterna i målet och borde, dels på grund härav och dels på grund av sin under målets handläggning vunna kännedom om de på körkortsfrågan inverkan de enskilda detaljerna, kunna tillförlitligen bedöma även frågan om nödvändigheten eller icke nödvändigheten av en körkortsindragning. Sannolikt



skulle, om domstolen yttrade sig i körkortsfrågan, en betydande förenkling av proceduren i fråga om körkortsindragningar kunna ernås, till båtnad för den enskilde föraren och till lättnad i arbetsbördan för länsstyrelserna, vilka dock alltjämt skulle vara den beslutande, första instansen i alla frågor, som rörde indragning av körkort (liksom trafik kort).

Slutligen må nämnas, att *motormännens riksförbund* i skrivelse till Konungen den 28 mars 1935, vilken överlämnats till de sakkunniga, hemställt, att utredning måtte verkställas, huruvida icke nu gällande bestämmelser angående återkallelse av körkort borde bliva föremål för omarbetning. Vid skrivelsen har fogats en av riksförbundets lagkommitté upprättad promemoria. Här har bland annat pekats på sådana fall, då en länsstyrelse på grundval av en underrätts beslut återkallat körkort men underrättens beslut sedermera blir undanröjt av högre rätt. För undvikande av de för rättskänslan stötande konsekvenser, som kunde uppstå i nu berörda fall, och även ur andra synpunkter har i promemorian förordats, att befogenheten att återkalla körkort med vissa undantag helt lades på domstolarna, varvid de närmare bestämmelserna borde givas ungefärligen följande innehåll. Polismyndighetens interimistiska återkallelserätt vid flagranta lagöverträdelser borde bibehållas, men den, som fått körkortet innehållit eller återkallat, skulle kunna få frågan angående återfåendet av körkortet prövad omedelbart efter det han blivit ställd under åtal vid domstol, och tidrymden, inom vilken han skulle få sin körkortsfråga prövad, skulle då kunna inskränkas till i regel en månad. Det förutsattes då, att bestämmelser gaves om skyldighet för vederbörande polismyndighet att snarast möjligt åtala den, vilkens körkort interimistiskt återkallats. I tveksamma fall skulle domstolen t. ex. kunna förordna, att körkortet återställdes till vederbörande förare i avvaktan på slutligt utslag i målet, eller också fastställa indragningen interimistiskt, till dess rätten meddelat vidare besked i saken. Därest vederbörande icke vore nöjd med underrättens beslut, skulle han få föra talan däremot såväl beträffande honom ådömd straffpåföljd som ock beträffande domstolens beslut i fråga om körkortsindragningen. Därest hovrätten vid prövning av besvär över av underrätt beslutad körkortsindragning skulle anse, att indragning av körkortet ej bort ske, skulle hovrätten kunna besluta, att vederbörande skulle kunna återfå sitt körkort interimistiskt.

Vid sidan av körkortsfrågans behandling vid domstol torde emellertid — enligt vad i promemorian vidare anförts — i vissa fall böra bibehållas vissa möjligheter för polismyndigheten att utan anlitande av domstolsförfarandet kunna återkalla körkort. Vissa omständigheter, vilka icke lämpligen borde göras till föremål för domstols behandling, syntes böra kvarstå som grund för polismyndighets återkallelse av körkort, t. ex. iråkat lyte, ålderdomssvaghet m. m.

I promemorian har gjorts gällande, att ett genomförande av det förslag, som sålunda framlagts, i praktiken syntes komma att medföra en ej oväsent-



lig ökning av rättssäkerheten. Det har emellertid tillagts, att promemorians innehåll främst hade avseende på förhållandena i de större städerna.

Slutligen har i promemorian hänvisats till, att i *Danmark* i förevarande ämne gällde bestämmelser, som vore i ungefärlig överensstämmelse med vad som i promemorian föreslagits.

V ä g t r a f i k s a k k u n n i g a vilja understryka vad som framhållits därom att en indragning av körkort kan drabba den, som har sin utkomst såsom automobilförare, betydligt hårdare än ett eventuellt straff. Å andra sidan är det uppenbart, att denna omständighet icke kan få föranleda underlåtenhet att indraga körkort i fall, där sådan indragning är påkallad såsom en preventiv åtgärd till motverkande av upprepning av förekomna förseelser. Under alla förhållanden ligger givetvis vikt uppå att frågor av förevarande art handläggas på ett sätt, som innebär de största möjliga garantier för ett rättvist bedömande. Det har nu ifrågasatts, att avgörandet av ärenden angående körkortsindragning i fall, då sådan kan föranledas av straffbar förseelse, skulle överflyttas från länsstyrelserna till domstolarna. Ett skäl för en sådan överflyttning skulle vara, att domstolen, vilken utdömer straff för förseelsen, har närmare och mera direkt kännedom än länsstyrelsen om de omständigheter, som kunna inverka på frågan om körkortsindragning. Även om detta icke låter sig bestrida, måste likväl beaktas, att länsstyrelsen kan och är skyldig att införskaffa den utredning, som tarvas för klarläggande av de på körkortsfrågan inverkan omständigheterna i ett av domstol avgjort mål, och framför allt att länsstyrelsen härutöver har tillfälle att taga hänsyn till uppgifter rörande eventuella tidigare förseelser av fordonsföraren, vilka kunna vara av avgörande betydelse för bedömande av huruvida indragning av körkort bör ske. Såvitt de sakkunniga kunna finna, disponera länsstyrelserna över ett tillräckligt material för att kunna träffa rättvisa avgöranden i fall, varom nu är fråga. Härtill kommer, att frågor om indragning av körkort i andra fall än som sammanhånga med straffbelagda förseelser, exempelvis på grund av sjukdom el. dyl., näppeligen kunna tänkas överflyttade till domstolarna. Dessutom kunde det knappast undgås, att länsstyrelsernas befogenhet att provisoriskt indraga körkort bibehölles, varvid frågor om körkortsindragning alltså bleve beroende på prövning av såväl domstolar som länsstyrelser. Slutligen bör även uppmärksammas, att det lär vara förenat med större svårigheter att åvägbringa en enhetlig tillämpning på förevarande område, ifall avgörandet lägges hos mångfalden av domstolar i stad och på landet, än om detsamma liksom hittills bibehålles hos länsstyrelserna.

De betänkligheter, som må kunna hysas med avseende å nuvarande anordningar, torde för övrigt minska i styrka vid genomförande av de i det följande föreslagna delvis omarbetade reglerna i fråga om förutsättningarna för körkortsindragning.

Av ovan angivna skäl hava de sakkunniga ansett sig böra utgå från att



beslutanderätten i fråga om indragning av körkort fortfarande skall ankomma på länsstyrelserna. På delvis samma grunder hava de sakkunniga funnit sig icke böra giva sin anslutning till tanken, att domstolarna skulle i förekommande fall yttra sig till vederbörande länsstyrelser angående indragning av körkort.

Beträffande frågan, i vilka fall återkallelse av körkort bör äga rum, må till en början erinras om vad 1927 års *motorfordonssakkunniga* härutinnan anfört.

Motorfordonssakkunniga konstaterade till en början, att den förare, som vid färd med automobil befundes så påverkad av starka drycker att han kunde antagas ej hava ägt nödigt herravälde över sina handlingar, måste anses farlig för andras säkerhet och förty borde berövas rätten att föra automobil. Vidare hänvisades till att trafiken med motorfordon numera vore omgärdad med åtskilliga säkerhets- och ordningsföreskrifter, vilkas överträdande syntes innebära ringa eller ingen fara för det allmänna. Å vissa håll syntes emellertid utvecklingen gå i den riktning, att även överträdelse av sådana mindre viktiga trafikföreskrifter och ordningsbestämmelser, åtminstone vid upprepad förseelse, kunde för den felande medföra återkallelse av körkort. Dylika förseelser borde givetvis åtföljas av bestraffning, men någon anledning att därjämte vidtaga den skyddsåtgärd, som indragning av körkort avsåg att utgöra, syntes ej föreligga, eller med andra ord förseelserna ådagalade ej, att vederbörande saknade de egenskaper, som måste förefinnas för att samhället skulle kunna betro honom att föra automobil. Endast när förare i något för trafiksäkerheten väsentligt hänseende åsidosatt honom såsom förare åliggande förpliktelser syntes körkortsindragning böra ifrågakomma. Ej heller då borde återkallelse vara obligatorisk. En ytterligare förutsättning här för borde enligt de sakkunnigas mening vara, att förseelsen vore av allvarigare karaktär. Att uttömmande ange, i vilka fall körkortsindragning borde ifrågakomma, syntes ej vara möjligt. Givetvis borde återkallelse kunna ifrågakomma, då t. ex. förare gjort sig skyldig till upprepade fylleriförseelser utan att dessa skett i samband med färd med motorfordon. En av de viktigaste förutsättningarna för innehav av körkort vore enligt de sakkunnigas mening, att vederbörande förde ett nyktert levnadssätt. Den, som icke uppfyllde detta villkor, kunde såsom förare bliva farlig för trafiksäkerheten. I ett tidigare sammanhang hade de sakkunniga framhållit såsom sin mening, att den, som gjort sig skyldig till vissa brottsliga gärningar, borde nekas körkort. Som exempel på dylika brott hade anförts sprit-smuggling eller annat brott, vars begående mer eller mindre förutsatte användande av motorfordon eller i allt fall i väsentlig mån främjades därav. Begående av sådant brott borde uppenbarligen kunna medföra återkallande av körkort.

I en skrivelse till Konungen den 2 januari 1935, vilken överlämnats till de sakkunniga, har *överståthållarämbetet* hemställt, att Kungl. Maj:t ville låta föranstalta om sådan ändrad avfattning av bestämmelserna angående körkort, att ett effektivt ingripande mot olämpliga motorfordonsförare genom återkallande av körkort eller förvägrande av nytt körkort icke omöjliggjordes för vederbörande myndigheter. Överståthållarämbetet har hänvisat till två fall, där myndighets beslut i körkortsärende blivit av Kungl. Maj:t i regeringsrätten undanröjt eller upphävt. Det ena fallet gällde en person, som



under de senaste åtta åren gjort sig skyldig till ett tjugufemtal förseelser, huvudsakligen mot parkeringsföreskrifterna, och som således enligt polismyndigheternas uppfattning klart ådagalagt sin avsikt att i berörda hänseenden icke ställa sig för motorfordonsförare gällande bestämmelser till efterrättelse. Det för personen i fråga utfärdade körkortet hade därför återkallats av vederbörande myndighet. Emellertid hade beslutet härom blivit upphävt i regeringsrätten. Beträffande det andra av överståthållarämbetet avsedda fallet torde en redogörelse böra anstå till ett följande sammanhang. Överståthållarämbetet har funnit den tolkning av gällande föreskrifter angående körkort, varåt Kungl. Maj:ts utslag givit uttryck, ådagalägga, att dessa föreskrifter knappast motsvarade de krav, som måste uppställas, därest föreskrifterna skulle kunna tjäna det därmed avsedda syftet, nämligen att förebygga, att motorfordon framfördes av personer, vilka i ena eller andra hänseendet ådagalagt sin olämplighet såsom förare av dylika fordon.

*Svenska transportarbetareförbundet* har i skrivelse till chefen för kommunikationsdepartementet den 2 oktober 1934, vilken överlämnats till de sakkunniga, framställt förslag om att körkortsindragning icke skulle kunna ske i andra fall än vid alkoholmissbruk i samband med bilkörning samt då begången förseelse varit så grov att fängelse eller annat urbota straff utdömts.

Ett visst samband med nu ifrågakommande spörsmål äger en av nyssnämnda förbund i dess tidigare omförmälda skrivelse den 21 november 1932 gjord framställning om sådan författningsändring, att alla sådana utslag mot automobilförare, som låge mer än tolv månader tillbaka i tiden, skulle utsorteras ur körkortsregistret och icke tagas i beaktande för bedömning av körkortsindragning.

*Sveriges droskbilägares riksförbund* har i skrivelse till de sakkunniga uttalat önskvärdheten av att, när indragning av körkort ifrågasattes på grund av mindre och enklare förseelser, med sådan åtgärd måtte få anstå, tills dom fallit och vunnit laga kraft. Icke sällan hände det för närvarande, att en åtalad förare bleve frikänd redan vid underrätten, och lika ofta inträffade, att högre rättsinstans korrigerade en underrätts fällande dom och friade en av underrätten dömd förare. En indragning av körkort i sådana fall vore att jämställa med ett utkrävande av straff utan tillräcklig utredning, huruvida förseelsen blivit begången. En dylik tillämpning saknade för övrigt betydelse som säkerhetsåtgärd.

Slutligen har även *kungl. automobilklubben* i skrivelse till de sakkunniga förordat, att åt länsstyrelses beslut om indragning av körkort gäves provisorisk karaktär i så måtto, att körkortsinnehavaren erhöle befogenhet att, så snart lagakraftvunnet utslag i ansvarsfrågan förelåge, hos länsstyrelsen påkalla förnyad prövning av frågan om körkortets återkallelse, för såvitt länsstyrelsens beslut vunnit laga kraft.

V ä g t r a f i k s a k k u n n i g a delar den av 1927 års motorfordonssak-



kunniga uttalade uppfattningen, att förseelser mot mindre viktiga trafikföreskrifter och ordningsbestämmelser, vilkas överträdande icke innebär någon fara för det allmänna, icke böra föranleda indragning av körkort. Sådana förseelser böra uppenbarligen beläggas med straffansvar, men däremot synes i regel icke finnas skäl att tillgripa en skyddsåtgärd av den vittgående art, som en körkortsindragning innebär. De sakkunniga kunna således icke ansluta sig till de synpunkter, varåt överståthållarämbetet givit uttryck och vilka syfta till ett underlättande för vederbörande myndigheter att vidtaga körkortsindragning. Fastmera anse de sakkunniga det böra i författningstexten markeras, att sådan åtgärd icke får föranledas av smärre trafik- eller ordningsförseelser, varom ovan talats. Att härvid, på sätt svenska transportarbetareförbundet antytt, göra frågan om körkortsindragning helt beroende av den straffart, som tillämpas för en förseelses beivrande, synes emellertid icke lämpligt. De sakkunniga förorda för sin del, att den nuvarande bestämmelsen, enligt vilken körkort skall indragas, då förare ådagalagt sådana egenskaper, att han icke bör betros att föra automobil, kompletteras sålunda, att här avsedda egenskaper skola hava ådagalagts genom allvarlig förseelse.

De sakkunniga hava funnit det vara oegentligt, att såsom nu är förhållandet, vid bedömande av fråga om körkortsindragning hänsyn skall kunna tagas även till förseelser, som ligga flera år tillbaka i tiden och som icke längre kunna anses vara uttryck för vederbörandes nuvarande egenskaper och kvalifikationer såsom förare. Enligt de sakkunnigas förslag skall sålunda, i viss anslutning till vad svenska transportarbetareförbundet förordat, avseende icke fästas vid förseelse, vilken antecknats i det i 20 § 2 mom. av förslaget omnämnda körkortsregistret mer än två år före begåendet av den förseelse, som giver anledning till att frågan om körkortets återkallande upptages till prövning.

Slutligen hava de sakkunniga jämväl ansett sig böra i viss mån tillmötesgå det av Sveriges droskbilägares riksförbund framställda förslaget, att körkort icke skall återkallas med anledning av en förares förseelse, innan domstol meddelat utslag rörande straff för förseelsen och utslaget vunnit laga kraft. Om en länsstyrelse erhållit kännedom om att en förare gjort sig skyldig till viss förseelse och på grund härav beslutat att indraga förarens körkort men domstolen sedermera fritager föraren från ansvar, kan det, på sätt även påpekats från olika håll, ofta vara för sent för föraren att ernå ändring i körkortsindragningen och kan föraren sålunda utan skuld bliva underkastad återkallelse av körkortet med ty åtföljande ekonomiska eller andra konsekvenser. Det synes lämpligare, att länsstyrelsen avvaktar, att domstols lagkraftägande utslag föreligger, innan länsstyrelsen meddelar slutligt beslut om indragning av körkort. Däremot bör länsstyrelsen kunna i avbidan på domstolens lagkraftägande utslag indraga körkortet tills vidare enligt 21 § 1 mom. tredje stycket.



Såsom redan berörts skall enligt 15 § 3 mom. i nuvarande förordning, om körkort återkallas för en förare, därvid förklaras, att föraren, sedan viss tid, minst två månader och högst två år gått till ända, äger på ansökan få frågan om utfärdande av nytt körkort upptagen till prövning. Dock skall beträffande förare, som vid färd med automobil varit så påverkad av starka drycker, att han kan antagas ej hava ägt nödigt herravälde över sina handlingar, tiden efter vilken dylik prövning först må ske, bestämmas till minst sex månader. Jämlikt samma författningsrum skall ansökan om utfärdande av nytt körkort, därest tiden för återkallelsen uppgår till sex månader eller länsstyrelsen eljest så prövar nödigt, vara åtföljd av handlingar, fränsett åldersbevis, av beskaffenhet, varom säges i 15 § 1 mom., utfärdade efter det den för återkallelsen bestämda tid gått till ända. Här avsedda handlingar utgöras av läkarintyg, bevis om nykterhet, uppgift av sökanden huruvida han tidigare sökt eller erhållit körkort för automobil eller motorecykel, fotografi, bevis om erhållen utbildning till förare samt besiktningsmans bevis om godkänt förareprov.

*Överståthållarämbetet* har i förut omförmälda skrivelse den 2 januari 1935, vari ämbetet gjort framställning om åtgärder till möjliggörande av ett effektivt ingripande mot olämpliga motorfordonsförare, bland annat även fäst uppmärksamheten på följande fall. En person, vilkens körkort på grund av fylleriförseelser indragits för viss tid, hade efter utgången av denna tid ansökt om utfärdandet av nytt körkort, men ansökningen hade av vederbörande polismyndighet blivit avslagen. Skälet härtill hade varit, att personen i fråga icke uppfyllt de krav å nyktert levnadssätt, vilka uppställdes beträffande personer, som första gången sökte körkort. Polismyndighetens beslut hade emellertid undanröjts i regeringsrätten. Överståthållarämbetet har nu hänvisat till att en person, som efter begäendet av vissa förseelser för första gången ansökte om körkort, enligt vedertagen praxis icke erhöle denna ansökan bifallen, förr än viss längre tid förflutit från det förseelserna blivit begångna utan att sökanden därunder låtit ny förseelse komma sig till last. Den, som redan erhållit körkort och som därefter på grund av enahanda förseelse finge detsamma återkallat på viss tid, måste däremot, jämlikt nyssberörda utslag, anses befogad återfå körkortet efter den föresatta tidens utgång, även då denna tid vore kanske väsentligt kortare än den prövotid, som uppställdes beträffande personer, vilka för första gången ansökte om körkort. Till undanröjande av nu berörda missförhållanden vore enligt överståthållarämbetets uppfattning åtskilliga vägar tänkbara. Närmast till hands syntes dock ligga, att körkortsindragningarna icke längre bundes vid viss bestämd tid utan att frågan om körkortets återfående helt bleve beroende på den särskilda prövning, som vid ansökan om nytt körkort borde äga rum.

I sin förenämnda skrivelse den 21 november 1932 har *svenska transportarbetareförbundet* förordnat, att på indragna körkort (liksom trafik kort) an-



tecknas den tid indragningen gäller samt att vid indragningstidens utgång korten återlämnas till förra ägaren utan kostnad men mot uppvisande av rekommendation om oklanderlig skötsel och framvisande av läkarintyg.

Vägtrafiksakkunniga anse, att, om körkort indrages på högst ett års tid, detsamma därefter bör kunna återställas till vederbörande förare med mindre omgång och kostnader än som nu är fallet. Det lärer sålunda icke vara erforderligt, att, om körkort indragits på så pass kort tid som nyss sagts, föraren skall förete nytt bevis av besiktningsman om godkännande såsom förare. Över huvud taget lärer det vara tillräckligt i dylikt fall, att föraren avlämnar läkareintyg samt intyg från polismyndighet om nykterhet m. m. Någon ny fullständig prövning motsvarande den, som föregår utfärdandet av körkort enligt 20 § 1 mom., kommer alltså ej i fråga, och man synes därför i förevarande fall enligt de sakkunnigas mening böra tala om ett återbekommande av körkort till skillnad från utfärdandet av nytt körkort, i vilket senare fall en helt ny prövning kommer till stånd på grundval av bevis från besiktningsman och alla de andra handlingar, fränsett åldersbetyg, vilka erfordras för erhållande första gången av körkort. Under det att sådan prövning efter nuvarande bestämmelser skall ske, så snart tiden för återkallelsen av körkortet uppgår till sex månader eller mer, skall densamma enligt de sakkunnigas förslag endast vara behövlig i händelse av körkortsindragning för längre tid än ett år. Liksom hittills bör emellertid vederbörande länsstyrelse, närhelst så prövas nödigt, kunna oavsett tiden för återkallelsen begära företeende av samtliga i 20 § 1 mom. omförmälda handlingar. Föreskrifter i nu berörda hänseenden återfinnas i 21 § 2 mom. av de sakkunnigas förslag. Vad de sakkunniga sålunda föreslagit synes innebära ett visst tillmötesgående av de synpunkter, som framförts av transportarbetareförbundet.

Med anledning av vad överståthållarämbetet i sin ovannämnda skrivelse anfört i fråga om förutsättningarna för erhållande av nytt körkort, vilja de sakkunniga såsom sin mening uttala, att, om en förare på grund av begångna förseelser ansetts böra fräntagas sitt körkort för viss tid, det bör vara förarens uppförande under denna tid, som blir avgörande för om efter tidens utgång nytt körkort skall utfärdas för honom. Tiden för återkallelsen bör anpassas efter förseelsens art och bör vara tillräcklig för att man på grundval av uppgifter om förarens vandel under tiden för körkortsindragningen skall kunna bedöma lämpligheten av att ånyo godkänna honom såsom förare. Att, om föraren under tiden för körkortsindragningen uppfört sig klanderfritt, taga den förseelse, vartill han gjort sig skyldig före indragningen och som föranlett denna, till utgångspunkt för en vägran att bevilja honom nytt körkort eller att återbekomma det gamla körkortet anse de sakkunniga icke böra förekomma. Liksom den, som ådömts ett frihetsstraff, efter dettas avtjänande återfår sin frihet och förväntas hava tagit varning av det skedda, så bör ock en automobilförare, vars körkort på grund



av förseelse återkallats för viss efter förseelsens art bestämd tid, härefter antagas komma att i framtiden undvika ett upprepande av körkortsindragningen. De synpunkter, som nu anförts, hava de sakkunniga ansett väga tyngre än den erinran, som kan göras därom att vid prövning av fråga om utfärdande av första körkort avseende kan fästas även vid längre tillbaka i tiden liggande förseelser. De sakkunniga vilja för övrigt hänvisa till att vid sist avsedda prövning enligt det föregående icke skall tagas hänsyn till förseelser av äldre datum än två år.

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

**22—25 §§.**

Förevarande bestämmelser ansluta sig till föreskrifter i 30—33 §§ i gällande motorfordonsförordning. Dock hava, med hänsyn till vad som i det föregående föreslagits i fråga om besiktning och registrering av vissa släpfordon, föreskrifterna gjorts tillämpliga även å sådana fordon. Vidare har i 22 § 5 mom. vidtagits sådan ändring, att där avsett tillstånd för utlänning att föra motorfordon icke skall vara inskränkt till av honom medfört fordon utan överhuvud gälla framförande av fordon av det slag, han äger rätt att föra i det främmande landet.

**Föreskrifter i avseende å förordningens efterlevnad.**

**26—32 §§.**

**Straffbestämmelser.** I 38—47 §§ av gällande motorfordonsförordning äro bestämmelser meddelade om straffpåföljden för förseelser mot de i förordningen givna föreskrifterna.

Såsom en följd av den minskade omfattning, motorfordonsförordningen erhåller enligt de sakkunnigas förslag, komma även straffbestämmelserna att upptaga mindre utrymme i detsamma.

De sakkunniga få erinra om att gällande motorfordonsförordning och vägtrafikstadga tillkommit, innan dagsbotssystemet enligt beslut av 1931 års riksdag införts i vårt land. Ingendera av nämnda författningar upptog således ursprungligen några bestämmelser angående dagsböter, utan bestraffningsreglerna grundades på de förutvarande böteslatituderna. I den mån dessa innefattade högre böter än 300 kronor, skulle enligt 1931 års dagsbotsregler i stället för dem gälla bestämmelserna om dagsbot. Inneböörden härav blev, kort sagt, att förseelse skulle bestraffas med dagsböter, vilkas antal bestämdes efter brottets beskaffenhet och utgjorde minst en, högst etthundratjugu och vilkas belopp utgjorde från och med en till och med trehundra kronor för varje dagsbot, efter ty prövades skäligt med



hänsyn till den sakfälldes ekonomiska förhållanden. Då emellertid en direkt tillämpning av dagsbotsbestämmelserna på vägtrafikstadgan ansågs kunna medföra en alltför stark straffskärpning för vissa förseelser mot nämnda stadga, nedsattes i samband med dagsbotssystemets införande straffet för dessa förseelser till böter icke överstigande 300 kronor, varigenom dagsbotsreglerna icke kommo i tillämpning för förseelserna i fråga. Däremot vidtogos icke motsvarande åtgärder med avseende å motorfordonsförordningens bestraffningsbestämmelser.

*Kungl. automobilklubben* har i skrivelse till Konungen den 10 september 1934, vilken överlämnats till de sakkunniga, anhållit, att en omgruppering måtte verkställas beträffande straffsatserna för förseelser mot motorfordonsförordningen och vägtrafikstadgan. Enligt vad automobilklubben anfört, vore förevarande anhållan motiverad av att straffsatserna i fråga bestämts efter de förhållanden, som rådde då dessa förordningar utfärdats, men att sedan dess dagsböter införts. Därigenom hade straffen, som för olika förseelser sammanförts i vissa grupper, kommit att bli väsentligt olika för tämligen likartade förseelser. Som exempel kunde nämnas, att försummelse att till automobilregistret anmäla adressförändring bestraffades med dagsbot, enär straffbestämmelsen för denna förseelse vore intagen bland en grupp svårare förseelser med straffmaximum av 500 kronor. Med största sannolikhet torde ett straff för en sådan försummelse icke utmätas med så höga böter som ens 300 kronor, som utgjorde bötesgränsen då dagsböter skulle tillämpas. Underlåtenhet att vid färd med automobil medföra körkort utgjorde en annan grupp förseelser, som straffades med böter från 10 kronor till och med 200 kronor. För denna förseelse skulle dagsböter sålunda icke förekomma. Förseelserna syntes såsom sådana vara tämligen likartade men bleve högst olika bestraffade. Bland motorfordonsförarna syntes enhälligt råda den uppfattningen, att införandet av dagsböter måste medföra en snar revision av straffbestämmelserna.

Vägtrafiksakkunniga hava ansett, att en del av de förseelser, som i nuvarande motorfordonsförordning äro belagda med högre straff än 300 kronor böter och sålunda enligt vad ovan anförts numera kommit att falla in under dagsbotsreglerna, icke äro av den natur, att dagsböter böra utdömas för desamma. Med hänsyn härtill hava de sakkunniga föreslagit, att det i motorfordonsförordningen bestämda straffet för följande förseelser, vilka nu förskylla dagsböter, skall nedsättas till böter högst 300 kronor:

Paragrafbeteck- Nuvarande para-  
ning i de sak- graf i motorfor-  
kunnigas förslag donsförordningen

#### Förseelse

26 § 2 mom. 38 § 2 mom.

Begagnande av fordon, som ej i fråga om utrustning och beskaffenhet överensstämmer med gällande föreskrifter.

27 § 1 mom. 40 § 1 mom.

Underlåtenhet att vid ändring å fordon anmäla detsamma till ombesiktning.



Paragrafbeteck- Nuvarande para-  
ning i de sak- graf i motorfor-  
kunnigas förslag donsförordningen

## Förseelse

29 § 1 mom.	43 § 1 mom.	Underlåtenhet att inom föreskriven tid söka registrering eller göra anmälan till automobilregistret.
30 §	39 §	Underlåtenhet att använda nödiga synglas, oaktat skyldighet härutinnan anmärkts på körkortet.
30 §	39 §	Åsidosättande av föreskrifter om övningskörning eller förbud häremot.

Även i fråga om vissa andra förseelser, som nu förskylla dagsböter, hava de sakkunniga varit synnerligen tveksamma, huruvida så högt bötesstraff bör kunna utgå, som möjliggöres genom dagsbotssystemets tillämpning. De sakkunniga hava ansett lämpligt att här giva uttryck åt sin tveksamhet genom att för dylika förseelser upptaga ett lägre dagsbotsantal än det regelmässigt såsom maximum gällande, varvid de sakkunniga emellertid icke varit i tillfälle att fatta ståndpunkt till de konsekvenser, som ur straffrättsliga eller processuella synpunkter skulle vara förenade med bestämmelser av sålunda antydd innebörd, eller att ur dylika synpunkter uttala sig rörande genomförbarheten av de föreslagna bestämmelserna i fråga. I anslutning till det sagda hava de sakkunniga i förslaget till motorfordonsförordning för följande förseelser angivit dagsbotsantalet till högst femtio:

Paragrafbeteck- Nuvarande para-  
ning i de sak- graf i motorfor-  
kunnigas förslag donsförordningen

## Förseelse

26 § 1 mom.	38 § 1 mom.	Begagnande av registreringspliktigt fordon före registrering.
26 § 1 mom.	38 § 1 mom.	Begagnande av fordon i strid mot meddelat förbud.
27 §	40 § 2 mom.	Underlåtenhet att efterkomma av besiktningssmannen givet föreläggande att inställa fordon till eftersyn.
29 § 2 mom.	43 § 2 mom.	Om tillverkare eller handlande utlämnar besiktningss- eller släpfordonsskylt till den, som icke fullgjort stadgad skattskyldighet.
30 §	39 §	Om någon förer automobil, motorcykel eller traktortåg utan att vara berättigad till förande av fordonet eller traktortåget i den trafik, varom fråga är, eller om någon företager övningskörning utan att vara därtill berättigad; så ock om någon såsom förare av automobil, motorcykel eller traktortåg anställer och brukar den, som icke äger rätt att föra motorfordon eller traktortåg av det slag eller i den trafik, varom fråga är, eller om förare under färd överlämnar åt annan att föra motorfordonet eller att företaga övningskörning utan att denne är därtill berättigad.

I de sakkunnigas förslag hava icke upptagits några minimiantal för dagsböter.



## 33—37 §§.

Dessa paragrafer överensstämma i stort sett med 48, 50, 51, 52 och 53 §§ i nuvarande motorfordonsförordning.

**Särskilda föreskrifter.**

## 38—41 §§.

Bestämmelserna i förevarande paragrafer ansluta sig till motsvarande föreskrifter i respektive 54 och 55 §§, 36 § 2 mom. samt 56 § i gällande motorfordonsförordning.

**Vägtrafikstadgan.**

Såsom inledningsvis framhållits hava de sakkunniga funnit lämpligt att i en och samma författning föra tillsammans alla de bestämmelser, som vägfärande av olika kategorier hava att iakttaga under färd, alltså icke endast trafikregler i egentlig mening utan även exempelvis hastighets- och hjultrycksbestämmelser samt föreskrifter angående belysningsanordningar m. m. I fråga om dispositionen av de sakkunnigas förslag samt de allmänna synpunkter, som ligga till grund för dessa, torde få hänvisas till den inledande framställningen.

**Inledande bestämmelser.**

## 1 §.

**Definitioner m. m.** Med hänsyn till den vidgade omfattning, som vägtrafikstadgan erhåller enligt de sakkunnigas förslag, har det befunnits erforderligt att i denna författning införa åtskilliga definitioner, som icke äro upptagna i nuvarande vägtrafikstadga. De flesta av dessa definitioner återfinnas visserligen redan i förslaget till motorfordonsförordning, men de sakkunniga hava ansett det vara att föredraga att i vägtrafikstadgan upprepa desamma framför att onödigtvis införa hänvisningar mellan de båda författningarna. Utöver de i förslaget till motorfordonsförordning meddelade definitionerna hava i förslaget till vägtrafikstadga införts definitioner å väg, vägfärande, fordon samt tätbebyggt område.

Med väg förstås i gällande vägtrafikstadga varje väg, gata och annan allmän plats, som är upplåten för allmän samfärdsel eller eljest allmänneligen befares. Under begreppet väg falla följaktligen även sådana enskilda vägar, vilka äro av den natur som nyss sagts. I detta sammanhang må erinras om att enligt 17 § i nuvarande motorfordonsförordning det i fråga om enskilda vägar och andra enskilda områden ankommer på ägaren av vägen eller området att avgöra, huruvida körning med automobil därstädes må äga rum. Har automobiltrafik å sådan väg icke förbjudits och är den allmänneligen



befaren, äger länsstyrelse enahanda befogenhet och skyldighet som beträffande allmän väg.

I samband härmed må hänvisas till att 1929 års vägsakkunniga den 8 februari 1933 avgivit ett betänkande med förslag till lag om rätt att med motorfordon befara enskild väg m. m. (statens offentliga utredningar 1933: 9). Enligt detta förslag må enskild väg av en var befaras med motorfordon, dock äger länsstyrelsen under särskilda förutsättningar beträffande viss sådan väg, efter framställning av den som bestrider underhållet av vägen eller deltagar däri (väghållare), meddela förbud mot trafik med motorfordon eller stadga inskränkningar i avseende därå. Där så erfordras för trafiksäkerhetens främjande, må i fråga om enskild väg, som är allmänneligen befaren eller eljest finnes vara av betydelse för allmän samfärdsel, beslut, som nyss nämnts, meddelas jämväl utan framställning från väghållare.

I skrivelse den 1 februari 1935, vilken överlämnats till de sakkunniga, har nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande ifrågasatt, huruvida icke vägtrafikstadgans giltighetsområde borde utökas att omfatta även andra automobiltillåtna vägar än allmänna och s. k. allmänneligen befarna enskilda vägar. Föreningen har hänvisat till att vägtrafikstadgan icke syntes gälla för sådana enskilda vägar, vilka icke vore att anse som allmänneligen befarna. Begreppet »allmänneligen befaren väg» kunde visserligen givas en ganska vidsträckt tolkning, men det funnes dock mycket stora grupper av enskilda vägar, som icke gärna kunde hänföras till den kategori, för vilken vägtrafikstadgan författingsenligt gällde. Dessa grupper av enskilda vägar hade kanske tidigare icke haft att upptaga någon nämnvärd automobiltrafik. Numera, då trafiken med motorfordon utsträckts till de allra finaste förgreningarna av landets vägnät, syntes dock automobiltrafiken även på dessa vägar vara av växande omfattning. Då behovet av ett ordnat trafiksystem framträdde i skärpt grad i och med befintlig automobiltrafik, syntes det föreningen ur trafiksäkerhetssynpunkt vara synnerligen önskvärt, att vägtrafikstadgan bleve gällande även för huvuddelen av de enskilda vägarna.

V ä g t r a f i k s a k k u n n i g a hava funnit de av nationalföreningen framförda synpunkterna vara värda beaktande. Emellertid torde det icke falla inom det de sakkunniga lämnade utredningsuppdraget att undersöka den synnerligen komplicerade frågan, i vad mån inskränkningar — utöver vad som följer av 17 § av nuvarande motorfordonsförordning och motsvarande bestämmelser i 12 § av förslaget till vägtrafikstadga — kunna och böra göras med avseende å vederbörande ägares förfoganderätt över enskild väg och hans rätt att förbjuda olika slag av trafik å sådan väg. Däremot hava de sakkunniga ansett sig böra förorda en sådan utvidgning av vägtrafikstadgans tillämpningsområde, att, om trafik å enskild väg icke blivit förbjuden, de som färdas å vägen, ägaren inbegripen, böra hava att ställa sig till efterrättelse samma regler som gälla för trafik å allmän väg. Dock föreslås härigenom det undantaget i 18 § av förslaget till vägtrafikstadga, att



skyldigheten att under mörker föra belysningsanordningar å förspänt fordon eller dragare till sådant fordon samt förbudet mot att lämna förspänd dragare obunden allenast skola hava avseende å allmän väg. Även vissa andra bestämmelser föreslås skola äga tillämpning allenast å allmän väg.

