

Nr 176

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående handläggningen av frågor om lokala trafikföreskrifter m. m.; given Stockholms slott den 16 oktober 1964.

Kungl. Maj:t vill härmed, under återopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för denna dag,

dels föreslå riksdagen att antaga härvid fogat förslag till lag om trafiknämnder,

dels inhämta riksdagens yttrande över härvid fogade förslag till

1) förordning om ändring i vägtrafikförordningen den 28 september 1951 (nr 648);

2) förordning om ändring i förordningen den 25 oktober 1940 (nr 910) angående yrkesmässig automobiltrafik m. m.

Under Hans Maj:ts

Min allernådigste Konungs och Herres frånvaro:

BERTIL

Gösta Skoglund

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen framlägges förslag om utskiftande på andra organ av vissa uppgifter, som enligt vägtrafikförordningen och förordningen om yrkesmässig trafik tillkommer poliskammare, magistrat och kommunalborgmästare. Uppgifterna avser främst dessa institutioners befattning med lokala trafikföreskrifter och med tillståndsgivningen rörande drosktrafiken i städerna. Förslagen föranledes närmast av förslaget i den till höstsessionen uppskjutna prop. 1964: 163 att magistrats- och kommunalborgmästarinstitutionerna skall avvecklas den 1 januari 1965. Vidare föreslås att ärendena i fråga skall handläggas i samma ordning på landsbygden som i städerna.

Den lokala trafikregleringen skall enligt förslaget såväl i stad som på landsbygd ankomma på särskilt inrättade trafiknämnder — i princip en

för varje kommun — bestående av polischefen i orten såsom ordförande och två av kommunen valda ledamöter. Länsstyrelserna skall emellertid även framgent bestämma om hastighetsbegränsningar och om vägs karaktär av motorväg eller huvudled. Med hänsyn särskilt till betydelsen för den tunga genomgående trafiken av så långt möjligt enhetliga bestämmelser skall länsstyrelse även generellt utfärda vissa andra lokala föreskrifter, bland annat angående fordons axeltryck och bruttovikt.

Tillståndsgivningen i fråga om beställningstrafik med personbil för personbefordran föreslås också både i stad och på landsbygd överflyttad på trafiknämnderna.

Förslag framlägges, förutom till vissa ändringar i vägtrafikförordningen och i förordningen angående yrkesmässig automobiltrafik m. m., till en särskild lag om trafiknämnder. Enligt förslaget skall ärende, vari ordföranden å ena och kommunens representanter å andra sidan kommer till skilda meningar, hänskjutas till länsstyrelsen för avgörande. Trafiknämnd skall kunna delegera beslutanderätten i visst eller vissa ärenden till ordföranden.

De föreslagna författningarna skall enligt propositionen träda i kraft den 1 januari 1965.

Förslag
till
Lag
om trafiknämnder

Härigenom förordnas som följer.

1 §.

I varje kommun skall finnas en trafiknämnd för den befattning med lokala trafikföreskrifter och ärenden angående yrkesmässig trafik varom särskilda bestämmelser meddelas.

Ingå delar av samma kommun i olika polisdistrikt skall finnas en trafiknämnd för varje sådan kommunedel.

2 §.

Trafiknämnd utgöres av ordförande och ytterligare två ledamöter.

Ordförande är polischefen i det polisdistrikt vari kommunen eller, i fall som avses i 1 § andra stycket, kommundelen ingår.

Övriga ledamöter väljas av kommunens fullmäktige. För varje sådan ledamot utses minst en suppleant. Väljas för någon ledamot flera suppleanter, skall tillika bestämmas den ordning i vilken suppleanterna skola inkallas till tjänstgöring.

3 §.

Valbar till ledamot eller suppleant i trafiknämnd är envar svensk medborgare som är bosatt inom polisdistriktet och har uppnått tjugotre års ålder samt ej är omyndig eller i konkurstillstånd.

Till ledamot eller suppleant bör endast den väljas som är väl förtrogen med de lokala förhållandena i fråga om samhällsplanering och trafikreglering.

Kommer ledamot eller suppleant efter valet i den ställning att han icke längre är valbar enligt första stycket, frånträder han omedelbart sitt uppdrag.

Har kommun utsett ledamot eller suppleant som är bosatt inom kommunen och flyttar denne till annan kommun inom polisdistriktet, må han entledigas från uppdraget.

Den som uppnått sextio års ålder må avsäga sig uppdrag att vara ledamot eller suppleant. Eljest må ej någon avsäga sig sådant uppdrag, med mindre han uppger hinder som godkännes av den väljande myndigheten.

4 §.

Ledamöter och suppleanter i trafiknämnd väljas för fyra år, räknade från och med den 1 januari året efter det, då valet skett. Valet skall för rättas i december månad året näst efter det, då allmänna val av fullmäktige ägt rum.

Avgår ledamot under den för honom bestämda tjänstgöringstiden, anställes fyllnadsval för den återstående delen av denna tid.

Sker ändring i rikets kommunala indelning, äger länsstyrelsen förordna om nytt val till trafiknämnd.

5 §.

Underrättelse om val till trafiknämnd skall ofördröjligen sändas till länsstyrelsen för att intagas i länskungörelserna.

6 §.

Trafiknämnd äger infordra de yttranden och upplysningar från statliga och kommunala myndigheter och befattningshavare som fordras för nämndens verksamhet.

7 §.

Trafiknämnd sammanträder på plats och tid som ordföranden bestämmer. Kallelse till sammanträde utfärdas av ordföranden.

Suppleant som ej kallas till sammanträde skall erhålla underrättelse om sammanträdet. Han äger närvara och deltaga i överläggningarna men ej i besluten.

8 §.

Trafiknämnd äger uppdraga åt ordföranden att på nämndens vägnar fatta beslut i visst ärende eller vissa grupper av ärenden, vilkas beskaffenhet skall närmare anges i nämndens beslut. Beslut som fattas på grund av sådant förordnande skall anmälas vid nämndens nästa sammanträde.

Ärende som ej enligt första stycket ankommer på ordföranden må icke avgöras utan att nämnden är fulltalig. Såsom nämndens beslut gäller den mening som biträdes av ordföranden och minst en av övriga ledamöter. Vinnes ej sådan anslutning för någon mening, skall nämnden med eget yttrande, vari de skilda meningarna anges, hänskjuta frågan till länsstyrelsen för avgörande. För uppdrag enligt första stycket fordras enhällighet.

Ledamot må ej deltaga i behandling av ärende som personligen rör honom eller någon honom närstående som sägs i 4 kap. 13 § 2 rättegångsbalken.

9 §.

Länsstyrelsens beslut i ärende som hänskjutits från trafiknämnd skall omedelbart delges nämnden. Handlingarna i ärendet skola tillställas nämnden, sedan beslutet vunnit laga kraft.

10 §.

Polismyndigheten tillhandahåller lokal och kansli för trafiknämndens verksamhet. Nämndens handlingar ingå i polismyndighetens arkiv.

Uppbörd och redovisning av avgifter för trafiknämnds expeditioner jämte den befattning med stämplor som därmed har samband ombesörjes av polismyndigheten.

11 §.

Beträffande ersättning till vald ledamot och suppleant i trafiknämnd äga kommunallagens bestämmelser om ersättning till ledamot av kommuns styrelse eller annan kommunal nämnd motsvarande tillämpning.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1965.

Val av ledamöter och suppleanter i trafiknämnd skall första gången äga rum år 1964 samt avse åren 1965—1967.

Förslag

till

**förordning om ändring i vägtrafikförordningen den 28 september
1951 (nr 648)**

Härigenom förordnas, *dels* att 61 § 6 mom. vägtrafikförordningen den 28 september 1951 skall upphöra att gälla, *dels* att till 1 § förordningen skall fogas ett nytt moment, betecknat 10 mom., av nedan angiven lydelse, *dels* att 5 § 2 mom., 35 §, 61 § 1 och 3 mom., 62 §, 63 § 1 mom., 64 § 4 mom. och 76 § samma förordning¹ skola erhålla ändrad lydelse på sätt nedan anges.

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

1 §.

10 mom. Att ärende, som enligt denna förordning ankommer på trafiknämnd, i vissa fall avgöres av länsstyrelse framgår av lagen om trafiknämnder. Sådant beslut av länsstyrelsen skall vid förordningens tillämpning anses meddelat av trafiknämnden.

5 §.

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

Då skäl därtill prövas föreligga, äger trafiknämnden förordna, att bestämmelserna i föregående stycke skola vinna tillämpning även beträffande viss enskild väg. Sådant förordnande skall bekantgöras i den ordning nämnden bestämmer.

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

35 §.

Har förare vid färd med motor-drivet fordon ådagalagt grov vårdslöshet eller visat uppenbar likgilt-

Har förare vid färd med motor-drivet fordon ådagalagt grov vårdslöshet eller visat uppenbar likgilt-

¹ Senaste lydelse av 5 § 2 mom., 35 §, 61 § 3 mom. och 64 § 4 mom. se 1958: 222 samt av 61 § 1 mom. se 1961: 299.

(Nuvarande lydelse)

tighet för andra människors liv eller egendom eller företett tydliga tecken på påverkan av starka drycker eller annat ämne, eller har förare till följd av sjukdom, skada eller dylikt förlorat förmågan att föra körkortspliktigt fordon på ett trafiksäkert sätt, skall i Stockholm vederbörande poliskommissarie och i övriga delar av riket polismyndighet skyndsamt besluta om körkortets omhändertagande. Samma skyldighet åvilar åklagare, som vid beslut om åtal finner att förhållande, som nu sagts, är för handen.

Misstänktes förare ————— förstnämnda lagrum.

Beslut, som ————— meddelat beslutet.

Beslut om ————— föranlett åtgärden.

Beslut om ————— körkortspliktigt fordon.

61 §.

1 m o m. Det tillkommer länsstyrelsen att beträffande viss allmän väg, gata eller annan allmän plats eller beträffande samtliga dylika vägar inom visst område meddela erforderliga föreskrifter, avseende

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

b) parkering eller ————— av fordon;

c) färdhastighet;

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

e) att viss ————— av trafiken.

Såvitt angår stads område tillkommer det stadsmyndighet, som angives i 6 mom., att meddela erforderliga föreskrifter i de fall, som under a), b), d) och g) sägs.

Länsstyrelsen äger ————— lägre hastighet.

(Föreslagen lydelse)

tighet för andra människors liv eller egendom eller företett tydliga tecken på påverkan av starka drycker eller annat ämne, eller har förare till följd av sjukdom, skada eller dylikt förlorat förmågan att föra körkortspliktigt fordon på ett trafiksäkert sätt, skall polismyndigheten skyndsamt besluta om körkortets omhändertagande. Samma skyldighet åvilar åklagare, som vid beslut om åtal finner att förhållande, som nu sagts, är för handen.

1 m o m. Beträffande viss allmän väg, gata eller annan allmän plats eller beträffande samtliga dylika vägar inom visst område må erforderliga föreskrifter meddelas, avseende

a) förbud mot trafik eller inskränkning i trafiken beträffande körriktning och provkörning eller övningskörning med fordon;

d) inskränkning i trafiken beträffande fordon av visst slag eller fordon med last av viss beskaffenhet eller medgivande av större eller inskränkning till mindre axeltryck eller bruttovikt eller bredd å fordon och last än som tillåtes i 54 §;

Föreskrifter, som avses under a), b) och g), meddelas av trafiknämnden. Övriga föreskrifter meddelas av länsstyrelsen.

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

Väg må — — — — — väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

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

3 mom. Det åligger länsstyrelse eller *trafiknämnd*, vilken meddelat föreskrift, som i denna paragraf avses (*lokal trafikföreskrift*) att införa föreskriften i en för ändamålet avsedd liggare samt att underrätta väg- och vattenbyggnadsstyrelsen om föreskriftens innehåll. Om föreskrift av *trafiknämnd* skall länsstyrelsen omgående underrättas. Föreskrift, som icke skall tillkännagivas genom vägmärke, skall skyndsamt införas i länskungörelserna eller, om den utfärdats av *trafiknämnd*, i den eller de tidningar, vari kommunala meddelanden för *orten* införas.

62 §.

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

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

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

Kopia av — — — — — vara tillfyllest.