I 1 § av nuvarande motorfordonsförordning är meddelad en definition å allmän väg. Härmed förstås »allmän väg å landsbygden, gata och annan allmän plats i köping och municipalsamhälle, till körtrafik upplåten väg å stads område, som icke är intaget i stadsplan, ävensom ödebygdsväg, jämte till sådana vägar och gator hörande broar och färjor». De sakkunniga hava icke funnit erforderligt att i sitt förslag till vägtrafikstadga införa någon motsvarande definition. För de fall, där beteckningen allmän väg användes i de sakkunnigas förslag, torde någon närmare förklaring av innebörden av begreppet allmän väg icke vara av nöden, utan bör innebörden härav vara densamma som då annorstädes i svensk rätt bestämmelser meddelas med avseende å allmän väg.

Definitionerna å vägfarande och fordon överensstämna i huvudsak med motsvarande definitioner i gällande vägtrafikstadga.

Förstnämnda definition har emellertid avfattats på sådant sätt, att därav framgår vilka vägfarande som i författningen betraktas såsom förare av fordon. Som sådan torde även böra räknas den, som framför cykel, kälke och sparkstötting, vare sig detta sker genom åkning eller på annat sätt. En fixering av begreppet förare av fordon är motiverad av att åtskilliga bestämmelser i 3 kap. av förslaget till vägtrafikstadga hava avseende å ifrågasvarande kategori av vägfarande.

I paragrafen hava vidare uttryckligen utsagts — vad som redan nu gäller — att såsom vägfarande icke skall betraktas förare av spårvagn. På grund härav äro bestämmelserna i vägtrafikstadgan i allmänhet icke tillämpliga å sådan förare. Såsom framgår av 37 och 38 §§ av förslaget, hava de sakkunniga emellertid funnit sig böra, vid sidan av reglerna för vägfarande, i stadgan även införa vissa föreskrifter av begränsad räckvidd för spårvagnar, som framföras å väg. Erinran härom har upptagits i 1 §.

I gällande vägtrafikstadga äro vissa bestämmelser meddelade om skyldighet att å fordon under mörker föra lykta eller ock reflexanordning, vilken senare skall vara av typ, som godkänts av Konungen eller den myndighet, Konungen därtill förordnar. Enligt kungl. brev den 13 februari 1931 (svensk författningssamling 1931: 19) skola ansökningar om godkännande av typ för reflexanordningar prövas och avgöras av statens provningsanstalt.

Bland de i 1 § av de sakkunnigas förslag upptagna definitionerna har det av praktiska skäl syntts lämpligt att införa en allmän föreskrift om att, då i stadgan för olika fall föreskrives, att fordon skall vara försett med reflexanordning, härmed åsyftas reflexanordning av typ, som godkänts av Konungen eller den myndighet, Konungen därtill förordnar.



Nuvarande motorfordonsförordning innehåller en del bestämmelser, vilka särskilt angivits äga tillämpning vid färd inom stads och köpings tätbebyggda område ävensom inom annat tätbebyggt samhälle. Sålunda är enligt 18 § 2 mom. maximihastigheten för automobil lägre på sådan plats än annorstädes. Beträffande vissa andra föreskrifter i motorfordonsförordningen är tillämplighetsområdet begränsat till tätbebyggt samhälle. Detta är exempelvis fallet med avseende å de i 21 § 5 och 6 mom. meddelade förbuden mot ljudsignalering medelst gäll ton samt mot användning av bländande ljus i vissa fall. I detta sammanhang bör nämnas, hurusom enligt 20 § 1 mom. å eller invid för automobiltrafik tillåten allmän väg eller gata, som utgör infartsväg till stad eller annat tätbebyggt samhälle, å lämplig plats skall anbringas tavla, varå tydligt angives samhällets namn (ortnamnstavla). Sådan tavla skall jämlikt kungörelsen den 12 juni 1931 (nr 252) angående vägmärken uppsättas vid den plats å infartsväg till samhälle, varest den beträffande samhällets tätbebyggda delar stadgade körhastigheten för motorfordon skall börja tillämpas.

Även i de sakkunnigas förslag hava upptagits vissa föreskrifter med den begränsade tillämplighet, varom ovan varit fråga. För angivande av det område, som åsyftas i här avsedda bestämmelser, hava de sakkunniga använt den gemensamma beteckningen »tätbebyggt område».

Med avseende å föreskrifterna om ortsnamnstavloras placering vilja de sakkunniga fästa uppmärksamheten på att dessa föreskrifter hava karaktären av anvisningar till vederbörande myndigheter, men att de däremot icke äro avgörande för tillämpningen av gällande hastighetsbestämmelser. Om sålunda en förare befinnes hava inom samhällets tätbebyggda delar framfört automobil med större hastighet än den för sådant område tillåtna, lär han icke kunna försvara sig med en hänvisning till vederbörande ortnamnstavlas placering. Enligt de sakkunnigas mening bör en ändring härutinnan vidtagas. Föraren bör genom aktgivande på uppsatta vägmärken kunna erhålla kännedom om när ett tätbebyggt område skall anses vidtaga, på det att han härefter må ställa sig till efterrättelse de särskilda hastighets- och andra bestämmelser, som gälla för sådant område. De sakkunniga, vilka under 13 § av förslaget till vägtrafikstadga upptaga föreskrifter om särskilda vägmärken till utmärkande av tätbebyggt område, förorda i enlighet med det nyss sagda, att i 1 § av förslaget införes en allmän bestämmelse av innehåll, att vid tillämpningen av stadgans bestämmelser med tätbebyggt område skall avses sådan del av stad, köping, samhälle eller annat bebyggt område, som är begränsad av vid infartsvägarna uppsatta märken av det utseende, som Konungen bestämmer.

I övrigt hänvisas beträffande innehållet i förevarande paragraf till vad som ovan sagts till motivering av föreskrifterna i 1 § av de sakkunnigas förslag till motorfordonsförordning.



## Bestämmelser för samtliga vägfarande.

### 2 §.

Enligt 2 § i gällande vägtrafikstadga skall varje vägfarande 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. Han skall även efterkomma polismans anvisningar till trafikens ordnande och stanna, när polisman därtill giver tecken.

Ifrågavarande bestämmelser äro tillämpliga å samtliga vägfarande, alltså icke endast å förare av fordon, därunder inbegripen bland annat även cyklande, utan jämväl å gående m. fl. Det har i anslutning härtill förekommit, att gående för förseelse mot berörda regler fällts till ansvar enligt de i 16 § 2 mom. i nuvarande vägtrafikstadga meddelade straffbestämmelserna.

I *motion vid 1935 års riksdag* (motion nr 21 i första kammaren, sedermera kompletterad genom motion nr 275 av samme motionär) anhölls, att Kungl. Maj:t ville överväga och föreslå riksdagen ett »återställande av vägfreden i landet» väsentligen på sätt i motionen närmare angivits. Motionären har, i vad här kan vara av intresse, bland annat uttalat följande. I fråga om bilföraren borde uppsåtligt överträdande av tydliga gripbara föreskrifter föränleda åtal. Även cyklisterna borde fällas till ansvar vid överträdelse av givna förhållningsorder. För fotgängaren låge det i hans synnerliga intresse att undvika att åstadkomma trafikolyckor. Fotgängarens självbevarelsedrift vore den yppersta vägledningen för honom. Försöken att på olika sätt förhindra fotgängarna att »gå orätt» måste förfela målet. I enlighet härmed borde fotgängare icke åtalas eller bötfällas annat än om de uppenbarligen av tredska eller okynne lade hinder i vägen för bilfarten genom ett otillbörligt gångsätt.

I *första lagutskottets utlåtande nr 36* i anledning av motionen fann sig utskottet i nu förevarande del bland annat böra förorda ett övervägande, huruvida icke straffbudet i vägtrafikstadgan för den, som icke iakttagit all den omsorg och varsamhet, som till förekommande av olycksfall betingas av omständigheterna, borde jämkas beträffande fotgängare. Det anmärktes i detta sammanhang, att den fara för vilken fotgängaren genom ovarsamhet utsatte sig själv utgjorde den allra kraftigaste sporre att iakttaga all uppmärksamhet och försiktighet. Det tillades vidare, att det även kunde ifrågasättas huruvida icke vissa andra vägfarande, som icke använde ett för övriga trafikanter farligt färd sätt, borde jämsställas med fotgängare. Under åberopande av vad sålunda och i övrigt anförts hemställde utskottet, att riksdagen skulle hos Kungl. Maj:t anhålla om skyndsamt utredning bland annat i fråga om lagstiftning rörande trafiksäkerhet, straffbestämmelser m. m.

*Riksdagens båda kamrar* avvisade emellertid utskottets hemställan i nu berörda hänseenden.

Sedan även hos *Stockholms stadsfullmäktige* väckts motion om åtgärder



till »återställande av vägfreden i landet och särskilt i huvudstaden» samt stadskollegiet avgivit utlåtande över motionen, hemställde stadsfullmäktige hos överståthållarämbetet, att ämbetet ville överlämna motionen till vägtrafiksakkunnigas prövning. Överståthållarämbetet anhöll härefter i skrivelse till chefen för kommunikationsdepartementet, att departementschefen måtte, därest så funnes lämpligt, låta befordra motionen jämte stadskollegiets utlåtande till de sakkunniga. Genom remiss den 16 april 1935 har sedermera ifrågavarande ärende överlämnats till de sakkunniga för att tagas i övervägande vid fullgörandet av de sakkunnigas uppdrag.

V ä g t r a f i k s a k k u n n i g a hava redan innan omförmälda motioner blivit väckta förehaft till behandling de bestämmelser, som finnas meddelade i 2 § av nu gällande vägtrafikstadga. De sakkunniga hava härvid icke funnit anledning att föreslå någon ändring i dessa bestämmelser i de uti motionerna berörda hänseenden. De sakkunniga anse det vara oundgängligt för vinnande av ordning och reda i trafiken och för främjande av trafiksäkerheten, att samtliga kategorier av vägfarande, alltså även gående, hjälpas åt och visa varandra ömsesidig hänsyn. Det är uppenbarligen nödvändigt, att de vägfarandes skyldigheter härutinnan sanktioneras med straffbestämmelser, vilka synas böra vara tillämpliga å alla grupper av vägfarande. Härvid finna de sakkunniga det vara motiverat att — i anslutning till vad som nu gäller — förseelse, som skett vid framförande av motorfordon, i vissa fall kan bedömas hårdare än förseelser från andra vägfarandes sida. Att däremot exempelvis gående skulle lämnas straffria, kunna de sakkunniga, i enlighet med vad nyss anförts, icke finna försvarligt. I detta sammanhang må erinras om att i de gåendes intresse föreslagits en bestämmelse i 3 § av förslaget till vägtrafikstadga, enligt vilken det skall åligga förare av fordon att vid passerande av tydligt utmärkt, för gående avsett övergångsställe, där trafiken ej på annat sätt regleras, icke använda större hastighet än att fordonet kan stannas så gott som omedelbart för att lämna gående tillfälle att passera.

Vad som anförts i de i riksdagen och i Stockholms stadsfullmäktige väckta motionerna samt i första lagutskottets utlåtande har icke kunnat rubba de sakkunniga från den av dem förut hävdade övertygelsen. De sakkunniga få för övrigt erinra om att icke heller riksdagen anslutit sig till utskottets uppfattning.

I överensstämmelse med det ovan anförda har 2 § i de sakkunnigas förslag till vägtrafikstadga avfattats i huvudsak likalydande med 2 § i gällande stadga. Föreskriften, att vägfarande skall uppträda hänsynsfullt mot andra vägfarande och vid vägen boende, har emellertid underkastats den jämkningen, att vid sidan av dem, som bo vid vägen, även uttryckligen nämnts de, som eljest uppehålla sig vid densamma.

Vidare har till förevarande paragraf, såsom 2 mom., överflyttats föreskriften i 10 § 1 mom. av gällande vägtrafikstadga, enligt vilken vägfarande bör



uppmärksamma till ledning för trafiken vid vägen uppsatta anslag och varningstecken. Med dessa hava även likställts signaler, exempelvis belynings-signaler vid gatukorsningar.

### Bestämmelser för andra vägfarande än gående.

#### 3 §.

**Allmänna bestämmelser i fråga om färdhastighet.** De i förevarande paragraf upptagna bestämmelserna äga sina motsvarigheter i 18 § 1 mom. i nuvarande motorfordonsförordning och i 8 § 1 mom. i gällande vägtrafikstadga. Från förstnämnda författningsrum är hämtat stadgandet om att färdhastigheten vid varje tillfälle skall anpassas med hänsyn till vad trafiksäkerheten kräver och nödig försiktighet bjuder. Även om denna bestämmelse, vilken enligt nuvarande författningsföreskrifter äger direkt tillämpning allenast å motorfordon, jämväl framdeles i stort sett endast torde komma att erhålla betydelse med avseende å sådana fordon, hava de sakkunniga likväl ansett tillräcklig anledning icke föreligga att vid det sammanförande av vägtrafikstadgans och motorfordonsförordningens trafikbestämmelser, som nu föreslås, bibehålla en dylik begränsning av den ifrågavarande föreskriftens giltighetsområde. Detsamma gäller även vissa andra hithörande stadganden.

Nuvarande föreskrift i 18 § 1 mom. motorfordonsförordningen, att fordon ingentädes må framföras med större hastighet än att fordonet under alla omständigheter kan stannas, innan en tredjedel av den framförvarande överskådliga och fria delen av körbanan tillryggalagts, har icke upptagits i de sakkunnigas förslag. En dylik bestämmelse synes nämligen å ena sidan lämna rum för tveksamhet vid tillämpningen, i det att det kan vara vanskligt för en förare att i varje ögonblick hava klart för sig vad som utgör en tredjedel av den framförvarande överskådliga och fria delen av körbanan, och å andra sidan kan vägens beskaffenhet eller andra särskilda omständigheter omöjliggöra, att fordonet stannas på den angivna vägsträckan. Några betänkligheter mot att borttaga nu ifrågavarande bestämmelse synes så mycket mindre behöva hysas, som det ju under alla förhållanden åligger vägfarande att anpassa färdhastigheten med hänsyn till vad trafiksäkerheten kräver och nödig försiktighet bjuder.

Såsom en närmare utveckling av vad som gäller enligt sistnämnda allmänna regel har i de sakkunnigas förslag, i viss anslutning till stadgandena i 8 § av nuvarande vägtrafikstadga och till den i propositionen nr 171 till 1935 års riksdag föreslagna avfattningen av denna paragraf, upptagits en föreskrift av innehåll, att det skall åligga förare av fordon att vid färd i kurva, gatu- eller annan vägkorsning, brant backe eller där utsikten över vägen av annan anledning är skynd eller där denna är så hal, att slirning lätteligen kan inträffa, i god tid nedbringa hastigheten efter vad omständigheterna betinga. I vissa fall torde kunna krävas, att fordon icke skall



framföras med större hastighet än att detsamma så gott som omedelbart kan stannas. Detta torde sålunda böra gälla vid passerande av å hållplats stående spårvagn. Däremot torde det icke vara erforderligt eller lämpligt att, såsom nu är fallet, under alla omständigheter uppställa krav härpå vid vändning om gatuhörn. Den nyssnämnda föreskriften, att vid färd i gatukorsning hastigheten i god tid skall nedbringas efter vad omständigheterna betinga, torde vara tillräckligt betryggande även då det gäller vändning om gatuhörn.

Då nu berörda bestämmelser avses att bli tillämpliga å såväl motorfordon som andra fordon, torde de hittillsvarande föreskrifterna i 8 § 2 mom. vägtrafikstadgan kunna utgå.

Enligt 3 § 1 mom. av de sakkunnigas förslag till vägtrafikstadga må vidare förare av fordon vid passerande av tydligt utmärkt, för gående avsett övergångsställe, där trafiken ej på annat sätt regleras, icke använda större hastighet än att framfört fordon kan stannas så gott som omedelbart för att lämna gående tillfälle att passera. För att denna bestämmelse skall träda i tillämpning bör såsom framgår av avfattningen övergångsstället vara tydligt utmärkt. Det bör härvid icke vara tillräckligt, att övergångsstället exempelvis är upplinjerat på marken, utan detsamma bör tillkännagivas genom särskilt märke. De sakkunniga vilja erinra om att i förut omförmälda proposition till 1935 års riksdag föreslagits en bestämmelse av liknande innebörd som den av de sakkunniga här förordade.

I skrivelse till Konungen den 9 oktober 1934 har *järnvägsstyrelsen* hemställt, att Kungl. Maj:t måtte utfärda föreskrift därom att tyngre, motordrivna landsvägsfordon med en hastighet understigande 4 kilometer i timmen icke finge passera korsning i samma plan mellan järnväg och väg utan att dessförinnan hava av närmaste järnvägsbefäl inhämtat anvisningar om tid och villkor för korsningens passerande. Järnvägsstyrelsens hemställan har sedermera biträts av *svenska järnvägsföreningen*. — I ett med anledning av järnvägsstyrelsens framställning avgivet utlåtande av den 12 december 1934 har *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* föreslagit, att i vägtrafikstadgan skulle införas en bestämmelse, enligt vilken fordon med hastighet understigande 4 kilometer i timmen icke finge framföras över korsning i samma plan mellan järnväg och väg med mindre föraren noggrant förvisat sig om, att fara för överfärd icke föreläge. Passerande av dylik korsning, vilken icke vore försedd med andra säkerhetsanordningar än ljussignaler, skulle för den skull icke få äga rum, förrän föraren av annan person erhållit tecken, att signalerna icke angåve, att tåg nalkades korsningen. — Kungl. Maj:t har sedermera genom beslut den 15 februari 1935 — under erinran att Kungl. Maj:t tidigare anbefallt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att i samråd med järnvägsstyrelsen och svenska järnvägsföreningen verkställa utredning angående vissa spörsmål rörande säkerhetsanordningar vid



plankorsning mellan järnväg och väg — förordnat, att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen skall vid fullgörandet av berörda uppdrag verkställa utredning jämväl i nu ifrågakörande avseende. Därjämte har Kungl. Maj:t anbefallt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att, genom cirkulär till samtliga vägstyrelser eller på annat sätt, erinra dessa om vikten av att vägvältar och andra för vägbyggnad eller vägunderhåll anlitade motorredskap icke framföras över järnvägs korsningar, varest särskild vakt ej finnes anställd, innan särskilda åtgärder vidtagits i syfte att vinna kännedom om, huruvida tåg nalkas.

Vägtrafiksakkunniga anse det vara ur trafiksäkerhetssynpunkt väl motiverat att i vägtrafikstadgan upptaga bestämmelser om särskilda försiktighetsåtgärder i vissa fall, då fordon med låg hastighet passerar järnvägs korsning. De fordon som här närmast komma i fråga, äro förspända fordon, vilka äro särskilt tungt lastade, exempelvis timmerlass, ävensom motorredskap. Emellertid synes knappast tillräcklig anledning förefinnas att inskränka bestämmelsernas tillämplighet till nu berörda fordon. De sakkunniga hava därför i 3 § 2 mom. av förslaget till vägtrafikstadga — i viss anslutning till vad väg- och vattenbyggnadsstyrelsen enligt det ovanstående föreslagit — infört en allmän bestämmelse om att fordon ej bör över sådan korsning i samma plan mellan järnväg och väg, varest särskild vakt ej finnes anställd, framföras med lägre hastighet än fyra kilometer i timmen, utan att fordonets förare dessförinnan på lämpligt sätt sökt vinna kännedom om huruvida tåg nalkas. Denna föreskrift har dock endast givits formen av råd och är sålunda icke förbunden med straffbestämmelse.

#### 4 §.

**Övergång till högertrafik.** I 9 § av gällande vägtrafikstadga äro vissa bestämmelser meddelade, huru vägfärdande skola förfara vid möte och omkörning samt i en del andra situationer. Dessa bestämmelser bygga på principerna för vänstertrafik. Innebörden härav är, att mötande fordon skola hålla till vänster om varandra och att omkörande fordon skola hålla till höger om det fordon som omköres.

Tid efter annan hava yrkanden framkommit om att vårt land skulle övergå till högertrafik. Till stöd härför har särskilt åberopats, att sistnämnda trafiksystem är det i utlandet mest allmänt tillämpade. I de europeiska staterna förekommer vänstertrafik, förutom i Sverige, allenast i Storbritannien och Irländska fristaten samt Island, Ungern och vissa delar av Österrike. Tjeckoslovakien har hittills haft vänstertrafik men numera beslutat att övergå till det motsatta systemet. Beträffande de utomeuropeiska länderna må blott nämnas, att Amerikas förenta stater tillämpa högertrafik samt att Canada i början av 1920-talet övergått till samma system.

1927 års motorfordonssakkunniga hänvisade till att en förändring i ifrågakörande trafikregler skulle medföra ansevärd utgifter men förklarade, att



den tid och sakkunskap, som stått de sakkunniga till buds, icke medgivit en utredning av spörsmålets ekonomiska sida. De sakkunniga hade därför — ehuru själva livliga anhängare av högertrafik — icke föreslagit någon ändring i reglerna om trafikriktning utan inskränkte sig till att uttala den förhoppningen, att detta spörsmåls ekonomiska sida, som snarast syntes böra göras till föremål för utredning, icke skulle visa sig behöva hindra övergång till högertrafik i vårt land.

I *propositionen nr 121 till 1930 års riksdag* förordades, i anslutning till motorfordonssakkunnigas förslag, att systemet med vänstertrafik tills vidare skulle bibehållas i vägtrafikstadgan. Föredragande departementschefen framhöll, att detta system sedan gammalt varit rådande i vårt land och att vid dylikt förhållande icke kunde vid övergång till en ny trafikregel undvikas, att särskilt å landsbygden viss osäkerhet, oreda och fara för trafiksäkerheten komme att följa härav under de första åren. Till följd av den alltmer ökade internationella motortrafiken torde det dock måhända visa sig nödvändigt, att även vårt land antoge den regel, som tillämpades såväl i våra nordiska grannländer som i större delen av Europa i övrigt. Departementschefen förklarade sig därför beredd att tillstyrka motorfordonssakkunnigas hemställan, att utredning snarast igångsattes angående de kostnader, som kunde bli förenade med införande av högertrafik i vårt land.

Jämväl *andra lagutskottet* vid 1930 års riksdag fann erforderligt uttala önskvärdheten av att en utredning om övergång till högertrafik igångsattes. Vid *riksdagens* behandling av ärendet godkändes utskottets uttalande av första men däremot ej av andra kammaren. På grundval av ett i vissa frågor upprättat sammanjämningsförslag biträdde första kammaren sedermera andra kammarens beslut i förevarande del.

I skrivelse den 2 mars 1935, vilken överlämnats till de sakkunniga, har *svenska delegationen för nordiskt ekonomiskt samarbete* meddelat, att vid gemensamt möte med motsvarande danska, finska och norska delegationer jämte representant för Islands regering bland annat frågan om införande av enhetliga körregler i de nordiska länderna varit föremål för överläggning. Den svenska delegationen har efter prövning av olika på saken inverkan omständigheter funnit, att en övergång till högertrafik i Sverige skulle vara av stor betydelse för utvecklingen av automobiltrafiken mellan de nordiska länderna. Ur de synpunkter, delegationen haft att företräda, har delegationen alltså förordat, att åtgärder måtte vidtagas i sådant syfte. Förenämnda möte har med tillfredsställelse konstaterat, att svenska delegationen förklarat sig villig att förorda införande av högertrafik i Sverige.

V ä g t r a f i k s a k k u n n i g a hava upptagit till övervägande spörsmålet, huruvida vårt land bör övergå till systemet med högertrafik.

Först må konstateras, att högerregeln näppeligen i och för sig kan anses äga företräde framför vänsterregeln. Snarare torde det med visst fog kunna göras gällande, att sist avsedda regel såtillvida kan synas vara mera naturlig,



som densamma bäst torde svara mot de förutsättningar och anlag, vilka stå i samband med den så gott som allmänt rådande högerhäntheten. Detta förhållande torde även i sin mån kunna tjäna som förklaring till att åtminstone i vårt land sedan gammalt tillämpats vänstertrafik. Vid en sådan trafikregel kommer på- och avstigning av fordon regelmässigt att ske på fordons vänstra sida, varvid — och detta gäller icke minst vid på- och avstigning av spårvagn — höger hand i allmänhet bäst torde komma till hjälp.

Då yrkanden framställts om övergång till högertrafik har såsom skäl härför främst åberopats, att nästan alla europeiska länder tillämpa nämnda trafiksystem. Även enligt de sakkunnigas uppfattning utgör denna omständighet ett synnerligen starkt skäl för att vårt land bör övergå från vänster till högertrafik. Det är obestriddt, att automobiltrafiken mer och mer internationaliseras, vilket för vårt lands vidkommande innebär såväl att svenskar i ökad omfattning utsträcka sina färder till utlandet som att utlänningar alltmer förlägga automobilresor till Sverige. Det nu sagda gäller särskilt med avseende å trafiken mellan vårt land och övriga nordiska länder. Visserligen torde den allmänna erfarenheten vara, att en automobilförare vid färd från ett land med den ena trafikregeln till ett land med den andra regeln förvånansvärt lätt kan anpassa sig efter den nya ordningen. Emellertid måste det i trots härav befaras, att om en förare vid sådan färd råkar i en kritisk situation, som kräver ögonblicklig handling och vars avvärjande ofta blir beroende av en reflexrörelse hos föraren, denne automatiskt kommer att förfara efter de trafikregler, efter vilka han varit van att färdas. I själva verket torde icke så få trafikolyckor vara att tillskriva nu berörda förhållande. Enligt en uppgift från föreningen för gemensamt lagenligt trafikförsäkringsansvar rörande under tiden den 1 januari 1930—5 oktober 1934 anmälda skador, vilka föranlett eller antagits föranleda skadeutbetalning, hava av 176 försäkringsfall, där skulden till olyckan tillskrivits utländska fordon, ovana vid vänstertrafik i 57 fall varit enda orsaken och i 38 fall medverkande orsak till de inträffade skadorna. Även bortsett från de sålunda åtminstone i någon mån stegrade trafikriskerna, torde den ökade försiktighet och omtanke, som måste krävas vid färd in på ett område med nya trafikregler, kunna antagas mer eller mindre vara ägnad att verka avhållande från dylik färd. Ett hämmande på sådant sätt av utvecklingen mot en stegrad automobiltrafik mellan de olika länderna står uppenbarligen icke i samklang med tidens krav.

Olägenheterna med skilda trafikregler olika länder emellan göra sig för övrigt icke allenast gällande med avseende å automobiltrafiken. Andra trafikanter och framför allt fotgängare hava vid resor till länder med för dem främmande trafikregler ofta ganska svårt att vänja sig vid dessa och kunna på grund härav lätt nog bliva utsatta för trafikrisker. En svensk behöver blott resa till något av våra grannländer för att märka olägenheterna med skiljaktiga regler på förevarande område.



Det torde även förtjäna beaktande, att såväl sjötrafiken som lufttrafiken äro internationellt reglerade på grundval av högerregeln och att det synes vara ett önskemål, att enhetliga regler gälla för trafiken i land, på vatten och i luften.

Vad ovan sagts om de ökade trafikrisker, som uppstå vid färd mellan länder med olika trafikregler, skulle måhända kunna antagas äga tillämpning jämväl vid övergång inom ett land från en trafikregel till annan och sålunda kunna åberopas som skäl mot en sådan övergång. För att erhålla något material för bedömandet av bärigheten hos denna invändning hava de sakkunniga från Canada, vilket land i början av 1920-talet för att anpassa sig efter Amerikas förenta stater övergått från vänster- till högertrafik, inhämtat vissa uppgifter i förevarande hänseende. Dessa synas närmast giva vid handen, att den i Canada vidtagna omläggningen icke föranlett någon ökning i antalet trafikolyckor. En sådan stegring lär för övrigt kunna motverkas genom att en eventuell omläggning sker vid en tid av året, då trafiken är mindre livlig, och genom att densamma föregås av effektiv upplysningsverksamhet.

De sakkunniga skulle icke hava anledning att förorda en övergång till högertrafik för Sveriges del, om det förefunnes något hopp om att andra länder skulle komma att lämna högerregeln för att i stället välja den i vårt land tillämpade vänsterregeln. Detta lär emellertid få anses uteslutet. Med hänsyn härtill och till de fördelar, som ur olika synpunkter måste anses vid en alltjämt stegrad förbindelse mellan länderna vara förenade med internationellt enhetliga regler på förevarande område, förorda de sakkunniga för sin del, att även vårt land övergår till högertrafik. Om en dylik övergång skall ske, kan det icke vara till annat än fördel, att densamma nu bringas till genomförande utan ytterligare uppskov. Härigenom vinnes även den beaktansvärda fördelen, att de med en omläggning förenade kostnaderna utan tvivel bliva mindre, än om frågans avgörande uppskjutes.

Det är alldeles uppenbart, att en övergång till högertrafik måste medföra icke oväsentliga kostnader. De sakkunniga hava rörande de med omläggningen förenade kostnaderna införskaffat vissa uppgifter av visserligen begränsad räckvidd, men vilka dock, såsom framgår av det följande, torde kunna tjäna till ledning för bedömandet av de ungefärliga proportionerna å ifrågavarande kostnader.

Till en början vilja de sakkunniga som sin mening framhålla, att en övergång till högertrafik i stort sett icke torde behöva föranleda några ombyggnadsåtgärder med avseende å person- och lastautomobiler. I själva verket torde det övervägande antalet automobiler — även de i vårt land byggda — med avseende å styranordningarnas placering, till vänster å fordonen, vara konstruerade för högertrafik. Liksom dessa automobiler utan större olägenheter hava kunnat användas vid nuvarande vänstertrafik, kunna säkerligen det mindre antal för sådan trafik byggda, högerstyrda automobilerna utan



ändring begagnas vid högertrafik. Meningarna synas för övrigt bland automobilförarna i någon mån vara delade om huruvida en automobils styrningsanordningar böra vara placerade å den sida, som är vänd utåt vägbanan, eller å motsatta sidan av automobilen. Under alla förhållanden kan man enligt de sakkunnigas mening utgå från att en övergång till högertrafik i allmänhet icke kommer att behöva föranleda några kostnader för ägare av person- eller lastautomobiler.

Däremot lärer det icke kunna undvikas, att en omläggning av trafikregeln måste nödvändiggöra mer eller mindre omfattande ändringsarbeten å omnibussar. Dessa äro i regel byggda på sådant sätt, att in- och utgångsdörrar för passagerarna äro placerade å den sida, som är vänd mot gångbanan eller väggkanten, alltså för närvarande å vänstra sidan. Då det icke bör komma i fråga, att passagerarnas på- och avstigning sker på den mot trafiken riktade sidan av en omnibuss, lärer det bliva nödvändigt, att vid en övergång till högertrafik in- och utgångsdörrar överflyttas från vänstra till högra sidan. De sakkunniga hava bland annat införskaffat vissa uppgifter från svenska spårvägsföreningen angående beräknade kostnader för sådana ändringsarbeten å omnibussar, som skulle kunna väntas bliva föranledda av nu ifrågasatt trafikomläggning. Dessa uppgifter avse endast omnibusslinjerna i städer med spårvägstrafik. De från olika håll uppgivna kostnaderna variera betydligt, nämligen mellan något mer än 1 000 kronor och omkring 10 000 kronor per fordon. I de högst beräknade beloppen synas ingå samtliga kostnader för en fullständig ombyggnad av vederbörande uppgiftslämnarens hela vagnpark på sådant sätt, att varje omnibuss skulle sättas i samma skick, som om densamma från början blivit byggd för högertrafik. Sålunda har härvid bland annat räknats med ombyggnad av motor samt flyttning och ombyggnad av styranordningar och andra manöverinrättningar m. m. Såvitt de sakkunniga kunna finna, är det icke erforderligt att uppskatta kostnaderna så högt som här skett. Till en början är det att märka, att en omnibuss i allmänhet icke har en längre livslängd än mellan fem och tio år och att en stor del av nuvarande fordonsbestånd blott kommer att vara i bruk ytterligare ett eller annat år. Åtminstone för sådana omnibussar, varom nu sist är fråga, vore det näppeligen ekonomiskt försvarligt att låta övergången till högertrafik föranleda mera genomgripande ändringsarbeten. I själva verket synes det tillräckligt att, såsom redan antytts, in- och utgångsdörrarna flyttas till högra sidan å fordonet. Till undvikande av olägenheter för trafiken synas omändringsarbetena ofta med fördel kunna verkställas i tvenne omgångar på sådant sätt, att först en eller eventuellt flera dörrar för på- och avstigning anordnas på höger sida av fordonen, vilket kan ske före ikraftträdandet av de ifrågasatta nya trafikbestämmelserna, varefter fordonen kunna framföras med dörrar å båda sidorna, till dess vid lämpligt tillfälle dörrarna å vänster sida igensättas. I regel torde nu berörda arbeten kunna komma till stånd utan att vederbörande fordon behöver för sådant



ändamål återsändas till tillverkaren, och icke sällan torde desamma kunna vidtagas i samband med reparationer å fordonen. För övrigt kan måhända förväntas, att ett genomförande av de sakkunnigas i det följande omförmälda förslag om vissa modifikationer beträffande den tillåtna bredden å fordon kommer att föranleda, att äldre omnibussar i viss utsträckning utbytas mot nya fordon, vilka sistnämnda härvid redan från början kunna vara byggda för högertrafik och för vilka således inga kostnader för ändringsarbeten behöva beräknas. Vid övervägande av olika på kostnadsfrågan inverkan omständigheter hava de sakkunniga för sin del ansett sig kunna utgå från att kostnaderna för de ändringar, som kunna föranledas av en eventuell övergång till högertrafik, skola kunna hållas vid i genomsnitt ett tusen kronor per omnibuss. Då emellertid antalet sådana fordon är betydande, vid 1933 års utgång 3 504 stycken, komma de sammanlagda kostnaderna likväl att uppgå till ett ganska avsevärt belopp.

Förut omförmälda uppgifter avse icke endast kostnader för ändringsarbeten å omnibussar utan även de utgifter, som en omläggning av trafikriktningen skulle medföra med avseende å spårvägstrafiken, där sådan finnes. Uppgifterna avse Stockholm, Göteborg, Malmö, Gävle, Hälsingborg, Jönköping, Karlskrona, Norrköping, Sundsvall och Uppsala samt innefatta i regel kostnader för vagnparken, flyttning av växlar och omläggningsanordningar och signal- och säkerhetsanläggningar ävensom flyttning av hållplatskyltar, refuger och plattformar m. m. Sammanlagt sluta ifrågavarande uppgifter på ett belopp av närmare 3 milj. kronor.

Utom nu berörda kostnader torde böra räknas med utgifter för vägmärken o. dyl. ävensom för särskilda av en ny trafikordning betingade omläggningar av väg- och gatutrafiken.

Om man sammanräknar alla nu antydda kostnader för en övergång till högertrafik kommer man till något sådant som 8—10 milj. kronor.

De sakkunniga anse det vara önskvärt, att en övergång till högertrafik kommer till stånd så snart som möjligt. Å andra sidan måste emellertid uppmärksammas, att en icke alltför kort tid bör förflyta från statsmakternas eventuella beslut i ämnet och fram till de nya bestämmelsernas ikraftträdande. Denna mellantid bör användas såväl till upplysningsverksamhet till underlättande av en möjligast friktionsfri och smidig övergång som till planläggning av härav påkallade trafikordningar ävensom till sådana arbeten å vagnmaterial m. m., som lämpligen kunna vidtagas före omläggnings genomförande. De sakkunniga, som föreslagit, att motorfordonsförordningen och vägtrafikstadgan skola träda i kraft den 1 januari 1937, anse med hänsyn till det nyss sagda, att bestämmelserna om övergång till högertrafik böra komma i tillämpning först något år senare. Beträffande den tidpunkt under året, som bör väljas för omläggnings genomförande, finna de sakkunniga övervägande skäl tala för att övergången sker vid en tidpunkt, då trafiken icke är alltför livlig. Ur nu antydda synpunkter och med utgångs-



punkt från att förevarande spörsmål underställes 1936 års riksdag synes det kunna vara lämpligt, att de nya bestämmelserna träda i kraft förslagsvis den 1 januari 1938, alltså omkring ett och ett halvt år efter frågans avgörande. De sakkunniga framlägga i anslutning till det nu sagda ett särskilt förslag till förordning angående vissa ändringar i vägtrafikstadgan, åsyftande en övergång till högertrafik. I de sakkunnigas förslag till vägtrafikstadga bibehållas, i avvaktan på ikraftträdandet av nyssnämnda förordning, föreskrifter byggande på vänstertrafik.

Slutligen få de sakkunniga framhålla, att vägtrafikens omläggning icke torde behöva föranleda en motsvarande åtgärd för järnvägstrafikens vidkommande.

**Övriga bestämmelser i 1—3 mom.** Enligt 9 § 1 mom. i nuvarande vägtrafikstadga skall fordon vid färd i vägkorsningar och vägkrökar och eljest, då utsikten över vägen är skymd, städse framföras å körbanans vänstra sida. I de sakkunnigas förslag har ifrågavarande bestämmelse, i viss anslutning till föreskrifterna i 3 § andra stycket av förslaget, givits sålunda ändrad avfattning, att skyldighet att i god tid hålla till vänster å körbana städse skall föreligga, om vid färd i kurva, gatu- eller annan vägkorsning, backe eller annorstädes utsikten över vägen är skymd. De sakkunniga hava funnit lämpligt att komplettera denna obligatoriska bestämmelse med en anvisning att även eljest, där så lämpligen kan ske, anlita vänstra sidan av körbanan. Sistnämnda föreskrift har emellertid givits formen av råd och sålunda icke förenats med straffbestämmelser för överträdelse av densamma.

I 4 § hava vidare, såsom 2 och 3 mom., upptagits föreskrifter angående möte och omkörning. Enligt nuvarande bestämmelser i 9 § 2 mom. vägtrafikstadgan skall omkörning alltid ske till höger. De sakkunniga hava ansett lämpligt, att ifrågavarande allmänna bestämmelse i viss mån modifieras med avseende å sådana fall, där trafiken framgår i två eller flera filer av jämsides och i samma riktning framförda fordon. Redan nu torde på platser, där med hänsyn till trafikens omfattning vederbörande polismyndigheter i en eller annan ordning anvisat trafiken att framgå i flera filer, dessa anses kunna framgå oberoende av varandra och ett fordon i den ena filen kunna även till vänster omköra ett fordon i en annan fil.

De sakkunniga hava ur nu ifrågavarande författningsrum uteslutit föreskriften, att omkörning under inga förhållanden må äga rum vid vägkorsningar eller i skarpvågar eller i backkrön. Behov av en dylik bestämmelse föreligger icke, där fri sikt finnes, och det synes över huvud taget vara för det avsedda syftet tillräckligt, att bestämmelse är meddelad om förbud mot omkörning vid andra tillfällen än när körbana kan fritt överskådas.

Med avseende å bestämmelserna om signalgivning vid omkörning få de sakkunniga erinra om att överståthållarämbetet i skrivelse den 12 mars



1934, vilken överlämnats till de sakkunniga, gjort framställning om föreskrifter för genomförande av s. k. tyst trafik ävensom att de sakkunniga i skrivelse den 29 november 1934 framlagt ett förslag, enligt vilket i nämnda syfte skulle i vägtrafikstadgan införas en bestämmelse av innehåll, att fordon inom stads tätbebyggda område skulle framföras på sådant sätt, att avgivandet av ljudsignaler i möjligaste mån kunde undvikas.

I *proposition nr 171 till 1935 års riksdag* har sedermera för ernåendet av det av de sakkunniga avsedda syftet bland annat föreslagits sådan komplettering med avseende å signalgivning vid omkörning, att signal härvid endast skall avgivas där så erfordras. Onödig signalgivning skall enligt propositionen uttryckligen förbjudas inom stads och köpings tätbebyggda område, och överträdelse av förbudet föreslås skola bestraffas med böter från och med två till och med tjugu kronor.

Vägtrafiksakkunniga hava i sitt förslag upptagit ifrågavarande bestämmelse i huvudsaklig överensstämmelse med det i propositionen framlagda förslaget. Bestämmelsens tillämplighet har i anslutning till vad som anförts under 1 § föreslagits skola avse »tätbebyggt område». I fråga om sättet för signalgivningen hava de sakkunniga ansett det särskilt böra fästas uppmärksamheten på möjligheten att för sådant ändamål använda ljudsignal. Slutligen har upptagits en hänvisning till de i 6 § meddelade föreskrifterna om förbud mot onödig signalgivning.

I anslutning till den uppfattning, som de sakkunniga hävdade i sin nyssnämnda skrivelse av den 29 november 1934 och som de sakkunniga komma att giva uttryck åt jämväl i motiveringen till nyssnämnda 6 §, har i förslaget icke upptagits någon straffpåföljd för onödig signalgivning. Erinras må, att samma uppfattning kommit till uttryck i en med anledning av propositionen inom riksdagen väckt motion. Om emellertid i enlighet med propositionen straff nu införes för onödig signalgivning, synes ändring härutinnan icke ånyo böra ske, utan bör de sakkunnigas förslag kompletteras med en dylik straffbestämmelse.

Det har förekommit, att exempelvis en cyklande, oaktat annat fordon nalikas, fortsätter att färdas å högra sidan av vägen och sålunda omöjliggör för det andra fordonet att möta till vänster eller omköra till höger. Med tanke på dylika fall föreslås i 39 § 1 mom. såsom en undantagsbestämmelse, att, om vid möte mellan fordon eller då omkörning ägt rum föraren å ett av fordonen trots signaler från annat fordon icke ställt sig till efterrättelse de i 4 § 2 och 3 mom. meddelade bestämmelserna om skyldighet att hålla till vänster samt föraren å det andra fordonet med hänsyn härtill framfört sitt fordon å den sida av körbanan, som förhållandena det medgivit, denne senare förare blir fri från ansvar, om han vid mötet eller omkörningen iakttagit nödig försiktighet. Nu avsedda undantagsbestämmelse bör icke anses



fritaga den förstnämnde föraren från straffpåföljd för förseelsen mot föreskrifterna i 4 § 2 mom. respektive 3 mom.

**Korsande möte.** Enligt 9 § 4 mom. vägtrafikstadgan skall till undvikande av sammanstötning, när ett fordon's kurs skär ett annat fordon's kurs, det fordon, som har det andra på sin vänstra sida, låta detta senare köra först. I samma författningsrum fastslås emellertid uttryckligen, att genom ifrågavarande stadgande ingen förare av fordon fritages från att iakttaga särskild försiktighet vid färd in på korsande körbanan. Bestämmelsen — vilken bör ses i samband med den allmänna vänsterregeln — infördes genom 1923 års vägtrafikstadga. Före tillkomsten av denna fanns ingen fast regel i förevarande hänseende.

1920 års sakkunniga upptogo till övervägande vissa framkomna förslag, att rätten att vid korsande möte köra först skulle göras beroende av de korsande vägarnas inbördes betydelse ur trafiksynpunkt. De sakkunniga anförde härom följande:

Det hade ifrågasatts att för korsande möte uppställa den regeln, att den skulle hava företrädesrätt, som befunde sig å den ur trafiksynpunkt viktigare vägen. Denna regel torde i allmänhet kunna utan större svårighet tillämpas på landsbygden, där man i allmänhet kunde göra åtskillnad mellan en huvudväg av större betydelse och en gren- eller korsväg. I städerna syntes det däremot bliva svårare att alltid avgöra, vilken av två korsande gator, som vore den ur trafiksynpunkt viktigare, eller med andra ord, vilken som vore huvudgata och vilken som vore bigata. I varje fall bleve detta lätt en subjektiv uppfattning. Vid en i Paris 1921 hållen trafikkonferens syntes man hava enat sig om den nu berörda regeln eller att vägfarande å den ur trafiksynpunkt viktigare vägen skulle hava företräde, dock kompletterad dels sålunda att utanför tätt bebyggda samhällen, vid korsning av ur trafiksynpunkt likvärdiga slag av vägar det tillkomme förare att låta den förare, som komme på hans vänstra (högra) sida, först få passera, dels ock genom att inom tättbebyggda samhällen, där den allmänna regeln skulle gälla, dock förbehålla vederbörande myndighet rätt att utfärda särskilda bestämmelser. Åtskilliga skäl kunde visserligen anföras för att i stad låta företrädesrätten bero av de korsande trafikledernas betydelse, men å andra sidan hade 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 hade därför syntts vara att allenast uppställa en för alla dylika möten gällande regel.

1927 års motorfordonssakkunniga uttalade såsom sin mening, att den genom 1923 års vägtrafikstadga införda regeln visat sig ägnad att förminska antalet sammanstötningar. Våra förare hade i allmänhet visat sig väl förstå regelns innebörd. I vissa fall hade det dock brustit i tillämpningen. Åtskilliga förare hade nämligen, i förlitan på den företrädesrätt regeln gäve det från vänster kommande fordonet, ej sällan underlåtit att vid färd in på korsande körbanan iakttaga den särskilda försiktighet, som föreskrivits i författningen, varigenom uppstått oreda i trafiken och fara för sammanstötning. I synner-



het hade rubbningar i trafiken uppstått, då den, som ägt rätt att köra först, kommit körande från en väg med ringa trafik in på en väg med livlig trafik. De sakkunniga anförde vidare:

De sakkunniga vore av samma uppfattning som 1920 års sakkunniga därutinnan, att det icke kunde vara lämpligt, särskilt när det gällde stadstrafiken, att lägga i trafikanternas hand att avgöra, vilken av två korsande vägar, som vore den ur trafiksynpunkt viktigare. Ej heller torde det vara lämpligt att hava olika regler för städerna och för landsbygden. Däremot syntes det de sakkunniga som om intet skulle vara att erinra emot, att gällande föreskrifter kompletterades sålunda, att myndigheterna tillerkändes befogenhet, att beträffande viss väg eller gata, varest livlig trafik framginge (h u v u d v ä g), meddela föreskrift, att fordon, som från korsväg eller grenväg färdades in på huvudvägen, skulle låta fordon, som framfördes å denna, köra först. Därest ett sådant påbud på lämpligt sätt kungjordes och genom anslagstavlor eller dylikt tillkännagåves i vägkorsningarna, skulle även trafikanter, som icke vore förtrogna med de lokala förhållandena, erhålla kunskap om det utfärdade påbudet. Huru förfaras skulle i det fall, att två såsom huvudvägar betecknade trafikleder korsade varandra, torde ej behöva författningsvis regleras, utan syntes detta kunna överlåtas åt vederbörande myndigheter. I de största städerna — och det vore här huvudsakligen frågan uppkomme — vore ofta särskilda signalanordningar vidtagna å de platser, varest huvudleder korsade varandra. Därest så icke skulle vara fallet, torde det ej möta några större svårigheter att utfärda av de lokala förhållandena i varje särskilt fall betingade föreskrifter, i den mån ej vänsterregeln ansåges skola tillämpas.

I anslutning till de synpunkter, som sålunda anförts, föreslogo de sakkunniga upptagandet i 9 § vägtrafikstadgan av ett nytt moment (5 mom.) av följande innehåll. Utan hinder av vad i 4 mom. stadgades finge länsstyrelse beträffande viss väg med livlig trafik (huvudväg), vilken icke låge inom stadsplanlagda område, eller beträffande viss del av sådan väg förordna, att fordon, som från korsväg eller grenväg färdades in å huvudvägen, skulle låta fordon, som framfördes å denna, köra först. Sådant förordnande skulle kungöras samt, i den ordning länsstyrelsen bestämde, tillkännagivas medelst anslag å eller invid vägen. Förordnande i dylikt avseende beträffande gata, som låge inom stadsplanlagda område, skulle meddelas av vederbörande polismyndighet.

Det av motorfordonssakkunniga sålunda föreslagna tillägget till 9 § vägtrafikstadgan upptogs icke i *propositionen till 1930 års riksdag*. Chefen för kommunikationsdepartementet uttalade i sitt anförande i detta ämne, att trafikförhållandena näppeligen syntes komma att bliva bättre, därest förkørsrätten, förutom av vänsterregeln, gjordes beroende jämväl av myndighets föreskrift om huvudväg och biväg, även om förordnande härom kungjordes och tillkännagåves medelst anslag. Snarare syntes den omständigheten, att för olika vägar skulle gälla olika regler, kunna giva anledning till viss osäkerhet och förvirring och därigenom öka risken för sammanstötning. Redan de dittillsvarande bestämmelserna lämnade i tillämpningen åtskilligt övrigt att önska. Det kunde väl ej förnekas, att den meningen, att trafiken å huvudväg borde äga förtursrätt framför trafiken å biväg, hade visst fog för sig.



En dylik företrädesrätt syntes dock icke böra beredas genom författningsföreskrifter utan skapas av den särskilda försiktighet och hänsyn förare skulle iakttaga gent emot andra trafikanter vid färd in på korsande körbana.

Förord för en klassificering av trafiklederna i huvudleder och bileder, varvid trafikant å huvudled skulle vid korsande möte hava företräde framför trafikant å biled, hava framkommit i vissa yttranden över den i det föregående nämnda framställningen från överståthållarämbetet om åtgärder för åstadkommande av en tystare trafik. I sådan riktning hava sålunda uttalanden gjorts av *länsstyrelserna i Gotlands och Västmanlands län* samt *Kungl. automobilklubben, Svenska motorklubben och Motormännens riksförbund, Svenska motorförbundet, Automobilbesiktningsmännens förening samt Sveriges droskbilägares, Sveriges lasttrafikbilägares, Sveriges omnibusägares och Sveriges trafikbilägares riksförbund*.

Jämväl *Svenska transportarbetareförbundet* har i sin förut omförmälda skrivelse av den 21 november 1932 uttalat sig i samma riktning. I en senare avlåten skrivelse av den 15 september 1934 har emellertid från förbundets sida förordats, att den vid korsande möte för närvarande gällande vänsterregeln måtte utbytas mot en föreskrift om företräde för fordon, som kommer från höger. Förbundet synes härvid hava ansett, att en dylik omläggning samtidigt skulle innebära ett tillgodoseende av de synpunkter, som ligga till grund för yrkandena om förkörsrätt för trafiken å huvudled.

I skrivelser den 10 och den 31 oktober 1934, vilka remitterats till de sakkunniga, har *advokaten T. Grönfors* framfört vissa synpunkter till belysande av fördelarna med den av transportarbetareförbundet förordade högerregeln. Från vissa andra håll hava däremot uttalats betänkligheter mot sistnämnda regel.

Vägtrafiksakkunniga hava ansett sig böra förorda, att i vägtrafikstadgan införes bestämmelse om företrädesrätt för trafik å huvudväg framför trafik å biväg. Såsom framgår av de yrkanden som framkommit om företräde för huvudvägstrafiken, anses en sådan trafikregel synnerligen betydelsefull för ernåendet av en smidig trafik. Den livliga trafiken å huvudvägarna behöver vid en dylik ordning icke uppehållas av den mer eller mindre tillfälliga trafiken å bivägarna. I själva verket har oberoende av gällande vänsterregel redan nu företrädesrätt för trafik å huvudväg tillämpats i ganska stor utsträckning såväl i städerna som å landsbygden.

Införandet av förkörsrätt för huvudledstrafiken torde även i sin mån vara ägnat att befordra strävandena att uppnå en tystare trafik.

Enligt de sakkunnigas förslag skall det ankomma på länsstyrelse eller, såvitt angår gator inom stads planlagda område, polismyndighet att bestämma, vilka vägar som skola utgöra huvudvägar. En förutsättning för tillämpandet av förkörsrätt för huvudvägstrafik synes vara, att den trafikerande allmänheten på ett lämpligt sätt erhåller kännedom om de olika vägarnas karaktär av huvudväg eller biväg. I sådant syfte föreslås i 13 §, att



varningsmärke skall anbringas å allmän väg eller gata, som korsar huvudväg. Märket bör härvid, om biväg korsar huvudväg, placeras å bivägen men däremot ej å huvudvägen. Där två huvudvägar korsa varandra, böra märken placeras å båda vägarna.

Det faller av sig självt, att de med här förordad trafikregel förenade fördelarna skulle komma mindre till sin rätt, om alltför många vägar förklaras som huvudvägar. Man torde emellertid få förutsätta, att vederbörande myndigheter komme att iakttaga återhållsamhet i förevarande hänseende.

Om vid korsande möte båda vägfarande färdas på huvudvägar eller båda på bivägar, skall enligt förslaget den hittillsvarande vänsterregeln fortfarande tillämpas. De sakkunniga hava visserligen funnit, att en del fördelar möjligen skulle kunna vara förenade med en motsatt regel, innefattande förkörsrätt för högerifrån kommande fordon. Då det emellertid överensstämmer med internationell praxis, att vänstertrafik är förenad med vänster förkörsrätt men högertrafik med höger förkörsrätt samt förevarande fråga för övrigt förlorar betydligt i vikt, om företräde för huvudledstrafik införes, hava de sakkunniga i förslaget till vägtrafikstadga såsom andrahandsregel bibehållit en föreskrift om förkörsrätt för vänsterifrån kommande fordon. Denna föreskrift är liksom nu kompletterad med en bestämmelse, att därigenom icke någon förare fritages från att iakttaga försiktighet.

I enlighet med vad nyss sagts om rådande internationell praxis bör vid övergång till högertrafik även förkörsrätten ändras därhän att högerifrån kommande fordon erhålla företräde.

## 5 §.

**Varningssignaler m. m.** Jämlikt 10 § 2 mom. i nuvarande vägtrafikstadga skall förare av fordon, när så erfordras, i god tid medelst ljudsignal eller tillrop väcka andra vägfarandes uppmärksamhet. Beträffande förare av motorfordon stadgas ytterligare, att denne skall, då omständigheterna så påfordra, i god tid giva varningssignal. Enahanda skyldighet åligger den, som åker velociped.

De sakkunniga få erinra om att de i skrivelse den 29 november 1934 framlagt ett förslag, enligt vilket — för främjandet av en tystare trafik — i vägtrafikstadgan skulle införas en bestämmelse av innehåll, att fordon inom stads tätbebyggda område skulle framföras på sådant sätt, att avgivandet av ljudsignaler i möjligaste mån kunde undvikas.

I *proposition nr 171 till 1935 års riksdag* har sedermera för ernåendet av det av de sakkunniga avsedda syftet föreslagits följande. Förare av fordon så ock den, som åker velociped, skall, då så i särskilt fall är erforderligt till förebyggande av fara för person eller egendom, avgiva ljudsignal eller, där signalapparat saknas, medelst tillrop väcka andra vägfarandes uppmärksamhet (10 § 3 mom.). Inom stads och köpings tätbebyggda område även inom annat tätbebyggt samhälle är avgivande av ljudsignal ej tillåtet i



andra fall än nyss sagts eller där så erfordras vid omkörning (10 § 4 mom.). Detta stadgande gäller dock icke ambulans eller därmed likställda fordon. Om ljudsignal avgives i fall, där detta ej är i författningen tillåtet, skall den till förseelsen skyldige enligt det i propositionen framställda förslaget dömas till böter från och med två till och med tjugu kronor (16 § 1 mom.).

Vägtrafiksakkunniga hava, såsom framgår av det föregående, under 4 § 3 mom. fjärde stycket av sitt förslag upptagit bestämmelser om signalgivning vid omkörning, vilka i stort sett ansluta sig till de i nyssnämnda proposition föreslagna stadgandena i detta ämne. I 5 § av de sakkunnigas förslag har, likaledes i huvudsaklig anslutning till propositionen, föreskrivits skyldighet för förare av fordon att avgiva varningssignal, då så i särskilt fall är erforderligt till förebyggande av fara för person eller egendom. I fråga om sättet för signalgivningen hava de sakkunniga här liksom vid omkörning ansett det särskilt böra fästas uppmärksamheten på möjligheten att för sådant ändamål använda ljussignal.

Under 6 § 1 mom. föreslå de sakkunniga förbud mot att inom tättbebyggt område avgiva ljudsignal i andra fall än som sägs i 4 § 3 mom. och 5 §. De sakkunniga återkomma i motiveringen till 6 § till frågan om räckvidden av detta förbud samt påföljden för överträdelse av detsamma.

Föreskrifterna i 5 § tredje och fjärde styckena i de sakkunnigas förslag överensstämma i allt väsentligt med nu gällande stadganden i 10 § 2 mom. tredje och fjärde styckena i vägtrafikstadgan. Emellertid hava de sakkunniga funnit lämpligt att i fjärde stycket särskilt angiva användning av körriktningsvisare såsom ett sätt att markera avsikt att ändra kurs. Vidare har i samma stycke införts en bestämmelse av innehåll att, om å fordon användes körriktningsvisare, förare skall tillse, att denna efter verkställd kursförändring upphör att utvisa ändring i körriktningen. Om så icke sker, kunna nämligen andra trafikanter bliva vilseledda och olyckstillbud lätt inträffa. Då här talas om körriktningsvisare, avses alla apparater, som anlitas att markera ändring i körriktningen, alltså vare sig de hava formen av pilar eller visare eller de utgöras av särskilda belysningsanordningar, som visa ljus vid kursförändring.

#### 6 §.

**Särskilda bestämmelser om signalgivning.** I 1 mom. har införts förbud mot att inom tättbebyggt område avgiva ljudsignal i andra fall än i 4 § 3 mom. fjärde stycket och 5 § första stycket sägs, d. v. s. där så erfordras vid omkörning eller till förebyggande av fara för person eller egendom. Undantag göres för ambulansbilar och därmed likställda fordon.

På sätt redan förut blivit nämnt, hava de sakkunniga i skrivelse den 29 november 1934 föreslagit, att i vägtrafikstadgan måtte inrymmas en bestämmelse av innehåll, att fordon inom stads tättbebyggda område skall framföras på sådant sätt, att avgivandet av ljudsignaler i möjligaste mån kan



undvikas. De sakkunniga hava infört en dylik föreskrift i 6 § 1 mom., varvid likväl föreskriftens tillämplighetsområde föreslagits skola omfatta icke blott stads tätbebyggda område utan, i likhet med förbudet mot onödig signalgivning, samtliga tätbebyggda områden.

De sakkunniga föreslå icke något straff för förseelse mot de i 6 § 1 mom. meddelade bestämmelserna. Denna de sakkunnigas inställning motiveras av en farhåga för att en dylik straffbestämmelse skulle kunna avhålla förare från att giva signal även i fall, då behov härav i själva verket föreligger, ävensom av hänsynen till förarna, vilka i händelse av straffbeläggning av såväl uraktlåten signalgivning som av överflödigt signalgivning skulle komma i en svår mellanställning. Såsom de sakkunniga redan framhållit under 4 § torde emellertid, om i enlighet med propositionen nr 171 till 1935 års riksdag straff nu införes för onödig signalgivning, ändring härutinnan icke ånyo böra ske, utan bör de sakkunnigas förslag i sådant fall kompletteras med en dylik straffbestämmelse.

I huvudsaklig anslutning till bestämmelser i 21 § 5 mom. av nuvarande motorfordonsförordning har i 6 § 2 mom. av de sakkunnigas förslag till vägtrafikstadga stadgats, att, när enligt de i det föregående meddelade bestämmelserna avgivande av ljudsignal inom tätbebyggt område är tillåtet, signalen må givas allenast medelst signalapparat med jämn, dov ton. I detta sammanhang må erinras om att automobil enligt 4 § 1 mom. d) i förslaget till motorfordonsförordning skall vara utrustad med signalapparat, med vilken skall kunna givas sådan signal.

I 21 § 5 mom. av nuvarande motorfordonsförordning är undantag från bestämmelsen om signalgivning med dov ton medgiven beträffande ambulansbil eller automobil, som användes vid eldfara för brandväsendets räkning eller av brandkåren för beredande av hjälp vid olycksfall eller av polis-trupp. Å sådana fordon skall enligt gällande bestämmelser såsom signalapparat användas kraftigt ljudande ringklocka eller visselpipa eller sirén med genomträngande gäll ton eller annan därmed jämförlig anordning. Då ifrågasvarande fordon i olika avseenden äro tillerkända en företrädesställning i förhållande till övriga trafikanter, synes det med hänsyn till dessa senare vara rimligt, att ambulansbilar och därmed likställda fordon föra signaler, som tydligt skilja dessa fordon från andra trafikanter och som såvitt möjligt överensstämja sinsemellan. På grund härav föreslå de sakkunniga, att nu avsedda fordon skola, då de färdas med större hastighet än den i 24 § 1 mom. för andra fordon högst medgivna eller nödig försiktighet eljest sådant påkallar, använda särskilda signalanordningar av beskaffenhet, som godkänts av Konungen eller den myndighet, Konungen därtill förordnar.

#### 7 §.

**Fri passage för ambulansfordon m. fl.** Enligt 12 § i nuvarande vägtrafikstadga skall vägfarande, då så ske kan, i god tid lämna fri plats för fordon



inrättat för transport av sjuka samt för fordon, som användes vid eldfara för brandväsendets räkning eller av brandkåren för beredande av hjälp vid olycksfall eller av polistrupp ävensom för likprocession och tågande militärtrupp.

*Svenska kommunalarbetsareförbundet* har hos de sakkunniga gjort framställning om sådan ändring i vägtrafikstadgan, att vägfarande skall, utan avseende vid trafikförhållanden, stanna och på så sätt lämna plats för sådana fordon, som användas av brandväsendet, eller ambulansautomobiler, då sådana signaler avgivas, som känneteckna brandkåren tillhöriga fordon, samt förbliva stillastående tills samtliga utryckningsvagnar passerat.

Vägtrafiksakkunniga hava såtillvida tillmötesgått förbundets framställning, som de sakkunniga i 7 § av förslaget till vägtrafikstadga förordat en sådan komplettering av gällande föreskrifter, att om ambulansbil eller fordon, som användas vid eldfara för brandväsendets räkning eller av brandkåren för beredande av hjälp vid olycksfall eller av polistrupp, nalkas och giver för dylika fordon bestämd varningssignal, annan vägfarande å körbana skall icke blott, såsom nu, lämna fri passage utan även stanna, till dess fordonet passerat förbi.

#### 8 §.

**Förarens skyldigheter vid sammanstötning.** Förevarande paragraf motsvarar 10 § 3 mom. i gällande vägtrafikstadga (10 § 5 mom. i det förslag, som framlagts i förenämnda proposition nr 171 till 1935 års riksdag). Enligt dessa författningsrum må vid sammanstötning, påkörning eller annan därmed jämförlig händelse 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.

*Svenska kommunalarbetsareförbundet* har i skrivelse till de sakkunniga hemställt, att vad sålunda är stadgat icke skall avse förare å fordon tillhörande brandväsendet eller ambulansautomobiler under utryckning, under förutsättning att annan man av utryckningsstyrkan kvarstannar å platsen för fullgörandet av de skyldigheter, som enligt ifrågavarande bestämmelser åligger förare.

Vägtrafiksakkunniga förmena, att, i fall en ambulansbil eller därmed jämställt fordon efter exempelvis en sammanstötning fortsätter sin färd men kvarlämnar någon man å olycksplatsen, detta får anses vara en åtgärd, »vartill händelsen skäligen föranleder», som berättigar föraren av fordonet att avlägsna sig från platsen. De sakkunniga hava därför icke funnit kommunalarbetsareförbundets framställning behöva föranleda någon ändring i förevarande bestämmelser.

Dessa synas de sakkunniga vara av sådan vikt, att desamma böra upptagas under en särskild paragraf. Erinras må, hurusom i lagen den 7 juni



1934 om straff för vissa brott vid förande av motorfordon tämligen stränga straffbestämmelser äro meddelade med avseende å förare av motorfordon, vilken handlar i strid mot ovannämnda föreskrifter.

### 9 §.

**Stannande av fordon å väg.** Denna paragraf motsvarar 6 § i nuvarande vägtrafikstadga.

I sistnämnda författningsrum stadgas till en början, att fordon ej må stannas eller lämnas å väg på sådant sätt, att andra fordon icke kunna fritt komma förbi, eller på sådan plats, varest utsikten över vägen är skymd. I de sakkunnigas förslag har denna bestämmelse förtydligats genom ett tillägg, enligt vilket fordon ej heller må stannas eller lämnas å plats, varest utsikten över vägen genom fordonets uppehåll skymmes, såsom vid skarp kurva, väggorsning eller backkrön.

Jämlikt nuvarande 6 § i vägtrafikstadgan skall vidare under mörker å fordon för dragare och motorfordon, som lämnas å väg, finnas tänd lykta, därest icke tillfredsställande belysning å vägen är anordnad. De sakkunniga hava med avseende å ifrågavarande bestämmelse föreslagit, dels att densamma skall äga tillämpning å samtliga fordon, dels att bestämmelsen, i likhet med föreskriften i 18 § om belysningsanordningar å förspända fordon vid färd under mörker, icke skall gälla alla vägar, som innefattas i den uti 1 § lämnade definitionen å väg, utan allenast allmänna vägar, samt dels att i stället för tänd lykta skall kunna föras reflexanordning.

I 6 § vägtrafikstadgan är även föreskrift meddelad om att fordon såvitt möjligt skall stannas å vänstra sidan av vägen i körriktningen räknat. Denna bestämmelse tillkom efter förslag av en motionär vid 1930 års riksdag. Enligt vad i motionen anfördes, hade otaliga olyckor och olyckstillbud inträffat därigenom, att ett fordon oväntat förts över och parkerats på motsatta sidan av vägen.

I skrivelse till Konungen den 29 juni 1934, vilken överlämnats till de sakkunniga, har *Sveriges droskbilägares riksförbund* hemställt om sådan ändring i vägtrafikstadgan, att vederbörande lokala polismyndigheter medgäves rätt att utfärda föreskrift om att, där enkelriktad trafik förekomme, fordon jämväl finge stanna å höger sida av körbanan för passagerares på- eller avstigande. Förbundet har framhållit, hurusom nuvarande i och för sig fullt riktiga bestämmelse, då det vore fråga om att stanna på väg eller för längre uppehåll å gata i stad, åtminstone för den yrkesmässiga persontrafiken hade medfört vissa olägenheter, som, utan att trafiksäkerheten eller systemets enhetliga tillämpning därigenom äventyrades, lätt borde kunna avhjälpas genom befogenhet för lokal polismyndighet att, där så befunes lämpligt, medgiva undantag från den allmänna regeln. De olägenheter och obehag, denna bestämmelses generella tillämpning vållade, komme mest till synes, då äldre



eller sjuka personer skulle avhämtas eller avlämnas vid ingången till sin bostad, och denna vore belägen å högra sidan i fordonets körriktning räknat, eller vid regn eller snöfall, då passagerare under enahanda omständigheter gjorde anspråk på att bliva avhämtad eller avlämnad vid bostaden.

V ä g t r a f i k s a k k u n n i g a hava för sin del funnit de skäl, som enligt det ovan sagda ur trafiksäkerhetssynpunkt åberopats till förmån för införandet av här avsedda bestämmelser, väga tyngre än de därmed förenade praktiska olägenheter, vilka påvisats av riksförbundet. Nu gällande regel i förevarande ämne har därför oförändrad bibehållits i de sakkunnigas förslag.

#### 10 §.

**Gångbanor och cykelbanor.** I denna paragraf hava de sakkunniga, i avslutning till vad som nu gäller enligt 3 § 1 mom. i nuvarande vägtrafikstadga, till en början upptagit en föreskrift av innebörd, att annan vägfarande än gående ej må begagna gångbana. De sakkunniga hava även ansett befogat att i sitt förslag upptaga en motsvarande bestämmelse beträffande cykelbana, varvid emellertid gjorts det undantag, att sådan bana må, där gångbana icke finnes, jämväl användas av gående. I likhet med vad som nu är fallet beträffande gångbanor, torde med avseende å såväl dylika banor som cykelbanor böra medgivas, att desamma, där så finnes erforderligt för färd tvärsöver banan eller av annan särskild orsak, må befaras jämväl av annan vägfarande än sådan, för vilken banan är avsedd.

Enligt 3 § 1 mom. i nuvarande vägtrafikstadga skall, där särskild gångbana icke är anordnad, den som framför fordon såvitt möjligt låta gående utan intrång färdas närmast vägkanten. De sakkunniga hava ansett det obehöfligt att begränsa denna regels giltighet till fall, där gångbana icke är anordnad. Erinras må, hurusom i 14 § av förslaget till vägtrafikstadga upptagits en bestämmelse av innehåll, att gående bör, där gångbana finnes, använda denna.

#### 11 §.

**Tävlingar å väg.** Enligt 13 § i nuvarande vägtrafikstadga må tävling med motorfordon eller velociped ej anordnas utan att tillstånd härtill meddelats av vederbörande länsstyrelse, som har att fastställa sådana villkor för tillståndet, att fara eller olägenhet för annan trafik ej uppkommer. Sistnämnda föreskrift, tillämpad efter ordalagen, är uppenbarligen av mycket restriktiv innebörd. De sakkunniga hava icke funnit anledning att vare sig skärpa eller uppmjuka bestämmelserna i fråga utan hava i sitt förslag upptagit desamma med oförändrat innehåll.

#### 12 §.

**Förbud mot eller inskränkning i trafik å viss väg.** I 14 § gällande vägtrafikstadga föreskrives, att, om beträffande viss väg eller del av väg förbud



erfordras mot trafik med fordon av visst slag eller med last av viss beskaffenhet eller av viss tyngd eller om eljest inskränkningar, försiktighetsmått eller andra särskilda åtgärder påkallas beträffande trafiken å vägen, det ankommer på länsstyrelse respektive polismyndighet i stad att meddela föreskrifter i sådant avseende. För automobiler meddelas i 16 § 2 mom., 17 § och 18 § 3 mom. motorfordonsförordningen vissa bestämmelser av i någon mån likartad natur med de nyss återgivna. I förstnämnda författningsrum stadgas, att, 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, länsstyrelse skall meddela förbud mot all automobiltrafik å vägen. Erfordras eljest för trafiksäkerhetens främjande eller allmän vägs skyddande inskränkning i rätten att med automobil befara dylik väg, skall länsstyrelse förklara sådant befarande antingen under hela året eller under viss tid av året förbjudet med mindre de föreskrifter iakttagas i avseende å automobilens tyngd, bredd eller hjultryck, som länsstyrelsen för varje fall kan finna nödigt meddela. Beträffande gata eller annan allmän plats i stad meddelas förbud eller tillstånd, som nu nämnts, av polismyndigheten i staden. I fråga om enskilda vägar och andra enskilda områden ankommer det enligt 17 § på ägaren av vägen eller området att avgöra, huruvida körning med automobil därstädes må äga rum. Har automobiltrafik å sådan väg icke förbjudits och är den allmänneligen befa ren, äger länsstyrelse enahanda befogenhet som beträffande allmän väg.

Enligt bestämmelserna i 18 § 3 mom. i nuvarande motorfordonsförordning äger länsstyrelse, där i följd av viss allmän vägs svaga beskaffenhet eller uppblötta tillstånd eller annat särskilt förhållande så prövas nödigt, föreskriva inskränkning i den eljest tillåtna hastigheten antingen under hela året eller under viss tid av året 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.

Nu nämnda bestämmelser hava synt de sakkunniga kunna sammanföras till en paragraf, vilken synes kunna göras tillämplig å alla slag av fordon. De sakkunniga hava givit ifrågavarande bestämmelser det innehåll, att om beträffande viss väg, som icke ligger inom stads planlagda område, eller beträffande del av sådan väg för trafiksäkerhetens främjande eller vägens skyddande förbud mot trafik erfordras eller inskränkning i trafiken påkallas med avseende å fordon av visst slag, tyngd eller bredd, last av viss beskaffenhet, färdhastighet eller korriktning eller om eljest inskränkningar, försiktighetsmått eller andra särskilda åtgärder beträffande trafiken å vägen äro nödvändiga, det ankommer på länsstyrelse att meddela föreskrifter härutinnan. Beträffande gata eller allmän plats, som ligger inom stads planlagda område, böra motsvarande föreskrifter meddelas av polis-



myndigheten i staden. I fråga om enskilda vägar föreslås i huvudsak enahanda regler som nu gälla.

De under 2—4 mom. föreslagna bestämmelserna motsvara i huvudsak nuvarande stadganden i respektive 16 § 5, 6 och 7 mom. samt 18 § 4 mom. motorfordonsförordningen.