1 mom. Det åligger länsstyrelse att före mars månads utgång varje år utfärda kungörelse om vägar och gällande lokala trafikföreskrifter inom länet enligt de närmare grunder väg och vattenbyggnadsstyrelsen bestämmer. Vad nu sagts om länsstyrelse skall i *Stockholm* gälla *trafiknämnden*.

Kungörelsen, vilken skall mot ersättning tillhandahållas allmänheten, skall översändas till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen samt chefen för försvarsstaben. Av *trafiknämnden i Stockholm* utfärdad kungörelse skall därjämte insändas till *överståthållarämbetet*.

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

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

63 §.

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

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

1 m o m. Om särskilda skäl därtill äro, må för visst ändamål undantag medgivas från bestämmelserna i 54 § 1 och 2 mom., 55 § 1 mom. samt 56 § 1—3 mom. ävensom från lokal trafikföreskrift. Undantag meddelas i fråga om lokal trafikföreskrift av den myndighet, som utfärdat föreskriften, och eljest av trafiknämnden.

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

64 §.

4 m o m. Anbringande och ————— finnas uppsatta.

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

I den mån så erfordras må föreskrifter om uppsättandet av vägmärken meddelas av trafiknämnden.

Det ankommer ————— vägmärkens uppsättande.

76 §.

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

Talan mot beslut av polismyndighet eller trafiknämnd enligt denna förordning föres hos länsstyrelsen genom besvär. Mot beslut av länsstyrelse med stöd av förordningen eller i ärende angående lokal trafikföreskrift, vilket från trafiknämnd hänskjutits till länsstyrelse, föres talan hos Konungen genom besvär. Beslut, som nu sagts, skall utan hinder av besvär lända till efterrättelse, intill dess annorlunda kan bli förordnat. Beslut om återkallelse eller omhändertagande av körkort eller om återkallelse av tillstånd, varom i denna förordning förmäles, är dock icke gällande, förrän den, som avses med beslutet, erhållit del av detta.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 1965.

Lokal trafikföreskrift, som gäller vid förordningens ikraftträdande, skall alltså äga giltighet. Detsamma gäller förordnande, som meddelats enligt 5 § 2 mom. andra stycket eller 6 § 4 mom. tredje stycket vägtrafikförordningen, undantag, som medgivits enligt 63 § 1 mom. första stycket samma förordning och föreskrift som utfärdats enligt 64 § 4 mom. andra stycket vägtrafikförordningen.

Behörighet att medgiva undantag enligt 63 § 1 mom. första stycket vägtrafikförordningen skall i fråga om lokal trafikföreskrift, som gäller vid de nya bestämmelsernas ikraftträdande, tillkomma myndighet, som därefter äger utfärda motsvarande föreskrift.

Ärende, som ej är avgjort vid denna förordnings ikraftträdande, skall i förekommande fall överlämnas till myndighet, som enligt de nya bestämmelserna har att handlägga sådant ärende.

Förslag

till

**förordning om ändring i förordningen den 25 oktober 1940 (nr 910)
angående yrkesmässig automobiltrafik m. m.**

Härigenom förordnas, att 5 §, 9 § 3 mom., 15 §, 25 § 1 och 5 mom., 29 § 1 mom. samt 39, 41 och 44 §§ förordningen den 25 oktober 1940 angående yrkesmässig automobiltrafik m. m.¹ skola erhålla ändrad lydelse på sätt nedan anges.

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

5 §.

Yrkesmässig trafik — — — tillstånd (*trafik tillstånd*).

Trafiktillstånd skall, — — — släpfordon befordras.

Släpfordon, som — — — — — yrkesmässig trafik.

Tillstånd att — — — — — av biltrafiknämnden.

Tillstånd att med personautomobil *stationerad i stad* bedriva beställningstrafik för personbefordran meddelas av *polismyndigheten i staden*.

Tillstånd att med personautomobil bedriva beställningstrafik för personbefordran meddelas av *den trafiknämnd, inom vars verksamhetsområde stationsorten skall förläggas*.

I övriga — — — — — skall förläggas.

9 §.

3 mom. Vad i 1 mom. är stadgat skall ock i tillämpliga delar iakttagas beträffande behandling av ansökan om sådant trafik tillstånd, vars meddelande ankommer på *polismyndighet i stad*.

3 mom. Vad i 1 mom. är stadgat skall ock i tillämpliga delar iakttagas beträffande behandling av ansökan om sådant trafik tillstånd, vars meddelande ankommer på *trafiknämnd*.

15 §.

Har biltrafiknämnden — — — — — är beläget.

Har biltrafiknämnden — — — — — beslutet angår.

Har länsstyrelse — — — — — å stationsorten.

Av *polismyndighet i stad* meddelat beslut om trafik tillstånd skall delgivas biltrafiknämnden och länsstyrelsen. I Stockholm skall dock sådant meddelande icke tillställas överståthållarämbetet.

Av *trafiknämnd* meddelat beslut om trafik tillstånd skall delgivas biltrafiknämnden och länsstyrelsen. I Stockholm skall dock sådant meddelande icke tillställas överståthållarämbetet.

Vad sålunda — — — — — i trafik tillstånd.

Om anslag — — — — — i 44 §.

¹ Senaste lydelse av 5 §, 29 § 1 mom. och 41 § se 1964: 103, av 15 § se 1948: 755 samt av 25 § 1 och 5 mom. se 1957: 474.

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

25 §.

1 m o m. Automobil må — — — — — eller släpfordonet.

För befordran av personer i yrkesmässig trafik må lastautomobil godkännas allenast, då särskilda förhållanden därtill föranleda. Därvid skola för trafiken påkallade anordningar å lastautomobilen godkännas av länsstyrelsen eller i fråga om trafik, vartill tillstånd meddelats av *polismyndighet*, av denna. Tillika skall bestämmas det högsta antal passagerare, som må befordras med fordonet.

Ej må — — — — — försäkringsplikten fullgjorts.

Godkännande, varom — — — — — myndighet återkallas.

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

Om beslut, — — — — — meddelat trafikillståndet.

29 §.

1 m o m. Utövare av yrkesmässig trafik skall vara underkastad de bestämmelser rörande taxa, som fastställas

i fråga om trafik, vartill polis-kammaren i Stockholm meddelat tillstånd, av överståthållarämbetet,

i fråga om beställningstrafik för personbefordran med personautomobil stationerad i annan stad på sätt § 23 i ordningsstadgan för rikets städer den 24 mars 1868 angiver

samt i övriga fall av myndighet, som meddelat trafikillståndet.

Vad nu — — — — — stycket 1).

För befordran av personer i yrkesmässig trafik må lastautomobil godkännas allenast, då särskilda förhållanden därtill föranleda. Därvid skola för trafiken påkallade anordningar å lastautomobilen godkännas av länsstyrelsen eller i fråga om trafik, vartill tillstånd meddelats av *trafiknämnd*, av denna. Tillika skall bestämmas det högsta antal passagerare, som må befordras med fordonet.

5 m o m. Om beslut, varigenom länsstyrelse godkänt automobil eller släpfordon för användning i sådan yrkesmässig trafik för personbefordran, vartill tillstånd meddelats av biltrafiknämnden, så ock om härutinnan beslutade ändringar skall länsstyrelsen underrätta nämnden. Motsvarande underrättelse skall av *trafiknämnd*, som godkänt fordon för användning i sådan trafik, lämnas länsstyrelsen i det län, där fordonet skall anses hava sin hemort.

1 m o m. Utövare av yrkesmässig trafik skall vara underkastad de bestämmelser rörande taxa, som fastställas

i fråga om beställningstrafik för personbefordran med personautomobil på sätt 25 § allmänna ordningsstadgan angiver,

i fråga om annan trafik, vartill trafiknämnden i Stockholm meddelat tillstånd, av överståthållarämbetet

samt i övriga fall av myndighet, som meddelat trafikillståndet.

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

39 §.

Finner biltrafiknämnden, — — — — — i ärendet.

Biltrafiknämnden äger med iakttagande av stadgad besvärstid under vederbörande besvärinstans' prövning draga beslut, som av länsstyrelse eller *polismyndighet* enligt denna förordning meddelats.

Biltrafiknämnden äger med iakttagande av stadgad besvärstid under vederbörande besvärinstans' prövning draga beslut, som av länsstyrelse eller *trafiknämnd* enligt denna förordning meddelats.

41 §.

Uttrycken *v ä g* — — — — — i vägtrafikförordningen.Med *traktortåg* — — — — — tillkopplat släpfordon.

Med *polismyndighet* förstås i denna förordning: för stad, där *poliskammare* finnes, denna, för övriga städer *magistrat* eller *kommunalborgmästare* och för landet *polischefen* i orten.

Att ärende, som enligt denna förordning ankommer på *trafiknämnd*, i vissa fall avgöres av *länsstyrelse* framgår av lagen om trafiknämnder. Sådant beslut av *länsstyrelse* skall vid förordningens tillämpning anses meddelat av *trafiknämnd*.

Den befattning med ärenden angående beställningstrafik för godsbefordran och uthyrningsrörelse, som enligt denna förordning tillkommer *länsstyrelse*, skall i Stockholm i stället tillkomma *poliskammaren*.

Den befattning med ärenden angående beställningstrafik för godsbefordran och uthyrningsrörelse, som enligt denna förordning tillkommer *länsstyrelse*, skall i Stockholm i stället tillkomma *trafiknämnden*.

44 §.

Emot beslut, som på grund av denna förordning meddelas av *biltrafiknämnden*, *länsstyrelse* eller *polismyndighet*, må besvär anföras inom tid, som för överklagande av förvaltande myndigheters och ämbetsverks beslut är bestämd; dock gälla beslutet med nedan angivna undantag utan hinder av besvär, intill dess annorlunda kan bli va vederbörligen förordnat.

Talan mot beslut av *trafiknämnd* enligt denna förordning föres hos *länsstyrelsen* genom besvär. Mot beslut av *biltrafiknämnden* eller *länsstyrelse* med stöd av förordningen och mot *länsstyrelses* beslut i ärende angående yrkesmässig trafik, vilket från *trafiknämnd* hänskjutits till *länsstyrelse*, föres talan hos *Konungen* genom besvär. Beslut, som nu sagts, skall, med nedan angivna undantag, gälla utan hinder av besvär, intill dess annorlunda förordnas.

Beslut, som — — — — — beslutets dag.

Beslut om — — — — — erhållit del.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 1965.

Trafik tillstånd, som gäller vid förordningens ikraftträdande, skall alltjämt äga giltighet.

Anmälan eller ansökan till eller delgivning med tillståndsmyndigheten i tillståndsärende skall efter förordningens ikraftträdande ske med den myndighet som enligt de nya bestämmelserna har att meddela tillstånd av motsvarande slag, även om tillståndet meddelats av annan myndighet.

Ärende, som ej är avgjort vid förordningens ikraftträdande, skall i förekommande fall överlämnas till myndighet, som enligt de nya bestämmelserna har att handlägga sådant ärende.

Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Kungl. Höghet Regenten, Hertigen av Halland, i statsrådet å Stockholms slott den 16 oktober 1964.

Närvarande:

Statsministern ERLANDER, ministern för utrikes ärendena NILSSON, statsråden STRÄNG, LINDSTRÖM, LANGE, LINDHOLM, SKOGLUND, EDENMAN, JOHANSSON, HERMANSSON, HOLMQVIST, ASPLING, PALME, SVEN-ERIC NILSSON.

Chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Skoglund, anmäler — efter gemensam beredning med statsrådets övriga ledamöter — fråga om *handläggningen av frågor om lokala trafikföreskrifter m. m.* och anför följande.

Inledning

Med stöd av Kungl. Maj:ts bemyndigande tillkallades den 18 april 1961 hovrättspresidenten Knut Elliot, ordförande, rådmannen Birger Brandt, lagmannen Olof Engqvist, häradshövdingen Eric Stangenberg, numera t. f. expeditionschefen Harriet Stangenberg och överdirektören Paul Tammelin såsom sakkunniga för att överse domkretsindelningen för underrätterna i riket. Den 29 december 1961 utvidgades de sakkunnigas uppdrag till att avse en allmän översyn av domstolsväsendet.