### 13 §.

**Vägmärken.** Förevarande paragraf har sin motsvarighet i 20 § i gällande motorfordonsförordning.

I 1 mom. första stycket hava vidtagits vissa mindre jämkningar, delvis sammanhängande med vad som föreslagits under 12 §. Från bestämmelsen, att inskränkningar i trafiken skola tillkännagivas genom anslag, skall enligt förslaget gälla undantag i fråga om s. k. tjällossningsförbud. Ett sådant förbud innebär ju ofta, att för ett helt län eller stora delar av ett län förbud mot viss trafik meddelas för varierande tidrymder, alltefter vad vägar- nas tillstånd under tjällossningen kräver. Att vid alla vägar, som äro hänfödda under tjällossningsförbudet, uppsätta anslag torde vara praktiskt ogörligt. I de sakkunnigas förslag föreslås därför, att tillkännagivande om förbud, varom här är fråga, må ske i annan ordning än genom anslag.

Enligt andra stycket av 1 mom. i dess nuvarande lydelse skall å eller invid för automobiltrafik tillåten allmän väg eller gata, som utgör infartsväg till stad eller annat tätbebyggt samhälle, å lämplig plats anbringas tavla, varå tydligt anges samhällets namn. Denna bestämmelse kompletteras i kungörelsen den 12 juni 1931 (nr 252) angående vägmärken med föreskrifter av bland annat det innehåll, att ortnamnstavla, varom här är fråga, skall uppsättas vid den plats å infartsväg till samhälle, varest den beträffande samhällets tätbebyggda delar stadgade körhastigheten för motorfordon skall börja tillämpas, samt placeras så att vägfarande vid infart till samhället har tavlan på sin vänstra sida.

Såsom under 1 § av de sakkunnigas förslag blivit angivet, förstås i detta förslag med tätbebyggt område sådan del av stad, köping, samhälle eller annat bebyggt område, som är begränsad av vid infartsvägarna uppsatta märken av det utseende, som Konungen bestämmer. Till frågan om beskaffenheten av dessa från ortnamnstavlorna artskilda märken återkomma de sakkunniga i det följande vid behandlingen av vissa ändringar i kungörelsen angående vägmärken. Ehuru enligt de sakkunnigas förslag de nuvarande ortnamnstavlorna förlora sin betydelse för tillämpningen av de regler, som äro knutna vid samhällens tätbebyggda delar, böra dessa tavlor bibehållas med uppgift att liksom hittills underlätta vägfarandes orientering. Sådana tavlor böra fortfarande vara obligatoriska vid infartsväg till stad eller annat tätbebyggt samhälle. Härutöver medges i de sakkunnigas förslag, att ortnamnstavla även må uppsättas vid annan ort än nyss sagts, där så befinnes lämpligt till upplysning för vägfarande. Som exempel å



dylik ort må nämnas kyrkplats. Enligt vad som framhållits i en av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen offentliggjord promemoria av den 9 maj 1933 är det visserligen redan nu tillåtet att uppsätta ortnamnstavlor även annorstädes än vid samhällen men har sådan tavla ansetts böra till skillnad från andra ortnamnstavlor anbringas parallellt med vägen. Sistnämnda åtskillnad torde icke längre bliva behöfvlig.

I detta sammanhang vilja de sakkunniga erinra om att enligt 29 § i lagen den 23 oktober 1891 angående väghållningsbesvärets utgörande på landet vägvisare skola anbringas, där vägar stöta samman. Nämnda lag upphör att gälla från och med den 1 januari 1937, då lagen den 7 juni 1934 om allmänna vägar träder i kraft. I sistnämnda lag är bestämmelsen om vägvisare utbytt mot en allmän föreskrift i 34 §, att vid väg skola, till upplysning för de vägfarande, finnas uppsatta erforderliga vägmärken. De sakkunniga anse det vara lämpligt, att i 13 § av förslaget till vägtrafikstadga upptages en bestämmelse av enahanda innehåll som den i 1891 års lag givna. För städer liksom för andra tätbebyggda samhällen finnes redan i 20 § av nuvarande motorfordonsförordning (13 § i de sakkunnigas förslag till vägtrafikstadga) föreskrift meddelad om att å lämpliga platser skola uppsättas vägvisare till ledning för genomgångstrafiken.

I fråga om utmärkandet av platser, där särskild varsamhet är av nöden, innefattar förslaget i sak ingen annan ändring än att sådant utmärkande även skall ske beträffande huvudväg, som omtalas i 4 § 4 mom. i förslaget. Varningsmärke av nu åsyftat slag bör härvid anbringas å biväg, som korsar huvudväg, men däremot icke å huvudväg vid korsning med biväg. Vid korsning mellan två huvudvägar bör åter varningsmärke uppsättas på båda huvudvägarna.

Med hänsyn till de långt ifrån enhetliga principer, som av vägdistrikten för närvarande tillämpas beträffande placeringen av anordningar av förevarande slag, föreslå de sakkunniga, att det hänskjutes till länsstyrelserna eller, såvitt angår stads planlagda område, polismyndighet att bestämma, var dylika anslag, tavlor, vägvisare och varningsmärken skola anbringas.

Slutligen föreslås, att länsstyrelse även skall äga bestämma, att å för automobiltrafik tillåten allmän väg skall, där sådan väg korsas av enskild väg, anbringas vägvisare med utmärkande av den senare vägens egenskap av enskild väg. Ett dylikt tillkännagivande synes kunna vara motiverat med hänsyn till att å enskilda vägar icke behöva anbringas varningsmärken och till att således särskild uppmärksamhet erfordras vid trafik å sådana vägar.

Beträffande förslaget, att Konungen skall äga meddela bestämmelser om beskaffenheten av ljussignaler, som användas till reglering av trafiken i väg- och gatukorsningar, hänvisas till vad som i det följande anföres i fråga om ljussignalers beskaffenhet och uppsättning.



## Särskilda bestämmelser för gående.

### 14 §.

I denna paragraf hava de sakkunniga till en början upptagit en bestämmelse av innehåll, att där gångbana finnes, gående böra använda denna. Det synes nämligen självfallet, att gående i sådant fall icke böra använda körväg eller cykelbana samt härvid utsätta icke blott sig själva utan även andra vägfärande för risker och hindra den övriga trafiken.

De sakkunniga få vidare erinra om att 1927 års motorfordonsakkunniga i sitt förslag till vägtrafikstadga upptogo föreskrifter av innehåll, att, om gångbana vore anordnad å vägs båda sidor, gående företrädesvis borde använda den högra gångbanan samt att, om särskild gångbana icke finnes å väg, gående företrädesvis borde färdas å högra sidan av vägen. Emellertid upptogs detta förslag icke i förenämnda proposition nr 121 till 1930 års riksdag.

Vägtrafiksakkunniga vilja nu återupprepa det av 1927 års sakkunniga framställda förslaget. Detta innebär, att den gående kommer att möta den trafik, som är honom närmast i stället för att, såsom väl nu är det vanliga, hava denna trafik i ryggen. Den föreslagna ändringen skulle bland annat förebygga sådana olyckshändelser, som förorsakas av att gående utan att se sig om stiger ut i körbanan och därvid påköres av upphinnande fordon.

Vid möte å gångbana böra enligt de sakkunnigas förslag liksom enligt 3 § 2 mom. i nu gällande vägtrafikstadga de mötande vika till vänster. I enlighet med vad som gäller enligt nuvarande vägtrafikstadga har även i förslaget stadgats, att gående skall iakttaga särskild försiktighet vid beträdande av körbana och vid vägkorsningar. I detta sammanhang hava de sakkunniga jämväl upptagit föreskrift om skyldighet för gående att, där särskilt övergångsställe finnes utmärkt, företrädesvis använda detta. Slutligen hava de sakkunniga i fråga om reglerna för gåendes beträdande av körbana funnit det böra stadgas, att gående ej må genom att gå i bredd hindra eller försvåra trafiken därstädes med fordon.

Vid tillämpningen av ovan berörda regler må ihågkommas, att fall uppenbarligen kunna tänkas, då det får anses försvarligt, att gående färdas på annat sätt än här angivits. Man bör nämligen bland annat taga hänsyn till att de gående äro väsentligt mera beroende av väglaget än fordon. På grund härav hava de sakkunniga givit samtliga nu berörda bestämmelser formen av råd, och överträdelse av desamma bliva sålunda enligt förslaget icke i och för sig belagda med straff.

## Särskilda bestämmelser för cyklar.

### 15 §.

I 15—17 §§ äro bestämmelser meddelade för cykelåkande. I 15 § äro införda de nu i 4 § första stycket och 5 § första stycket upptagna föreskrif-



terna om signalapparater och belysningsanordningar. I anslutning till vad som föreslås beträffande motorfordon hava de sakkunniga ansett det jämväl beträffande cyklar böra föreskrivas, att bländande ljus ej må å cykel begagnas å väg, där tillfredsställande belysning är anordnad, eller vid möte med annan vägfarande än gående, eller när cykeln lämnas å vägen. Det lär numerera i allt större utsträckning förekomma, att även å cyklar föres sådan belysning, som kan verka bländande.

#### 16 §.

Enligt 7 § 1 mom. i nuvarande vägtrafikstadga må icke två personer samtidigt färdas å cykel, som är avsedd allenast för en person, dock må, där särskilda anordningar härför vidtagits, å sådan cykel medföras ett barn under sex år. De sakkunniga hava föreslagit sådan komplettering av dessa bestämmelser, att i sist avsedda fall föraren av cykeln skall vara vuxen person. Härvid torde det å andra sidan kunna medgivas, att å cykeln må medföras barn upp till en ålder av tio år.

I övrigt överensstämma bestämmelserna i denna paragraf med motsvarande föreskrifter i 7 § 1 mom. av gällande vägtrafikstadga.

#### 17 §.

Under denna paragraf hava de sakkunniga upptagit en bestämmelse om skyldighet för cykelåkande att, där cykelbana finnes, använda denna. Bestämmelsen utgör en motsvarighet till föreskriften i 14 §, att gående bör använda gångbana, där sådan finnes, och bör ses i samband med de under 10 § meddelade stadgandena om förbud för andra vägfarande än cyklande och i vissa undantagsfall gående att använda cykelbana. Nämnas må, att *kaptenen Ernst Killander* i en till Konungen ställd skrivelse av den 4 juli 1934, vilken överlämnats till de sakkunniga, gjort framställning i ovan berörda syfte.

Bestämmelsen i 17 § andra stycket ansluter sig till nuvarande föreskrift i 7 § 1 mom. tredje stycket i vägtrafikstadgan.

### Särskilda bestämmelser för fordon, förspända med dragare.

#### 18 §.

I 5 § andra stycket av nuvarande vägtrafikstadga meddelas bestämmelser om belysningsanordningar å fordon, förspända med dragare. Enligt dessa bestämmelser må länsstyrelse, därest sådant finnes av behovet uppenbarligen påkallat, beträffande viss väg med livlig trafik förordna, att å med dragare förspänt fordon, som under mörker framföres å vägen, eller å dess dragare skall föras antingen tänd lykta så anbragt, att ljuset är synligt på avstånd såväl framifrån som bakifrån, eller ock reflexanordningar, som vid belysning återkasta sken såväl framåt som bakåt. Lykta och reflexanordningar skola visa vitt ljus framåt och rött ljus bakåt. Sådant förordnande, som ej må avse med dragare förspänt ofjädrat arbetsåtkdon, må innehålla de



undantag, länsstyrelsen finner erforderliga, och skall kungöras samt, i den ordning länsstyrelsen bestämmer, tillkännagivas medelst anslag å eller invid vägen. Reflexanordning skall vara av typ, som godkänts av Konungen eller den myndighet, Konungen därtill förordnar.

Vid tillkomsten av såväl 1923 års motorfordonsförordning som den nu gällande förordningen var det föremål för omprövning, om icke alla fordon, förspända med dragare, borde vara försedda med belysningsanordningar.

Sålunda föreslogo 1920 års sakkunniga i sitt betänkande, att med dragare förspänt fordon under mörker städse skulle vara försett med tänd lykta med vitt sken så anbragt, att ljuset vore synligt på avstånd såväl framifrån som bakifrån.

Vid framläggande av *propositionen till 1923 års riksdag* yttrade vederbörande departementschef i denna del:

I fråga om stadgandet i 4 § hade de hörda myndigheterna i vissa fall förordat en skärpning, i andra fall en mildring av detsamma. Då en ny föreskrift av denna art ej torde böra göras strängare än ur trafiksäkerhetens synpunkt kunde anses oundgängligen påkallat, ansågo departementschefen icke lämpligt, att man för det dåvarande ginge längre än av de sakkunniga föreslagits. Däremot syntes det kunna ifrågasättas, om ej en lindring av stadgandet i vissa hänseenden kunde äga rum. Sålunda torde på sätt av en länsstyrelse framhållits, den ifrågavarande skyldigheten ej böra gälla vid färd å sådan väg, där belysning funnes anordnad. Sin egentliga betydelse skulle de föreslagna reglerna få beträffande sådana vägar, där automobiltrafik mera allmänt förekomme; i sådana fall måste det anses som ett verkligt intresse för lantbefolkningen själv, att olyckshändelser kunde undvikas genom anbringande av belysningsanordningar även å fordon för dragare. Å vägar, där praktiskt ingen eller i allt fall ringa automobiltrafik ägde rum — härvid åsyftades främst vissa trakter av Norrland — vore däremot betydelsen av sådana anordningar mindre framträdande. Det hade därför syntes departementschefen böra beredas möjlighet för vederbörande länsstyrelser att beträffande viss väg å landet med ringa trafik meddela de eftergifter i fråga om tillämpningen av stadgandet i fråga, vartill anledning kunde förefinnas. Innan dylik eftergift meddelades, syntes yttranden böra inhämtas från vederbörande väghållningsdistrikt och polismyndighet.

Vid propositionens behandling i riksdagen yttrade *andra lagutskottet*, att då förhållandena icke allestädes syntes vara sådana, att det föreläge verkligt behov av att föra lykta å fordon, förspänt med dragare, hade det syntes utskottet lämpligast, att icke någon generell föreskrift därom meddelades, utan att länsstyrelsen tillades befogenhet att förordna, att sådan skyldighet att föra lykta skulle föreligga vid färd å viss väg. Sådant förordnande syntes åtminstone till en början icke behöva meddelas annat än beträffande livligt trafikerade vägar, och, där så funnes lämpligt, borde åt förordnandet kunna givas det innehåll, att, då fordon användes i arbete ute på marken, därå icke skulle behöva föras lykta vid passerandet av väg, som här avsåges.

Sedan *riksdagen* biträtt *andra lagutskottets* utlåtande, avfattades förevarande stadgande i 1923 års *vägtrafikstadga* sålunda, att länsstyrelse skulle kunna, där sådant funnes av behovet uppenbarligen påkallat, beträffande viss väg med livligt trafik förordna, att å med dragare förspänt fordon, som



under mörker framfördes å vägen, skulle föras tänd lykta med vitt sken så anbragt, att ljuset vore synligt på avstånd såväl framifrån som bakifrån.

1927 års motorfordonssakkunniga framhöllo i sitt betänkande, hurusom det förhållandet, att hästfordon icke vore skyldiga att under mörker föra lykta, hade vållat automobiltrafikanterna stora svårigheter och medfört avsevärda risker för hästfordonen. Vid å landsväg inträffade olyckshändelser, beroende på sammankörning under mörker mellan automobil och annat fordon, syntes anledningen till olyckshändelsen i flertalet fall vara, att automobilföraren i mörkret icke kunnat iakttaga det andra fordonet förrän så sent, att en kollision varit oundviklig. Att länsstyrelserna det oaktat icke begagnat den möjlighet gällande lagstiftning gäve i förevarande hänseende, syntes ha berott bl. a. på svårigheten att kunna på fordon av visst slag (hölass, timmerforor etc.) anbringa lykta på sådant sätt, att ljuset vore synligt på avstånd såväl framifrån som bakifrån.

Från länsstyrelsehåll hade ifrågasatts, huruvida icke ifrågavarande stadgande kunde utvidgas så, att även lämpliga reflexanordningar finge användas i stället för lykta. Skedde så, skulle länsstyrelserna lättare övervinna de betänkligheter mot lagrummets tillämpning, som hittills förefunnits. För vinnande av kännedom huruvida i marknaden förekommande reflexglas vore för ett dylikt ändamål lämpliga hade de sakkunniga företagit en del försök med olika slag av reflexglas.

Vid prov å Ladugårdsgärdet, vilka företagits med två arbetsåkdon, vartdera förspänt med en häst, hade de sakkunniga haft tillfälle att undersöka sådana glas av ej mindre än sju olika, såväl inländska som utländska, fabrikat. Vid proven hade reflexglasen fästs, framtill, dels å hästens bogträ, dels i hästens pannrem och dels vid vagnens förarsäte samt, baktill, å vagnen i höjd med hjulens överkant. Vid proven hade tillgått så, att hästfordonen förts å vägen i riktning mot en i gång varande automobil, vars lyktor utvecklade normal ljusstyrka; och hade det därvid visat sig, att reflexglasen i allmänhet blivit synliga redan på 100 å 150 meters avstånd samt att av de framtill anbragta glasen det i hästens pannrem fästa bäst iakttagits, tydligen beroende på att detsamma tack vare hästens rörelser med huvudet lättare »fångat» den från automobillykterna utgående ljuskäglan. Försöken i vad desamma avsett det baktill fästa reflexglaset hade även utfallit tillfredsställande. Slutligen nämndes, att proven tydligt givit vid handen, att de olika fabrikatens förmåga att reflektera ljuset varit avsevärt olika. Största förmågan hade de reflektorer visat, vilka varit »totalreflekterande», d. v. s. att ljusstrålen reflekterades helt inom glaskroppen och återkastades parallellt med infallsriktningen till utgångspunkten. Sämre hade de reflektorer visat sig vara, vilka varit utförda enligt principen »speglade reflexion», d. v. s. att den infallande ljusstrålen återkastats under en vinkel i förhållande till reflektorns frontyta, som vore lika med infallsvinkeln. Reflexljuset bleve alltså icke återkastat till ljuskällan, om reflektorn befunno sig i sned vinkel i förhållande till denna.

Någon bestämd uppgift å det pris, som dylika reflexglas komme att betinga, kunde ej lämnas, men syntes detsamma komma att hålla sig omkring en krona.

Med anledning av den erfarenhet, som vid de företagna proven vunnits, ansågo de sakkunniga sig böra föreslå, att nu förevarande stadgande borde givas följande lydelse: »Framföres å väg under mörker med dragare för-



spänt fordon, skall å fordonet eller dragaren föras antingen tänd lykta så anbragt, att ljuset är synligt på avstånd såväl framifrån som bakifrån, eller ock reflexanordningar, som återkasta sken såväl framåt som bakåt. Lykta och reflexanordningar skola visa vitt ljus framåt och rött ljus bakåt.»

I *propositionen nr 121 till 1930 års riksdag* anslöt sig chefen för kommunikationsdepartementet till motorfordonssakkunnigas förslag.

Emellertid yrkades i väckta *motioner*, att det icke måtte införas föreskrift om obligatoriskt förande av lykta eller annan belysningsanordning å hästfordon. Till stöd för dessa yrkanden anfördes bland annat följande. Särskilt beträffande vanliga arbetsåkdon, såväl vinter- som sommarfordon av en mångfald olika typer, syntes den ifrågasatta föreskriften komma att medföra stora olägenheter, om den ens vore möjlig att tillämpa. Det komme sannolikt vid många slags transporter, exempelvis av foder eller skogsprodukter, att visa sig ogörligt att anbringa lyktor eller reflexglas på föreslaget sätt. Särskilt å ofjädrade sommararbetsåkdon syntes dessutom glasen utsättas för stor risk att skakas sönder, liksom de vid av- och pålastning samt vid skogskörning lätt kunde förstöras. Härigenom kunde kostnaderna bliva rätt betydande. För övrigt syntes den föreslagna anordningen icke vara av behovet, om motorförarna iakttog nödig varsamhet.

*Andra lagutskottet* förklarade sig icke kunna undgå att taga hänsyn till de skäl, som i motionerna anförts mot det i propositionen innefattade förslaget. Enligt utskottets mening syntes strängare bestämmelser än de redan gällande icke böra ifrågakomma. I en vid utskottets utlåtande fogad reservation yrkades, att av länsstyrelse meddelat förordnande om belysningsanordningar å icke motordrivna fordon icke skulle få avse med dragare förspänt ofjädrat arbetsåkdon.

*1930 års riksdag* biträdde utskottets uttalande med den jämkning som innefattades i nyssnämnda reservation.

Frågan om skyldighet att föra belysningsanordning å fordon, förspända med dragare, har sedermera varit föremål för behandling vid 1932 och 1933 års riksdagar.

I en motion vid *1932 års riksdag* påyrkades sådan ändring i 5 § vägtrafikstadgan, att skyldighet komme att föreligga för alla med dragare förspända fordon, som framfördes å väg under mörker, att föra ljus eller reflektor, vilka kastade vitt sken framåt och rött sken bakåt. Enligt vad motionären anförde, utgjorde det förhållandet, att med dragare förspänt fordon icke vore skyldigt att vara försett med vare sig ljus eller reflexanordning, en allvarlig fara för trafiksäkerheten. Denna fara för trafiksäkerheten syntes under senare år hava ökat därigenom, att vägarna i den del av landet, som en stor del av året vore försänkt i mörker och där hästskjutsar i stor utsträckning användes för transport av timmer m. m., numera vore i sådant skick, att motorfordonstrafiken å dessa vägar utan svårighet kunde försiggå under så gott som hela året. I och med vägarnas förbättring komme därjämte



helt naturligt hastigheten för motorfordon vid färd å dessa vägar att ökas, vilket även i sin mån kunde bidra till svårigheten för förare av motorfordon att i tid upptäcka fordon, som framfördes i mörker utan belysning.

I utlåtande över motionen hänvisade vederbörande tillfälliga utskott till att den i motionen yrkade lydelsen av ifrågavarande författningsrum innebure en avsevärd skärpning av de bestämmelser, som förordats av 1930 års riksdag, och närmast voro av samma innebörd som Kungl. Maj:ts proposition vid 1930 års riksdag. Då sådan skärpning bestämt avvisats av riksdagen år 1930 och några nya skäl, som skulle kunna föranleda till frågående av den ståndpunkt, riksdagen då intagit, ej förebragts, funne utskottet ej skäl tillstyrka bifall till motionen. I enlighet härmed blev motionen i riksdagen avslagen.

Samme motionär upprepade sitt yrkande i en motion vid 1933 års riksdag. I denna motion hänvisades till att vid föregående års riksdagsdebatt i förevarande ärende framhållits, hurusom ett betydande antal provinsialläkare, veterinärer, distriktslantmätare m. fl. med stor erfarenhet från trafik under mörker, vilka under hand tillfrågats om önskvärdheten av ljus å fordon, på det kraftigaste understrukit motionens syfte och förklarat, att ett verkligt behov förelåge av den ifrågasatta bestämmelsen. Vidare hade frågan sedan föregående år kommit i ett nytt läge, därigenom att reflektorer nu funnes i handeln till ett pris av 1 krona 25 öre per styck (enligt broschyr från Gasaccumulator).

Vederbörande tillfälliga utskott vid 1933 års riksdag uttalade i sitt över motionen avgivna utlåtande, att då i densamma inga nya skäl förebragts utöver dem, som varit kända, när likalydande motion år 1932 avslagits, och då kostnadsskäl icke vore för utskottets ståndpunktstagande avgörande, utskottet icke ansåge anledning föreligga att frågå sin år 1932 uttalade mening och för den skull hemställde, att motionen icke måtte föranleda någon åtgärd. Utskottets hemställan bifölls.

I en del framställningar, som överlämnats till de sakkunniga, hava önskemål uttalats om att jämväl med dragare förspända fordon obligatoriskt skola vara försedda med belysningsanordning.

Sålunda har *svenska transportarbetareförbundet* i sin förenämnda skrivelse den 21 november 1932 förordat genomförandet av den utav 1927 års motorfordonssakkunniga föreslagna ändringen i 5 § andra stycket vägtrafikstadgan, samt därvid hänvisat till den utveckling trafiken tagit i hela vårt land samt till den av nämnda sakkunniga anförda motiveringen för ifrågavarande förslag.

Likaledes har *motorförarnas helnykterhetsförbund* i skrivelse till Konungen den 16 december 1932, som överlämnats till de sakkunniga, under framhållande att man med en enkel och prisbillig reflexanordning å alla



icke motordrivna fordon kunde i hög grad minska riskmomenten i trafiken, gjort framställning i liknande syfte.

Framställning i förevarande ämne har även gjorts av *länsstyrelsen i Uppsala län*. I skrivelse den 18 december 1931 till chefen för kommunikationsdepartementet, vilken skrivelse överlämnats till de sakkunniga, har länsstyrelsen erinrat, att bestämmelsen om förande av belysningsanordningar å fordon, förspända med dragare, icke kunde bringas i tillämpning annat än beträffande vissa vägar inom varje län. Sedan fråga inom Uppsala län uppkommit angående utfärdande av föreskrift om förande av lykta eller reflektor å dylika fordon, hade denna fråga upptagits till behandling vid länets vägstyrelseförenings synnerligen talrikt besökta årsmöte under år 1931 och hade därvid de närvarande enhälligt uttalat sig för att dylik föreskrift borde kunna avse samtliga vägar. Samma åsikt hade därefter kommit till uttryck i yttranden från såväl landsfiskaler som vägstyrelser inom länet. Länsstyrelsen, som utfärdat kungörelse i ämnet avseende vissa av länets mera trafikerade vägar, delade den uppfattning i saken, som enligt vad ovan angivits gjorts gällande inom länet. Även om förhållandena flerstädes inom landet kunde vara sådana, att en generell föreskrift i ifrågavarande hänseende beträffande alla vägar icke vore påkallad, funne länsstyrelsen det dock synnerligen önskvärt, att möjlighet bereddes en länsstyrelse att meddela bestämmelser i ämnet, avseende länets samtliga vägar. I ett län som Uppsala län med ett utvecklat vägnät och mångenstädes påfallande korta avstånd mellan vägkorsningarna samt, som följd därav, en avsevärd samtrafik mellan de olika vägarna, hade det visat sig svårt att skilja mellan de vägar, som skulle medtagas, och övriga vägar.

Enligt gällande vägtrafikstadga vore med dragare förspända ofjädrade arbetsåtkdon undantagna från tillämpningen av ifrågavarande bestämmelse. Ett sådant undantag, för vilket bärande skäl knappast syntes kunna anföras, vore, liksom begränsningen till vissa vägar, i hög grad ägnat att förminska den med stadgandet avsedda nyttan och borde därför ävenledes bortfalla.

Under åberopande av vad sålunda anförts har länsstyrelsen hemställt, att åtgärder måtte tagas i övervägande till åstadkommande av ändring av 5 § andra stycket i vägtrafikstadgan av innebörd, dels att däri avsett förordnande kunde av länsstyrelsen meddelas för samtliga vägar inom länet, dels ock att det för ofjädrat arbetsåtkdon stadgade undantaget bortfölle.

Slutligen har *Sveriges trafikbilägares riksförbund* i skrivelse till chefen för kommunikationsdepartementet den 15 december 1931, som likaledes överlämnats till de sakkunniga, med understrykande av önskvärdheten av enhetliga bestämmelser för hela riket på förevarande område, hemställt, »att länsstyrelserna måtte anmodas begagna sig av den befogenhet, som i vägtrafikstadgans 5 § föreskrives, och utfärda kungörelse om att *samtliga* fordon, som efter mörkrets inbrott trafikera landets allmänna vägar, skola vara utrustade med lämplig belysning».



V ä g t r a f i k s a k k u n n i g a kunna icke underlåta att ånyo upptaga frågan, huruvida skyldigheten att under mörker föra belysningsanordningar å fordon förspända med dragare fortfarande bör vara beroende av länsstyrelsernas avgörande eller i författningen fastslås såsom en allmängiltig regel. Det kunde synas, som om detta spörsmål redan varit föremål för tillräcklig uppmärksamhet och att frågan knappast vore av tillräcklig vikt att motivera ett återupptagande av densamma till förnyade överbäganden. Enligt de sakkunnigas mening är emellertid förevarande spörsmål, i synnerhet med den omfattning trafiken å våra vägar nu tagit, av stor betydelse med hänsyn till trafiksäkerheten, vilket även bekräftas av de framställningar som nu gjorts i ärendet. Frågan synes äga betydelse såväl ur deras synpunkt, vilka framföra förspända fordon, som med hänsyn till motortrafikens intresse av att alla fordon, som trafikera de allmänna vägarna, utmärkas med belysningsanordningar. För motortrafiken kan det icke vara tillfredsställande, att med dragare förspända fordon å den ena vägen skola vara försedda med dylika anordningar, medan motsvarande skyldighet ej är föreskriven med avseende å annan väg. Om såsom författningens belysningsanordning godtages icke blott tänd lykta utan även reflexanordning, synas näppeligen några mera vägande invändningar kunna resas mot tanken på införandet av allmängiltiga bestämmelser i förevarande hänseende. Reflexanordningar torde oavsett fordonets beskaffenhet eller den last, som föres åt detsamma, i regel utan större svårighet kunna anbringas å fordonet, dragaren eller lasten. Även om ett fordons reflexanordningar en eller annan gång bliva skadade och måste utbytas mot nya, torde anskaffandet av sådana anordningar icke kunna sägas utgöra någon nämnvärd ekonomisk uppoffring för fordonsägaren. Såsom framgår av det föregående är kostnaden för inköp av reflexanordningar helt ringa.

På grund av vad nu anförts och då det ovan omförmälda förslag, som framställt av länsstyrelsen i Uppsala län, icke synes i tillräcklig grad tillgodose önskemålen om enhetliga bestämmelser på förevarande område, hava de sakkunniga ansett sig böra i sitt förslag upptaga en allmän bestämmelse av innehåll att, om med dragare förspänt fordon framföres under mörker, å fordonet eller dragaren skall föras antingen tänd lykta så anbragt, att ljuset är synligt på avstånd såväl framifrån som bakifrån, eller ock reflexanordningar, som återkasta sken såväl framåt som bakåt. Beträffande bestämmelsens tillämplighetsområde hava de sakkunniga dock funnit det åtminstone för närvarande kunna anses tillräckligt, att densamma allenast kommer att gälla allmänna vägar, däremot ej enskilda.

I anslutning till motsvarande bestämmelser i fråga om automobil föreslås, att lykta och reflexanordningar skola visa vitt, blåvitt eller gult ljus framåt och rött ljus bakåt.



## Särskilda bestämmelser för automobiler.

### 19 §.

**Registreringsmärkens placering m. m.** Denna paragraf motsvarar 21 § i nuvarande motorfordonsförordning. I 1 mom. meddelas till en början föreskrifter om skyldighet att under färd föra registreringsmärken eller, därest automobilen ej ännu tilldelats dylikt märke, föreskrivna besiktningsskyltar och besiktningmärken.

De sakkunniga få erinra om att beteckningen registreringsmärke i de sakkunnigas förslag användes i stället för igenkänningsmärke.

Till frågan om beskaffenheten av registreringsmärken återkomma de sakkunniga i det följande i den särskilda motiveringen till vissa föreslagna ändringar i gällande författning om igenkänningsmärkens beskaffenhet.

Vad angår ifrågavarande skyltars och märkens placering hava här upptagits de i 8 § 2 mom. och 12 § 2 mom. av gällande motorfordonsförordning förekommande och jämväl i 13 § 2 mom. och 17 § 2 mom. av de sakkunnigas förslag till motorfordonsförordning införda bestämmelserna, att sådana skyltar och märken skola på ett i ögonen fallande sätt anbringas såväl framtill som baktill å automobil.

I detta sammanhang vilja de sakkunniga fästa uppmärksamheten på att enligt 21 § 4 mom. andra stycket i nuvarande motorfordonsförordning, vilken motsvaras av 19 § 8 mom. andra stycket i förslaget till vägtrafikstadga, igenkänningsmärke och besiktningsskylt ej må under färd vara dolda och såvitt möjligt skola hållas i sådant skick, att de med lätthet kunna avläsas.

I *propositionen nr 208 till 1934 års riksdag* föreslogos vissa tillägg till bestämmelserna om igenkänningsmärken och besiktningsskyltar, nämligen dels i 8 § 2 mom. och 12 § 2 mom. i fråga om desammas placering m. m. och dels i 21 § 4 mom. andra stycket om skyldighet för förare att i dåligt väglag förvissa sig om att icke igenkänningsmärkena (besiktningsskyltarna) blivit oläsliga. De i propositionen framlagda förslagen grundade sig på en inom kommunikationsdepartementet upprättad promemoria, över vilken yttranden avgivits av olika myndigheter och organisationer.

Vad först angår frågan om igenkänningsmärkes eller besiktningsskylts placering föreslogs i nyssnämnda promemoria, att å automobil igenkänningsmärke (besiktningsskylt) skulle vara placerat med underkanten lägst 60 centimeter från marken samt att baktill skulle finnas en belysningsanordning med den effekt, som redan nu vore stadgad beträffande baklyktan. Det i promemorian framförda förslaget i denna del tillstyrktes eller lämnades i huvudsak utan erinran av i det närmaste samtliga i ärendet hörda myndigheter. Ett par länsstyrelser förmenade härvid, att den föreslagna bestämmelsen knappast vore tillfyllest. En annan länsstyrelse ansåg det ur kontrollsynpunkt synnerligen angeläget, att föreskrifter även meddelades därom, att igenkänningsmärke och besiktningsskylt borde



såvitt möjligt anbringas å automobils yttersta — främre och bakre — delar och i varje fall så att icke någonting försvårade märkets eller skyltens avläsande. Vidare framhölls av en länsstyrelse, att å vissa automobiler det bakre igenkänningsmärket på grund av karosseriets form och märkets därav föranledda snedsättning syntes tydligt på nära håll men på längre avstånd vore mer eller mindre osiktbart, och hemställde därför, att stadgandet i 12 § 2 mom. måtte fullständigas med en föreskrift om att igenkänningsmärket skulle anbringas lodrätt.

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

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

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

I den inom kommunikationsdepartementet upprättade promemorian föreslogs vidare införandet i 21 § 4 mom. andra stycket motorfordonsförordningen av en uttrycklig föreskrift om skyldighet för förare att under färd vid smutsigt väglag, snöfall eller eljest så ofta omständigheterna därtill föranledde förvissa sig om att icke igenkänningsmärkena (besiktningsskyltarna) blivit oläsliga. I fråga om detta förslag framhölls i vissa yttranden, att den nuvarande bestämmelsen om att igenkänningsmärke såvitt möjligt skulle hållas i sådant skick att det med lätthet kunde avläsas, syntes vara tillfyllest. Förslaget avstyrktes av kungl. automobilklubben samt svenska motorklubben och motormännens riksförbund ävensom svenska automobilhandlareföreningen och styrelsen för automobilbesiktningsmännens förening.



I förenämnda proposition nr 208 föreslogs i nu förevarande hänseenden sådana ändringar i 8 § 2 mom., 12 § 2 mom. och 21 § 4 mom. motorfordonsförordningen, att besiktningsskyltar och igenkänningsmärken skulle anbringas lodrätt och på ett i ögonen fallande sätt samt med skyltens underkant lägst 50 centimeter från marken ävensom att det skulle åligga förare att, då omständigheterna därtill föranledde, förvissa sig om att icke besiktningsskylt eller igenkänningsmärke blivit oläsligt.

Chefen för kommunikationsdepartementet anförde följande motivering för de sålunda i propositionen ifrågasatta författningsändringarna:

Införandet i motorfordonsförordningen av en bestämmelse om viss lägsta höjd, på vilken igenkänningsmärke eller besiktningsskylt å automobil skulle vara anbragt, syntes vara väl ägnat att underlätta den, framför allt å landsbygden, ofta med svårigheter förbundna övervakningen av motorfordonstrafiken. Ehuru det från denna synpunkt finge anses önskvärt att märket anbringades tämligen högt upp på fordonet, funne departementschefen sig, med hänsyn till de av vissa länsstyrelser och enskilda sammanslutningar anförda kostnadsskäl, icke böra förorda en föreskrift om placering å större höjd än 50 centimeter över marken räknat från märkets underkant. Det från flera håll gjorda påpekandet att, för vinnande av här avsett syfte, det vore önskvärt att igenkänningsmärkena placerades lodrätt i förhållande till fordonets längdaxel syntes vara värt beaktande. En liknande föreskrift återfunnes exempelvis i den tyska trafiklagstiftningen. Nu berörda stadganden torde böra gälla såväl automobil som motorcykel varom i 34 § sägs.

Vad anginge den ifrågasatta föreskriften om skyldighet för förare att vid färd i dåligt väglag så ofta omständigheterna därtill föranledde förvissa sig om att icke igenkänningsmärkena eller besiktningsskyltarna blivit oläsliga, funne departementschefen en föreskrift i denna riktning lämpligen böra meddelas. Erfarenheten hade nämligen givit vid handen, att det ofta förekomme att förare, i de flesta fall av bekvämlighetsskäl, eftersatte sin skyldighet att tillse att märkena vore i läsligt skick. I detta sammanhang kunde nämnas att frågan om igenkänningsmärkenas konstruktion och utseende syntes böra bli va föremål för förnyat överbäggande. De anmärkningar som från flera håll på senaste tiden riktats mot igenkänningsmärken med relieftyper syntes giva vid handen, att dessa märken måste anses mindre lämpliga. Det kunde därför ifrågasättas huruvida de icke borde helt förbjudas. Däremot torde måhända igenkänningsmärken med genombrutna bokstäver och siffror böra tillåtas, därest sådana märken av ändamålsenlig konstruktion kunde framställas. Om så bleve fallet, torde svårigheten för förare att vid färd i dåligt väglag hålla skyltarna i läsligt skick komma att väsentligt underlättas.

*Andra lagutskottet* vid 1934 års riksdag avstyrkte bifall till propositionen i nu berörda delar och anförde härvid följande. Av departementschefens uttalande framginge, att enligt departementschefens uppfattning frågan om igenkänningsmärkes konstruktion och utseende syntes böra bli va föremål för förnyat överbäggande. Enligt utskottets förmenande vore en undersökning i berörda hänseenden av behovet påkallad, och utskottet utginge från att en sådan komme till stånd och att därvid jämväl frågan om besiktningsskylts konstruktion och utseende bleve föremål för prövning. Med hänsyn härtill syntes det utskottet mindre lämpligt att för närvarande



meddela ändrade föreskrifter rörande placeringen av besiktningsskyltar och igenkänningsmärken.

Vad anginge det föreslagna tillägget till 21 § 4 mom. ansåg utskottet, att även detta borde anstå, till dess nya typer av besiktningsskyltar och igenkänningsmärken, mindre smuts- och snösamlade än de nuvarande, blivit tillåtna. Utskottet ville samtidigt understryka, att det redan enligt gällande rätt ålåde förare att tillse, att besiktningsskyltar och igenkänningsmärken vore i läsligt skick.

I detta sammanhang må nämnas, hurusom *Sveriges trafikbilägares riksförbund* i en till kommunikationsdepartementet ställd skrivelse, vilken överlämnats till de sakkunniga, gjort framställning om sådan uppmjukning av bestämmelserna i nuvarande 21 § 4 mom. motorfordonsförordningen, att åtal för förseelse mot dessa bestämmelser icke skulle ifrågakomma, om vederbörande kunde styrka, att registreringsmärken liksom belysningsanordningar varit i sin ordning vid tidpunkten omedelbart före tillryggaläggandet av en viss vägsträcka, exempelvis 3—5 mil.

V ä g t r a f i k s a k k u n n i g a få hänvisa till att de i det följande komma att uttala sig till förmån för användningen av registreringsmärken med genombrutna bokstäver. Ehuru därvid endast föreslås tillåtelse men icke skyldighet att föra dylika märken, utgå de sakkunniga från att dessa komma att ernå en tämligen allmän användning. Härigenom underlättas iakttagandet av den nuvarande föreskriften i 21 § 4 mom. motorfordonsförordningen, att märke skall såvitt möjligt hållas i sådant skick, att det med lätthet kan avläsas. Att, på sätt i förenämnda proposition till 1934 års riksdag blivit ifrågasatt, komplettera sistnämnda stadgande därmed att det skall åligga förare att, då omständigheterna därtill föranleda, förvissa sig om att icke märke blivit oläsligt, anse de sakkunniga för sin del icke vara behövt.

Enligt de sakkunnigas mening kan det med avseende på risken för nedsmutsning av registreringsmärke näppeligen vara av någon nämnvärd betydelse, huruvida detsamma är placerat 50 eller 60 centimeter över marken eller något lägre. Detta gäller, vare sig nedsmutsningen åstadkommes av andra fordon, eller beror av den uppsugning av damm och smuts, som automobilen själv åstadkommer. Den förbättring, som skulle vara att vinna genom fastställandet av ett minimiavstånd från marken, skulle sålunda vara ringa. Härtill kommer å andra sidan, att en dylik bestämmelse i många fall skulle för automobilägaren medföra icke oväsentliga kostnader för omplacering av registreringsmärkena. Slutligen bör här erinras om att de ovan avsedda genombrutna märkena förbliva läsliga tämligen oberoende av nedsmutsning. Med hänsyn till vad nu anförts samt till att det åligger förare att såvitt möjligt hålla ifrågavarande märken i sådant skick, att de med lätthet kunna avläsas, hava de sakkunniga ansett sig böra i sitt förslag icke upptaga några bestämmelser om att märke skall vara placerat på visst minimiavstånd från marken.



Då i författningen föreskrives, att märke skall anbringas på ett i ögonen fallande sätt, synes det vara obehövt att införa någon uttrycklig föreskrift om att märke skall placeras lodrätt, detta så mycket mera som någon avvikelse härifrån lär kunna ske utan att märkets läslighet äventyras.

Ett eftergivande av bestämmelserna i nuvarande 21 § 4 mom. motorfordonsförordningen i enlighet med det av Sveriges trafikbilägares riksförbund framställda förslaget kunna de sakkunniga icke förorda. Huru ofta en förare bör konstatera, om registreringsskyltarna äro läsliga, bör icke vara beroende av generella bestämmelser utan av väglagets tillstånd vid olika tillfällen.

**Skyltar.** Enligt 21 § 1 mom. b) i gällande motorfordonsförordning skola å automobil under färd föras skyltar av metall, anbragta å lämpliga, lätt tillgängliga platser, upptagande dels ägarens namn och hemvist samt, där ägarens hemvist är ett annat än automobilens hemort, jämväl denna, dels i förekommande fall tiden för senast verkställd besiktning av bilen, dels beträffande bil, som tillhör besiktigad typ, automobilens typbeteckning enligt vad därom är särskilt stadgat, dels ock, beträffande personombuss och lastvagn, automobilens tjänstevikt, bredd och största hjultryck, ävensom det högsta antal passagerare bilen är avsedd att föra eller automobilens maximilast.

Bestämmelsen om skylt, angivande tiden för senast verkställd besiktning, tillkom på förslag av 1919 års sakkunniga, vilka ansågo det vara lämpligt, att å automobil även funnes uppgift i nu omförmälda hänseende, detta dels för att underlätta polismyndigheternas kontroll härutinnan och dels för att tjäna automobilägarna själva till ledning och påminnelse att fullgöra dem åliggande skyldigheter med avseende å besiktning och efterbesiktning av bilen.

I skrivelse till Konungen den 4 februari 1933, vilken överlämnats till de sakkunniga, har länsstyrelsen i Södermanlands län hemställt, att Kungl. Maj:t måtte taga i övervägande, huruvida icke bestämmelsen om uppgift angående tiden för senaste besiktning kunde utgå ur motorfordonsförordningen. Till stöd för denna framställning har länsstyrelsen anfört följande:

Denna bestämmelse torde ofta eftersättas av ägare till bilar i enskilt bruk. »I förekommande fall», som syntes avse att utesluta föreskriftens tillämpning å bilar, tillhörande besiktigad typ, hade av allmänheten tolkats såsom avseende bilar i yrkesmässig trafik. Att skyldighet skulle föreligga att beträffande bilar för enskilt bruk, för vilka årlig efterbesiktning icke vore föreskriven, föra skylt med uppgift om tiden för besiktning av bilen, hade nämligen icke ansetts kunna ifrågasättas.

Länsstyrelsen ansågo för sin del skäl för bibehållande av denna bestämmelse icke förefinnas. Då föreskriften icke gällde alla bilar kunde nämligen vid trafikkontroll i allt fall icke omedelbart avgöras, huruvida skyldighet att föra skylt med



sådan uppgift föreläge eller icke. Uppgiften torde för övrigt helt sakna betydelse beträffande automobiler, som icke användes i yrkesmässig trafik. Även i fråga om automobiler i yrkesmässig trafik syntes emellertid numera, sedan föreskrift införts om skyldighet för besiktningsmännen att föra register över dylika automobiler, bestämmelsen icke erforderlig. Besiktningsmännen syntes icke underlåta att till vederbörande länsstyrelse lämna uppgifter å de fordon, som icke inom föreskriven tid efterbesiktigats, och länsstyrelserna torde vid erhållande av dylik uppgift vidtaga åtgärder av ena eller andra slaget mot de försumliga trafikbilägarna. Kontrollen av att dylik efterbesiktning fullgjordes syntes sålunda numera vara tillfredsställande ordnad utan en dylik bestämmelse.

Med hänsyn särskilt till den ökade kontroll med därav följande åtal för förseelser mot motorfordonsförordning och vägtrafikstadga, som genom statspolisens verksamhet torde komma att igångsättas, syntes det länsstyrelsen vara av vikt, att sådana föreskrifter i dessa författningar, som saknade betydelse eller i allt fall icke kunde sägas hava någon större sådan och på grund härav redan upphört att tillämpas, måtte snarast upphävas.

**V ä g t r a f i k s a k k u n n i g a**, vilka anslutit sig till den av länsstyrelsen sålunda uttalade uppfattningen, hava i sitt förslag icke upptagit någon bestämmelse om skyldighet att å automobil föra skylt, angivande tiden för senast verkställd besiktning.

Ej heller har det befunnits erforderligt, att å automobil, vilken tillhör besiktigad typ, skall föras skylt, som upptager automobilens typbeteckning.

I de sakkunnigas förslag har gjorts ett tillägg av innehåll, att å skylt, varom här är fråga, även må angivas de lastmängder, som svara mot andra hjultryck hos automobilen än det s. k. största hjultrycket. Beträffande motiveringen till denna föreskrift torde få hänvisas till vad som anföres under 23 § nedan.

Slutligen har i fråga om skyldigheten att föra skyltar av här ifrågavarande slag undantag blivit uttryckligen stadgat för de fall, där automobil jämlikt 13 § 1 mom. punkterna 1—6 i motorfordonsförordningen nyttjas före registrering.

**Belysningsanordningar å automobil.** Beträffande belysningsanordningarna å automobil hava nuvarande bestämmelser underkastats sådan jämkning, att, där å automobil föres s. k. sökarlykta och genom denna tillräcklig belysning vinnes, mindre krav ställes på ljuskenet från de två lyktor, som äro anbragta en å vardera sidan av automobilen. Vidare har i författningsförslaget utsagts, att å automobil, till vilken är kopplat släpfordon, icke behöver föras bakre belysningsanordning. Det må härutinnan hänvisas till att enligt 29 § i de sakkunnigas förslag till vägtrafikstadga, motsvarande 22 § 8 mom. i nu gällande motorfordonsförordning, baktill å släpvagn skall föras samma registreringsmärke som å det dragande fordonet ävensom vid mörker en belysningsanordning, vilken med vitt sken så belyser detta märke, att det lätt kan avläsas, samt visar rött ljus bakåt.

I detta sammanhang må erinras, hurusom de sakkunniga i 4 § 4 mom. av



förslaget till motorfordonsförordning upptagit bestämmelser om att å automobil förekommande belysningsanordningar, vilka kunna avgiva bländande sken, skola vara så beskaffade, att avbländning snabbt kan ske, ävensom att Konungen skall äga meddela närmare bestämmelser om beskaffenheten av belysningsanordningarna å automobil.

**Belysningsanordningar å ambulansautomobiler m. fl. fordon.** De i 2 mom. meddelade föreskrifterna om belysningsanordningar på ambulansautomobiler m. fl. fordon överensstämma med motsvarande föreskrifter i 21 § 2 mom. av gällande motorfordonsförordning.

**Utmärkande av utskjutande last.** I 3 mom. har intagits föreskrift om skyldighet att, därest å automobil framföres gods, som med mer än en och en halv meter skjuter utanför automobilens bakre belysningsanordningar, hava godsets avslutning tydligt utmärkt med fritt hängande tygduk eller dylikt. En sådan bestämmelse synes de sakkunniga påkallad ur trafiksäkerhetssynpunkt. Framförandet av last, som mera betydligt skjuter utanför automobils flak, utan att detta på något sätt anges, kan nämligen innebära allvarliga risker för bakom kommande fordon. Det må erinras om att den danska vägtrafikstadgan innehåller ett stadgande, att, om lasten å fordon skjuter mer än en armslängd utanför fordonet och icke är tydligt skönjbar för bakifrån kommande, lastens avslutning skall vara tydligt utmärkt med en halmviska eller en vit duk.

**Slirskydd.** I 4 mom. har, i viss anslutning till nu i 2 § 5 mom. motorfordonsförordningen förekommande bestämmelse, upptagits ett stadgande, att å automobils hjul böra, där så erfordras, till skydd mot slirning anbringas lämpliga anordningar, som ej kunna skada vägen (snökedjor).

**Utmärkande av tjänstevikt m. m.** Enligt 21 § 3 mom. första stycket skall å lastvagn å utifrån väl synlig plats tydligt utmärkas automobilens tjänstevikt och maximilast. De sakkunniga hava icke funnit erforderligt att bibehålla skyldigheten att sålunda angiva automobilens tjänstevikt. I stället har i 5 mom. av förevarande paragraf föreslagits, att automobils största hjultryck skall utmärkas på sätt nyss sagts. Beträffande betydelsen härav återkomma de sakkunniga i motiveringen till 23 §.

6 och 8 mom. överensstämma med 21 § 3 mom. andra stycket respektive 4 mom. gällande motorfordonsförordning.

I detta sammanhang må nämnas, hurusom *Sveriges droskbilägares riksförbund* i skrivelse till Konungen den 29 juni 1934, vilken överlämnats till de sakkunniga, hemställt om föreskrifter i syfte att liktransporter icke måtte få förekomma med andra motorfordon än sådana, som särskilt äro avsedda för ifrågavarande ändamål. Framställningen har motiverats såväl av pietetsskäl som ur hygieniska synpunkter.



Hos de sakkunniga hava vidare erinringar framställts mot vissa missförhållanden, som anses förekomma vid kreaturstransporter med lastautomobiler.

De sålunda gjorda framställningarna hava föranlett de sakkunniga att i 19 § 7 mom. införa en bestämmelse om befogenhet för Konungen eller den myndighet, Konungen därtill förordnar, att meddela föreskrifter i fråga om särskilda anordningar för transport av lik ävensom för kreaturstransport å automobil.

## 20 §.

**Vissa skyldigheter för förare.** I 1 mom. har upptagits den nu i 7 § 2 mom. första stycket vägtrafikstadgan förekommande bestämmelsen, att i automobils förarsäte icke flera passagerare må taga plats eller gods uppläggas till större myckenhet än att föraren kan intaga en bekväm körställning.

Enligt 4 § 1 mom. i förslaget till motorfordonsförordning skall automobil bland annat vara försedd med backspegel, så placerad att föraren med densamma kan iakttaga den bakom varande trafiken. Till komplettering av ifrågavarande bestämmelse hava de sakkunniga funnit lämpligt att i 20 § 2 mom. av förslaget till vägtrafikstadga uttryckligen utsäga, att automobil icke må lastas på sådant sätt, att föraren hindras att genom backspeghen iakttaga den bakom varande trafiken.

Bestämmelsen i 3 mom. att förare skall, då han lämnar automobilen, vidtaga sådana åtgärder, att automobilen ej kan komma i gång av sig själv, är hämtad från 21 § 8 mom. i gällande motorfordonsförordning.

Föreskrifterna i 4 mom. hava sin motsvarighet i 21 § 9 mom. i nuvarande motorfordonsförordning. Enligt sistnämnda författningsrum åligger det föraren att så behandla motorn, att den icke åstadkommer onödigt buller, ej heller utsläpper rök, ånga eller gas i sådan mängd, att olägenhet härav uppstår. Användes explosionsmotor, må gaserna icke givas fritt avlopp. Vad sålunda är stadgat i fråga om automobil gäller på grund av bestämmelserna i 34 § även beträffande motorcyklar. De sakkunniga få erinra om, att de i sin förut omförmälda skrivelse den 29 november 1934 föreslagit viss jämkning av ifrågavarande bestämmelse. Härvid hänvisades till att dessa icke syntes vara så effektiva, som önskvärt skulle vara. Särskilt förare av motoreyklar behandlade ofta sina fordon på ett gentemot omgivningen föga hänsynfullt sätt. Ehuru de sakkunniga icke stode främmande för tanken, att oljud av förevarande slag redan enligt gällande bestämmelser skulle kunna av polismyndigheterna beivras något mera effektivt än som syntes vara fallet, ifrågasatte de sakkunniga, huruvida icke möjligheten till ingripande i någon mån skulle underlättas om de hittillsvarande ordalagen, att motor icke finge åstadkomma »onödigt» buller, utbyttes mot ett förbud mot »störande» buller från motorfordon. Föreskrifterna i 20 § 4 mom. första stycket i det nu före-



liggande förslaget till vägtrafikstadga ansluter sig i sak till vad de sakkunniga sålunda tidigare föreslagit.

För närvarande stadgas i 21 § 9 mom. andra stycket motorfordonsförordningen, att förare skall vid smutsigt väglag, då gående person passeras, begränsa hastigheten, så att den gående ej onödigtvis utsättes för smutsstänk. De sakkunniga hava infört en motsvarande bestämmelse i 20 § 4 mom. andra stycket av sitt förslag men hava härvid föreslagit den jämkningen, att förare i nyssnämnda syfte icke blott har att begränsa hastigheten, där så erfordras, utan att överhuvud taget såvitt möjligt framföra fordonet på sådant sätt, att den gående ej utsättes för smutsstänk.

Bestämmelsen i 5 mom. motsvarar nuvarande föreskrift i 21 § 6 mom. motorfordonsförordningen, enligt vilken bländande ljus ej må användas vid färd i tätbebyggt samhälle, där tillfredsställande belysning är anordnad, ej heller annorstädes vid möte med annan vägfarande än gående. Det synes emellertid de sakkunniga lämpligt att ej göra tillämpningen av ifrågavarande bestämmelse beroende av om automobilen framföres i tätbebyggt samhälle. Bländande ljus bör ej få användas, närhelst belysningen å den plats, där fordonet befinner sig, är tillfredsställande. De sakkunniga hava vidare avfattat sitt förslag sålunda, att förbud mot bländande ljus ej endast gäller vid framförandet av fordon, utan även om fordon mer eller mindre tillfälligtvis stannats eller ock lämnats å väg. Nu ifrågavarande bestämmelse om förbud mot bländande ljus bör icke utgöra hinder för att, där så befinnes erforderligt, använda glimtar av helljus som signal.

6 mom. överensstämmer med 21 § 10 mom. gällande motorfordonsförordning.

I detta sammanhang må nämnas, att de sakkunniga icke upptagit den i nuvarande 21 § 7 mom. motorfordonsförordningen förekommande bestämmelsen, att förare icke må röka tobak vid framförande av automobil i tätbebyggt samhälle. Tillräckliga skäl synas de sakkunniga icke förefinnas för bibehållande av en dylik bestämmelse, och motsvarigheter till densamma torde även saknas i utlandet.

#### 21 §.

Denna paragraf överensstämmer med 21 a § i nuvarande motorfordonsförordning.

#### 22 §.

Föreskrifterna i denna paragraf hava sin motsvarighet i 11 § av nuvarande vägtrafikstadga. Dock hava bestämmelserna i någon mån förenklats.

#### 23 §.

**Hjultryck å motorfordon.** Rätten att befara vägarna med automobil är enligt nu gällande motorfordonsförordning, liksom enligt tidigare förordningar, begränsad med hänsyn till automobilens största hjultryck.



Detta motsvarar enligt 2 § 1 mom. i motorfordonsförordningen den tyngd, som, när automobilens vikt med passagerare eller last uppgår till dess totalvikt, uppbäres av det mest belastade hjulet. Sistnämnda definition har bibehållits i 2 § 1 mom. av de sakkunnigas förslag till motorfordonsförordning.

Enligt 1916 års förordning om automobiltrafik fick automobil med större hjultryck vid full last än 2 500 kg ej framföras å allmän väg utan särskilt tillstånd av länsstyrelsen i det län, där vägen var belägen.

1920 års sakkunniga funno sig böra vidga den krets av automobiler, för vars framförande särskilt tillstånd skulle erfordras. Sattes gränsen — framhöllo de sakkunniga — såsom i 1916 års författning vid ett hjultryck av 2 500 kg, bleve det allenast ett ringa fåtal automobiler, för vilka tillstånd behöfve sökas. Det vore knappast annorstädes än å stadsgator, som så tunga automobiler kunde med fördel brukas. Gränsen mellan automobiler, för vars framförande särskilt tillstånd skulle erfordras, och mellan sådana, för vilka sådant tillstånd ej skulle behövas, hade synts ligga ungefär vid 2 1/2 tonsvagnarna. Hjultrycket för en sådan automobil vore ungefär 1 800 kg, men kunde för vissa automobiler uppgå till något högre siffra. I allmänhet vore 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 2 000 kg:s hjultryck icke i allmänhet torde föreligga. Där i följd av vägs eller bros beskaffenhet en automobil med nämnda hjultryck ej kunde med trygghet framföras, hade länsstyrelsen enligt 2 mom. i 16 § skyldighet att meddela påkallade inskränkande bestämmelser. I allmänhet vore fastställandet av en viss siffra för hjultrycket å automobil, för vars framförande särskilt tillstånd erfordrades, en icke alltför betydelsefull sak. Huvudsaken vore, att länsstyrelsen för varje särskild väg, där inskränkningar kunde ifrågakomma, efter undersökning fastställde det hjultryck, som en automobil högst finge hava för att få trafikera vägen med tillhörande broar. Vore själva vägen god, så att trafik med en automobil med visst hjultryck därå kunde medgivas, men en därå befintlig bro alltför svag härför, kunde inskränkningen avse allenast bron. Då fråga här vore om lastvagnar, kunde det bliva nödigt att för bron passerande lossa en del av lasten. I anslutning till vad sålunda anförts föreslogo de sakkunniga, att automobil med ett största hjultryck överstigande 2 000 kg ej skulle få framföras å allmän väg utan särskilt tillstånd av länsstyrelsen i det län, där vägen vore belägen. — De i 1923 års förordning meddelade bestämmelserna i förevarande ämne avfattades i enlighet med de sakkunnigas förslag.

1927 års motorfordonssakkunniga föreslogo emellertid en återgång till 1916 års förordnings bestämmelser i nu berörda hänseende. En sådan jämkning ansågo de sakkunniga vara väl motiverad av de ytterligare förbättringar vägarna under de senare åren undergått. Vad broarna beträffade, skulle dessa numera byggas så, att de kunde tåla ett högsta hjultryck av 3 000 kg. I Stockholms län hade de s. k. förstaklassvägarna redan generellt



upplåtits för motorfordon med största hjultryck av 2 500 kg. Även den utveckling, som ägt rum å vagnmaterialets område, talade för den föreslagna förändringen. De tyngre automobilernas allt mer och mer låga och långa byggnad och de å dessa bilar vanligen förekommande kraftiga pneumatiska ringarna medförde, att skadegörelsen å vägarna i ej ringa grad minskades. Det syntes ock mycket sällan möta något hinder från myndigheternas sida att erhålla tillstånd till trafik med fordon med hjultryck över det föreskrivna.

I *propositionen till 1930 års riksdag* förklarade sig emellertid chefen för kommunikationsdepartementet anse, att tiden ännu icke vore inne för den av de sakkunniga föreslagna höjningen. Även de för automobiltrafik mest lämpade vägarna, de s. k. förstaklassvägarna, syntes alltjämt i stor utsträckning vara för svaga för att utan olägenhet kunna upptaga trafik med så stort hjultryck som det av de sakkunniga förordade. Dittillsvarande stadgande borde förty bibehållas.

I överensstämmelse härmed gäller enligt 16 § 3 och 4 mom. av *1930 års motorfordonsförordning*, att automobil med ett största hjultryck överstigande 2 000 kg ej må framföras å allmän väg utan särskilt tillstånd av länsstyrelsen i det län, där vägen är belägen, eller av vederbörande polismyndighet i stad. 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.

Beträffande släpvagn meddelas i 22 § 9 mom. motorfordonsförordningen motsvarande bestämmelser.

Att märka är, att länsstyrelse jämlikt 16 § 2 mom. motorfordonsförordningen kan, utöver den i 3 mom. stadgade begränsningen, för viss väg meddela föreskrifter om de trafikerande automobilernas tyngd, bredd eller hjultryck. Genom skrivelse den 3 februari 1933 till länsstyrelserna i samtliga län har Kungl. Maj:t förordnat, att ett inom kommunikationsdepartementet utarbetat förslag till allmänna riktlinjer i fråga om de inskränkningar i rätten att befara allmän väg med motorfordon m. m., varom det ankommer på länsstyrelse att besluta, skall tjäna till ledning vid prövning av hithörande frågor.

Vid sina överväganden, huruvida de bestämmelser i fråga om fordons hjultryck, vilka enligt det ovan sagda numera äro gällande, kunna anses lämpligt avfattade eller äro i behov av revision, hava de sakkunniga ägnat särskild uppmärksamhet åt av 1931 års väg- och brosakunniga verkställda utredningar rörande bärigheten hos vägarna i landet.

1931 års väg- och brosakunniga hava i förut omförmälda betänkande behandlat frågan om motorfordons vikt och hjultryck. Nämnda sakkunniga, vilka tidigare i skrivelse till chefen för kommunikationsdepartementet den 29 februari 1932 framlagt förslag i fråga om bestämmande av vissa hjultrycksklasser och för dessa angivit gränserna 1 000, 1 500 och 2 000 kg, hava i sitt betänkande föreslagit, att vägar, avsedda för tyngre trafik, i det kom-



mande skola utbyggas på sådant sätt att hjultrycksgränserna 2 500, 3 000 och 3 500 kg kunna tillämpas. De sakkunniga hava — under hänvisning till att i kapitel IX av deras betänkande närmare utvecklats de huvudbetingelser, som borde gälla för den av de sakkunniga föreslagna indelningen av vägarna i vissa byggnadstyper — gjort följande uttalanden:

Byggnadstyp I, avseende huvudvägarna, borde byggas för ett hjultryck av 2 500—3 500 kg, byggnadstyp II, normalt avseende bygdevägarna, för ett hjultryck av 1 500—2 500 kg. Högklassiga vägbeläggningar med gott utförande kunde beräknas tåla ett hjultryck av 3 500 kg. Den högsta hjultrycksgränsen för grusvägar borde bestämmas till 3 000 kg. På smala vägar borde hjultrycket inskränkas. Sålunda borde hjultryck, överstigande 2 000 kg icke tillåtas på vägar med mindre bredd än 5 m (såvida icke mötesplatser anordnades).

Motorfordon med flera än två axlar och släpvagnar borde normalt icke tillåtas hava större hjultryck än 2 500 kg med hänsyn till deras ogynnsamma lastverkan på broarna, därest det icke kunde visas, att deras lastverkan vore mindre ogynnsam än de lastsystem, för vilka broarna beräknats.

Av trafiktekniska skäl framstode det som ett starkt önskemål, att ett större antal vägar öppnades för ett högsta hjultryck av 2 500 kg. Detta torde med hänsyn till vägnas nuvarande beskaffenhet redan nu i stor utsträckning vara möjligt. Utan att de sakkunniga kunnat med bestämdhet angiva de kostnader, som skulle föranledas av en höjning av hjultrycket på vägar, som nu icke tålde ett dylikt hjultryck, syntes likväl av de utav de sakkunniga verkställda utredningarna framgå, att en sådan höjning av vägstandarden icke krävde några oskäligen kostnader utan ofta borde löna sig. De sakkunniga förordade, att en undersökning successivt gjordes med ledning av i betänkandet lämnad utredning, och att därefter en systematisk standardhöjning verkställdes.

Det önskemålet syntes växa fram, att huvudvägarna, åtminstone i södra och mellersta Sverige samt södra Norrland, så småningom bragtes upp till en sådan bärighet, att ett hjultryck av 3 000 kg för dem kunde tillåtas på fri landsbygd samt 3 500 kg närmast städer och industricentra.

Omläggningar och förbättringar av vägnätet borde verkställas med de nu nämnda målen i sikte.

*Svenska automobilhandlareföreningen* har i skrivelse till de sakkunniga erinrat om att nuvarande bestämmelser om största hjultryck av myndigheterna tillämpats sålunda, att för framförande av automobil eller släpvagn, vars största hjultryck överstege 2 000 kg, under alla omständigheter erfordrades vederbörligt tillstånd, alltså även exempelvis för det fall att fordonet framfördes utan last eller med last av sådan vikt, att största hjultrycket vid tillfället icke uppginge till 2 000 kg. För tillgodoseende av ifrågavarande bestämmelsers syfte, nämligen att skydda vägarna, vore uppenbarligen nyss omförmälda rättstillämpning icke erforderlig. En dylik tillämpning



syntes ej heller hava varit åsyftad. Föreningen har föreslagit, att automobil eller släpvagn, vars största hjultryck överstege 2 000 kg, måtte få framföras utan särskilt tillstånd, om medelst förande av mindre last hjultrycket vore nedbragt till 2 000 kg.

Ett liknande förslag har framställts av *Sveriges trafikbilägares riksförbund*. Detta förbund har i skrivelse till kommunikationsdepartementet den 17 november 1934, vilken överlämnats till de sakkunniga, gjort framställning om fullt klara och tydliga bestämmelser i fråga om hjultrycks kontroll, gående ut på att sådan i regel endast kunde ifrågakomma då det gällde lastat motorfordon.

*Svenska transportarbetareförbundet* har i förut omförmälda skrivelse den 2 oktober 1934 uttalat önskvärdheten av att bestämmelser borde införas, som åstadkomme enhetliga hjultrycksberäkningar över hela landet. Förbundet har hänvisat till att exempelvis hjultrycket för en tvåaxlad vagn med tvillinghjul inom vissa län ansågos hava sex hjul medan det i sådana fall i andra län räknades med att fordonet hade fyra hjul. Förbundet har även hemställt, att nuvarande största hjultryck måtte höjas från 2 000 till 3 000 kg.

Även *Sveriges omnibussägares riksförbund* har i skrivelse till de sakkunniga hemställt om höjning av det i motorfordonsförordningen angivna största hjultrycket till 3 000 kg.

V ä g t r a f i k s a k k u n n i g a finna det uppenbart, att bestämmelser erfordras till förebyggande av att de allmänna vägarna trafikeras med i förhållande till desammas bärkraft alltför tunga fordon. Liksom hittills synes i författningarna böra angivas en gräns för hjultrycket å de fordon, som utan särskilt tillstånd må framföras å vägarna. Vederbörande myndigheter böra hava att i särskilda fall lämna medgivande till trafik med tyngre fordon än i författningarna angivits, men böra å andra sidan även kunna beträffande vissa vägar fastställa en lägre gräns för det tillåtna hjultrycket. I såväl det ena som det andra fallet hava myndigheterna att vid sina beslut i förevarande ämnen taga hänsyn till de olika förhållanden, som påverka vägnarnas bärighet.

Med avseende å frågan, vilket hjultryck som bör väljas såsom allmän gräns för befarandet av våra vägar utan särskilt tillstånd, är det ju till en början självfallet, att denna gräns måste bestämmas på grundval av en viss uppfattning om den regelmässiga bärkraften hos vägarna. Det är härvid att märka, å ena sidan att, om gränsen sättes lågt, antalet framställningar om tillstånd att få framföra fordon med större hjultryck än det fastställda kan väntas bliva tämligen stort, men å andra sidan att, om gränsen sättes högt, myndigheterna tvingas att i fråga om åtskilliga vägar meddela särskilda inskränkningar beträffande hjultrycket å trafikerande fordon. Det må erinras, hurusom 1931 års väg- och brosakkunniga i sitt förut omförmälda betänkande funnit det av trafiktekniska skäl framstå som ett starkt önskemål, att



ett större antal vägar öppnas för ett högsta hjultryck av 2 500 kg, ävensom ansett detta med hänsyn till vägarnas nuvarande beskaffenhet redan nu i stor utsträckning vara möjligt. Vad i nämnda betänkande anförts har styrkt vägtrafiksakkunniga i deras uppfattning, att det icke bör möta betänkligheter att, med nedan angivna undantag, höja det i författningarna fastställda hjultrycket å fordon, som utan särskilt tillstånd må trafikera vägarna, från 2 000 till 2 500 kg, d. v. s. till samma siffra som gällde före tillkomsten av 1923 års motorfordonsförordning. För automobilägarna skulle det säkerligen innebära en väsentlig fördel att kunna utgå ifrån att, där ej annat i särskilda fall bestämmes, fordon med ett hjultryck upp till 2 500 kg få utan särskilt tillstånd trafikera vägarna. De sakkunniga anse sig, på grundval av vad väg- och brosakkunniga uttalat, kunna förutsätta, att det icke skall visa sig behöfligt för myndigheterna att i någon mera avsevärd omfattning föreskriva en lägre hjultrycksgräns än den i författningarna angivna.

Såsom redan antytts föreslå de sakkunniga ett undantag från nu berörda regel om en hjultrycksgräns vid 2 500 kg. Härvid avses sådana automobiler, å vilka avståndet mellan hjulaxlarna är relativt kort, så att hjulens tryck samlas på en liten yta och därmed utsätter denna för större påfrestning än som kan anses svara mot dess bärkraft. Restriktiva bestämmelser för dylika fordon äro icke minst påkallade med hänsyn till dessas ogynnsamma lastverkan å broarna. Särskilt äro här att märka de treaxliga automobilerna, vilkas två bakre axlar i allmänhet äro anbragta tämligen nära varandra. Emellertid torde icke tillräcklig anledning förefinnas att begränsa de inskränkande bestämmelserna att allenast gälla sistnämnda fordon. För samtliga automobiler med ett axelavstånd understigande förslagsvis tre meter, anse de sakkunniga i enlighet med det nu sagda, att den hittillsvarande hjultrycksgränsen av 2 000 kg bör bibehållas. I själva verket torde en dylik inskränkning i stort sett bliva till fördel även för automobilägarna själva. Om densamma icke förefunnes, vore det nämligen sannolikt, att länsstyrelserna med tanke på fordon av ifrågavarande slag skulle nödgas med avseende å åtskilliga vägar meddela inskränkningar beträffande alla automobiler med större hjultryck än 2 000 kg.

Av praktiska skäl synes det önskvärt, att en automobilägare, som vill söka tillstånd till framförande inom ett län av automobil med större hjultryck än det i författningen tillåtna, härvid endast skall behöva med sin ansökning vända sig till länsstyrelsen i länet, även om automobilen jämväl är avsedd att framföras genom stad. Dock bör beslutanderätten ankomma på vederbörande polismyndighet i stad, om tillståndet skall gälla sådan inom stads planlagda område förefintlig gata eller annan allmän plats, för vilken polismyndigheten med stöd av 12 § i de sakkunnigas förslag till vägtrafikstadga föreskrivit inskränkning med avseende å tillåtet hjultryck, eller om trafiken skall försiggå allenast inom viss stads planlagda område. Såsom en motsvarighet till här förordade regler må hänvisas till nuvarande



bestämmelser om traktortåg i 37 § 1 mom. andra stycket motorfordonsförordningen.