Såsom experter åt de sakkunniga förordnades hovrättsassessorn Leif Brundin, hovrättsrådet Ingvar Henkow, byråchefen Folke Lyberg, numera lagmannen Bengt Sandström och numera byrådirektören Ivar Tiby. Till ledamöter av en rådgivande nämnd åt de sakkunniga utsågs ledamöterna av riksdagens första kammare redaktören Birger Andersson och hemmansägaren Erik Svedberg, ledamöterna av riksdagens andra kammare förbundsjuristen Astrid Kristensson, hemmansägaren Erik Larsson, expeditionsförståndaren Eric Nelander, redaktören Olaus Nyberg och hemmansägaren Gustaf Svensson, dåvarande ledamoten av första kammaren f. d. folkskoleinspektören Ragnar Bergh ävensom professorn Per Olof Ekelöf, direktören Styrbjörn von Feilitzen, stadsfiskalen Erik Gamstedt och advokaten Holger Wiklund.

De sakkunniga, som antagit benämningen *domstolskommittén*, har avgivit ett den 1 oktober 1963 dagtecknat delbetänkande, benämnt »Rådhusrätternas förstatligande». Betänkandet består av tre delar, av vilka en förelig-

ger i tryck (SOU 1963: 56) och de båda övriga är stencilerade. I betänkandet framlägges förslag om förstatligande av de kommunala domstolarna, rådhusrätterna. I samband härmed föreslås, att magistrats- och kommunalborgmästarinstitutionerna skall avvecklas och att de uppgifter som för närvarande åvilar dem — bland annat i fråga om lokala trafikföreskrifter och vissa ärenden rörande yrkesmässig trafik — skall utskiftas på andra myndigheter.

Domstolskommitténs betänkande har efter en omfattande remissbehandling lagts till grund för två propositioner till innevarande års riksdag. Behandlingen av dessa har jämlikt beslut av riksdagen uppskjutits till höstsessionen. I prop. 1964: 156 föreslår Kungl. Maj:t, att rådhusrätterna skall förstatligas den 1 januari 1965 och framlägger vissa förslag angående rådhusrätternas personal m. m. Prop. 1964: 163 rör avveckling av magistrats- och kommunalborgmästarinstitutionerna och innehåller förslag till utskiftande på andra organ av dessa institutioners nuvarande statliga förvaltningsuppgifter. Frågan om överförande på annan myndighet av magistraternas och kommunalborgmästarnas befattning med lokala trafikföreskrifter och med vissa ärenden rörande yrkesmässig trafik har emellertid ej upptagits till behandling i sammanhanget.

Över domstolskommitténs betänkande såvitt rör sistnämnda fråga har remissyttranden avgivits av justitiekanslersämbetet, statspolisintendenten, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, statens biltrafiknämnd, statens trafiksäkerhetsråd, kommerskollegium, överståthållarämbetet, samtliga länsstyrelser, magistraterna i Södertälje, Nyköping, Motala, Kalmar, Kristianstad, Landskrona, Varberg, Uddevalla, Vänersborg, Östersund, Umeå och Skellefteå, samtliga poliskamrar, länsförvaltningsutredningen, parkeringskommittén, polisberedningen, Föreningen Sveriges häradshövdingar, Föreningen Sveriges kommunalborgmästare, Föreningen Sveriges kommunala förvaltningsjurister, Föreningen Sveriges landsfiskaler, Föreningen Sveriges polismästare, Föreningen Sveriges stadsdomare, Föreningen Sveriges stadsfiskaler, Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande, Svenska kommunförbundet, Svenska stadsförbundet, Sveriges advokatsamfund, Sveriges juristförbund och Sveriges kommunaltjänstemannaförbund.

Kommerskollegium har överlämnat yttranden från samtliga handelskamrar i riket. Överståthållarämbetet och länsstyrelserna har ingivit yttranden från ett stort antal lokala myndigheter och sammanslutningar.

Sedan berörda fråga ytterligare beretts inom kommunikationsdepartementet, anhåller jag att nu få taga upp den till behandling. Jag vill därvid erinra om den förestående reform av polisväsendet om vars närmare utformning statsmakterna nyligen beslutat (prop. 1964: 100; SU 114; rskr 259; prop. 1964: 101; L'U 28; rskr 291; SFS 317—335) och som innebär förstatligande och omorganisation från den 1 januari 1965. Genomförandet av denna reform är förutsatt i domstolskommitténs betänkande.

Lokala trafikföreskrifter

Gällande bestämmelser

Enligt 61 § *vägtrafikförordningen den 28 september 1951 (nr 648)* är befogenheten att meddela lokala trafikföreskrifter uppdelad på länsstyrelse och stadsmyndighet. Länsstyrelserna ombesörjer helt den lokala trafikregleringen på landsbygden. I städerna beslutar länsstyrelserna angående färdhastighet samt huruvida viss väg skall anses som huvudled eller motorväg. Övriga trafikföreskrifter i stad utfärdas av stadsmyndighet och kan avse förbud mot trafik eller inskränkning i trafiken beträffande fordon av visst slag, fordons axeltryck, bruttovikt eller bredd, last av viss beskaffenhet, körriktning, provkörning eller övningskörning med fordon, vidare parkering eller annan uppställning eller stannande av fordon, medgivande till större axeltryck eller bruttovikt å fordon eller större bredd å fordon och last än som tillåtes i 54 § *vägtrafikförordningen* samt slutligen andra särskilda åtgärder för reglering av trafiken.

Lokala trafikföreskrifter, som inte tillkännages genom vägmärken, bringas till allmän kändedom genom att införas i länskungörelserna eller, om de meddelats av stadsmyndighet, i den eller de tidningar, vari kommunala meddelanden för staden införes. Samtliga föreskrifter anges dessutom i liggare hos vederbörande länsstyrelse eller stadsmyndighet (61 § 3 och 4 mom.). Vidare upptas de i årliga kungörelser som det åligger länsstyrelserna och stadsmyndigheterna att utfärda (62 § 1 mom.).

Stadsmyndighet i stad och eljest länsstyrelse kan medge dispens för särskilt ändamål från lokal trafikföreskrift som meddelats av myndigheten och från vissa bestämmelser i *vägtrafikförordningen* om axeltryck och bruttovikt, om fordonståg och om fordons hastighet. Berör undantaget såväl stad som landsbygd kan länsstyrelsen eller, om trafiken berör flera län, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen besluta i ärendet (63 § 1 mom.).

Erforderliga föreskrifter om uppsättandet av vägmärken meddelas i stad av stadsmyndighet och eljest av länsstyrelse (64 § 4 mom.).

Stadsmyndighet, som avses i nu nämnda stadganden, är för stad med poliskammare denna och för övriga städer magistrat eller kommunalborgmästare (61 § 6 mom.).

Stadsdomstolsutredningen m. m.

Förslag om avveckling av magistrats- och kommunalborgmästarinstitutionerna och om utskiftande av dessa institutioners uppgifter på andra organ har tidigare framlagts av *stadsdomstolsutredningen* i samband med att denna i sitt betänkande »Underrätterna» (SOU 1961: 6) förordade, att staten skulle övertaga kostnaderna för stadsdomstolarna.

Stadsdomstolsutredningens förslag innebar i fråga om den lokala trafikregleringen, att beslutanderätten i alla städer skulle förläggas till stadens styrelse (drätselkammare eller stadskollegium) med skyldighet för styrelsen att inhämta yttrande från den lokala polismyndigheten samt att polismyndighet skulle tillerkännas rätt att anföra besvär över beslutet.

Utredningen anförde, att de lokala trafikföreskrifterna måste samordnas med den planering av byggnadskvarter, gator och andra allmänna platser som ankommer på städerna själva. Förutsättningarna för en sådan samordning ökas, om ett och samma organ blir i tillfälle att leda och övervaka både stadsplaneringen och den lokala trafikregleringen. Vidare borde enligt utredningen beaktas, att de anordningar städerna måste vidtaga för att tillgodose den växande trafikens behov medför avsevärda kostnader för flertalet städer. Utredningen ansåg det därför önskvärt, att städerna får ökat inflytande över utformningen av de lokala trafikföreskrifterna, men fann det å andra sidan uppenbart, att polisen i egenskap av trafikövervakare och närmast ansvarig för ordning och säkerhet i trafiken måste delta i den lokala trafikregleringen. Utredningen ansåg, att genom dess förslag en lämplig avvägning mellan städernas och polisens inflytande skulle vinnas.

Förslaget har föranlett *Svenska stadsförbundet* att i skrivelse den 2 juni 1961 till Kungl. Maj:t hemställa, att frågan om kommunal bestämmanderätt i trafikregleringsfrågor måtte upptagas till särskild behandling vid sidan av stadsdomstolsutredningens övriga förslag och i huvudsaklig överensstämmelse med stadsdomstolsutredningens förslag lösas så, att den beslutanderätt i fråga om lokala trafikföreskrifter m. m. i stad som för närvarande enligt vägtrafikförordningens 61—64 §§ tillkommer där angiven stadsmyndighet överflyttas på stadens styrelse med yttranderätt — dock ej besvär rätt — för polismyndigheten. Förbundet har vidare ifrågasatt, om inte befogenheten att utfärda lokala trafikföreskrifter m. m. i köpingar och landskommuner borde överflyttas från länsstyrelse till kommunstyrelse i den omfattning befogenheten i stad tillkommer stadsmyndighet. Till stöd för sin hemställan har förbundet andragit bl. a. följande synpunkter.

Även trafikregleringsåtgärder, som kan sägas vara av kortsiktig natur, har ofta långsiktiga konsekvenser, som polisorganen saknar möjlighet att överblicka. Genom trafikreglerande åtgärder kan exempelvis i centrala stadspartier kollektivtrafiken bära främjas och det kan vara utomordentligt viktigt att i tid understödja den stadsbyggnadspolitiskt riktiga utvecklingen av trafikvanorna. Signalregleringar, enkelriktningar, förbud mot svängande trafik, parkeringsförbud, stoppförbud, placeringen av kollektivtrafikens hållplatser och av droskstationer bör ske i sitt trafikpolitiska sammanhang för att befrämja en ändamålsenlig trafikfördelning och en god lokalisering av arbetsplatser och bostäder. Åtgärderna har ofta direkta återverkningar för affärlivet och annan verksamhet. Ibland kan ett butiksstråk behöva avstängas för biltrafik, vilket kan få långtgående konsekvenser för ett helt

stadsparti. Hur parkeringsfrågan tillgodoses och styrs genom avgiftsbeläggning kan få vittgående betydelse från stadsbyggnads- och investeringssynpunkt. Polisorganen har inte tillräckliga möjligheter att göra en allsidig bedömning av sådana problem. Inte heller är de utrustade med sådan teknisk expertis att de kan bedöma sådana rent tekniska frågor som exempelvis angår högsta tillåtna hjultryck.

Å andra sidan måste, menar förbundet, stadsplaneringen ofta ske under förutsättning att trafikapparaten utnyttjas på visst sätt. Överhuvudtaget träffar städerna i olika sammanhang avgöranden, som långsiktigt bestämmer trafiken. Förbundet anser det därför successivt ha blivit alltmer angeläget, att samma instanser också har det avgörande inflytandet över löpande omregleringar av trafiken, så att dessa koordineras med den på längre sikt eftersträfvade utvecklingen.

Förbundet framhåller, att dess inställning inte skall tolkas så att erfarenheterna av nuvarande ordning generellt sett skulle vara dåliga. Tvärtom torde det vara regel att polismyndigheternas avgöranden träffas i gott samförstånd med de ansvariga kommunala myndigheterna. Å andra sidan saknas det enligt förbundet inte exempel på att regleringsingripanden företagits, som ej överensstämmt med vad man från kommunal synpunkt ansett vara god trafikpolitik, eller att vederbörande myndighet avböjt att vidtaga åtgärder, som man från kommunalt håll ansett motiverade. Man har också från allmänt trafikpolitiska och stadsbyggnadspolitiska synpunkter tyckt sig sakna konsekventa linjer i regleringsåtgärderna och en sådan samordning av olika åtgärder som kan vara avgörande för helhetsresultatet.

De yttranden som efter remiss avgivits över här nämnda förslag återspeglar mycket delade meningar. För ett överförande av bestämmanderätten till städernas styrelser i linje med stadsdomstolsutredningens och stadsförbundets förslag yttrar sig den övervägande delen av hörda myndigheter i och representanter för städerna, medan de flesta länsstyrelser och samtliga representanter för polisen och åklagarna uttalar sig till förmån för att befogenheten i fråga bör ligga hos lokal polismyndighet eller länsstyrelse eller delas mellan dessa myndigheter.