Härefter må beröras frågan, huruvida hjultrycksbestämmelserna fortfarande liksom hittills böra grundas på automobils »största hjultryck». Detta motsvarar enligt 2 § 1 mom. i nuvarande motorfordonsförordning den tyngd, som, när automobilens vikt med passagerare eller last uppgår till dess totalvikt, uppbäres av det mest belastade hjulet. Ett annat alternativ är, att det avgörande i stället skulle vara icke det fastställda största hjultrycket utan det verkliga hjultrycket å det mest belastade hjulet vid det tillfälle, varom fråga är. Detta skulle innebära, att en automobil med ett största hjultryck överstigande det för viss väg författningsenligt tillåtna hjultrycket, likväl skulle kunna färdas å vägen, om bilen framfördes tom eller med mindre last än maximilasten och automobilens förhandenvarande hjultryck på grund härav understeg största hjultrycket och det för vägen gällande maximihjultrycket. De sakkunniga anse det vara uppenbart, att det sist antydda alternativet, under förutsättning att tillämpningen av bestämmelserna kan övervakas, är det mest rationella. Det synes sålunda icke motiverat, att ett mindre fordon med full last skall få framföras å viss väg men däremot icke ett större fordon, vars största hjultryck visserligen överstiger det för vägen tillåtna men som i verkligheten har samma eller kanske mindre hjultryck än förstnämnda fordon. Emellertid kan till förmån för de nuvarande bestämmelserna om det största hjultrycket såsom avgörande för rätt att färdas å viss väg anföras, att efterlevnaden av dessa bestämmelser kan övervakas på ett synnerligen enkelt sätt, nämligen genom avläsning av den uppgift om automobils största hjultryck, som enligt 21 § i nuvarande motorfordonsförordning (19 § i de sakkunnigas förslag till vägtrafikstadga) under färd skall föras å varje automobil. Däremot kan det verkliga hjultrycket å fordon icke bestämmas utan särskild vägning av fordonet.

De sakkunniga vilja ifrågasätta, om icke en även ur kontrollsynpunkt godtagbar lösning av förevarande spörsmål kan ernås enligt följande linjer. Fortfarande bibehålles beteckningen automobils största hjultryck såsom angivande den tyngd, som, när automobilens vikt med passagerare eller last uppgår till dess totalvikt, uppbäres av det mest belastade hjulet. Vidare föreslås såsom huvudregel även i fortsättningen skola gälla, att automobil med ett största hjultryck överstigande viss gräns, i de sakkunnigas förslag 2 500 respektive 2 000 kg, ej må framföras å allmän väg utan särskilt tillstånd. Denna bestämmelse kompletteras emellertid med ett medgivande, att dylik automobil må framföras utan tillstånd, om bilen lastats under den för bilen fastställda maximilasten, så att automobilens förhandenvarande hjultryck på grund härav icke överstiger 2 500 respektive 2 000 kg. Om, såsom de sakkunniga föreslagit under 19 § 5 mom. av sitt förslag till vägtrafikstadga, å lastautomobil å utifrån väl synlig plats tydligt utmärkes automobilens största hjultryck, behöver vid trafik kontroll ingripande ur här



berörda synpunkter i regel icke ske i andra fall än då det å automobilens angivna största hjultrycket överstiger det för den trafikerade vägen medgivna. Om vidare å de skyltar, som föras å automobil enligt 19 § 1 mom. b) i de sakkunnigas förslag, uppgifter meddelas icke blott om automobilens största hjultryck och maximilast utan även om de hjultryck, som svara mot vissa lägre lastkvantiteter, kan genom en vägning av den utav automobilens förda lasten eller en uppskattning av dess vikt samt en jämförelse med uppgifterna rörande hjultryckets storlek i olika fall konstateras, om det för vägen tillåtna hjultrycket är överskridet eller icke. Det synes böra ankomma på den fordonsägare, som avser att begagna sig av här angivna möjligheter, att vid besiktning begära ett fastställande av vilka lastmängder som må föras utan att ifrågakommande hjultrycksgränser överskridas. Där å fordon icke föras uppgifter av nu berörda art, kan fordonsägaren riskera att nödgas transportera fordonet till en för vägning av detsamma lämpad väg.

Med stöd av bestämmelserna i 12 § av de sakkunnigas förslag kan en länsstyrelse eller polismyndighet beträffande viss väg föreskriva, att densamma endast må befaras med fordon intill ett visst största hjultryck, vilket understiger det som eljest gäller enligt författningens allmänna bestämmelser. De sakkunniga hava ansett lämpligt, att även med avseende å dylika fall ovan avsedda undantagsbestämmelser för nedlastade fordon bliva tillämpliga.

**Fordonsbredden.** Enligt 16 § 3 mom. i gällande motorfordonsförordning må automobil med större bredd, lasten inberäknad, än 210 centimeter ej framföras å allmän väg utan särskilt tillstånd av länsstyrelsen i det län, där vägen är belägen.

*1931 års väg- och brosakunniga* — vilka enligt vad i det följande kommer att beröras föreslagit vissa bestämmelser om minsta bredd å hjulringar till främjande av användningen av ringar med lågt lufttryck — hava ur såväl vägteknisk som fordonsteknisk synpunkt funnit önskvärt, att de fordonsbredder, som motsvara normala lågtrycksringar, bliva tillåtna. Enligt nämnda sakkunnigas mening bör med hänsyn härtill för såväl lastautomobiler som för omnibussar beräknas, om hjultrycket utgör 2 000—2 500 kg, en fordonsbredd av 220 centimeter samt, om hjultrycket överstiger 2 500 kg, en fordonsbredd av 230 centimeter. Med avseende å den förefintliga vägbredden böra emellertid för både lastautomobiler och omnibussar gälla vissa begränsningar, vilka även finnas upptagna i det förut omnämnda förslaget till bestämmelser beträffande personomnibuss i yrkesmässig trafik, beträffande vilket förslag vägtrafiksakkunniga i det följande vilja yttra sig. Största bredden må enligt väg- och brosakunnigas förslag uppgå till 220 centimeter, om körbanebredden är 5 meter eller däröver, samt till 230 centimeter, om körbanebredden är 6 meter eller däröver. Är körbanebredden 7 meter eller däröver, må fordonsbredden undantagsvis uppgå till högst 240 centimeter. Vid väg, som har körbanebredden mindre än 5 meter men är försedd med mötes-



platser, må största fordonsbredden bestämmas med hänsyn till rådande förhållanden och uppgå till högst 220 centimeter.

Vägtrafiksakkunniga hava i det föregående uttalat sig för att den hjultrycksgräns, intill vilken automobiler må framföras å allmän väg utan särskilt tillstånd, för normalfallen höjes från 2 000 till 2 500 kg. De sakkunniga anse det ur automobiltrafikens synpunkt även vara önskvärt, att gränsen för fordonsbredden sättes något högre än för närvarande. I anslutning till vad väg- och brosakkniga anført rörande förhållandet mellan hjultryck och fordonsbredd, föreslå vägtrafiksakkunniga, att gällande bestämmelser i sistnämnda hänseende jämkas därhän att automobil må framföras utan särskilt tillstånd, ifall dess bredd icke är större än 220 centimeter.

Såsom framgår av det ovanstående hava väg- och brosakkniga föreslagit, att den tillåtna bredden å lastautomobiler och omnibussar jämväl skall anpassas efter bredden å den väg, varå fordonet framföres. Detta är naturligen principiellt riktigt. Emellertid anse vägtrafiksakkunniga, att det icke bör ankomma på vederbörande förare att på grundval av en beräkning av vägens bredd bedöma, huruvida hans fordon må framföras å densamma. Däremot torde vederbörande myndigheter, vilka hava att lämna tillstånd till framförande av fordon med större bredd än den regelmässigt tillåtna, vid prövning av sådana frågor böra taga hänsyn till de av väg- och brosakkniga framhållna synpunkterna med avseende å förhållandet mellan den trafikerade vägens bredd samt fordonsbredden.

Väg- och brosakkniga hava förordat, att de olika alternativen för högsta tillåtna bredden å fordon fastställas till respektive 220, 230 och 240 centimeter. Det synes vara av intresse för tillverkarna av omnibussar, att ifrågasvarande siffror författningsenligt fixeras, så att icke länsstyrelserna i det ena fallet medgiva en bredd av exempelvis 225 centimeter och i det andra fallet exempelvis 232 centimeter o. s. v., varigenom uppenbarligen en standardtillverkning av omnibussar och därmed också ett förbilligande av dessa försvåras. Med hänsyn härtill föreslå vägtrafiksakkunniga, att, där myndighet lämnar tillstånd till framförande av omnibuss med större bredd än 220 centimeter, den av myndigheten medgivna högsta fordonsbredden skall besfämmas antingen till 230 centimeter eller till 240 centimeter, beroende av vägens beskaffenhet. Några andra maximisiffror än de nu nämnda böra alltså icke ifrågakomma.

Beträffande frågan, vilka myndigheter som böra hava att pröva ansökningar om tillstånd till framförande av fordon med större bredd än den i författningen medgivna, torde böra gälla samma regler, som ovan förordats med avseende å tillstånd i fråga om hjultryck å fordon.

Bestämmelserna om fordonsbredden hava kompletterats med föreskrifter av innehåll, att automobils bredd mätes över de längst utskjutande delarna av fordon och last, varvid dock bortses från backspegel, utfälld körriktningsvisare och snökedjor. Att exempelvis en körriktningsvisare vid ut-



fällandet sträcker sig utanför den eljest tillåtna bredden kan näppeligen medföra några nämnvärda risker.

De i 3 och 4 mom. meddelade föreskrifterna överensstämman i huvudsak med stadganden i 16 § 3 och 7 mom. av nuvarande motorfordonsförordning.

## 24 §.

**Hastighetsbestämmelser.** I 18 § 2 mom. i nuvarande motorfordonsförordning är högsta tillåtna hastigheten inom stads och köpings tätbebyggda område ävensom inom annat tätbebyggt samhälle bestämd till 35 kilometer i timmen. Dock äger vederbörande länsstyrelse eller polismyndighet att, där trafikförhållandena det medgiva, förordna, att hastigheten för personvagn avsedd för högst 7 personer må höjas intill högst 45 kilometer i timmen.

För personomnibuss, varmed i gällande motorfordonsförordning förstås personvagn avsedd för mer än 7 personer, ävensom lastautomobil gälla särskilda bestämmelser, enligt vilka högsta tillåtna hastigheten fastställs sålunda:

	Inom samhälles tätt bebyggda delar km i tim.	Annorstädes km i tim.
för personomnibuss .....	35	40
» lastautomobil med totalvikt ej överstigande 3 600 kilogram .....	35	40
» lastautomobil med totalvikt överstigande 3 600 men ej 6 000 kilogram .....	30	35
» lastautomobil med totalvikt överstigande 6 000 kilogram .....	25	30

Av de nu återgivna bestämmelserna framgår, att begränsningar icke äro stadgade för personautomobiler vid trafik å landsbygden eller inom stads eller köpings icke tätbebyggda område. Medgivandet av fri hastighet i här berörda fall infördes genom 1930 års motorfordonsförordning.

I skrivelse till kommunikationsdepartementet den 17 november 1934, vilken renitterats till de sakkunniga, har *Sveriges trafikbilägares riksförbund* hemställt, att de i 18 § 2 mom. motorfordonsförordningen meddelade bestämmelserna om högsta hastighet för personomnibussar och lastautomobiler måtte uteslutas ur författningen, samt till stöd härför bland annat anfört följande. Sedan årtal tillbaka hade med avseende å hastighetsbegränsningarna för nyssnämnda motorfordon gjorts samma erfarenheter som tidigare blivit gjorda beträffande personautomobiler, så länge hastigheten för dessa sistnämnda varit begränsad även å landsbygden, nämligen att hastighetsbestämmelserna icke bleve respekterade och att detta vore beroende av att bestämmelserna allmänt ansåges otidsenliga och icke överensstämman med utvecklingens krav. En större smidighet skulle hälsas med tillfredsställelse, exempelvis sålunda att en personomnibuss, vilken av en eller annan anled-



ning blivit försenad i förhållande till fastställd turlista, skulle kunna genom ökad hastighet, dock givetvis utan att därför på något sätt äventyra trafik-säkerheten, i trafikanternas intresse hava rätt att söka återvinna något av den förlorade tiden. Enahanda vore förhållandet beträffande lastbilstrafiken. Det måste ligga i såväl producenters som konsumenters intresse att få produkter snabbt och på lämpligaste och mest regelbundna tider transporterade för distribution. Trafikbilägarna och deras förare vore också beredda att taga det ökade ansvar, som helt naturligt en fri hastighet komme att kräva, och vore även övertygade om att, i likhet med personautomobilernas förare, kunna bära detta ansvar.

I detta sammanhang må även nämnas, att *svenska transportarbetareförbundet* i sin förut omförmälda skrivelse den 2 oktober 1934 framhållit, huru som en bidragande orsak till överträdelser av hastighetsbestämmelserna för omnibusstrafiken ofta vore att söka däri att omnibussägarna av ekonomiska skäl grundade turlistorna på alltför knappt tilltagna tider. Detta kunde medföra, att en förare mot sin vilja måste överträda hastighetsbestämmelserna för att i möjligaste mån kunna tillfredsställa såväl den resande allmänheten som arbetsgivaren. Då härav kunde föranledas stora risker för trafiksäkerheten, hemställde transportarbetareförbundet om utfärdandet av sådana bestämmelser, att länsstyrelse skulle, före godkännandet av turlista, på lämpligt sätt förvissa sig om att beräknad tid för samtliga hållplatser å den avsedda linjen vore upptagen å turlistan samt att körtiden däremellan vore så angiven, att förare icke behövde frestas att överskrida hastigheten för att kunna följa turlistan.

*Svenska automobilhandlareföreningen* har i skrivelse till de sakkunniga gjort gällande, att tiden nu vore mogen att även inom samhälles tätbebyggda delar medgiva fri hastighet för personautomobiler. För reglering av denna trafik syntes de allmänna bestämmelserna i 18 § 1 mom. motorfordonsförordningen (jfr 3 § i de sakkunnigas förslag till vägtrafikstadga), vara tillfyllest. Icke heller för lastautomobiler och personomnibussar syntes bestämmelser om maximihastighet numera vara erforderliga. Helst borde även för trafiken med dessa fordon fri hastighet införas. Under alla förhållanden borde en höjning av maximigränserna ske med 15 kilometer. En sådan höjning syntes komma att ej obetydligt minska antalet omkörningar, varigenom ökad trafiksäkerhet skulle vinnas. — Föreningen har vidare framhållit, att automobiler, vilka vore av personvagnstyp men som stundom användes för varu-transport (exempelvis av handelsresande för transport av prover, bagage etc.), för närvarande i hastighets- och andra hänseenden av myndigheterna behandlades såsom lastvagnar. En dylik tillämpning syntes icke ur någon synpunkt vara påkallad. Den omständigheten, att t. ex. å baksoffans plats insattes en koffert, förändrade icke fordonets köregenskaper, så länge lastens vikt icke överskred den beräknade vikten av det största antal passagerare, för vilket bilen vore avsedd.



Slutligen har *Sveriges omnibusägares riksförbund* i skrivelse till de sakkunniga ansett högsta hastigheten för omnibuss annorstädes än inom samhällets tätbebyggda delar böra bestämmas till 60 kilometer i timmen.

Vägtrafiksakkniga hava, vad till en början angår personautomobilerna, funnit erfarenheterna under de år, som nu förflutit sedan tillkomsten av 1930 års motorfordonsförordning, bestämt tala för att den genom nämnda förordning medgivna fria hastigheten å landsbygden för dylika fordon måste anses hava varit ett steg i rätt riktning. Någon begränsning härutinnan synes alltså icke böra komma i fråga.

Den nu stadgade hastighetsbegränsningen för personautomobiler inom stads och köpings tätbebyggda område ävensom inom annat tätbebyggt samhälle, 35 kilometer i timmen, hava de sakkunniga för sin del funnit onödigt restriktiv. Icke heller torde den automobilförande allmänheten hava funnit densamma överensstämmande med sin uppfattning om den färdhastighet, som utan risk kan tillämpas inom tätbebyggt område. Redan av de allmänna bestämmelserna om färdhastighet, upptagna i 3 § av de sakkunnigas förslag till vägtrafikstadga, följer en skyldighet för förare att vid varje tillfälle anpassa färdhastigheten med hänsyn till vad trafiksäkerheten kräver och nödig försiktighet bjuder. En nedsättning av hastigheten kan för övrigt ofta faktiskt nödvändiggöras på grund av trafikens intensitet. Att däremot i sådana fall, då trafikförhållandena äro ägnade att medgiva en högre hastighet, likväl förbjuda denna, anse de sakkunniga icke motiverat. På grund av det nu sagda hava de sakkunniga i sitt förslag såsom högsta tillåtna hastighet för personautomobil inom tätbebyggt område angivit 50 kilometer i timmen. Det kan förtjäna att bringas i erinran, att samma hastighetsbegränsning är gällande i Englands städer. Beträffande innebörden av begreppet tätbebyggt område torde få hänvisas till motiven till 1 § i förslaget till vägtrafikstadga.

Det har stundom uppstått tvekan, huruvida en automobil är att betrakta som personautomobil eller lastautomobil. De sakkunniga avse här närmast sådana fall, då exempelvis i en personautomobil inrättats hyllor eller andra anordningar för transport av varuprover eller dylikt. Såvitt de sakkunniga kunna finna, föreligger i dylika fall ej anledning att tillämpa längre gående begränsningar i fråga om hastigheten än dem som gälla för vanliga personautomobiler. De sakkunniga hava för sin del ansett det vara mest rationellt att med personautomobiler i hastighetshänseende jämställa alla fordon, vilkas totalvikt icke överstiger förslagsvis 2 400 kilogram. Härvid komma, förutom nyss avsedda kombinerade fordon, även paketautomobiler och liknande fordon att vara underkastade enahanda hastighetsbestämmelser som personautomobiler, vilket även synes vara motiverat med hänsyn till att dessa automobiler ofta torde vara byggda på personvagnschassier. Överhuvud taget vinnes genom den nu förordade anordningen, att det icke blir nödvändigt



att vid hastighetsbestämmelsernas tillämpning skilja mellan olika kategorier av lättare fordon.

Vad angår tyngre lastautomobiler samt omnibussar få de sakkunniga erinra om att de i nuvarande motorfordonsförordning fastställda maximihastigheterna, vilka med avseende å lastautomobiler äro graderade alltefter fordonens totalvikt, hava grundats på vissa av Kungl. automobilklubbens tekniska kommitté i samförstånd med 1927 års sakkunniga verkställda bromsingsprov. Utan att vilja förringa betydelsen av dessa prov hava vägtrafiksakkunniga likväl ansett sig böra ifrågasätta, om icke en höjning av den tillåtna hastigheten för nu berörda slag av fordon kan vidtagas. De sakkunniga vilja till en början hänvisa till de fördelar, som ur ekonomisk synpunkt skulle vinnas genom en ökad hastighet å dessa fordon. Vidare torde det icke kunna förnekas, att under de senaste åren teknikens utveckling medfört en ökad trafiksäkerhet hos automobilerna. Slutligen må ånyo erinras om den allmänna bestämmelsen, att förare vid varje tillfälle har att anpassa färdhastigheten med hänsyn till vad trafiksäkerheten kräver och nödig försiktighet bjuder. De sakkunniga hava med hänsyn till nu angivna synpunkter samt till de goda erfarenheter, som vunnits av den fria hastigheten å landsbygden för personautomobiler, icke kunnat helt förbigå de önskemål, som framställts i syfte att fri hastighet å landsbygden även måtte medgivas för personomnibussar och lastautomobiler. Emellertid hava de sakkunniga i fråga om omnibussar och lastautomobiler, vilkas totalvikt överstiger 2 400 kilogram, ansett sig icke böra gå så långt som sålunda föreslagits. Tills vidare, i avbidan på ytterligare erfarenheter — såväl med hänsyn till trafiksäkerheten som till väglitningen — synes viss begränsning böra bibehållas beträffande hastigheten för ifrågavarande fordon. De sakkunniga föreslå för sin del, att såsom högsta hastighet för dessa fastställes gränsen 50 kilometer i timmen. Nu nämnda hastighet, vilken enligt det förestående bör utgöra maximum för personautomobiler och lättare lastautomobiler vid färd i tätbebyggt område, torde beträffande omnibussar och tyngre lastautomobiler böra tillämpas såväl inom dylikt område som å landsbygden. De i författningen meddelade hastighetsbestämmelserna komma vid genomförande av de sakkunnigas förslag att betydligt vinna i enkelhet.

Med anledning av vad som enligt det förestående blivit anfört av svenska transportarbetareförbundet få de sakkunniga framhålla, hurusom det uppenbarligen tillkommer länsstyrelserna att tillse, att de för omnibusslinjerna fastställda turlistorna icke grundas på så knappt tilltagna tider, att dessa icke kunna hållas utan överskridande av medgiven maximihastighet.

Bestämmelserna i 2 och 3 mom. överensstämma i huvudsak med föreskrifterna i 18 § 4 och 5 mom. av nu gällande motorfordonsförordning.



### Särskilda bestämmelser för motorcyklar.

I nu gällande motorfordonsförordning äro bestämmelserna om motorcyklar fördelade på två paragrafer, 34 och 35 §§, av vilka den förstnämnda meddelar föreskrifter om motorcyklar i egentlig mening, medan i 35 § avses cyklar med påhängsmotor.

En motsvarande uppdelning har skett i 25 och 26 §§ av de sakkunnigas förslag till vägtrafikstadga. Här skiljes mellan lättviktsmotorcyklar (26 §) samt andra motorcyklar (25 §). Beträffande den av de sakkunniga förordade gränsdragningen mellan ifrågavarande båda slag av fordon torde få hänvisas till motiveringen till 1 § i förslaget till motorfordonsförordning.

#### 25 §.

**Egentliga motorcyklar.** Enligt 34 § i nuvarande motorfordonsförordning skall i fråga om motorcykel, som där avses, i tillämpliga delar gälla vad som är stadgat angående automobil, dock med vissa enstaka undantag.

De sakkunniga hava funnit önskvärt, att i författningstexten uttryckligen anges, vilka föreskrifter som skola gälla motorcyklarna. Utöver de gemensamma bestämmelserna i 2—13 §§, vilka äro tillämpliga å samtliga förare av fordon, skola enligt de sakkunnigas förslag med avseende å motorcyklar i egentlig mening gälla en del av de i 19—22 §§ meddelade särskilda stadgandena för automobil, dock med nu stadgade undantag beträffande belysningsanordningar.

I fråga om rätt att befara väg med motorcykel innehåller de sakkunnigas förslag i det väsentliga samma bestämmelser som nuvarande motorfordonsförordning.

Till 25 § hava även hänförts bestämmelserna i 7 § 2 mom. andra stycket av gällande vägtrafikstadga om att å motorcykel icke må förutom föraren färdas mer än en person och att i till sådant fordon hörande bivagn ej må färdas personer till större antal än det, för vilket bivagnen är avsedd, dock att i dylik vagn därjämte må medföras ett barn. Åldersgränsen för sådant barn torde, i anslutning till vad som föreslagits i fråga om medförande av barn å cykel, böra höjas från sex till tio år.

Slutligen har i 25 § upptagits en bestämmelse, enligt vilken maximihastigheten för motorcykel inom tätbebyggt område fastställes till samma siffra som föreslagits beträffande personautomobil, nämligen 50 kilometer i timmen. Å landsbygden bör liksom hittills fri hastighet vara medgiven.

#### 26 §.

**Lättviktsmotorcyklar.** Föreskrifterna i denna paragraf ansluta sig i huvudsak till bestämmelser i 35 § av nuvarande motorfordonsförordning.



De sakkunniga hava emellertid ansett motiverat att utöver vad nu är stadgat tillfoga föreskrifter dels om att två eller flera personer icke må samtidigt färdas å lättviktsmotorcykel och dels därom att lättviktsmotorcykel icke må framföras å cykelbana.

### Särskilda bestämmelser för motorredskap.

#### 27 §.

De i förevarande paragraf meddelade föreskrifterna överensstämma i stora delar med vad som nu finnes stadgat i 36 § 1 mom. av gällande motorfordonsförordning. De av de sakkunniga föreslagna ändringarna och tilläggen äro i huvudsak följande.

Maximihastigheten, som för närvarande är bestämd till 10 kilometer i timmen för samtliga motorredskap, föreslås av de sakkunniga inskränkt på sådant sätt allenast för motorredskap med hjulringar av järn eller annat hårt material men för andra motorredskap höjt till 20 kilometer i timmen. Det synes varken av hänsyn till vägarna eller ur trafiksäkerhetssynpunkt möta betänkligheter att vidtaga en dylik mildring av de nuvarande bestämmelserna.

Vidare finna de sakkunniga sig kunna föreslå, att motorredskap, i likhet med fordon förspänt med dragare, vid mörker skall kunna i stället för lykta föra reflexanordning. I detta sammanhang må även nämnas, att i förevarande paragraf införts förbud mot användning av bländande ljus i enahanda fall, där dylikt förbud är meddelat med avseende å andra fordon.

Ytterligare har det befunnits motiverat av hänsyn till andra vägfarande, att motorredskap med större bredd än den för fordon i allmänhet medgivna, d. v. s. 220 centimeter, föreskrivas skola hava den mot vägen vända sidan utmärkt med tygduk eller dylikt.

Beträffande en kategori av motorredskap, nämligen vägmaskiner, förorda de sakkunniga i ett par hänseenden undantag från vad som eljest avses skola gälla. Sålunda föreslås, att nyssnämnda hastighetsbestämmelser icke skola behöva iakttagas vid färd med vägmaskin, under förutsättning att dennas förare innehar körkort för automobil. Härjämte har i paragrafen införts ett stadgande av innehåll, att vägmaskin under arbete skall vara undantagen från tillämpningen av bestämmelserna i 4 § 1—3 mom. i förslaget till vägtrafikstadga. Det är nämligen i vissa fall nödvändigt, att vägmaskin framföres på vägbanan mot gällande vägregler.

Nuvarande bestämmelse i 36 § 2 mom. motorfordonsförordningen angående för militära ändamål erforderliga uppgifter om inom landet befintliga motorredskap återfinnas i 40 § av de sakkunnigas förslag till motorfordonsförordning.



### Särskilda bestämmelser för släpfordon.

På sätt framgår av motiveringen till 6 § av förslaget till motorfordonsförordning äro för närvarande släpvagnar för stadigvarande bruk underkastade registreringsplikt samt vissa därmed sammanhängande ordningsföreskrifter ävensom en del bestämmelser om utrustning m. m. Däremot äro de för andra släpvagnar meddelade stadgandena av mera begränsad räckvidd. I de sakkunnigas förslag motsvaras bestämmelserna om släpvagnar i stadigvarande bruk av föreskrifter för »släpfordon, som äro inrättade för person- eller godsbefordran och avsedda att icke blott tillfälligtvis dragas av automobil».

I 28—35 §§ av förslaget till vägtrafikstadga hava sammanförts bestämmelser om trafik med släpfordon. Bestämmelserna äro i vissa delar tillämpliga å alla sådana fordon men avse i andra delar allenast nyssnämnda fordon av mera kvalificerad art.

Det har befunnits nödvändigt att i åtskilliga hänseenden skärpa bestämmelserna för släpfordon. Det kan nämligen knappast bestridas — och det bestyrkes även av vunna erfarenheter — att framförandet av dylika fordon kan vara förenat med avsevärda trafikrisker. Dessa hänföra sig främst till den omständigheten, att bromsnings- och överhuvud taget manövreringsmöjligheterna hos ett fordon minskas genom tillkoppling av annat fordon, vilket i synnerhet gäller om det tillkopplade fordonet har en mera avsevärd tyngd. Härtill kommer bland annat även, att släpfordonen ofta hava lätt att slira och sladda samt därvid kunna utsätta andra vägfarande för risker. Det nu sagda har avseende icke blott på släpvagnar utan även å släpslädar, bland vilka här särskilt må erinras om sådana som användas för timmertransporter i Norrland. I detta sammanhang må nämnas, att de sakkunniga från länsstyrelsen i Västerbottens län mottagit en del handlingar rörande trafiken med släpslädar i detta län.

I det föregående har förordats besiktnings- och registreringsplikt beträffande släpfordon, som äro inrättade för person- eller godsbefordran och avsedda att icke blott tillfälligtvis dragas av automobil. Med hänsyn till den kontroll, som härigenom vinnes över nu berörda släpfordons beskaffenhet och användning, ävensom till de i författningsförslagen upptagna särskilda kraven på dessa fordons utrustning m. m. synas desamma med avseende å hastighets- och andra trafikbestämmelser kunna behandlas något mindre restriktivt än övriga släpfordon.

De sakkunniga övergå härefter till att beröra de särskilda föreskrifterna i 28—35 §§.

#### 28 §.

**Kopplingsanordningar m. m.** Bestämmelsen i 1 mom., att, om släpfordon kopplas till automobil, kopplingsanordningarna skola vara tillfredsställande, ansluter sig till motsvarande föreskrifter i 22 § 1 mom. av gällande motor-



fordonsförordning. Med avseende å förevarande bestämmelse må erinras, hurusom av 4 § 1 mom. sista stycket, 6 § första stycket samt 9 § 1 mom. andra stycket av förslaget till motorfordonsförordning följer, att såväl släpfordon som även automobil, till vilken skall kopplas släpfordon, som är inrättat för person- eller godsbefordran och avsett att icke blott tillfälligtvis dragas av automobil, skola vara försedda med tillfredsställande kopplingsanordningar ävensom att dessa skola undersökas vid besiktning av fordonen. Då emellertid genom en besiktning av fordonen var för sig icke garantier kunna vinnas för att kopplingsanordningarna å olika fordon komma att lämpa sig för sammankoppling med varandra och då för övrigt besiktningskyldighet icke är föreslagen beträffande andra släpfordon än sådana av nyssnämnda mera kvalificerade art, synes det lämpligt, att i vägtrafikstadgan införes en allmän bestämmelse i nu berörda hänseende.

Även föreskriften i 2 mom., att, om mer än ett släpfordon brukas, effektiv bromsningsanordning för släpfordonen skall finnas, har sin motsvarighet i 22 § 1 mom. av nuvarande motorfordonsförordning. Kravet på effektivitet hos bromsningsanordningen innesluter självfallet fordran på att, där för densammas skötande särskild bemanning är behöfvig, sådan skall finnas.

Enligt 28 § 3 mom. andra stycket böra, där så erfordras, å släpvnags hjul vara till skydd mot slirning anbragta lämpliga anordningar, som ej kunna skada vägen. Denna föreskrift ansluter sig till vad som i 19 § 4 mom. är stadgat med avseende å automobil. Under det att det sålunda bör vara tilllåtet och önskvärt att å automobils och släpvnags hjul anbringa slirskydd, synes det däremot beträffande släpslädar enligt de sakkunnigas mening böra göras obligatoriskt, att skydd mot slirning i sidled skola begagnas. En sådan föreskrift torde i någon mån kunna bidra till att minska de med användningen av dylika fordon förbundna trafikriskerna.

### 29 §.

**Belysningsanordningar m. m.** Denna paragraf motsvarar 22 § 8 mom. i nuvarande motorfordonsförordning. Emellertid har, i anslutning till vad som beträffande automobil förordats i 19 § 3 mom. av de sakkunnigas förslag, även i fråga om släpfordon upptagits en bestämmelse om skyldighet att vid framförande av utskjutande last utmärka dennas avslutning med tygduk eller dylikt.

### 30 §.

**Skyltar.** De i förevarande paragraf upptagna bestämmelserna ansluta sig i stort sett till föreskrifterna i 22 § 7 mom. av gällande motorfordonsförordning. Dock har det befunnits obehöfvigt, att släpfordons identifieringsmärke (jämför 9 § 3 mom. av förslaget till motorfordonsförordning) förutom genom instansning å fordonet även skall finnas angivet å skylt.



## 31 §.

**Användning av släpfordon för personbefordran m. m.** Enligt 22 § 9 mom. andra stycket i nu gällande motorfordonsförordning må släpvagn icke användas till personbefordran utan att tillstånd därtill meddelats av vederbörande länsstyrelse eller polismyndighet i stad. Då de sakkunniga förordat införandet av besiktningsförfarande med avseende å släpfordon, synes ifrågavarande föreskrift kunna ersättas med en bestämmelse om att släpfordon, som icke är besiktigt för personbefordran, icke må användas för sådant ändamål. Det bör stå fordonsägaren fritt att i fall, där ett för godsbefordran besiktigt fordon avses att användas till personbefordran, låta verkställa besiktning av fordonet jämväl för sistnämnda användning.

Bestämmelsen i andra stycket av 31 § angående tillstånd till framförande av mer än ett släpfordon motsvarar en föreskrift i 22 § 9 mom. tredje stycket av nuvarande motorfordonsförordning. Dock har i fråga om de myndigheter, som hava att lämna tillstånd varom här är fråga, viss jämkning föreslagits i anslutning till vad som anförts under 23 § av förslaget till vägtrafikstadga.

## 32 §.

**Hjultryck och bredd å släpfordon.** De här i fråga om hjultryck och bredd å släpfordon meddelade bestämmelserna, vilka utgöra motsvarigheter till de nuvarande föreskrifterna i 22 § 9 mom. första stycket i motorfordonsförordningen, ansluta sig till vad som beträffande automobiler föreslagits i 23 § av förslaget till vägtrafikstadga.

## 33 §.

**Högsta hastighet vid framförande av släpfordon.** I 22 § 10 mom. av gällande motorfordonsförordning äro bestämmelser meddelade om maximihastigheter vid framförande av släpvagnar. Innebörden av bestämmelserna är följande. Är en- eller tvåhjulig släpvagn, vars hjul äro försedda med luft-ringar, tillkopplad vanlig personautomobil eller personomnibuss och är släpvagnen av ringa vikt och avsedd allenast för last, gäller om hastigheten det samma som är stadgat för sådan automobil. Framföres vanlig personautomobil eller personomnibuss med annan släpvagn än nyss sagts eller är släpvagn tillkopplad lastautomobil, gälla, om släpvagnens hjulringar äro av beskaffenhet som föreskrivits för automobil, följande maximihastigheter:

	Inom samhälles tättbebyggda delar km i tim.	Annorstädes km i tim.
för vanlig personautomobil och personomnibuss ..	30	35
» lastautomobil med totalvikt ej överstigande 3 600 kilogram .....	30	35
» lastautomobil med totalvikt överstigande 3 600 men ej 6 000 kilogram .....	25	30
» lastautomobil med totalvikt överstigande 6 000 kilogram .....	20	25



Är släpvagn försedd med hjulringar av annan beskaffenhet, utgör högsta tillåtna hastigheten 15 kilometer i timmen.

Vägtrafiksakkunniga hava i 33 § av förslaget till vägtrafikstadga upptagit bestämmelser om den högsta hastighet, som under olika förhållanden må tillämpas vid framförande av släpfordon. Jämsides med hastighetsbestämmelserna meddelas även föreskrifter om vissa förhållandetal mellan vikten, lasten inberäknad, å släpfordonet samt å det dragande fordonet. Detta motiveras av att, såsom förut antytts, den minskning i en automobils manövreringsförmåga, vilken föranledes av tillkoppling av ett släpfordon, gör sig desto mera gällande ju större vikten är å släpfordonet.

I förslaget göres skillnad mellan å ena sidan släpfordon, som äro inrättade för person- eller godsbefordran och avsedda att icke blott tillfälligtvis dragas av automobil, och å andra sidan övriga släpfordon.

Beträffande sistnämnda släpfordon, vilka föreslås skola vara fritagna från besiktning- och registreringsplikt och för vilka även föreslås skola gälla lindrigare regler i fråga om utrustning än för andra släpfordon, anse de sakkunniga en högre hastighetsgräns än 10 kilometer i timmen icke böra ifrågakomma. Med hänsyn till denna låga hastighet synes det kunna medgivas, att släpfordonets vikt med last eller, enligt förslagets uttryckssätt, sammanlagda trycket å släpfordonets hjul eller medar må uppgå till två gånger sammanlagda trycket å den dragande automobilens hjul.

Vad åter angår de släpfordon, som äro underkastade bestämmelserna om besiktning och registrering m. m., torde en högre hastighet kunna medgivas, men samtidigt måste med hänsyn härtill förhållandet mellan släpfordonets och det dragande fordonets vikt göras mera restriktiva. De föreslagna bestämmelserna variera, allteftersom fråga är om släpvagn eller släpsläde, om bromsad eller obromsad släpvagn samt om ett eller flera släpfordon. Erinnras må, att enligt 28 § 2 mom. i förslaget, om mer än ett släpfordon brukas, för släpfordonen alltid skall finnas effektiv bromsningsanordning. Till grund för fixerandet av de olika hastighets- och viktbestämmelserna har legat tanken, att bromsningsmöjligheterna för de ifrågavarande fordonskombinationerna ungefär skola motsvara bromsningsförmågan hos en automobil med en maximihastighet av 50 kilometer i timmen.