Domstolskommittén

Med hänvisning till vissa bestämmelser rörande den lokala förordningsmakten, bl. a. i allmänna ordningsstadgan och hälsovårdsstadgan, framhåller kommittén, att beslut om lokal föreskrift av allmän karaktär enligt gällande lagstiftning skall utfärdas av kommunens fullmäktige — med undantag att byggnadsnämnd äger antaga tomtindelning och, på uppdrag av fullmäktige, stadsplan — samt att sådana beslut skall underställas länsstyrelsen för godkännande. Skulle beslutanderätten i trafikärendena i enlighet med stadsdomstolsutredningens förslag förläggas till stadens styrelse, kommer

man att i två hänseenden bryta mot nu gällande principer för den lokala förordningsmaktens utövande. Dels skulle beslutet fattas av kommunens styrelse och ej av dess fullmäktige och dels skulle föreskrifterna gälla utan att först underställas länsstyrelsens prövning. Kommittén ifrågasätter, om ett sådant frångående av de regler som gäller på andra områden av den kommunala förvaltningen är motiverat.

Domstolskommittén finner för sin del, att stadsdomstolsutredningen och Svenska stadsförbundet överdrivit den betydelse de lokala trafikföreskrifterna har för stadsplanering, bebyggelseutveckling, lokalisering av arbetsplatser och bostäder m. m. Trafikföreskrifternas uppgift är, anför kommittén, att möjliggöra, att redan befintliga gator och allmänna platser utnyttjas på bästa sätt. Trafikföreskrifterna följer stadsplaneringen; inte tvärt om. Trafikreglerande åtgärder av beskaffenhet att för staden medföra kostnader kan komma under diskussion i samband med stadsplanering och projektering av gator och vägar. Genom de trafikföreskrifter, som avses i vägtrafikförordningen, kan staden inte åläggas andra utgifter än kostnader för vägmärken.

Ett vägande skäl mot att överlämna beslutanderätten i ärenden av dessa slag till stadens styrelse finner kommittén vara, att den prövning som ifrågakommer väsentligen gäller ordnings- och trafiksäkerhetssynpunkter, där de polisiära hänsynen måste beaktas i sådan grad att polismyndigheten nödvändigtvis måste få ett avgörande inflytande på frågornas lösning. En särskild besvär rätt för polismyndigheten kan enligt kommittén ej anses innefatta en tillfredsställande lösning och skulle under alla förhållanden medföra, att det slutliga avgörandet efter besvär förlades till statlig myndighet, i första hand till länsstyrelsen.

Kommittén utgår från att polischeferna i den nya polisorganisationen kommer att ha samma förutsättningar att bedöma trafikfrågor som polismästarna i de nuvarande poliskammarstäderna och framhåller, att anmärkning inte riktats mot det sätt på vilket ärendena där handlagts. Inom polismyndigheten förväntas tillräcklig sakkunskap komma att föreligga för bedömningen av de tekniska frågor som i vissa fall kan uppkomma.

Domstolskommittén förordar på anförda skäl, att den befattning med de lokala trafikbestämmelserna som enligt nuvarande regler ankommer på magistrat eller kommunalborgmästare överlämnas till polismyndigheten i orten, varigenom vinnes överensstämmelse med vad som för närvarande gäller beträffande städer med poliskammare, I samband härmed föreslås sådan ändring i nu gällande bestämmelser att polismyndigheten, vars distrikt ofta omfattar såväl stad som landsbygd, inte får olika förvaltningsuppgifter inom olika delar av distriktet utan får överta beslutanderätten också såvitt angår landsbygden. Beslutanderätten decentraliseras härmed, anför kommittén, till den myndighet som under alla förhållanden måste yttra sig, innan beslut fattas i huvuddelen av trafikregleringsfrågorna.

Länsstyrelsen kommer emellertid likväl att ha det avgörande inflytandet på de för landsbygden viktigaste trafikföreskrifterna, eftersom länsstyrelsen avses skola bibehållas vid sina nuvarande uppgifter beträffande hastighetsbestämmelser samt huvudleds- och motorvägsförklaringar. Kravet på samordning och enhetlig planering av övriga trafikföreskrifter inom länet kan, säger kommittén, tillgodoses genom länspolischefens försorg.

Det är enligt kommittén uppenbart, att vederbörande kommunala myndighet bör höras före meddelande av lokal trafikföreskrift, när denna är av större allmänt intresse eller eljest särskilda skäl föreligger. Ett intimt samarbete i dessa frågor har etablerats mellan den beslutande myndigheten, å ena, samt kommunala organ och företrädare för köpmanna- och trafikantintressen, å andra sidan. Då samarbetsformerna utvecklats olika på skilda håll, finner kommittén ingen anledning att nu lämna särskilda föreskrifter härom.

Domstolskommittén lägger i anslutning till det anförda fram förslag till vissa ändringar i 61 § 1 mom. första och andra styckena samt 3 mom., 62 § 1 mom., 63 § 1 mom. ävensom 64 § 4 mom. andra stycket vägtrafikförordningen.

Författningsförslagen innebär bl. a. vissa ändringar också beträffande sättet för kungörande av lokala trafikföreskrifter. Således skall föreskrifter som ej tillkännages genom vägmärke införas, i den mån de utfärdas av polismyndighet och avser stads område, i den eller de tidningar, i vilka kommunala meddelanden för orten införes, och eljest i länskungörelserna. Vidare skall skyldigheten att utfärda sådan årlig kungörelse, varom stadgas i 62 § 1 mom. vägtrafikförordningen, i Stockholms stad ankomma på polismyndigheten men i övrigt helt åvila länsstyrelserna. Erforderliga föreskrifter om uppsättande av vägmärke skall alltid meddelas av polismyndighet.

Remissyttrandena

Domstolskommitténs förslag, att framdeles polismyndighet både i stad och på landsbygden skall utfärda lokala trafikföreskrifter i den mån de ej avser hastighetsbestämmelser eller förklaring att viss väg skall vara motorväg eller huvudled, tillstyrkes eller lämnas utan erinran av majoriteten bland remissinstanserna, nämligen *justitiekanslersämbetet, statspolisintendenten, statens biltrafiknämnd, statens trafiksäkerhetsråd, kommerskollegium, överståthållarämbetet och tretton länsstyrelser*, tio av de tolv hörda magistraterna samt ytterligare sju, som inkommit med yttranden, eller alltså *sjutton magistrater, rikets samtliga poliskamrar, länsförvaltningsutredningen, polisberedningen, Föreningen Sveriges häradshövdingar, Föreningen Sveriges landsfiskaler, Föreningen Sveriges polismästare, Föreningen Sveriges stadsdomare, Föreningen Sveriges stadsfiskaler* — med

viss tvekan — *Sveriges advokatsamfund, Sveriges juristförbund* samt *Sveriges kommunaltjänstemannaförbund*. I de yttranden som remissmyndigheterna fogat vid sina yttranden har kommitténs förslag vunnit anslutning hos *åtta handelskammare* (av tio), *stadsfullmäktige i fjorton städer* (av trettioen), *drätselkamrarna i elva städer* (av tjugonio), *kommunalborgmästarna i tre städer* (av elva), *kommunalfullmäktige i tre kommuner* (av fyra), *sex landsfogdar* (alla som yttrat sig) samt *vägförvaltningen i ett län* (av tre). I princip — ehuru med anspråk på ökad bestämmanderätt för länsstyrelse eller vägmyndighet — kan kommitténs förslag också sägas vara biträdd av *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, ytterligare nio länsstyrelser* samt *vägförvaltningen i ytterligare ett län*.

Till förmån för att den ifrågavarande befogenheten skall tillkomma kommuns styrelse eller fullmäktige — i vissa yttranden med undantag för landsbygden — uttalar sig å andra sidan *länsstyrelsen i Västerbottens län, Föreningen Sveriges kommunalborgmästare, Föreningen Sveriges kommunala förvaltningsjurister, Svenska stadsförbundet, Svenska kommunförbundet, Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande* samt — i de yttranden som bilagts remissyttrandena — *en handelskammare, stadskollegiet i Stockholm, stadsfullmäktige i femton städer, drätselkamrarna i arton städer* och *kommunalborgmästarna i åtta städer*.

Länsstyrelsen i Jönköpings län anser beslutanderätten böra tillkomma länsstyrelse med rätt att delegera den till polismyndighet eller kommunstyrelse. *Parkeringskommittén* förordar inrättande av ett särskilt organ för uppgiften. *Stadsfullmäktige i Falköping* anser möjlighet böra öppnas att även i fortsättningen anknyta beslutanderätten i trafikregleringsfrågor till kommunalborgmästar- eller stadsjuristtjänst. Önskemål att kommunalborgmästarna t. v. till dess de avgår med pension bör bibehållas vid sin rätt att besluta i dessa frågor framföres av *stadsfullmäktige i Boden, kommunalborgmästaren i Arvika, Sveriges juristförbund* och *Föreningen Sveriges kommunalborgmästare*.

De remissinstanser som tillstyrker domstolskommitténs förslag ansluter sig i allmänhet till kommitténs argumentering. Såsom representativt för dessa yttranden kan här återges följande uttalande av *poliskammaren i Stockholm*.

Polisväsendets förstattligande och den i anslutning därtill kommande nyorganisationen av polisväsendet gör, att det än starkare kan hävdas, att den bästa lösningen är polismyndighetens bibehållande vid eller övertagande av rätten att besluta om lokala trafikföreskrifter i de fall, detta icke alljämt skall ankomma på länsstyrelse. Kravet på goda möjligheter att tillgodose samordnings- och enhetlighetsintresset ävensom kravet på snabb och i många fall omedelbar handläggning av berörda ärenden kommer att kunna tillgodoses.

Av största betydelse för frågan är det förhållandet, att det för polismyn-

dighetens vidkommande icke behöver befaras några intressekollisioner och anordningen ligger helt i linje med allmänt gällande system för lokala normgivningsbeslut.

Frågan har ställts om det hos polismyndigheten finnes tillräcklig trafikexpertis för att beslutanderätten lämpligen skall kunna anförtros denna myndighet i fråga om trafikregleringen. Här om må råda delade meningar, men poliskammaren vill deklarerat, att det i varje fall icke förts fram något förslag, som skulle medföra större garanti för ett rätt bedömande och lämplig avvägning av berörda frågor. Självfallet föreligger ett samband mellan dem och andra åtgärder på trafikområdet, men betydelsen av sambandet mellan stadsplanering och trafikregleringen i fråga har betydligt överdrivits. Sambandet mellan de lokala trafikföreskrifterna och polisens yttersta ansvar för ordning och säkerhet i trafiken finner poliskammaren vara av utslagsgivande betydelse i förevarande sammanhang.

Poliskammaren i Hälsingborg vänder sig särskilt mot stadsdomstolsutredningens förslag, att polismyndigheternas inflytande i de aktuella frågorna skulle säkras genom en besvärshöjning. Denna utväg betecknas som något helt främmande för vår lagstiftning. Skulle detta förslag vinna beaktande, anför poliskammaren, så skulle en grund ha lagts till möjligheten av ett motsatsförhållande mellan polisen som sådan och den förtroendevalda representationen i staden eller kommunen. Det bör inte få ske att polisen som statligt organ får eller behöver söka rätta kommunala beslut. Att kommunala styrelser och enskilda söker rättelse i polisiära beslut är däremot, framhålles det, helt i överensstämmelse med vår rättsordning.

Justitiekanslersämbetet, som i likhet med domstolskommittén finner det formella avgörandet böra ligga hos polismyndigheten, föreslår viss vetorätt för kommunen. Ämbetet finner det angeläget, att åtminstone såvitt avser områden med stadsplan visst medinflytande tillerkännes kommunen, när det gäller att utfärda trafikföreskrifter i sådana fall där inte beslutanderätten är förbehållen länsstyrelsen. Eftersom ordnings- och säkerhetsfrågor alltid beröres, bör det formella avgörandet förläggas till polismyndigheten, men dess möjligheter att meddela föreskrifter kan lämpligen göras beroende av att kommunal nämnd eller styrelse, som kommunen bestämt, haft tillfälle att yttra sig i ärendet och ej avstyrkt. Detta förutsätter, att polismyndigheten, innan ärendet underställes den kommunala myndigheten, utarbetar förslag till föreskrifter. I de säkerligen mindre vanliga situationer, då det kommunala organet utövar sin vetorätt, synes frågan böra hänskjutas till länsstyrelsen, som i egenskap av högsta planmyndighet i länet och tillika ansvarig för polisverksamheten inom länet bör vara väl skickad att träffa ett avgörande. På begäran av kommunen bör länsstyrelsen också upptaga frågan om att meddela föreskrifter, som den lokala polismyndigheten funnit sig icke böra utfärda. Den antydda lösningen utesluter ej, anför ämbetet slutligen, att polismyndigheten på sätt domstolskommittén föreslagit erhåller befogenhet att självständigt medgiva undantag för visst ändamål från gällande trafikföreskrifter. Beslut i sådana dispensärenden, vilka vanligen kräver en

snabb handläggning, har en begränsad räckvidd och bör kunna meddelas utan kommunal medverkan.

Länsstyrelsen i Skaraborgs län uttalar, att polismyndighetens beslut alltid bör underställas länsstyrelsen, medan *länsstyrelsen i Gotlands län* finner underställning böra ske vid oenighet mellan kommunen och polismyndigheten.

Åtskilliga myndigheter som eljest tillstyrker kommittéförslaget anmäler avvikande uppfattning såvitt avser bestämmelser om axeltryck, bruttovikt och fordons bredd. Man menar här behovet av regional samordning och samråd med vägförvaltningarna nödvändiggöra, att beslutanderätten i dessa frågor tillkommer länsstyrelse. Till denna grupp hör *länsstyrelserna i Kalmar, Hallands, Göteborgs och Bohus, Älvsborgs, Kopparbergs, Gävleborgs och Jämtlands län. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* samt *länsstyrelsen i Kristianstads län* förordar, att beslut i sådana ärenden i den mån de berör landsbygden meddelas av vederbörande vägförvaltning. I de fall vägförvaltning och polismyndighet är av olika uppfattning bör enligt länsstyrelsen ärendena underställas länsstyrelse. *Länsstyrelsen i Malmöhus län* anser — med hänsyftning särskilt på nyss nämnda föreskrifter ävensom länsstyrelsernas möjligheter att verka för ökad trafiksäkerhet på vägarna — att länsstyrelserna bör helt bibehållas vid sin befogenhet att meddela lokala trafikföreskrifter på landsbygden.

Av de remissinstanser som uttalar sig för att beslutanderätten i fråga om den lokala trafikregleringen skall ligga hos kommunal myndighet åberopar sig *Svenska stadsförbundet* huvudsakligen på de synpunkter som anförts i den förut (under rubriken »Stadsdomstolsutredningen m. m.») refererade skrivelsen den 2 juni 1961. *Stadskollegiet i Stockholm* anför liknande synpunkter. Beträffande föreskrifternas trafikpolitiska betydelse framhålles först, att det synes rimligt, att städerna har anspråk på att bli trodda, när de gör gällande, att det är av betydelse för trafikpolitiken att ha befogenhet att reglera trafiken genom stoppförbud, parkeringsförbud osv. Det understrykes således, att de lokala trafikföreskrifterna måste betraktas som en integrerande del av kommunens trafikpolitik, vari ingår långsiktig trafikplanering samt bestämmandet och dimensioneringen av den kollektiva trafiken, allt åtgärder som vilar på kommunen och för denna innebär stora ekonomiska åtaganden. Kommitténs uttalande, att kommunen inte genom lokala trafikföreskrifter kan åläggas andra utgifter än kostnader för vägmärken, anses vara uppenbart felaktigt och det erinras om att åtminstone i de större städerna för efterlevnaden av sådana föreskrifter kräves särskilda trafikövervakare, vilka för närvarande avlönas och enligt polisberedningens förslag alltjämt skall avlönas av kommunen.

Såväl stadsförbundet som stadskollegiet vänder sig vidare emot kommitténs uppfattning om principerna för den lokala förordningsmakten och förmenar, att några hinder från denna synpunkt inte förefinnes vare sig för att

kommunernas styrelser skulle erhålla beslutanderätten i dessa frågor eller för att besluten skulle gälla utan att underställas länsstyrelse.

De av stadsförbundet och stadskollegiet i Stockholm anförda synpunkterna åberopas i allmänhet av de remissinstanser som föreslår, att beslutanderätten skall tillkomma kommunalt organ.

Flera av de nu berörda remissorganen uttalar emellertid, att polismyndighet bör äga beslutanderätt då fråga är om tillfälliga regleringar av trafiken och om dispenser från gällande föreskrifter.

I ett av *stadskollegiet i Stockholm* åberopat uttalande av stadens juridiska avdelning framhålles såsom en tänkbar lösning, att polismyndigheten får en vetorätt gentemot kommunens beslut, motsvarande den som med justitiekanslersämbetets förut redovisade förslag kommunen skulle erhålla, om avgörandet skulle läggas hos polismyndigheten. Också *poliskammaren i Häl-singborg* anför liknande synpunkter för det fall beslutanderätten lägges hos kommunal myndighet.

Även bland yttrandena till förmån för kommunerna förekommer sådana i vilka hävdas, att lokala trafikföreskrifter på landsbygden alltjämt bör meddelas av länsstyrelserna. Härvid betonar man nödvändigheten av enhetlig och väl avvägd bedömning med hänsyn särskilt till den långväga, tunga trafiken.

Som framgår av det tidigare intar *parkeringskommittén* såtillvida en särställning bland remissorganen som den vill förlägga beslutanderätten i de aktuella ärendena till ett särskilt för ändamålet tillskapat organ. I likhet med stadsdomstolsutredningen och Svenska stadsförbundet anser parkeringskommittén, att den lokala trafikföreskriftsgivningen äger sådant samband med den på kommunen ankommande trafik- och parkeringsplaneringen och därmed sammanhängande skyldigheter att svara för ett funktionsdugligt trafiksystem att kommunen bör tillförsäkras ett inflytande vid utfärdandet av lokala trafikföreskrifter. För en utvidgad kommunal medverkan vid utfärdande av angivna föreskrifter utöver det i praxis utbildade förfarandet att i vissa fall höra kommunal myndighet i dylika ärenden åberopas också, att en sådan medverkan skulle kunna ge besluten den lokala förankring, som f. n. många gånger saknas och som mot bakgrunden av polisens förståtligande och den förutsatta utvidgningen av polisdistrikten framstår som särskilt påkallad. Å andra sidan är parkeringskommittén i likhet med domstolskommittén av den uppfattningen, att de lokala trafikföreskrifterna till sin natur är sådana att polismyndigheten måste givas större inflytande på föreskrifternas tillkomst än vad den av stadsdomstolsutredningen föreslagna besvärsrätten kan anses innefatta.

Parkeringskommittén är med hänsyn till det sagda närmast benägen att ansluta sig till den mening som kommit till uttryck i ett av justitiekanslersämbetet avgivet remissyttrande över stadsdomstolsutredningens förslag i

ämnet, nämligen att utfärdandet av lokala trafikföreskrifter vid avvecklingen av magistrats- och kommunalborgmästarinstitutionerna bör överlämnas till ett särskilt organ, bestående av polischefen och två lekmän utsedda av fullmäktige eller någon kommunens myndighet. I händelse av oenighet vid beslutsfattningen bör enligt parkeringskommitténs mening avgörandet i frågan ankomma på länsstyrelsen efter underställning. Ett organ som det nu föreslagna bör, anmärker parkeringskommittén, självklart vara oförhindrat att till sig såsom föredragande eller rådgivande knyta personer med särskild insikt och erfarenhet i trafiktekniska och trafikekonomiska frågor.

I så gott som alla remissyttranden framhålles, att den beslutande myndigheten, vare sig denna är statlig eller kommunal, måste samråda med andra myndigheter och enskilda intresseorganisationer. Därvid nämnes, att yttrande bör inhämtas — förutom från kommunens styrelse respektive polismyndigheten — från vederbörande gatu- eller vägförvaltning, byggnadschefen samt trafikantkommitté eller andra representanter för näringslivet.

En del av de remissmyndigheter som tillstyrker domstolskommitténs förslag i övrigt föreslår, att en särskild bestämmelse om skyldighet för polismyndigheten att samråda med vederbörande kommunala organ skall införas i vägtrafikförordningen, åtminstone för de fall då det gäller föreskrift av större betydelse eller skäl eljest föreligger för sådant samråd. I många av de avstyrkande yttrandena framhålles, att kommunens styrelse givetvis skall samråda med polismyndigheten, samt att, om beslutanderätten skulle läggas hos polismyndigheten, det är ett oavvisligt krav att föreskrift om samråd med kommunal myndighet införes i författningstexten.

I fråga om sättet för föreskrifternas kungörande anser *polisberedningen*, att alla föreskrifter som utfärdas av polismyndighet bör införas i den eller de tidningar, i vilka kommunala meddelanden för orten införas. Beträffande den årliga kungörelse, varom stadgas i 62 § 1 mom. vägtrafikförordningen, finner *magistraten i Umeå* inte klart framgå av det föreliggande författningsförslaget, huruvida den av länsstyrelsen utfärdade kungörelsen skall omfatta endast av länsstyrelsen meddelade lokala trafikföreskrifter eller om den också skall innehålla de av polismyndighet i länet utfärdade föreskrifterna. I sistnämnda fall bör väl, anför magistraten, polismyndighetens trafikföreskrifter översändas till länsstyrelsen för senare intagande i den samlade årliga kungörelsen. En sådan ordning skulle främja överskådligheten av lokala trafikbestämmelser. Skall däremot länsstyrelsens årskungörelse innehålla endast de föreskrifter länsstyrelsen utfärdat, bör även polismyndigheten årligen utfärda en sammanfattande kungörelse, eftersom det enligt magistratens mening inte kan anses tillfredsställande — särskilt i fråga om den genomgående trafiken — att en översikt av gällande föreskrifter endast finns att tillgå lokalt i den därför avsedda liggaren. *Länsstyrelsen i Södermanlands län* förklarar sig inte ha någon erinran mot att

länsstyrelse generellt skall utfärda sådana kungörelser. Länsstyrelsen förutsätter därvid, att de årliga kungörelserna skall ha »i stort sett endast den begränsade omfattning som kungörelsen numera har». Det bör enligt länsstyrelsen åvila polismyndighet att föra register över samtliga gällande lokala trafikföreskrifter inom polisdistriktet.

Frågan vem som bör besluta om uppsättande av vägmärken beröres dels av nyssnämnda länsstyrelse, som anser att någon ändring inte bör vidtagas, dels av *vägförvaltningen i Kristianstads län*, som finner beslutanderätten i denna fråga böra tilläggas länsstyrelsen även vad avser stads område.

Slutligen påpekar *polisberedningen*, att ändring påkallas även i 62 § 2 mom. vägtrafikförordningen såtillvida som ordet »poliskammaren» bör ersättas med ordet »polismyndigheten».

Departementschefen

Regleringen av den lokala trafiken har, särskilt inom städer och andra större samhällen, blivit en allt mer grannliga och betydelsefull uppgift. Intresset av goda framkomst- och uppställningsmöjligheter för fordonen begränsar sig inte till den enskilde bilägaren. Motorfordonstrafiken har blivit en integrerande del i samhällets ekonomiska liv. Utformningen av de lokala trafikföreskrifterna är också i hög grad en trafiksäkerhetsfråga som rör alla slag av trafikanter. Under det intensifierade arbetet på ökad trafiksäkerhet har det klart visat sig, att trafikolyckornas antal kan påtagligt nedbringas genom lokalt genomförda särskilda åtgärder i fråga om trafikmiljö och trafikreglering.