Föreskriften i 5 mom. ansluter sig i viss mån till 24 § 3 mom.

#### 34 §.

Bestämmelserna i denna paragraf, vilka avse vissa undantagsbestämmelser för brandväsendets fordon, ansluta sig till föreskrifterna i 22 § 11 mom. i nuvarande motorfordonsförordning.

#### 35 §.

I 22 § 12 mom. av gällande motorfordonsförordning meddelas en hänvisning till vad som i förordningen om automobilskatt den 2 juni 1922 (nr



260) är stadgat om skyldighet för förare att under färd med automobil, till vilken kopplats släpvagn, avsedd för stadigvarande bruk, medföra det å skatt för släpvagnen senast bekomna kvitto samt att uppvisa detsamma för polisman. De sakkunniga förutsätta att, därest de av de sakkunniga föreslagna bestämmelserna om släpfordon komma till genomförande, de meddelade föreskrifterna om släpvagn, avsedd för stadigvarande bruk, i stället böra göras tillämpliga å släpfordon, som är inrättat för person- eller godsbefordran och avsett att icke blott tillfälligtvis dragas av automobil. Förevarande paragraf har avfattats i enlighet med denna förutsättning.

### Särskilda bestämmelser för traktortåg.

#### 36 §.

Denna paragraf motsvarar 37 § i nu gällande motorfordonsförordning.

De sakkunniga hava i sitt förslag icke upptagit den nuvarande bestämmelsen om att, innan tillstånd till trafik med traktortåg meddelas, undersökning må, om anledning därtill förekommer, på sökandens bekostnad anställas, 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. En dylik undersökning är i allmänhet icke erforderlig och synes, där densamma likväl kommer till stånd, kunna anordnas på sådant sätt, att någon kostnad härför ej behöver åläggas tillståndssökanden.

Bestämmelserna om belysningsanordningarnas beskaffenhet och förbud mot bländande ljus ansluta sig i huvudsak till vad som föreslagits beträffande automobil.

I fråga om maximihastigheten har föreslagits motsvarande bestämmelse som för motorredskap, d. v. s. 20 kilometer eller, om traktorn eller något av de släpfordon, som ingå i traktortåget, har hjulringar av järn eller annat hårt material, 10 kilometer i timmen.

För sådana fall, då det endast är fråga om tillfällig färd, hava de sakkunniga i vissa hänseenden föreslagit undantag från de i förevarande paragraf i övrigt meddelade bestämmelserna.

Bestämmelsen i 37 § 1 mom. nionde stycket har syntts kunna utgå.

### Bestämmelser för spårvagnar.

#### 37 och 38 §§.

I 1 § av förslaget till vägtrafikstadga har utsagts, att såsom vägfarande icke skall betraktas förare av spårvagn. Samtidigt har hänvisats till att föreskrifter med avseende å framförandet av spårvagn äro meddelade i 37 och 38 §§ av stadgan.



Nu gällande vägtrafikstadga innehåller inga bestämmelser, som äro tillämpliga å spårvagnar. Däremot finnas föreskrifter för dessa meddelade i de särskilda för dem gällande spårvägsreglementena. Sålunda upptager av överståthållarämbetet fastställt reglemente för Stockholms spårvägar bland annat vissa hastighetsbestämmelser.

Även om spårvagnarna genom sin bundenhet vid skenorna och därmed sammanhängande mera begränsade manövreringsförmåga måste intaga en särställning i förhållande till andra trafikanter, är det enligt de sakkunnigas mening ingalunda ogörligt att införa vissa enhetliga, av hänsynen till övriga trafikanter motiverade regler för spårvagnarna. Dessa regler torde härvid kunna inskränkas att gälla vid färd å väg, som även användes för körtrafik, och behöva alltså icke tillämpas, då spårvagn framföres å egen banvall.

I 37 § har bland annat uppställts fordran på att spårvagn skall vara försedd med körriktningsvisare. Härtill ansluter sig en föreskrift i 38 §, att förare av spårvagn skall vid ändring av kurs i god tid med användning av körriktningsvisare angiva den riktning, han ämnar välja. Enahanda föreslås skola gälla, där spårvägsspåret är så anordnat, att spårvagnen under sin färd måste inkräkta på område, som även är avsett för jämnlöpande körfil. I synnerhet i fall av sistnämnda art samt då spåren i en gatukorsning förgrena sig åt olika håll, kunna för andra trafikanter oförutsedda risker inträda. Det synes särskilt med tanke på dylika fall angeläget, att spårvagnarna bliva utrustade med körriktningsvisare. Den omständigheten, att anskaffandet av sådana anordningar uppenbarligen betingar vissa kostnader, synes icke böra utgöra hinder för att ur trafiksäkerhetssynpunkt påbjuda obligatorisk användning av desamma.

Vidare hava i 37 § upptagits en del bestämmelser om belysningsanordningar å spårvagn. De fordringar, som härutinnan uppställas, torde i stort sett ansluta sig till nuvarande förhållanden.

I 38 § har införts en föreskrift om att spårvagn icke må framföras med högre hastighet än 40 kilometer i timmen. Denna hastighetsgräns torde vara högre än de maximihastigheter som pläga vara angivna i de olika spårvägsreglementena. I många fall kan måhända en höjning till den av de sakkunniga föreslagna farten möta betänkligheter. Med hänsyn härtill skall enligt förslaget vederbörande myndighet hava befogenhet att, där sådant påkallas, fastställa en lägre högsta hastighet än 40 kilometer i timmen. Sådan inskränkning kan exempelvis vara motiverad av spårvägsspårets kurv- eller lutningsförhållanden.

Med avseende å föreskriften, att förare av spårvagn skall iakttaga särskild försiktighet, när spårvagnen framföres mot vagnens normala trafikriktning, exempelvis på grund av vägarbete, må nämnas, hurusom det synes hava varit föremål för övervägande hos polismyndigheterna i Stockholm att för sådana fall anbefalla förändret av särskild belysningsanordning med rött sken vid sidan av de vanliga främre belysningsanordningarna. Om föreskrifter av



dylik innebörd anses böra komma till stånd, torde de böra erhålla enhetlig tillämpning för hela landet.

Förslaget i 38 § sista stycket, att förare av spårvagn icke må från spår på särskild banvall föra vagnen ut på väg utan att först hava stannat densamma framför gränsen mellan banvallen och vägen, är föranlett av de stora trafikrisker, som lätt kunna uppkomma då spårvagn oförmodat från egen banvall föres ut i trafiken å körväg. Det torde böra erinras om att vid sådan gräns i allmänhet torde vara anordnad hållplats, i vilka fall spårvagn följaktligen har anledning att stanna oavsett den föreslagna regeln.

Vad i övrigt under 37 och 38 §§ föreslagits torde icke påkalla någon särskild motivering.

### Föreskrifter i avseende å vägtrafikstadgans efterlevnad.

#### 39—44 §§.

I anslutning till de synpunkter, som av de sakkunniga framförts i motiveringen till 26—32 §§ i den föreslagna motorfordonsförordningen, hava de sakkunniga i vägtrafikstadgan föreslagit, att straffet för följande förseelser, vilka nu förskylla dagsböter, skall nedsättas till böter högst 300 kronor:

Paragrafbeteckning i de sakkunnigas förslag till vägtrafikstadga	Nuvarande paragraf i motorfordonsförordningen (M. F.) eller vägtrafikstadgan (V. S.)	Förseelse
39 § 3 mom.	V. S. 16 § 2 mom.	Förseelse mot allmänna föreskrifter om nedbringande av fordons hastighet i vissa fall.
39 § 3 mom.	V. S. 16 § 2 mom.	Förseelse mot föreskrifterna om skyldighet att giva varningssignal, stopp-tecken och tecken angående ändrad körriktning samt att iakttaga särskild försiktighet vid möte i vissa fall.
39 § 3 mom.	V. S. 16 § 2 mom.	Förseelse mot föreskrift om lämnande av fordon å väg m. m.
42 § 1 mom.	M. F. 40 § 1 mom.	Underlåtenhet att föra föreskrivna registreringsmärken, besiktningsskyltar och besiktningmärken samt belysningsanordningar.
42 § 1 mom.	M. F. 40 § 1 mom.	Underlåtenhet att å ambulansbil m. fl. fordon föra röd lykta.
42 § 1 mom.	M. F. 40 § 1 mom.	Underlåtenhet att före körning tillse styranordningar m. m. samt att hålla registreringsmärke läsligt.
42 § 1 mom.	V. S. 16 § 2 mom.	Om i automobils förarsäte flera personer taga plats eller gods upplägges till större myckenhet än att föraren kan intaga en bekväm körställning.
42 § 1 mom.	M. F. 40 § 1 mom.	Begagnande av bländande ljus i vissa fall.



Paragrafbeteckning i de sakkunnigas förslag till vägtrafikstadga	Nuvarande paragraf i motorfordonsförordningen (M. F.) eller vägtrafikstadgan (V. S.)	Förseelse
42 § 1 mom.	M. F. 40 § 1 mom.	Underlåtenhet att följa föreskrifterna om registreringmärken och släpfordonsskyltar å släpfordon.
42 § 1 mom.	M. F. 40 § 1 mom.	Underlåtenhet att å släpfordon, som vid elfara användes för brandväsendets räkning, föra röd belysning.
42 § 1 mom.	M. F. 40 § 1 mom.	Underlåtenhet att föra föreskrivna belysningsanordningar å traktortåg.

Av skäl, som angivits i motiveringen till 26—32 §§ i förslaget till motorfordonsförordning, hava de sakkunniga i förslaget till vägtrafikstadga för följande förseelser angivit dagsbotsantalet till högst femtio:

Paragrafbeteckning i de sakkunnigas förslag till vägtrafikstadga	Nuvarande paragraf i motorfordonsförordningen (M. F.) eller vägtrafikstadgan (V. S.)	Förseelse
41 § 3 mom.	M. F. 40 § 1 mom.	Befordran av personer vid lustresa med lastautomobil utan godkännande av besiktningssman eller i strid mot av denne meddelade föreskrifter om antal passagerare.
41 § 3 mom.	V. S. 16 § 2 mom.	Förseelse mot föreskrifter om aktsamhet, då automobil möter ridande m. fl.
43 §	M. F. 44 § 2 mom. och 47 §	Brukande av traktortåg och motorredskap i vissa fall.

Enligt 42 § tredje stycket av nuvarande motorfordonsförordning gäller, att om den, som blivit angiven för underlåtenhet att medföra körkort eller bevis om godkännande enligt 21 § 3 mom. (19 § 6 mom. i förslaget till vägtrafikstadga), under närmaste söckendag efter det angivelsen blev honom kunnig visar, att han vid tiden för förseelsen innehade gällande körkort eller bevis av nyssnämnda art, och om härtill omständigheterna giva vid handen, att förseelsen haft sin grund i ursäktligt förbiseende, han går fri från ansvar. De sakkunniga hava ansett den i författningen angivna tidsfristen kunna utan betänkligheter utsträckas till tredje söckendagen efter det förseelsen blivit begången (42 § 2 mom.). Vidare har i förslaget givits uttryck åt att körkortet eller beviset icke skall behöva uppvisas för vederbörande åklagare utan att innehavet därav skall kunna styrkas på annat sätt, exempelvis genom intyg från annan polismyndighet. Slutligen har även föreslagits en jämkning av villkoret, att omständigheterna skola giva vid handen, att förseelsen haft sin grund i ursäktligt förbiseende. Denna bestämmelse torde tolkas synnerligen restriktivt och så att ett förbiseende praktiskt taget aldrig anses vara ursäktligt. De sakkunnigas förslag avser en mildring av bestämmelsen i fråga.



## 45 §.

Denna paragraf överensstämmer med 50 § i gällande motorfordonsförordning.

## 46—47 §§.

Bestämmelserna i förevarande paragrafer ansluta sig till föreskrifterna i respektive 17 och 18 §§ i nuvarande vägtrafikstadga.

**Särskilda föreskrifter.**

## 48 §.

Ifrågavarande författningsrum, som har sin motsvarighet i 19 § i den nu gällande motorfordonsförordningen, ålägger vederbörande länsstyrelse att varje år utfärda kungörelse med uppgift å de allmänna vägar inom länet, vilka icke må befaras med automobil eller vara övningskörning ej må företagas, ävensom angående gällande inskränkningar dels i rätten att befara allmän väg med automobil eller visst slag av automobil dels ock i den eljest tillåtna hastigheten. Enahanda skyldighet åligger beträffande gata eller annan allmän plats i stad polismyndigheten i staden. Enligt 1923 års motorfordonsförordning borde kungörelse av nyss antydd art även upptaga de vägar, som finge befaras med automobil utan andra inskränkningar än som vore stadgade i förordningen.

Sistnämnda bestämmelse har emellertid, enligt förslag av 1927 års motorfordonskommitté, icke upptagits i 1930 års förordning. Det har nämligen ansetts onödigt att i den kungörelse, som det jämlikt förevarande författningsrum åligger länsstyrelse att utfärda, upptaga jämväl nyss omförmälda tillåtna vägar.

Vägtrafiksakkunniga anse visserligen i likhet med 1927 års sakkunniga, att det icke bör vara obligatoriskt att i kungörelse, varom här är fråga, även upptaga vägar av sist antydda slag, men föreslå, att det i författningen fastslås, att vederbörande myndighet skall äga rätt att, där så befinnes lämpligt, i kungörelsen jämväl angiva sådana vägar.

I 2 mom. av förevarande paragraf har den ändringen föreslagits, att å den karta, som skall hållas tillgänglig för allmänheten, även skola utmärkas sådana huvudvägar, som avses i de sakkunnigas förslag i fråga om företräde för trafik å huvudväg framför trafik å biväg. Huvudvägar böra förslagsvis å kartan angivas med blå färg och bivägar med röd färg. Bestämmelserna i 19 § 3 mom. av gällande motorfordonsförordning torde böra utgå såsom obehövliga.

## 49—51 §§.

Dessa paragrafer motsvara respektive 55 och 54 §§ samt 56 § andra stycket i gällande motorfordonsförordning.



## Förordningen angående vissa ändringar i vägtrafikstadgan den åsyftande en övergång till s. k. högertrafik.

Beträffande förevarande förslag torde få hänvisas till vad som anförts i motiveringen till 4 § i förslaget till vägtrafikstadga.

## Kungörelsen angående beskaffenheten av registreringsmärken för motorfordon m. m.

Med stöd av bestämmelser i gällande motorfordonsförordning har Kungl. Maj:t den 12 oktober 1923 utfärdat kungörelse (nr 381) angående beskaffenheten av igenkänningsmärken m. m. för motorfordon. Kungörelsen i fråga innehåller förutom föreskrifter om igenkänningsmärken jämväl bestämmelser om besiktnings skyltar och besiktningsmärken. I en annan kungörelse av den 30 juni 1932 (nr 338) har Kungl. Maj:t meddelat föreskrifter om beskaffenheten av släpvagnsskyltar och identifieringsmärken.

De sakkunniga hava funnit lämpligt att sammanföra stadgandena i nyssnämnda båda författningar i en gemensam kungörelse och hava upprättat förslag härutinnan. I anslutning till vad som föreslagits med avseende å motorfordonsförordningen hava de sakkunniga i kungörelseförslaget använt beteckningen registreringsmärken i stället för igenkänningsmärken. Nämnas må för övrigt, att kungörelsen såsom en motsvarighet till de nuvarande släpvagnsskyltarna meddelar bestämmelser om släpfordonsskyltar, vilka avses att komma till användning å såväl släpvagnar som släplädar.

I skrivelse till Konungen den 15 oktober 1934, vilken överlämnats till de sakkunniga, hava *automobilbesiktningsmännen i Kristianstad, Simrishamn och Ängelholm* ifrågasatt sådan jämkning av nyssnämnda 1923 års kungörelse, att som bakre igenkänningsmärken endast komme att godkännas nummer med genombrutna tecken i enlighet med skrivelsen bilagt prov. Vid skrivelsen har även fogats en promemoria »angående Linders-plåtar för motorfordon». I denna har bland annat erinrats om att redan tidigare förekommit igenkänningsmärken av dylik modell men att numera utarbetats en ny förbättrad typ. Förbättringarna bestode bland annat däri att märkena — vilka bestå av inom en ram sammanfogade plåtar, en för varje tecken — försetts med effektiv låsanordning för att omöjliggöra utbyte av tecken, samt att märkenas vikt nedbragts betydligt i förhållande till tidigare modell.

Vägtrafiksakkunniga anse registreringsmärken med genombrutna tecken äga bestämda företräden framför de nu allmännast förekommande målade märkena. Under det att dessa sistnämnda bliva mer eller







## Yttranden rörande särskilda frågor.

---

**Bestämmelser beträffande personomnibuss i yrkesmässig trafik.** I det föregående hava de sakkunniga i olika sammanhang berört ett av väg- och brosakkunniga avgivet förslag beträffande personomnibuss i yrkesmässig trafik. Detta förslag, som jämte motivering finnes avtryckt i nämnda sakkunnigas betänkande (del I, sid. 128—134) innehåller åtskilliga tekniska föreskrifter rörande personomnibussar och avser att ersätta de nuvarande, till länsstyrelsernas ledning meddelade normalbestämmelserna för dylika fordon.

En del av de föreskrifter, som ingå i väg- och brosakkunnigas omförmälda förslag, hava dessa sakkunniga ansett böra vid tillfälle införas i motorfordonsförordningen såsom tillämpliga å samtliga motorfordon. Vägtrafiksakkunniga hava icke kunnat biträda denna uppfattning och hava sålunda endast i undantagsfall i sina författningsförslag upptagit bestämmelser i förevarande ämnen.

Emellertid må erinras om att väg- och brosakkunniga bland annat med avseende å största bredden å fordon föreslagit, att denna må uppgå till 2·20 m, om körbanebredden är 5 m eller däröver, samt till 2·30 m, om körbanebredden är 6 m eller däröver. Är körbanebredden 7 m eller däröver, må enligt förslaget fordonsbredden undantagsvis uppgå till högst 2·40 m. Vid väg, som har körbanebredden mindre än 5 m men är försedd med mötesplatser, må största fordonsbredden bestämmas med hänsyn till rådande förhållanden och uppgå till högst 2·20 m.

Vad sålunda föreslagits i fråga om största bredden å fordon giver icke vägtrafiksakkunniga i och för sig anledning till invändningar. Dock utgå vägtrafiksakkunniga från att förevarande bestämmelser böra meddelas i sådan form, att det icke ankommer på fordonsföraren att på grundval av dessa bestämmelser avgöra, huruvida hans fordon i det särskilda fallet må framföras på viss väg, utan att stadgandena allenast äro avsedda att tjäna till ledning för länsstyrelserna vid meddelande av tillstånd till yrkesmässig trafik eller till trafik med fordon av större bredd, än som regelmässigt är tillåten. Då vägtrafiksakkunniga i 23 § 2 mom. av förslaget till vägtrafikstadga till underlättande av standardtillverkning utav omnibussar förordat,



att, där tillstånd lämnas till trafik med omnibuss av större bredd än 2·20 m, högsta tillåtna bredden skall bestämmas antingen till 2·30 eller till 2·40 m, beroende av vägens beskaffenhet, hava de sakkunniga förutsatt att vederbörande myndigheter grunda avgörandet av dylika frågor på överväganden av den art, som angivas i väg- och brosakkunnigas förslag.

Bland andra i väg- och brosakkunnigas förenämnda förslag upptagna bestämmelser må erinras om föreskriften, att där avdelning för ståplats är anordnad i omnibuss, för varje ståplats skall beräknas ett fritt golvutrymme av minst 0·18 m<sup>2</sup> samt framför sittplats frånräknas ett utrymme av 0·15 m djup, räknat från sätets kant, utefter hela sittplatsens bredd. Enligt en annan föreskrift må ståplats ej anordnas i längdgenomgång. I förslaget hava jämväl införts fyra ritningar till belysande av minsta tillåtna utrymmet vid sittplatser och genomgång i olika fall (sid. 133).

Med avseende å nu berörda ämne hava vägtrafiksakkunniga funnit sig böra fästa uppmärksamheten på det av väg- och brosakkunniga icke omnämnda fallet, att längdgenomgång har större bredd än angiven minimibredd. I sådant fall bör det enligt vägtrafiksakkunnigas förmenande vara medgivet att såsom ståplatsutrymme tillgodoräkna den yta, som erhålles vid multiplicering av överskjutande bredden med genomgångens längd. Ett dylikt medgivande skulle av naturliga skäl få sin största betydelse för stads-trafiken. Vid förstads trafik och särskilt vid landsbygdstrafik däremot torde det överhuvud taget i allmänhet icke finnas behov av ståplatsutrymme.

**Bestämmelser angående hjulringars beskaffenhet.** Beträffande hjulringarnas beskaffenhet stadgar 2 § 2 mom. h) i nuvarande motorfordonsförordning, att automobil skall vara försedd med antingen luftringar eller ock halvmassiva gummiringar av beskaffenhet som godkänts av Konungen eller den myndighet, Konungen därtill förordnar. Enligt 6 mom. i samma paragraf meddelas av Konungen eller den myndighet, Konungen därtill förordnar, sådana närmare föreskrifter om automobils hjultryck, som må erfordras för olika slag av hjulringar.

Användning å motorfordon av hjulringar av annat material än gummi liksom av massiva gummiringar är numera icke tillåten. Anledningen härtill är uppenbarligen, att sådana hjulringar utöva en betydande slitning å vägarna. Av samma skäl är användningen av halvmassiva gummiringar underkastad särskilda bestämmelser. Dessa äro meddelade i kungörelsen den 3 oktober 1930 (nr 352) angående hjultryck för automobil eller släpvagn med halvmassiva gummiringar av viss beskaffenhet (H<sub>1</sub>-ringar). Härmed avses sådana ringar, som i nytt tillstånd hava en synlig gummihöjd av minst 7 centimeter och en fjädringsförmåga av minst 15 kilogrammeter vid en belastningsökning av 1 000 kilogram. Automobils eller till sådant fordon koplade släpvagns hjultryck må för H<sub>1</sub>-ring uppgå till 5·5 kilogram för varje kvadratcentimeter av ringens anliggningsyta mot vägen. Med avseende å



tillämpningen av ifrågavarande bestämmelser har statens provningsanstalt vissa åligganden.

De förenämnda bestämmelserna i motorfordonsförordningen angående hjulringarnas beskaffenhet hava tillkommit efter förslag av 1927 års motorfordonssakkunniga. Tidigare förefunnos inga bestämmelser i detta ämne.

1931 års väg- och brosakunniga hava berört frågan om hjulringarnas beskaffenhet. Därvid har hänvisats till att undersökningar i olika länder bekräftat, vad man haft anledning förmoda, att en god fjädring hos motorfordonets ringar medför minskad åverkan på vägbanan. Luftringar hava visat sig mindre skadliga än massivringar och även, enligt övervägande vittnesbörd, än halvmassiva ringar. Lågtrycksringar hava visat sig bättre än högtrycksringar. Nämnda sakkunniga hava framhållit, att en klassificering av luftringarna med hänsyn till deras åverkan på vägbanan i främsta rummet bör taga sikte på ringarnas fjädringsförmåga. De sakkunniga hava dock ansett, att det ej är praktiskt möjligt att genomföra en detaljerad klassificering med denna grund, men hava föreslagit, att en viss övre gräns för lufttrycket sättes, varigenom ringar med alltför högt lufttryck och därmed alltför dålig fjädringsförmåga och alltför stort yttryck mellan hjul och vägbanan utestängas. Såsom en lämplig sådan gräns hava de sakkunniga angivit  $6 \text{ kg/cm}^2$ . För  $H_1$ -ringarna skulle motsvarande maximisiffra liksom hittills vara  $5.5 \text{ kg/cm}^2$ . Gränsen  $6 \text{ kg/cm}^2$  för luftringarna innebure, att vid större hjultryck än 2 000 kg lågtrycksringar normalt bleve erforderliga, medan högtrycksringar uteslötes.

Ehuru 1931 års sakkunniga ansett föreskriften om ett högsta övertryck av  $6 \text{ kg/cm}^2$  tillräcklig ur teoretisk synpunkt, hava nämnda sakkunniga likväl funnit praktiska skäl tala för att vissa direktiv lämnas i syfte att sådana ringdimensioner användas, som äro lämpade för avsett hjultryck. De sakkunniga hava fördenskull föreslagit, att vissa bestämmelser rörande ringbredden utfärdas, och härvid hänvisat till att föreskrifter i detta ämne funnits meddelade i äldre motorfordonsförordningar men däremot icke i den nu gällande. Följande bestämmelser om minsta ringbredden hava föreslagits för luftringar, avsedda för större hjultryck än 2 000 kg:

Största hjultryck kg	Luftringens bredd	
	Å enkelt hjul mm	Å dubbelt hjul (»tvillinghjul») mm
2 000—2 300.....	245	175
2 300—2 600.....	265	185
2 600—3 000.....	285	205
3 000—3 500.....	—	225
3 500—4 000.....	—	245

Med luftringens bredd har avsetts största bredden, då ringen är uppumpad och obelastad.



Väg- och brosakkniga hava inarbetat nyssnämnda förslag i 1930 års kungörelse rörande halvmassiva ringar. Därvid hava vissa mindre ändringar i denna kungörelse föreslagits, varjämte som gräns för användningen av halvmassiva ringar föreslagits ett hjultryck av 2 000 kg, med undantag likväl för brandväsendets fordon. Arméns fordon hava även ansetts böra undantagas.

Vägtrafiksakkniga vilja erinra om att de i 23 § 1 mom. av sitt förslag till vägtrafikstadga för fordon i allmänhet förordat en höjning av det hjultryck, varmed fordon utan särskilt tillstånd högst må framföras å väg, från 2 000 till 2 500 kg. Ett genomförande av väg- och brosakknigas förslag, att hjultrycket vid förande av halvmassiva ringar högst må uppgå till 2 000 kg och att vid högre hjultryck luftringar måste användas, synes icke kunna annat än ytterligare minska de betänkligheter, som må kunna göra sig gällande gentemot den av vägtrafiksakkniga föreslagna höjningen av hjultrycksgränsen från 2 000 till 2 500 kg. Detsamma kan sägas gälla de övriga förslag, som av väg- och brosakkniga i förevarande sammanhang framställts i syfte att främja användandet av ringar av förvägarna önskvärd beskaffenhet. Vägtrafiksakkniga hava intet att erinra mot dessa förslag.

**Bestämmelser angående vägmärken.** Enligt 20 § 1 mom. i gällande motorfordonsförordning meddelar Konungen närmare föreskrifter beträffande anslag, tavlor, vägvisare och varningsmärken, som omförmälas i nämnda författningsrum. I överensstämmelse härmed hava föreskrifter i nu berörda ämne meddelats i en särskild kungörelse av den 12 juni 1931 (nr 252) angående vägmärken. I de sakkunnigas förslag till vägtrafikstadga, 13 § 1 mom., har likaledes upptagits en bestämmelse om att närmare föreskrifter beträffande där avsedda vägmärken meddelas av Konungen.

Vad de sakkunniga i övrigt föreslagit i sistnämnda författningsrum torde böra föranleda vissa ändringar i förevarande författning. Då de sakkunniga hava sig bekant, att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har under övervägande åtskilliga ändringsförslag med avseende å kungörelsen i fråga, vilka kunna påkalla en mer eller mindre genomgripande revision av densamma, hava de sakkunniga icke funnit lämpligt att framlägga något utformat författningsförslag i ämnet utan inskränka sig till att framhålla vissa synpunkter beträffande de delar, som varit föremål för de sakkunnigas uppmärksamhet.

Jämlikt 10 § i kungörelsen angående vägmärken skall ortnamnstavla anbringas fristående, vinkelrätt mot vägen samt med underkanten omkring 2 meter över vägbanan. Tavlan skall uppsättas vid den plats å infartsväg till samhället, varest den beträffande samhällets tätbebyggda delar stadgade körhastigheten för motorfordon skall börja tillämpas, samt placeras så att vägfärdande vid infart till samhället har tavlan på sin vänstra sida. Med avseende å nu återgivna bestämmelser vilja de sakkunniga erinra, hurusom enligt



13 § 1 mom. av förslaget till vägtrafikstadga ortnamnstavlorna icke längre skola avses att utmärka den för körhastighet m. m. betydelsefulla gränsen för tätbebyggt område utan att för denna uppgift skola användas särskilda för ändamålet uppsatta varningstavlor. Ortnamnstavlorna skola alltså endast tjäna till vägfarandes orientering och föreslås skola kunna uppsättas icke blott vid tätbebyggda samhällen utan även vid andra orter, kyrkor m. m., som kunna vara av intresse för vägfarande. I anslutning till vad som sålunda av de sakkunniga förordas torde i kungörelsen angående vägmärken böra meddelas bestämmelser *dels* om ortnamnstavlor — vilka torde böra bibehållas vid sitt nuvarande utseende — men *dels* också om särskilda märken med symboliskt tecken till utmärkande av den plats å infartsväg till tätbebyggt område, där nedsatt körhastighet skall börja tillämpas. Intet synes vara att erinra mot att ifrågavarande båda vägmärken, där så befinnes lämpligt, anbringas å samma stolpe.

I 13 § 1 mom. av förslaget till vägtrafikstadga har upptagits föreskrift om att varningsmärke skall vid för automobiltrafik tillåten allmän väg bland annat även anbringas vid korsning med huvudväg. Förslaget härom är motiverat av att de sakkunniga i 4 § 4 mom. föreslå förkörsrätt för trafik å huvudväg. Såsom i motiveringen till sistnämnda författningsrum framhållits bör märke av här avsett slag, om biväg korsar huvudväg, placeras å bivägen men däremot ej å huvudvägen. Där två huvudvägar korsa varandra, böra märken placeras å båda vägarna. Beträffande utseendet å ifrågavarande märken förefaller det de sakkunniga, som om de varningsmärken, som nu äro föreskrivna för korsvägar, där särskild varsamhet är av nöden, kunde komma till användning i förevarande fall.

De sakkunniga vilja även fästa uppmärksamheten på bestämmelserna angående sådana vägvisare, som enligt 20 § i nuvarande motorfordonsförordning (13 § i förslaget till vägtrafikstadga) skola uppsättas till ledning för genomgångstrafiken i stad eller annat tätbebyggt samhälle. Beträffande sådan vägvisare skall enligt 8 § i nämnda kungörelse i tillämpliga delar gälla vad i vissa föregående paragrafer är stadgat om vägvisare å landsbygden. Emellertid kan det enligt de sakkunnigas mening ifrågasättas, om icke till ledning för genomgångstrafiken i städer m. fl. samhällen stundom andra märken kunna vara lämpligare än de vanliga vägvisarna. Redan nu förekomma på sina håll i städerna särskilda anordningar med nyssnämnda uppgift. De sakkunniga vilja, med understrykande av önskvärdheten utav enhetlighet på förevarande område, fästa uppmärksamheten på möjligheten att för städer och andra tätbebyggda områden likformigt fastställa särskilda anordningar att tjäna till ledning för genomgångstrafiken.

Slutligen få de sakkunniga hänvisa till att en övergång till högertrafik bör föranleda vissa jämkningar i kungörelsen angående vägmärken samt att vidare en del i denna förekommande hänvisningar självfallet böra ändras i anslutning till paragrafnumreringen i en kommande vägtrafikstadga.



**Ljussignalers beskaffenhet och uppsättning.** Enligt § 4 kungörelsen den 26 juni 1933 angående varningsmärken och säkerhetsanordningar m. m. vid korsningar i samma plan mellan järnväg och väg skall, där vid sådan korsning icke förefinnes fri sikt, bland annat ljussignalering anordnas. Dessa ljussignaler skola dag och natt visa rött blinkande sken åt vägen, då tåg nalkas, och vitt blinkande sken, då korsningen är öppen för vägtrafik.

Beträffande beskaffenheten av ljussignaler, som eljest användas i trafikreglerande syfte, finnas inga bestämmelser meddelade.

Frågan om ljussignalernas utseende har vid olika tillfällen varit föremål för uppmärksamhet, varvid densamma ofta sammankopplats med spørsmålet om färgblindhetens betydelse med avseende å trafiksäkerheten. En person, som lider av färgblindhet, kan för närvarande icke allenast av denna anledning förvägras att föra automobil.

Då järnvägarna på sin tid började i stor utsträckning använda ljussignaler med rött och grönt sken vid de ställen, där gator och allmänna vägar korsa järnvägslinjerna i samma plan, blev frågan om färgsinnets beskaffenhet hos motorfordonsförare aktuell. I *motion nr 107 till 1925 års riksdag* hemställdes — under hänvisning till den ökade användningen av rött och grönt sken vid nämnda övergångar — att riksdagen ville för sin del besluta sådan ändring i motorfordonsförordningen, att däri uttryckligen föreskrevs, att sökande för erhållande av körkort skulle hava att jämväl förete legitimerad läkares intyg därom, att han ägde normalt färgsinne.

I *Iagutskottets* utlåtande (nr 12) hänvisades bland annat till att det, enligt vad utskottet erfarit, yppat sig möjlighet att få frågan om ett behörigt tillgodoseende av trafiksäkerhetens krav i fråga om färgblinda förare av motorfordon löst efter helt andra linjer än de i motionen ifrågasatta. Sedan någon tid tillbaka hade nämligen på järnvägsstyrelsens föranstaltande pågått vissa, av en framstående auktoritet å färgsinnesforskningens område ledda undersökningar i ändamål att söka utexperimentera ett särskilt för järnvägsövergångarna lämpat ljussignalsystem, vilket vore ur säkerhetssynpunkt så långt möjligt fullt betryggande. Dessa undersökningar, vilka syntes vara i huvudsak slutförda, syntes hava lett till det resultat, att man lyckats få fram ett signalsystem med två olikfärgade ljussken, vilka torde kunna åtskiljas från varandra jämväl av en färgblind. Färgerna vore rött och blåviolett; det gröna signalskenet hade sålunda utdömts. I händelse det ljussignalsystem, som sålunda vore under utexperimenterande vid statens järnvägar, skulle visa sig vara ur nu förevarande synpunkt effektivt, syntes det påkallat, att det sörjdes för, att detsamma komme till användning jämväl för enskilda järnvägars del och i erforderlig mån även i övrigt, där ljussignalering till ledning för väg- och gatutrafiken ägde rum. I den mån åter tilläventyrs behovet av skydd mot de risker, som härrörde av färgblindhet hos automobilförare, skulle visa sig icke bliva genom förenämnda ljussignalsystem behörigen tillgodosett, syntes det böra komma under övervägande att såsom villkor för rätt att er-



hålla körkort kräva företeende av läkarintyg om frånvaro av sådan färgsinnesdefekt, som innebure risk ur trafiksäkerhetssynpunkt.

I enlighet med utskottets hemställan anhöll *riksdagen*, att Kungl. Maj:t måtte överväga vidtagandet av lämpliga åtgärder i syfte att i möjligaste mån utesluta de risker, som vore förbundna med rådande möjlighet för färgblinda personer att erhålla tillstånd att föra automobiler och andra därmed jämställda motorfordon.

1927 års motorfordonssakkunniga framhöll — under erinran om vad sålunda förekommit — att det ljussignalsystem, varom i utskottets utlåtande omförmälts, numera hade allmänt kommit i bruk vid järnvägarna, även de enskilda. Systemet med rött och blåviolett (eller kanske rättare blåaktigt vitt) sken hade visat sig synnerligen lämpligt uti nu ifrågavarande avseende. Förväxling mellan dessa båda sken vore så gott som utesluten för nästan alla färgblinda. Endast ett ytterst ringa fåtal färgblinda — enligt vad som uppgivits knappast ett tiotal personer i Sverige — vore inkompetenta att särskilja nu nämnda båda sken. Härmed syntes frågan om färgblindhetens förhållande till ljussignaleringen vid järnvägarna vara tillfredsställande löst. Kvar stode emellertid de rött och grönt färgade signalsken, som brukades till ledning för trafik, särskilt inom städerna. Det torde, såsom av riksdagen framhållits, vara påkallat att även här det vid järnvägarna brukade signal-systemet komme till användning. Att framlägga förslag i sådan riktning syntes emellertid icke tillkomma de sakkunniga.