Grundläggande för trafikregleringen är givetvis stads- och byggnadsplaneringen, som måste inrymma trafiktekniska synpunkter på utformning av gator och broar samt överväganden rörande den kollektiva trafiken, parkeringsfrågor och frågor om möjlighet till en ändamålsenlig trafikdirigering och trafikövervakning. De lokala trafikföreskrifterna — huvudsakligen bestämmelser om hastighet, vägs egenskap av motorväg eller huvudled, inskränkningar i trafiken för vissa fordon eller i fråga om körriktning samt parkering och annan uppställning av fordon — måste ansluta sig till denna planering. I sig själva har de närmast ordnings- och säkerhetskaraktär. Otvivelaktigt kan de emellertid också, som bl. a. Svenska stadsförbundet hävdar, i viss mån utformas så att de tillgodoser trafikpolitiska syften, såsom främjande av visst slag av trafik framför annan, och så att de får återverkningar för bebyggelseregleringen exempelvis då det gäller lokalisering av affärs- och bostadskvarter.

Utfärdandet av lokala trafikföreskrifter ankommer med nuvarande regler på länsstyrelser, poliskammare, magistrater och kommunalborgmästare. Denna ordning gällde redan före tillkomsten av 1951 års vägtrafikförordning. Länsstyrelserna handhar helt den lokala trafikregleringen på lan-

det. I städerna bestämmer länsstyrelsen om hastighet och om vägs egen-
skap av motorväg eller huvudled.

Frågan om avveckling av magistrats- och kommunalborgmästarinstitu-
tionerna och därmed frågan om en ny ordning för bl. a. meddelande av lo-
kala trafikföreskrifter har varit aktuell sedan lång tid tillbaka. Som framgår
av den tidigare redogörelsen har i den allmänna diskussionen åsikterna
starkt brutits. Särskilt från kommunalt håll har hävdats, att föreskrifter-
nas trafikpolitiska och stadsbyggnadspolitiska funktion är så dominerande
att bestämmanderätten helt bör tillkomma kommunerna. Från andra håll
har betonats reglernas ordnings- och säkerhetskaraktär, som naturligen
gör dem till en polisiär angelägenhet. Domstolskommitténs nu framlagda
förslag ansluter till den senare uppfattningen. Enligt kommitténs mening
bör polismyndigheten, sådan den organiseras fr. o. m. den 1 januari 1965,
överta beslutanderätten i såväl stad som landsbygd i fråga om alla andra
lokala föreskrifter än dem som angår hastighetsbegränsningar samt huvud-
leds- och motorvägsförklaringar, där länsstyrelserna fortfarande bör vara
beslutande.

Majoriteten av remissinstanserna tillstyrker kommittéförslaget. Även
bland representanterna för kommunerna förekommer nu — i motsats till
de gånger frågan senast remissbehandlats — åtskilliga som menar att po-
lismyndigheterna är närmast till att handha den lokala trafikregleringen.
Fortfarande ger sig emellertid kommunernas intresse av att själva få be-
slutanderätten starkt tillkänna i flera yttranden.

De kommunala och polisiära önskemålen om inflytande över utform-
ningen av de lokala trafikföreskrifterna har hittills på ett i stort sett till-
fredsställande sätt kunnat tillgodoses genom ett formlöst samrådsförfaran-
de. Med hänsyn till utvecklingen på stadsplaneringens område och tili bilis-
mens expansion växer emellertid uppgiften i betydelse och omfattning. En-
ligt min mening kan man inte nu gå förbi någondera partens krav på ett
större inflytande i dessa frågor än vad ett fritt samrådsförfarande kan ge.
Många remissorgan har varit inne på denna linje. Några föreslår en lagfäst
skyldighet till samråd, andra anser att besvär rätt eller vetorätt bör tiller-
kännas den part som inte ges beslutanderätten. För min del finner jag över-
vägande skäl tala för att, såsom parkeringskommittén föreslagit, ett särskilt
organ med representanter för såväl kommun som polis bör tillskapas för
ändamålet. En sådan lösning innefattar enligt min uppfattning den bästa
förutsättningen för sammanjämkning, i den mån intressemotsättningar upp-
står mellan de två parterna. En vetorätt för den icke beslutande parten är
också ett alternativ, som ligger nära till hands, men skulle, som justitie-
kanslern påpekat, förutsätta ett skriftligen färdigställt förslag från den be-
slutande myndigheten. Utsikterna till en smidig samförståndslösning måste
därigenom antas bli mindre än om förslag framlägges vid en muntlig för-
handling. Kan trots förhandlingar enighet inte uppnås mellan de olika in-

tressena förefaller det skäligt, att avgörandet inte lägges i endera partens hand utan direkt ankommer på högre myndighet. Sådana frågor bör därför enligt min mening utan något beslut av den första instansen hänskjutas till länsstyrelsen.

Mot bakgrund av det anförda föreslår jag, att i princip för varje kommun skall inrättas en särskild nämnd, lämpligen kallad trafiknämnd. Ordförande i trafiknämnd bör vara polischefen i orten och för vederbörande kommun bör lämpligen väljas två representanter, som är väl förtrogna med de lokala förhållandena i fråga om samhällsplanering och trafikreglering. Domstolskommitténs tanke, att ordningen för den lokala trafikregleringen bör vara enhetlig för stad och landsbygd finner jag riktig. En riktlinje för den nya indelningen av riket i polisdistrikt har varit att så långt möjligt till ett distrikt sammanföra områden — oberoende av om de ingår i stad eller landsbygd — vilka av ekonomiska, kommunikationstekniska och andra skäl naturligen hör samman. Polischefens befattning med trafikregleringen inom hela distriktet ger goda förutsättningar för en önskvärd enhetlighet samtidigt som genom kommunrepresentanterna den ofta nödvändiga mer utpräglad lokala anknytningen erhålles.

För de fall olika församlingar inom en kommun ingår i skilda polisdistrikt måste gälla endera att en särskild trafiknämnd skall finnas för varje sådan del eller också att ordförandeskapet skall tillkomma den ene av polischeferna i fråga. Med hänsyn bland annat till vad jag nyss anfört om grunderna för distriktsindelningen har jag stannat för den förra lösningen.

Liksom domstolskommittén finner jag, att länsstyrelserna bör bibehållas vid befogenheten att generellt besluta om hastighetsbegränsningar och vägs karaktär av motorväg eller huvudled. Från flera håll har vid remissbehandlingen påpekats nödvändigheten av största möjliga samordning och enhetlighet också i fråga om sådana för den genomgående tunga trafiken betydelsefulla bestämmelser som föreskrifter om axeltryck och bruttovikt. Också genom motioner i riksdagen vid flera tillfällen och i olika framställningar till Kungl. Maj:t eller kommunikationsdepartementet har otillfredsställande förhållanden i denna fråga påtalats och önskemål uttryckts om en ändrad ordning. Berörda myndigheter har sedan länge uppmärksammat problemet och arbetat på att så långt möjligt tillmötesgå den tunga trafiken i detta hänseende. Jag anser det betydelsefullt, att den större överblicken i denna fråga garanteras genom att beslutanderätten — såsom hittills varit fallet på landsbygden — tillkommer länsstyrelserna. Förutom angående fordons axeltryck och bruttovikt bör länsstyrelserna — givetvis efter hörande av vederbörande intressenter — av samma skäl generellt besluta om inskränkning i trafiken beträffande särskilda slag av fordon samt om vad som lokalt skall tillåtas i fråga om fordons bredd eller last.

61 § 1 mom. vägtrafikförordningen bör ändras i överensstämmelse med vad jag nu sagt.

Trafiknämnderna bör, var inom sitt område, besluta om tillämpning beträffande viss enskild väg av bestämmelserna om traktor i 5 § 2 mom. första stycket och om släpfordon eller efterfordon i 6 § 4 mom. andra stycket vägtrafikförordningen. Vidare bör det tillkomma trafiknämnd att medge dispens för särskilt ändamål från de bestämmelser i vägtrafikförordningen som uppräknas i 63 § 1 mom. första stycket samma förordning. Dispens från lokal trafikföreskrift bör som hittills i princip meddelas av den myndighet som utfärdat föreskriften. Därvid bör länsstyrelses föreskrift i ärende som enligt det förut sagda hänskjutits från trafiknämnd anses utfärdad av nämnden. Erforderliga föreskrifter om uppsättande av vägmärken torde alltid böra ankomma på trafiknämnderna att utfärda. Det nu anförda föranleder vissa ändringar i 5 § 2 mom., 63 § 1 mom. och 64 § 4 mom. vägtrafikförordningen.

Kungörande av de lokala trafikföreskrifter som ej tillkännages genom vägmärken bör ske på ett för allmänheten lätt tillgängligt och överskådligt sätt. Tillkännagivandet bör ske fortlöpande, i fråga om trafiknämndernas föreskrifter — däri jag innefattar föreskrifter som meddelats av länsstyrelse i hänskjutet ärende — genom att dessa införes i den eller de tidningar, vari kommunala meddelanden för orten intages, samt beträffande bestämmelser, meddelade av länsstyrelse, i andra fall än nyss sagts, i länskungörelserna. En samlad överblick över gällande lokala trafikföreskrifter i ett län bör underlättas genom årliga länskungörelser. Detta förutsätter, att länsstyrelserna erhåller vederbörliga underrättelser från trafiknämnderna. I Stockholm bör motsvarande sammanfattande kungörelse utfärdas av trafiknämnden. De författningsändringar som angår tillkännagivandet av lokala trafikföreskrifter berör 61 § 3 mom. och 62 § 1 mom. vägtrafikförordningen.

I 35 § vägtrafikförordningen bör genomföras den ändring som föranledes av att rätten för annat polisbefäl än polischef att besluta på polismyndighets vägnar regleras i annan ordning i anslutning till bestämmelserna i 2 § lagen den 29 maj 1964 (nr 320) om vad som avses med polismyndighet.

I 76 § vägtrafikförordningen erfordras med mitt förslag dels en ny föreskrift om fullföljd av talan mot trafiknämnds beslut, dels en besvärregel i fråga om beslut, som länsstyrelsen meddelat i ärende som hänskjutits dit från trafiknämnd. Jag föreslår vidare, att i sammanhanget bestämmelsen angående tid för anförande av besvär får utgå. Besvärstiden kommer då att regleras av bestämmelserna i lagen den 4 juni 1954 (nr 355) om besvärstid vid talan mot förvaltande myndighets beslut. I övrigt bör 76 § utformas enligt numera gängse mönster.

Jag har tidigare berört, att ärenden som i första hand skall prövas av trafiknämnd i vissa fall bör hänskjutas till länsstyrelsen för avgörande. Det synes inte nödvändigt att nämna detta i varje enskilt stadgande om nämndens åligganden. Jag föreslår, att i stället ett allmänt uttalande härom in-

tages i ett nytt moment av 1 §. I detta bör också anges, att beslut av länsstyrelse i sådant ärende vid förordningens tillämpning skall anses meddelat av trafiknämnden. Härigenom förenklas avfattningen av stadgandena i 61 § 3 mom. och 63 § 1 mom.

Medan trafiknämndens uppgifter i fråga om den lokala trafikregleringen och besvär förfarandet således skall framgå av vägtrafikförordningen, föreslår jag, med hänsyn till de förpliktelser som åläggas kommunerna, att erfordrliga bestämmelser om nämnderna och deras verksamhet upptages i en särskild lag om trafiknämnder.

I enlighet med det anförda har inom kommunikationsdepartementet upprättats förslag till lag om trafiknämnder och till förordning om ändring i vägtrafikförordningen. Förslagen torde få fogas till statsrådsprotokollet i detta ärende. Om det närmare innehållet i lagförslaget vill jag anföra följande.

Enligt 2 § skall trafiknämnd bestå av polischefen i det distrikt, vari kommunen — eller kommundelen — ingår, såsom ordförande, samt två andra ledamöter, valda av kommunens fullmäktige. Ordförandeskapet ankommer som ett tjänsteåliggande på polischefen personligen eller den som förrättar hans tjänst. För envar av kommunens representanter skall väljas en eller flera suppleanter. Därvid skall i förekommande fall bestämmas ordningen för suppleanternas inkallande till tjänstgöring.

Om valbarhet och rätt till avsägelse ges bestämmelser i 3 §. Där anges bl. a., att den som väljes skall vara bosatt inom polisdistriktet. Anknytes bostadskravet på detta sätt till distriktet och ej till kommunen, öppnas möjligheter för samma person att tjänstgöra i flera trafiknämnder inom distriktet. För mindre kommuner eller kommuner med särskilda förutsättningar för en samordnad trafikplanering torde en gemensam trafiknämnd i många fall vara att rekommendera. Bestämmelserna om valbarhetsvillkoren i övrigt, valbarhetens upphörande och rätten att avsäga sig givet uppdrag har utformats i huvudsak efter mönster av kommunallagens regler om kommuns styrelse, därvid jag emellertid ej anser det påkallat att upptaga föreskrifter motsvarande dem som enligt nämnda lag gäller om hinder för val av vissa särskilda ämbets- och tjänstemän. Kommun, som önskar upprätthålla krav på bostad inom kommunen och som förrättat val i enlighet härmed, bör ha rätt att entlediga den, som avflyttat till annan kommun inom polisdistriktet. Också en regel härom återfinnes i 3 §.

Reglerna i 4 § om mandattid, tid för vals förrättande och fyllnadsval motsvarar kommunallagens stadganden i samma hänseenden såvitt gäller kommuns styrelse. Sker förändring i kommunindelningen, skall länsstyrelsen äga förordna om nyval till trafiknämnd.

Underrättelse om val av ledamot eller suppleant i trafiknämnd skall enligt 5 § — i likhet med vad som vanligen gäller för kommunala nämnder — översändas till länsstyrelse för intagande i länskungörelserna.

Utlåtanden från sakkunniga statliga eller kommunala befattningshavare eller instanser måste ofta vara en förutsättning för att nämnderna skall kunna på ett riktigt sätt fullgöra sina uppgifter. En föreskrift om rätt för trafiknämnd att infordra sådana utlåtanden har upptagits i 6 §. Polischefen å sin och de kommunalvalda ledamöterna å sin sida är givetvis oförhindrade att med anlitande av för dem tillgängliga medel införskaffa den ytterligare utredning de kan finna erforderlig.

Det bör ankomma på ordföranden att närmare bestämma om tid och plats för sammanträde och att utfärda kallelser. Suppleanterna bör ges tillfälle att följa förekommande ärenden. De bör därför alltid erhålla under rättelse om utsatt sammanträde. Bestämmelser i angivna hänseenden upptages i 7 §.

Det torde vara till fördel om nämndens överläggningar kan äga rum i helt obundna former. Om beslutförhet erfordras emellertid särskilda regler. Dessa ges i 8 §. För beslutförhet måste nämnden vara fulltalig. Jag anser det dock nödvändigt öppna möjlighet för nämnden att överlämna åt ordföranden att ensam besluta i särskilda frågor. Ordföranden handlar i sådant uppdrag på nämndens vägnar och kan självfallet inte i sin tur överlämna beslutanderätten. Som exempel på en grupp av ärenden, där delegation av beslutanderätten lämpligen kan ske, vill jag anföra frågor om dispens jämlikt 63 § vägtrafikförordningen från lokal trafikföreskrift som nämnden utfärdat. Ärende, i vilket ordföranden ensam fattat beslut, bör anmälas vid nästkommande sammanträde. Som jag tidigare nämnt bör avgörandet i ärenden, där kommunala och polisiära intressen inte kan förenas, d. v. s. där ordföranden å ena och de två ledamöterna å andra sidan stannar i olika mening, tillkomma länsstyrelsen.

En jävsregel, motsvarande den i 16 § första stycket kommunallagen, har med tanke särskilt på ärenden om yrkesmässig trafik också upptagits i 8 §.

Länsstyrelses beslut i ärende som hänskjutits enligt 8 § bör omgående tillställas trafiknämnden. I ärenden angående lokal trafikföreskrift är detta bl. a. nödvändigt för att nämnden skall kunna fullgöra sin skyldighet att kungöra beslutet. Det synes mig vidare lämpligt, att de ärenden vars prövning i första hand ankommer på trafiknämnd arkiveras gemensamt. Länsstyrelse, som avgjort sådant ärende, bör därför tillställa nämnden handlingarna i detta. 9 § innehåller föreskrifter i enlighet med det nu sagda.

Någon egen kansliorganisation för trafiknämnderna finner jag inte erforderlig. I 10 § föreslås en föreskrift att polismyndighetens lokaler och kansli skall få utnyttjas av nämnden. Detta innebär bl. a., att kostnader för skrivhjälp, kontorsmateriel, kungörelser och liknande stannar på statsverket. Arkivering av nämndens handlingar skall enligt förslaget ombesörjas av polismyndigheten. Därigenom blir allmänna arkivstadgans bestämmelser, vilka avser arkiv hos statsmyndighet, utan särskilt stadgande gällande beträffande trafiknämnds arkiv. Genom stadgandet i andra stycket blir de

bestämmelser om stämplor och expeditioner som har avseende på statlig myndighet direkt tillämpliga i fråga om trafiknämnds expeditioner.

Enligt 11 § skall bestämmelserna om ersättning till ledamöter i kommunens styrelse och övriga nämnder äga motsvarande tillämpning ifråga om vald ledamot av trafiknämnd och suppleant för sådan ledamot. Härmed äsyftas stadgandena i 46 § kommunallagen och motsvarande föreskrifter i kommunallagen för Stockholm. Någon ersättning av kommunala medel till ordföranden skall ej utgå. Dennes uppdrag i nämnden ingår som nämnts i tjänsten som polischef.

Författningarna angående avveckling av magistrats- och kommunalborgmästarinstitutionerna, varom förslag som tidigare är nämnt framlagts i prop. 1964: 163, avses skola — liksom lagstiftningen med anledning av förstatligandet och omorganisationen av polisväsendet — träda i kraft den 1 januari 1965. Under förutsättning att så blir fallet bör de av mig föreslagna författningsändringarna träda i kraft samma dag. Dessförinnan bör val ske av ledamöter och suppleanter i trafiknämnd så att nämnderna omedelbart kan övertaga på dem ankommande uppgifter. Ett uttryckligt stadgande i sistnämnda hänseende föreslås som övergångsbestämmelse till lagen om trafiknämnder. Med hänsyn till den i 4 § lagen om trafiknämnder föreslagna mandattiden bör däri också upptagas en föreskrift om begränsning till tre år av tjänstgöringstiden för de första gången valda ledamöterna och suppleanterna.

Den föreslagna förordningen om ändring i vägtrafikförordningen nödvändiggör särskilda övergångsbestämmelser. Mitt förslag härtil torde inte kräva närmare motivering.

Vissa trafiktillstånd

Gällande bestämmelser

Enligt 5 § *förordningen den 25 oktober 1940 (nr 910) angående yrkesmässig automobiltrafik m. m.* må sådan trafik bedrivas endast efter vederbörligt tillstånd (trafiktillstånd). Härvid gäller att tillstånd att med personbil stationerad i stad bedriva beställningstrafik för personbefordran meddelas av polismyndigheten i staden. I övriga fall meddelas trafiktillstånd dels av biltrafiknämnden, dels av länsstyrelsen. Med polismyndighet avses enligt 41 § poliskammare, där sådan finnes, och i övriga städer magistrat eller kommunalborgmästare.

Med tillståndsgivningen följer — förutom befogenheten att medge överlåtelse av tillstånd (18 § 1 mom.), att återkalla eller indraga givet tillstånd och meddela varning (19 §) samt att ge särskilda föreskrifter som direkt sammanhänger med tillstånden (13 §, 18 § 2 mom., 20 §, 23 § 1 mom., 24 § och 25 § 7 mom.) — också åliggandet att godkänna fordon för yrkesmässig

trafik (25 § 1 mom.) och att i förekommande fall meddela dispens jämlikt 2 § kungörelsen den 16 maj 1958 (nr 257) angående mellanvägg av splitterfritt glas å vissa i yrkesmässig trafik använda personbilar.

I egenskap av polismyndighet har poliskammare, magistrat och kommunalborgmästare slutligen att avge yttrande i tillståndsärenden, som biltrafiknämnden eller länsstyrelsen avgör (8 §, 9 § 1 och 2 mom. 32 § 2 mom. samt 33 § 3 mom.), samt att utfärda vissa intyg för erhållande av trafik kort (27 § 2 och 3 mom.).

Stadsdomstolsutredningen m. m.

Enligt stadsdomstolsutredningens förslag i dess förutnämnda betänkande av år 1961 skulle i stad med poliskammare denna bibehållas vid sina nuvarande uppgifter i fråga om trafik tillstånd samt i övriga städer länsstyrelsen övertaga den på magistrat och kommunalborgmästare ankommande prövningen av vissa trafik tillstånd. Magistrats och kommunalborgmästares åliggande att yttra sig i ärenden som biltrafiknämnden eller länsstyrelsen avgör samt uppgiften att utfärda intyg, som erfordras för erhållande av trafik kort, borde enligt utredningen ankomma på polismyndighet.

Det stora flertalet av de remissinstanser som yttrade sig över detta förslag tillstyrkte detsamma. På sina håll betonades emellertid vikten av kännedom om de lokala förhållandena, varjämte framställdes önskemål om att kommunal myndighet skulle få tillfälle yttra sig i ärendena. I några remissyttranden förordades, att länsstyrelsen skulle ges beslutanderätten i alla städer. Därvid åberopades dels principiella skäl, dels att därigenom större enhetlighet skulle ernås.

Domstolskommittén

Domstolskommittén lämnar till en början följande referat av föredragande departementschefens uttalande vid tillkomsten av bestämmelserna om tillståndsgivningen (prop. 1940: 115 s. 76 ff):

Frågan huruvida tillståndsgivning genom en central myndighet eller genom en lokal myndighet är att föredraga, synes böra bedömas uteslutande med hänsyn till de praktiska fördelar, som den ena eller andra organisationsformen kan väntas medföra, och det synes icke vara till nytta, att till en central myndighet överflytta handläggning av frågor om tillstånd till sådan trafik, som huvudsakligen är avsedd att tillgodose ett lokalt begränsat trafikbehov, eftersom en dylik centralisering skulle medföra icke bara onödigt tidsutdräkt och ökat arbete vid tillståndsfrågornas behandling, utan även att den centrala myndigheten i regel skulle komma att sakna den kännedom om lokala förhållanden, som ofta nog finnes hos en lokal myndighet eller som utan svårighet kan där inhämtas. Vidare är verkan av lokala myndigheters beslut och åtgöranden inom persontrafiken endast i ringa grad märkbar utom det lokala området, enär drosktrafik och annan beställnings-

trafik för personbefordran har en utpräglad lokal karaktär och i regel icke sträcker sig utom ett tämligen begränsat område omkring stationsorten. Ett ändamålsenligt ordnande särskilt av sådan drosktrafik, som förekommer i städer och större samhällen, kräver i regel en fortlöpande tillsyn och icke sällan förekommande tillfälliga dispositioner, varför en centralisering av tillståndsgivningen för denna trafik skulle komma att äventyra åtskilliga väsentliga fördelar, som varit förenade med det tidigare systemet. Till nytta för utvecklingen av detta slags trafik har även varit den kändedom, som den tillståndsgivande myndigheten ägt om kvalifikationerna hos personer, som sökt tillstånd, dessa myndigheters möjligheter att sörja för en rättvis befordran av förare, som under en längre tid ägnat sig åt yrket, samt möjligheten att vidtaga lokala åtgärder i fråga om ordnandet av uppställningsplatser, vakthållningsturer, uniformering m. m. liksom att i övrigt sörja för att trafiken på bästa sätt tillgodoser de lokala behoven.

Kommittén finner de av departementschefen sålunda gjorda uttalandena alltjämt ha aktualitet och tala mot att beslutanderätten centraliseras till länsstyrelsen. I stället talar enligt kommittén flera skäl för att besluten skall meddelas av lokal polismyndighet. I städer med poliskammare har dessa ärenden hittills utan anmärkning handlagts av poliskammaren. I den framtida polisorganisationen torde polismyndigheten regelmässigt bli lika väl kvalificerad för sina uppgifter som de nuvarande polismästarna. Även för landsbygdens del är beställningstrafik för personbefordran huvudsakligen en lokal angelägenhet. De praktiska fördelarna med lokal prövning av dessa ärenden är så stora att tillståndsprovningen även på landsbygden bör överflyttas till den lokala polismyndigheten. Kommunerna torde i denna angelägenhet huvudsakligen vara intresserade av att tillgången på droskbilar blir tillräcklig. Därest kommunal myndighet eller invånare i kommunen anser, att antalet droskrättigheter inom kommunen bör ökas, lär framställning här om kunna göras till polismyndigheten, och det kan antagas, att en saklig sådan framställning icke kommer att lämnas obeaktad. Särskilda regler i detta hänseende torde därför ej erfordras.