Sedan chefen för kommunikationsdepartementet den 3 juli 1933 anmodat medicinalstyrelsen att avgiva utlåtande rörande beskaffenheten av de sken, som med hänsyn till förekommande färgblindhet borde brukas å ljussignaler till ledning för väg- och gatutrafiken ävensom huruvida — därest särskilda bestämmelser i sådant avseende utfärdades — meddelande av föreskrift om normalt färgsinne såsom villkor för erhållande av tillstånd att föra motorfordon kunde anses obehövt, har medicinalstyrelsen i skrivelse den 13 december 1933, vilken överlämnats till de sakkunniga, utlåtut sig i dessa ämnen. Härvid har styrelsen hänvisat till en av medlemmen av styrelsens vetenskapliga råd, *professor A. Dalén* upprättad promemoria, vari anförts följande:

»Verkställda undersökningar hava visat, att de i Kungl. Kommunikationsdepartementets skrivelse omnämnda röda och blåvita skenen utan svårighet särskiljas vid de vanliga formerna av färgblindhet, under det att de tidigare använda röda och gröna skenen ofta förväxlas. Under sådana omständigheter måste en användning av ifrågavarande sken — rött och blåvitt — tillrådas vid korsning i samma plan mellan järnväg och landsväg.

Enligt min åsikt vore det också lämpligast att använda samma sken vid reglering av gatutrafiken. Tydligen låter sig detta lätt genomföra, om man därvid nöjer sig med två färger. På en del platser har man emellertid betjänat sig av tre färger, nämligen rött och grönt samt dessutom gult eller gulbrunt. Härigenom kompliceras problemet med hänsyn till de färgblinda i väsentlig grad, då det icke torde vara möjligt att finna tre färger, som utan svårighet särskiljas av färgblinda.



Meningarna om nyttan eller lämpligheten av tre olika färgade sken synas emellertid vara rätt delade. Anser man sig utom de två karaktärer, som erhållas genom rött och blåvitt behöva en tredje, kan denna tydliga erhållas på annat sätt än genom en särskild färg — exempelvis genom blinkljus. Men sannolikt kompliceras härigenom de tekniska anordningarna, varigenom anläggningen fördyras.

Denna fråga synes mig emellertid vara av sådan art, att dess bedömande snarast tillkommer fackmännen på det trafiktekniska området. För egen del vill jag endast framhålla, att det enligt min åsikt vore lämpligast att med hänsyn till de färgblinda endast använda två färger å de ljussignaler, som tjäna till reglering av gatutrafiken, nämligen de förut nämnda rött och blåvitt.

Införandet av bestämmelsen, att normalt färgsinne skall fordras för erhållande av körkort, skulle säkerligen vålla stora olägenheter. Flertalet av dem, som hittills erhållit körkort, torde icke ha underkastats färgsinnesprov, och bland dem finnas säkerligen många färgblinda. Att underkasta samtliga körkortsinnehavare förnyad undersökning och indraga körkortet för alla färgblinda kan väl knappt ifrågakomma, och att fordra normalt färgsinne endast av dem, som hädanefter erhålla körkort, torde ej heller vara lämpligt.»

I anslutning till vad sålunda anförts har *medicinalstyrelsen* meddelat, att styrelsen ansåge lämpligast att samma två sken — rött och blåvitt — som användes i järnvägstrafiken även komme till användning i väg- och gatutrafiken samt att styrelsen, som tolkat gällande motorfordonsförordning så att normalt färgsinne icke för närvarande utgjorde villkor för erhållande av körkort, ansåge ändring härutinnan icke av behovet påkallad vare sig om och än mindre efter det signalsystemet å gator och vägar ordnats på nyss föreslaget sätt.

*Kungl. automobilklubben* har i skrivelse till Konungen den 27 mars 1934, som remitterats till de sakkunniga, ifrågasatt, huruvida icke, möjligen, efter utredning beträffande lämpligaste ljussignalsystem, direktiv rörande ljussignalernas utseende och uppsättning kunde utfärdas till vederbörande myndigheter. Automobilklubben — som ansett det knappast vara att förorda, att utvecklingen på detta område genom kungörelse för längre tid fastlåstes — har till stöd för sin framställning anført:

»Vid korsning i plan av järnväg och landsväg är ljussignalsystemet ordnat och reglerat genom kungl. kungörelse, varför i detta fall i stort sett likhet råder i hela landet. Härvid är att märka, att det vid dessa signaler föreskrivna vita blinkande skenet, angivande att korsningen är öppen för landsvägstrafik, vid det övervägande antalet järnvägsövergångar har en dragning åt blått. Härigenom vinnes, att skenets färg kan uppfattas av den största och väsentligaste delen av de färgblinda, nämligen de röd-grönblinda. Någon föreskrift om att det vita skenet skall hava nyssnämnda färgton finnes dock icke, varför det är önskligt, att föreskrift här om på något sätt utfärdades. Beträffande övriga ljussignaler, vare sig de användas såsom säkerhetsanordningar vid rörliga broar eller i trafikreglerande syfte, finnes däremot icke något enhetligt system.

I Stockholm hava ganska ingående och fullständiga prov företagits med olika färgväxlingssystem för reglering av gatutrafiken, och vederbörande myndigheter i Stockholm torde hava bestämt sig för ett system, bestående av fasta ljus: grönt angivande klart, rött angivande stopp och gult ljus mellan det gröna och röda



ljuset. Det gula mellan-ljuset tändes omedelbart före växling från grönt till rött eller tvärtom och lyser samtidigt med det för tillfället rådande ljuset. Växlingen blir sålunda grönt; grönt + gult; rött; rött + gult; grönt o. s. v.

Å andra orter finnes för samma ändamål ibland blinkande, ibland fast ljus. I en del fall användes gult mellanljus, lysande enbart, sålunda icke samtidigt med det gröna eller röda ljuset, i andra fall saknas mellanljus.

Gatufyrarna äro försedda med gult eller gulrött blinkande ljus.

Vid rörliga broar användas högst olika varningssystem. Vid vissa broar äro anbragta grönt och rött ljus, vid andra åter enbart rött ljus.

I en del städer finnas därjämte ljussignaler, avsedda för reglering av spårvägs-trafiken. Dessa signaler, som till färg och utseende likna de signaler, som uppsatts för den övriga gatutrafiken, bidra till att ytterligare förvirra begreppen hos gatutrafikanterna.

Även signalernas uppsättning varierar högst väsentligt. I vissa gatukorsningar finnas fyra ljuspunkter, en i varje hörn; i andra korsningar finnes blott en signalanordning anbragt ibland i korsningens mitt, ibland undandragen och uppsatt i mynningen av en av de gator, som bilda gatukorset. Denna senare uppsättning är givetvis mycket förrädisk, enär signalen lätt undgår uppmärksamhet, i synnerhet om trafikanten icke är förtrogen med förhållandet i fråga.

Denna brist på enhetlighet beträffande ljussignalernas utseende, karaktär och uppställning kan givetvis förorsaka ovisshet och osäkerhet hos trafikanterna, framför allt då dessa besöka för dem obekanta orter, där de som mest äro i behov av vägledande trafiksignaler.»

I detta sammanhang må nämnas, att *Nationernas förbunds kommitté* för vägtrafiken vid ett sammanträde i Genève den 29 maj—1 juni 1933 bland annat antagit följande resolution (här översatt):

»Kommittén har av upplysningar från olika medlemmar erfarit, att det i fråga om reglerandet av trafiken vid korsvägar för närvarande i Europa tillämpas två huvudsystem, nämligen:

- 1) enkelfärg-systemet, som t. ex. användes i Frankrike och där den enda använda färgen är röd, angivande stoppsignal; samt
- 2) trefärg-systemet, som bl. a. användes i Storbritannien, Tyskland och Italien och där rött betyder stopp, grönt allt klart och brunt utgör en övergångssignal, vars exakta betydelse bör göras allmängiltig och närmare fixeras.

Kommittén anser, att enkelfärg-systemet har fördelen att vara enkelt, medan trefärgsystemet har fördelen att göra det möjligt att åstadkomma noggrannare distinktioner i signalgivningen och därmed möjliggöra för förare att stanna mindre häftigt samt i god tid.

I länder, vilka ej göra rätten att föra fordon beroende av läkarundersökning med lämpliga mellanrum, eller vilka icke förvägra färgblind person sådan rätt, anser kommittén enkelfärg-systemet vara att förorda. I varje fall är kommittén av den uppfattningen, att de två ovan angivna systemen, mellan vilka de olika länderna fritt böra få välja, äro de enda som böra komma till användning, då eljest olägenheter skulle uppkomma, ävensom att ett enhetligt system bör tillämpas inom varje land.

Vad angår den exakta betydelsen av den bruna signalen anser kommittén — efter att hava inhämtat upplysningar om användningen av denna färg i en del länder — att innebörden av densamma bör vara följande:

- 1) för en förare, som icke ännu har kört in på en korsande gata, förbjudes detta av den bruna signalen;



2) en förare, som redan har kört in på den korsande gatan, tillåtes av den bruna signalen att passera densamma.

Beträffande signalanordningar för hinder, som skola rundas av föraren, t. ex. refuger, vill kommittén framhålla, att det icke är önskvärt att använda vare sig röd eller grön färg. I varje fall böra signalanordningarna för sådana hinder vara enhetliga inom varje särskilt land.»

Vägtrafiksakkunniga anse det vara ett synnerligen viktigt önskemål, att de ljussignaler, som komma till användning till reglering av trafiken å vägar och gator, i möjligaste mån givas en likformig tillämpning, så att icke en och samma signal kan hava olika betydelse på skilda platser. De sakkunniga hava med hänsyn härtill haft under övervägande att framlägga förslag till enhetliga regler på förevarande område. Sådana regler skulle tydligen närmast innebära såväl ett bestämmande av vilka färger som i signalsystem skola användas för olika beteckningar som ock färgernas antal och inbördes placering.

Färgerna rött och grönt äro i gatutrafiken, liksom i sjötrafiken, sedan länge använda såväl i vårt land som i utlandet. Mot begagnandet av sistnämnda färg såsom trafiksignal hava emellertid riktats invändningar ur den synpunkten, att denna färg ansetts av stora kategorier av färgblinda förare icke kunna skiljas från den röda färgen. Det framgår av den ovan lämnade redogörelsen, att det ur nu berörda synpunkt skulle vara till fördel om, såsom vid järnvägarna, det gröna skenet ersattes med ett vitt sken, något stötande i blått. Detta sken lär kunna även av de allra flesta färgblinda skiljas från rött sken. Å andra sidan torde gentemot den blåvita färgen kunna erinras, att densamma, om icke belysningen såsom vid järnvägsövergångar göres blinkande, lätt kan förväxlas med vanlig väg- och gatubelysning. Härtill kommer såsom ett viktigt skäl för fortsatt användning av färgerna rött och grönt, att dessa färger, såsom redan antytts, äro internationellt vedertagna.

Emellertid användes numera på åtskilliga ställen jämte de röda och gröna signalljusen ytterligare en färg, nämligen den gula. Denna sistnämnda begagnas för att varsko om att skifte från rött till grönt eller omvänt är att förvänta och för att de vägfarande skola göra sig beredda att köra fram respektive stanna. Såvitt de sakkunniga kunnat finna är ett signalsystem med tre ljuspunkter att förorda framför ett system med två ljuspunkter. De nu vanligen förekommande färgerna rött, grönt och gult torde även vara ändamålsenliga, om hänsyn endast toges till förare med normalt färgsinne. Däremot lär svårigheten för färgblinda att särskilja grön färg från röd icke minst göra sig gällande, då den gula färgen samtidigt användes. Att i stället för grönt använda blåvitt ljus, varvid alltså färgkombinationen skulle bliva rött, gult och blåvitt, synes icke heller vara att förorda. Emellertid hava de sakkunniga inhämtat, att vid ett utbyte av det gula ljuset mot ett blåviolett — alltså icke den blåvita färgen som användes vid järnvägsövergångar sedan



några år tillbaka utan en mera färgstark blåviolett färgton, något liknande den som användes å en del omnibussar — betänkligheter icke skulle med hänsyn till de färgblinda möta mot att bibehålla grönt och rött såsom huvudfärger. De röda och gröna skenen skulle härvid kännetecknas av att de vore placerade över respektive under det även för färgblinda bestämbara blåvioletta skenet.

Vägtrafiksakkunniga hava funnit spörsmålet om färgerna å trafiksignaler ännu icke befinna sig i det utredda läge, att de sakkunniga anse sig böra fatta definitiv ståndpunkt därtill i sitt betänkande. De sakkunniga inskränka sig därför till att framhålla vikten av att enhetliga regler på förevarande område komma till stånd samt förorda, att prov företagas för utrönande av den lämpligaste färgsammansättningen vid användning i trafiken av ett trefärgsystem. Enhetliga bestämmelser på förevarande område skulle lämpligen kunna införas i kungörelsen angående vägmärken. På sätt framgår av det föregående har i 13 § av förslaget till vägtrafikstadga med tanke härpå införts en föreskrift, enligt vilken Konungen äger meddela bestämmelser om beskaffenheten av ljussignaler, som användas till reglering av trafiken i väg- och gatukorsningar.

**Förteckning över till vägtrafiksakkunniga ställda remisser eller  
ämbetskrivelser, vilka torde få anses besvarade genom  
föreliggande betänkande och förslag.**

Remisser den 18 juli 1934 av framställningar

- 1) den 15 december 1931 av Sveriges trafikbilägares riksförbund angående belysning å med dragare förspänt fordon vid färd i mörker (nr 3051/31);
- 2) den 18 december 1931 av länsstyrelsen i Uppsala län i samma ämne (nr 3064/31);
- 3) den 21 november 1932 av svenska transportarbetareförbundet angående åtskilliga ändringar i motorfordonsförordningen och vägtrafikstadgan (nr 2664/32);
- 4) den 16 december 1932 av motorförarnas helnykterhetsförbund angående belysning å med dragare förspänt fordon vid färd i mörker (nr 2946/32);
- 5) den 7 februari 1933 av länsstyrelsen i Hallands län angående av vissa besiktningsmän framställda erinringar i fråga om tillämpningen av motorfordonsförordningen (nr 353/33);
- 6) den 4 februari 1933 av länsstyrelsen i Södermanlands län angående utslutande ur motorfordonsförordningen av bestämmelsen, att å automobil skall anbringas skylt upptagande tiden för senaste besiktning (nr 367/33);



- 7) den 8 juni 1933 av järnvägsstyrelsen angående motorförarens iakttagande av signaler vid vägkorsningar (nr 1341/33);
- 8) i oktober 1933 av motorförarnas helnykterhetsförbund angående upphörande av obligatorisk efterbesiktning (nr 2500/33);
- 9) den 13 december 1933 av medicinalstyrelsen angående färg å ljussignaler vid trafik (nr 3090/33);
- 10) den 30 december 1933 av länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län med överlämnande av skrivelse från besiktningsmannen Å. W. Eklund i fråga om bromsförmågan hos motorfordon (nr 56/34);
- 11) den 18 februari 1934 av svenska läkarnas nykterhetsförening angående bestämning av alkoholpåverkan (nr 482/34);
- 12) den 27 mars 1934 av kungl. automobilklubben angående ljussignalers utseende och uppsättning (nr 893/34);
- 13) den 4 maj 1934 av svenska aktiebolaget Philips angående belysningsanordningar å motorfordon (nr 1249/34);
- 14) den 29 juni 1934 av Sveriges droskbilägares riksförbund angående viss ändring i 6 § vägtrafikstadgan (nr 1867/34);
- 15) den 29 juni 1934 av samma förbund angående transport av lik (nr 1868/34);
- 16) den 4 juli 1934 av kapten E. Killander angående skyldighet för cyklande att använda cykelbana, där sådan finnes (nr 1893/34);
- 17) den 10 juli 1934 av M. H. B. Larsson angående trafikledare och vägdiken (nr 1961/34);
- 18) Remiss den 18 juli 1934 av förslag till särskilda bestämmelser beträffande personomnibuss i yrkesmässig trafik (nr 2043/32);
- 19) Remiss den 18 juli 1934 av vissa av Nationernas förbunds vägtrafikkommitté avgivna rekommendationer beträffande ljussignaler m. m.;
- 20) Remiss den 18 juli 1934 av resolution från poliskammaren i Göteborg rörande backspegels placering i visst fall (nr 2499/33);
- 21) Remiss den 27 augusti 1934 av framställning från länsstyrelsen i Jämtlands län den 12 mars 1932 angående registrering av motorfordon (nr 680/32);
- Remisser den 12 september 1934 av framställningar
- 22) den 10 september 1934 av kungl. automobilklubben angående revision av straffsatserna i motorfordonsförordningen (nr 2511/34);
- 23) den 10 september 1934 av jur. kand. E. Eriksson angående färgblindhet och trafiksäkerhet (nr 2522/34);
- 24) i september 1934 av direktören C. G. Holmström angående ökad trafiksäkerhet (nr 2523/34);
- 25) Ämbetsskrivelse från kommunikationsdepartementet den 5 oktober 1934 angående framställning den 15 september 1934 av svenska transportarbetareförbundets avdelning nr 7 om viss ändring i vägtrafikstadgan m. m. (nr 2602/34);



26) Remiss den 6 oktober 1934 av framställning från svenska transportarbetareförbundet den 2 oktober 1934 angående åtskilliga ändringar i motorfordonsförordningen och vägtrafikstadgan (nr 2685/34);

27) Remisser den 16 oktober och 12 november 1934 av framställningar från advokaten T. Grönfors den 10 och 31 oktober 1934 angående förkörsrätt vid korsande möte (nr 2758<sup>1/2</sup>/34);

28) Ämbetsskrivelse från kommunikationsdepartementet den 9 november 1934 angående framställning den 15 oktober 1934 av F. Vils m. fl. i fråga om igenkänningsmärke å motorfordon (nr 2912/34);

29) Ämbetsskrivelse från kommunikationsdepartementet den 30 november 1934 angående framställning den 1 november 1934 av bilverkstädernas riksförbund i fråga om begränsning av rätten att utföra bilreparationer (nr 3185/34);

Remiss den 3 december 1934 av framställningar

30) den 14 november 1934 av besiktningsmannen A. Nylander angående körriktningvisare (nr 3143/34);

31) den 17 november 1934 av Sveriges trafikbilägares riksförbund angående ändring av hastighetsbestämmelserna för omnibussar och lastautomobiler (nr 3231/34);

32) den 17 november 1934 av samma förbund angående beräkning av motorfordons hjultryck (nr 3230/34);

33) Ämbetsskrivelse från kommunikationsdepartementet den 7 december 1934 angående framställning den 28 augusti 1934 av kungl. automobilklubben i fråga om skydd mot skadegörelse å vägmärken (nr 2367/34);

34) Remiss den 15 december 1934 av framställning från f. d. professorn L. G. Romell den 9 december 1934 angående förkörsrätt vid korsande möte (nr 2758<sup>1/2</sup>/34);

Remiss den 27 december 1934 av framställningar

35) den 30 november 1934 av länsstyrelsen i Malmöhus län med överlämnande av skrivelse från skånska automobilklubben angående utmärkan- de av utskjutande last (nr 3340/34);

36) den 7 december 1934 av Sveriges trafikbilägares riksförbund angående motorfordons lastkapacitet (nr 3524/34);

37) den 7 december 1934 av samma förbund angående ändring i bestämmelserna rörande automobils igenkänningsmärke m. m. (nr 3526/34);

38) den 7 december 1934 av samma förbund angående straff för underlåtenhet att medföra körkort (nr 3528/34);

39) Skrivelse från expeditionschefen i kommunikationsdepartementet den 8 januari 1935 angående krav på synskärpa för erhållande av körkort;

40) Remiss den 14 januari 1935 av framställning från länsstyrelsen i Västmanlands län den 8 januari 1935 angående automobils avförande ur automobilregistret (nr 76/35);



41) Remiss den 29 januari 1935 av framställning från Sveriges trafikbilägares riksförbund den 15 januari 1935 angående indragning av körkort (nr 199/35);

42) Remiss den 6 februari 1935 av framställning från överståthållarämbetet den 2 januari 1935 angående ändrade bestämmelser rörande indragning av körkort m. m. (nr 37/35);

43) Remiss den 23 mars 1935 av skrivelse från direktören G. Kassman i samma ärende (nr 37/35);

44) Remiss den 6 februari 1935 av framställning från nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande den 1 februari 1935 angående utsträckning av vägtrafikstadgans giltighetsområde (nr 337/35);

45) Remiss den 15 februari 1935 av avskrift av ämbetsskrivelse samma dag från kommunikationsdepartementet till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen angående ändring i vissa avseenden rörande tyngre, motordrivna fordons framförande över plankorsning mellan järnväg och väg;

46) Remiss den 7 mars 1934 av framställning från Göteborgs åkeriidkareförbund den 1 mars 1935 angående omarbetning av motorfordonsförordningen (nr 631/35);

47) Remiss den 11 mars 1935 av framställning från Sveriges omnibussägares riksförbund den 7 mars 1935 angående viss ändring i motorfordonsförordningen (nr 665/35);

48) Remiss den 12 mars 1935 av avskrift av väg- och vattenbyggnadsstyrelsens yttrande den 19 februari 1935 angående riksdagsmotion i fråga om belyningsanordningar å motorfordon;

49) Remiss den 2 april 1935 av framställning från motormännens riksförbund den 28 mars 1935 angående ändring i förfarandet vid återkallande av körkort (nr 893/35);

50) Remiss den 12 april 1935 av framställning från trafikbilägarnas juridiska kansli den 8 april 1935 angående vissa ändringar i motorfordonsförordningen (nr 963/35);

51) Remiss den 12 april 1935 av framställning från svenska delegationen för nordiskt ekonomiskt samarbete den 2 mars 1935 angående enhetliga körregler i de nordiska länderna (nr 636/35);

52) Remiss den 16 april 1935 av skrivelse från överståthållarämbetet den 8 april 1935 med överlämnande av inom Stockholms stadsfullmäktige väckt motion rörande åtgärder till »återställande av vägfreden i landet och särskilt i huvudstaden», m. m. (nr 1016/35);

53) Remiss den 18 april 1935 av framställning från svenska läkaresällskapets sektion för otologi, rinologi och laryngologi samt svenska otolaryngologförbundet i mars 1935 angående krav på hörsel för erhållande av körkort (nr 938/35).



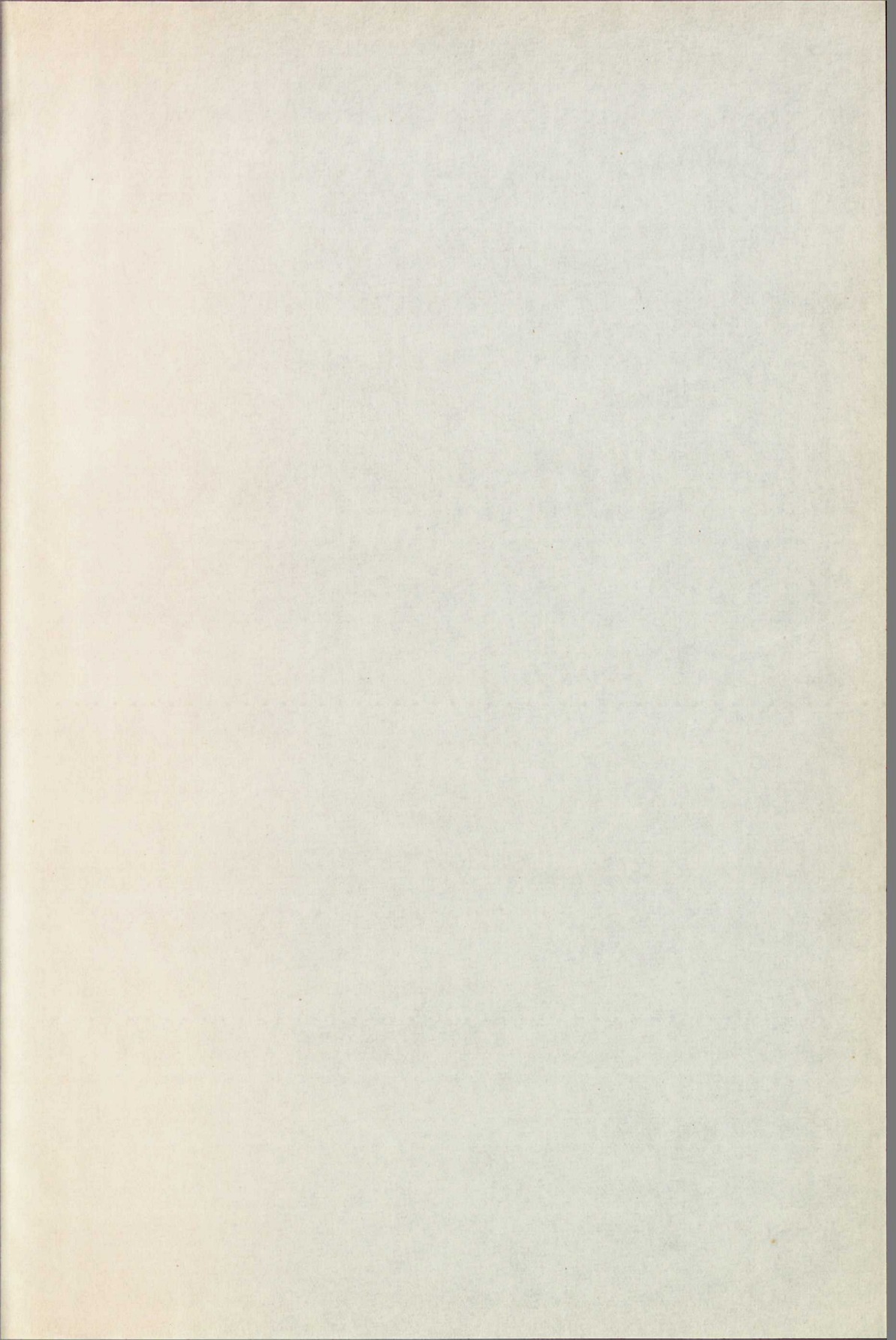
## INNEHÅLLSFÖRTECKNING.

	Sid.
<b>Skrivelse till Herr Statsrådet och Chefen för Kungl. Kommunikationsdepartementet</b> .....	3
<b>Förslag till</b>	
Motorfordonsförordning.....	5
Vägförordning angående vissa ändringar i vägförordningen den ....., åsyftande en övergång till s. k. högertrafik.....	30
Förordning angående vissa ändringar i vägförordningen den ....., åsyftande en övergång till s. k. högertrafik.....	52
Kungörelse angående beskaflenheten av registreringsmärken för motorfordon m. m.....	54
<b>Motiv:</b>	
<i>Inledning:</i>	
Återblick.....	57
1931 års väg- och brosakunniga.....	59
1932 års trafikutredning.....	59
Tillkallandet av 1934 års vägtrafiksakkunniga.....	60
Allmänna synpunkter.....	61
<i>Motorfordonsförordningen:</i>	
Inledande bestämmelser.....	64
Om motorfordons och släpfordons beskaflenhet och utrustning.....	69
Om trafikförsäkring å motorfordon.....	82
Om besiktning samt om förbud mot motorfordons och släpfordons användande .....	82
Om registrering av motorfordon och släpfordon samt om registreringsmärken m. m.....	86
Om förare av motorfordon.....	95
Särskilda föreskrifter angående motorfordon och släpfordon, som för tillfälligt brukande i riket införts från utlandet, och om tillstånd att föra sådant motorfordon m. m.....	114
Föreskrifter i avseende å förordningens efterlevnad.....	114
Särskilda föreskrifter.....	117
<i>Vägförordningen:</i>	
Inledande bestämmelser.....	117
Bestämmelser för samtliga vägfarande.....	121
Bestämmelser för andra vägfarande än gående.....	123
Särskilda bestämmelser för gående.....	145



	Sid.
Särskilda bestämmelser för cyklar.....	145
Särskilda bestämmelser för fordon, förspända med dragare.....	146
Särskilda bestämmelser för automobiler.....	153
Särskilda bestämmelser för motorcyklar.....	174
Särskilda bestämmelser för motorredskap.....	175
Särskilda bestämmelser för släpfordon.....	176
Särskilda bestämmelser för traktortåg.....	180
Bestämmelser för spårvagnar.....	180
Föreskrifter i avseende å vägtrafikstadgans efterlevnad.....	182
Särskilda föreskrifter.....	184
<i>Förordningen angående vissa ändringar i vägtrafikstadgan den</i> <i>åsyftande en övergång till s. k. högertrafik.....</i>	185
<i>Kungörelsen angående beskaffenheten av registreringsmärken för motorfordon</i> <i>m. m.....</i>	185
<b>Yttranden rörande särskilda frågor:</b>	
Bestämmelser beträffande personomnibuss i yrkesmässig trafik.....	187
Bestämmelser angående hjulringars beskaffenhet.....	188
Bestämmelser angående vägmärken.....	190
Ljussignalers beskaffenhet och uppsättning.....	192
— . —	
<i>Förteckning över till vägtrafiksakkunniga ställda remisser eller ämbetsskrivelser,</i> <i>vilka torde få anses besvarade genom föreliggande betänkande och förslag....</i>	197

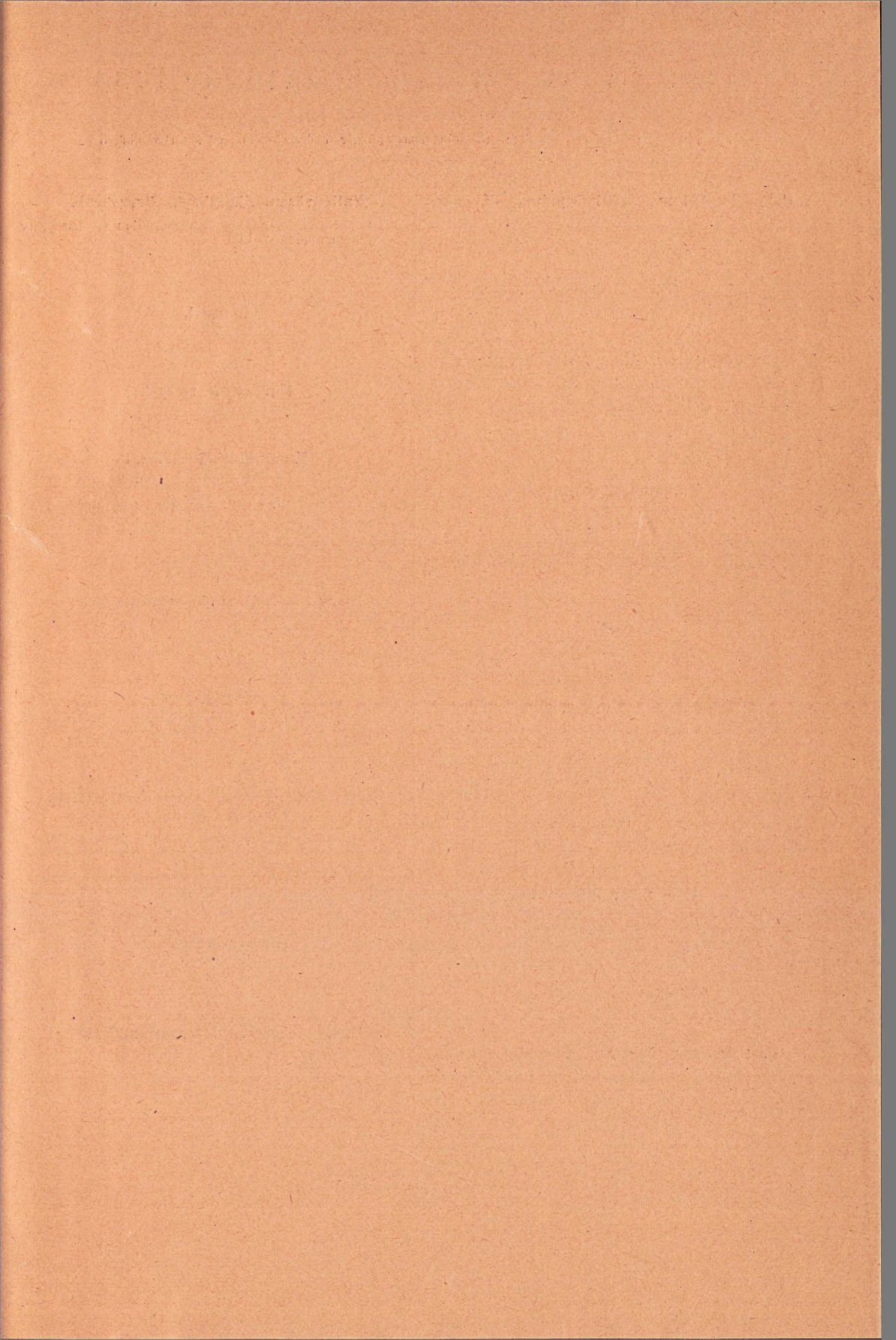






15  
16  
17  
18  
19  
20  
21  
22  
23  
24  
25  
26  
27  
28  
29  
30  
31  
32  
33  
34  
35  
36  
37  
38  
39  
40  
41  
42  
43  
44  
45  
46  
47  
48  
49  
50  
51  
52  
53  
54  
55  
56  
57  
58  
59  
60  
61  
62  
63  
64  
65  
66  
67  
68  
69  
70  
71  
72  
73  
74  
75  
76  
77  
78  
79  
80  
81  
82  
83  
84  
85  
86  
87  
88  
89  
90  
91  
92  
93  
94  
95  
96  
97  
98  
99  
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







# Statens offentliga utredningar 1935

## Systematisk förteckning

(Siffrorna inom klammer beteckna utredningarnas nummer i den kronologiska förteckningen.)

### Allmän lagstiftning. Rättsskipning. Fångvård.

Betänkande med förslag ang. åtgärder mot statsfientlig verksamhet. [8]  
Yttranden över preliminärt förslag till lagstiftning om avbrytande av havandeskap. [13]  
Lagberedningens förslag till lag om skuldebrev m. m. [14]  
Betänkande med förslag till lagstiftning om avbrytande av havandeskap. [15]  
Betänkande med förslag till lag om arbetsavtal. [18]

### Statsförfattning. Allmän statsförvaltning.

Förslag till ändrade bestämmelser rörande allmänna handlingars offentlighet. [5]  
Yttrande och förslag rörande tjänstgöringsbetyg som av länsstyrelserna utfärdas. [17]  
Utredning ang. införande av ett dagordningsinstitut m. m. [21]

### Kommunalförvaltning.

### Statens och kommunernas finansväsen.

### Politi.

### Nationalekonomi och socialpolitik.

Betänkande med förslag rörande lån och årliga bidrag av statsmedel för främjande av bostadsförsörjning för mindre bemedlade barnrika familjer jämte därtill hörande utredningar. [2]  
Kortfattad framställning av organisationsakkunnigas betänkande med utredning och förslag rörande den samhälleliga hjälpverksamhetens organisation m. m. [3]  
Arbetslöshetsutredningens betänkande, 2. Åtgärder mot arbetslöshet. [6]  
Konjunkturuppsvingets förlopp och orsaker 1932—1934. [16]

### Hälso- och sjukvård.

Kungl. medicinalstyrelsens utlåtande och förslag ang. förebyggande mödra- och barnavård. [19]

### Allmänt näringsväsen.

### Fast egendom. Jordbruk med binärningar.

Betänkande med förslag ang. åtgärder för spannmålsodlingens stödjan. [1]  
Promemoria ang. tillsynen över fastighetsregistreringen och fastighetsbildningen. [4]

### Vattenväsen. Skogsbruk. Bergsbruk.

Betänkande med förslag till omorganisation av den högre skogsundervisningen. [9]

### Industri.

### Handel och sjöfart.

### Kommunikationsväsen.

Teknisk-ekonomiska utredningar rörande vägväsendet. Del 2. Broar. [7]  
Betänkande med förslag till förordning ang. allmän automobiltrafik. [12]  
Betänkande med förslag till motorfordonsförordning och vägtrafikstadga m. m. [23]

### Bank-, kredit- och penningväsen.

### Försäkringsväsen.

Grunder för kollektiv och individuell pensionsförsäkring. [20]

### Kyrkoväsen. Undervisningsväsen. Andlig odling i övrigt.

Utredning och förslag ang. rundradion i Sverige. [10]  
Betänkande med utredning och förslag ang. inrättande av en statsvetenskaplig examen. [11]  
Utredning och förslag rörande frågan om avgift för hemlån av böcker från bibliotek. [22]

### Försvarsväsen.

### Utrikes ärenden. Internationell rätt.