Förutom den ändring i 5 § femte stycket förordningen angående yrkesmässig automobiltrafik m. m. som föranledes av det nyss sagda föreslår kommittén, att 41 § tredje stycket samma förordning upphäves, varigenom begreppet polismyndighet blir att bestämma enligt polismyndighetslagen. Kommitténs förslag till författningstext innefattar också viss ändring i förordningens 9, 15 och 29 §§.

Remissyttrandena

De flesta remissinstanser tillstyrker domstolskommitténs förslag eller lämnar detta utan erinran.

Till stöd för sitt tillstyrkande uttalande anför *polisberedningen*, att tillståndsgivning, som rör rätt att driva näring, visserligen i möjligaste mån bör läggas på andra organ än de polisiära, men de skäl som i förevarande fall

anförs till stöd för att tillstånden bör meddelas av polismyndigheten synes beredningen godtagbara.

Föreningen Sveriges polismästare förklarar sig tveksam, eftersom ärendenas överförande till polismyndigheten kan innebära ett avkall på kravet på juridisk kompetens för uppgifterna.

Förslag att tillståndsfrågorna skall prövas av länsstyrelse framföres av *stadsfullmäktige i Östersund och drätselkammaren i Kiruna*. Därvid framhålls värdet av enhetlig bedömning.

Länsstyrelsen i Västernorrlands län tillstyrker förslaget såvitt angår tillståndsgivningen i städerna men anser länsstyrelserna böra bibehållas vid beslutanderätten såvitt angår landsbygden. Till stöd för sin mening anför länsstyrelsen.

Beställningstrafiken med personbil på landsbygden skiljer sig från samma trafik i städerna bland annat därigenom att den i avsevärd utsträckning är inriktad på skolbarnstransporter. Härigenom uppstår ofta komplicerade konkurrensproblem mellan personbilstrafiken och busstrafiken i såväl linjesom beställningstrafik. Här tarvas samordning mellan bussföretag och drosktrafikföretagare, som i vissa fall kan resultera i kompromisslösningar mellan trafikutövarna.

Härtill kommer förekomsten av kombinationen droskbil/buss. Därmed menas en bil, som brukas dels som vanlig personbil, dels som buss, då bilen försetts med särskild inredning för skolbarnstransporter. Kommitténs förslag innebär, att polismyndigheten har att besluta om tillstånd när bilen skall användas som personbil och länsstyrelsen när den skall användas som buss.

Det synes på grund av dessa omständigheter vara av värde, att en och samma myndighet beslutar i frågor, som berör tillstånd till yrkesmässig automobiltrafik för personbefordran å länets landsbygd. Även andra synpunkter, såsom tillämpningen av bestämmelserna angående mellanvägg av splitterfritt glas i droskbilar, den nära kontakt mellan trafikregister och bilregister, som upprätthålles hos länsstyrelsen, kontakterna med trafikutövarnas länsorganisationer m. m. talar för en sådan ordning.

1953 års trafikutredning har förutskickat, att drosktrafiken kommer att behandlas i en senare reformetapp.

Det synes därför lämpligt, att — i avbidan på utredningens ställningstagande i denna fråga — nuvarande bestämmelser i ämnet förblir oförändrade.

Föreningen Sveriges kommunalborgmästare, som avstyrker förslaget, och *stadsfullmäktige i Boden* uttalar, att kommunalborgmästarna bör ha kvar tillståndsgivningen till dess de avgår med pension.

Länsstyrelsen i Jämtlands län påpekar, att polismyndigheten med den föreslagna utformningen av stadgandena kommer att få handlägga även vissa av kommittén ej omnämnda ärenden, nämligen godkännande av bil för yrkesmässig trafik, medgivande av dispens från kravet på s. k. mellanruta samt beslut om skyldighet för tillståndsinnehavare att ansluta sig till viss förening av utövare av yrkesmässig trafik. Länsstyrelsen har intet att erinra mot att polismyndigheten får pröva de två förstnämnda ärendena men ifrå-

gasätter, om det inte bör ankomma på länsstyrelse att avgöra frågor om för-
eningsanslutning. Vidare anmärker *länsstyrelsen i Västernorrlands län*, att
16 § i förordningen bör ändras så att polismyndigheten får skyldighet att fö-
ra register över tillståndsinnehavare och över godkända bilar och släpfordon.
Slutligen påpekar *polisberedningen*, att, enligt 21 § 1 mom. första stycket
förordningen, för personbefordran uteslutande inom viss stad icke får an-
vändas bil med stationsort utom staden, om inte länsstyrelsen medgivit det.
Enligt beredningens uppfattning bör här avsett medgivande meddelas av
polismyndigheten eller, om stationsorten ligger i annat polisdistrikt, av läns-
styrelse.

Departementschefen

Av den föregående redogörelsen framgår, att poliskammare, magistrat
och kommunalborgmästare har viss befattning med ärenden som anges i
förordningen angående yrkesmässig automobiltrafik m. m. Tillståndsgiv-
ningen i fråga om drosktrafik i stad och vad därmed sammanhänger an-
kommer på endera av dessa myndigheter. I egenskap av polismyndighet i
förordningens mening skall myndigheterna också yttra sig i vissa tillstånds-
ärenden och utfärda intyg för erhållande av trafik kort.

Domstolskommittén intar här samma principiella inställning som i sitt
förslag angående lokala trafikföreskrifter och anser således, att tillstånds-
ärendena i fråga om drosktrafiken generellt — alltså även på landsbygden
— skall övertagas av polismyndigheterna. Som framgår av vad jag anfört un-
der avsnittet om lokala trafikföreskrifter är den nya indelningen av riket
i polisdistrikt genomförd så att dessa omfattar områden, vilka får
anses väl lämpade för en samordnad reglering av frågor om tillstånd till
beställningstrafik. Poliskamrarna i städer, där sådana finnes, har hittills
sävitt känt utan anmärkning handhaft ifrågavarande ärenden. Polismyn-
digheterna i den nya polisorganisationen kan, som domstolskommittén
framhåller, förväntas bli lika väl kvalificerade för uppgiften. Tillskapas
emellertid, på sätt jag för annat ändamål förordnat i det föregående, sär-
skilda trafiknämnder med polischefen i orten som ordförande och med två
av kommunen valda ledamöter, anser jag att ärendena med fördel kan anför-
tros dem. Jag beaktar härvid, att prövningen i viss utsträckning omfattar
frågor av intresse från kommunalpolitiska synpunkter.

Jag föreslår därför, att 5 § yrkestrafikförordningen ändras så att tillstånds-
givningen i fråga om rätt att med personbil bedriva beställningstrafik för
personbefordran skall ankomma på trafiknämnden i den kommun eller
kommundel där stationsorten skall förläggas. Detta förslag föranleder änd-
ringar också i 9, 15, 25, 29, 39, 41 och 44 §§ samma förordning. På samma
sätt som jag förordnat beträffande vägtrafikförordningen torde vid utform-
ningen av de särskilda stadgandena i förenklande syfte böra bortses från

länsstyrelsernas befattning med de ärenden som i första hand ankommer på trafiknämnderna. En hänvisning motsvarande den i 1 § 10 mom. vägtrafikförordningen kan lämpligen intagas i 41 § tredje stycket. Regeln att länsstyrelses beslut i hänskjutet ärende vid förordningens tillämpning skall anses meddelad av trafiknämnd får betydelse för tolkningen av 15 §, 25 § 1 mom. och 29 § 1 mom.

Som framgår av redogörelsen för gällande bestämmelser följer med tillståndsgivningen en rad uppgifter som inte återspeglas i författningsförslaget. De stadganden som här är aktuella syftar enligt sin lydelse på tillståndsgivande myndighet och blir därmed i förekommande fall — alltså även då länsstyrelse beslutat i hänskjutet ärende — tillämpliga på trafiknämnd.

Mitt förslag om ändrad lydelse av 29 § yrkestrafikförordningen innebär en ändring också så tillvida som överståthållarämbetet vid bestämmande av taxa för drosktrafik i Stockholm — i likhet med länsstyrelserna i fråga om sådan taxa i övriga kommuner — skall höra fullmäktige på sätt stadgas i 25 § allmänna ordningsstadgan. Särbestämmelsen i nu gällande regler har uppenbarligen sin grund i 23 § förut gällande ordningsstadga av år 1868. Där föreskrevs att taxa skulle upprättas av vederbörande magistrat och underställas länsstyrelsen, medan i Stockholm överståthållarämbetet — som i sin ämbetsbefattning hade att fullgöra sådana på magistrat eljest ankommande åligganden — ägde omedelbart utfärda dessa taxor. Då den motsvarande bestämmelsen i nu gällande ordningsstadga i stället för magistratens befattning med taxorna föreskriver hörande av kommunens fullmäktige, synes alltså någon särskild regel för överståthållarämbetet i fråga om drosktaxorna ej längre vara motiverad.

Besvärregeln i 44 § yrkestrafikförordningen bör omarbetas efter grunder motsvarande dem som föranlett mitt förslag till ändrad lydelse av 76 § vägtrafikförordningen. Jag hänvisar till vad jag tidigare anfört därom.

Den skyldighet poliskammare, magistrat och kommunalborgmästare har att avge yttranden i tillståndsärenden, som avgöres av biltrafiknämnden eller länsstyrelserna, bör, liksom åliggandet att utfärda vissa intyg för erhållande av trafik kort, enligt min mening överflyttas på polismyndigheten. Då den särskilda definitionen på polismyndighet i 41 § yrkestrafikförordningen med mitt förslag utgår, föranleder det nu sagda ingen ytterligare författningsändring. Termen polismyndighet i förordningen kommer, då ändringarna träder i kraft, att anknyta till lagen den 29 maj 1964 om vad som avses med polismyndighet.

Ikraftträdandet av de föreslagna ändringarna bör uppenbarligen ske samtidigt med övriga av mig föreslagna författningsändringar, d. v. s. den 1 januari 1965. Författningsförslaget innehåller vidare vissa bestämmelser som synes erforderliga i samband med övergången till den nya ordningen.

Beträffande trafiknämndernas handläggning av de uppgifter jag här be-

rört torde till alla delar böra gälla samma regler som jag tidigare förordat beträffande nämndernas befattning med lokala trafikföreskrifter. Ärenden, i vilka polischefen såsom ordförande i nämnden å ena och de båda kommunalvalda ledamöterna å andra sidan stannar i olika uppfattning, skall med dessa regler hänskjutas till länsstyrelsen för avgörande. Vidare vill jag erinra om, att enligt mitt förslag till lag om trafiknämnder nämnden skall äga delegera beslutanderätt till ordföranden. Även i fråga om ärenden angående yrkesmässig trafik torde en sådan möjlighet inte minst av praktiska skäl böra utnyttjas. Sålunda synes bl. a. befogenheten att godkänna fordon jämlikt 25 § 1 mom. yrkestrafikförordningen och att meddela dispenser enligt kungörelsen den 16 maj 1958 (nr 257) angående mellanvägg av splitterfritt glas å vissa i yrkesmässig trafik använda personbilar i allmänhet med fördel kunna anförtros nämndens ordförande.

I enlighet med det anförda har inom kommunikationsdepartementet upprättats förslag till förordning om ändring i förordningen angående yrkesmässig automobiltrafik, vilket torde få fogas till protokollet.

Hemställan

Under återopande av vad jag tidigare anfört hemställer jag, att Kungl. Maj:t måtte

dels föreslå riksdagen att antaga det förslag till lag om trafiknämnder som upprättats inom kommunikationsdepartementet,

dels inhämta riksdagens yttrande över de föreliggande förslagen till

1) förordning om ändring i vägtrafikförordningen den 28 september 1951 (nr 648); och

2) förordning om ändring i förordningen den 25 oktober 1940 (nr 910) angående yrkesmässig automobiltrafik m. m.

Med bifall till vad föredraganden sålunda med instämmande av statsrådets övriga ledamöter hemställt förordnar Hans Kunglig Höghet Regenten, att till riksdagen skall avlätas proposition av den lydelse bilaga till detta protokoll utvisar.

Ur protokollet:

Fredrik Björkman