

## Nr 88

### *Utlåtande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående handläggningen av vissa delar av vägtrafiklagstiftningen.*

Genom en den 23 oktober 1970 dagtecknad proposition, nr 171, vilken hänvisats till lagutskott och behandlats av tredje lagutskottet, har Kungl. Maj:t, under åberopande av utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden, velat inhämta riksdagens yttrande över vad föredragande departementschefen förorddat.

### **Propositionens huvudsakliga innehåll**

I propositionen föreslås att Kungl. Maj:t i fortsättningen skall besluta om utformningen av vissa delar av vägtrafiklagstiftningen utan riksdagens medverkan i varje särskilt fall. Författningsfrågor som rör den mera definitiva utformningen av principerna för allmän hastighetsbegränsning, den yrkesmässiga automobiltrafiken — i den mån frågorna inte är av enbart teknisk eller formell art — den i vägtrafikförordningen intagna regleringen av arbetstid och vilotid eller körkortsreglerna berörs inte av förslaget.

I propositionen framhålls att utformningen av vissa delar av de författningar inom vägtrafiklagstiftningens område som nu beslutas av Kungl. Maj:t efter riksdagens hörande i stor utsträckning är bestämd genom internationella överenskommelser eller genom principbeslut av statsmakterna. Detta gäller främst vägtrafikförordningens bestämmelser i fråga om trafikregler och fordonsregistrering. Vidare påpekas beträffande föreskrifterna i vägtrafikförordningen om fordons utrustning och om besiktning av fordon att utvecklingen, på grund av frågornas tekniska natur, lett till att detaljregleringen i anvisningar och föreskrifter, som utfärdas i annan ordning, numera har större praktisk betydelse än vägtrafikförordningens reglering. Med hänvisning till detta föreslås i propositionen att främst dessa delar av vägtrafiklagstiftningen i framtiden skall beslutas av Kungl. Maj:t utan riksdagens hörande i varje särskilt fall.

En sådan ordning kan enligt propositionen väl förenas med fortsatta möjligheter för riksdagen att påverka hela det område som täcks av vägtrafiklagstiftningen. Större frågor inom detta område föranleder ofta proposition till riksdagen på grund av de anslagsbehov som förändringarna medför eller

därför att de har samband med lagstiftning som kräver riksdagens medverkan, t. ex. trafikbrottslagen och automobilskatteförordningen. För att även i övrigt behålla riksdagens möjligheter att påverka utvecklingen av vägtrafiklagstiftningen kommer riksdagen i framtiden att varje år få en redogörelse för bl. a. planerade större ändringar av mera principiell betydelse, i den mån dessa inte enligt det föregående tas upp i särskilda propositioner.

### Den nuvarande vägtrafiklagstiftningen

Till vägtrafiklagstiftning i vidsträckt bemärkelse räknas författningar som reglerar trafiken på vägar och gator, registreringen av förare och fordon, förutsättningarna för brukande av fordon i fråga om t. ex. utrustning och försäkring, skadeståndsansvaret i samband med biltrafik, m. m. I det följande hänförs dock inte lagen (1929: 77) om trafikförsäkring å motorfordon, lagen (1916: 312) angående ansvarighet för skada i följd av automobiltrafik, förordningen (1922: 260) om automobilskatt eller till dessa anslutande författningar till vägtrafiklagstiftningen.

De viktigaste författningarna inom den egentliga vägtrafiklagstiftningen är, förutom lagen (1951: 649) om straff för vissa trafikbrott (TBL), dels vägtrafikförordningen (1951: 648) (VTF) och förordningen (1940: 910) angående yrkesmässig automobiltrafik m. m. (YTF), vilka förordningar tillkommit efter riksdagens hörande, dels vägmärkeskungörelsen (1966: 270) (VMK), vägtrafikkungörelsen (1951: 743) (VTK), militära vägtrafikkungörelsen (1954: 636) och vägtrafikkungörelsen (1954: 637) för civilförsvaret, vilka kungörelser tillkommit utan någon medverkan från riksdagen. Den egentliga vägtrafiklagstiftningen torde med hänsyn till de ämnen som behandlas i olika författningar kunna delas upp i följande huvudgrupper: *trafikregler, vägmärken, markeringar, signaler, fordons utrustning, besiktning, fordonsregistrering, förare och körkort, yrkesmässig trafik m. m., utländska fordon och förare, militär vägtrafik, civilförsvarets vägtrafik och straffbestämmelser.*

Beträffande den närmare redogörelsen för dessa huvudgrupper hänvisar utskottet till propositionen s. 3—9.

### Departementschefen

Som framgår av den föregående redogörelsen finns huvuddelen av den nuvarande trafiklagstiftningen — med den begränsning av uttryckets innebörd som gjorts här — i TBL, VTF, VTK, VMK och YTF. Av dessa författningar har TBL lags form. De övriga författningarna är av lägre dignitet, vilket sammanhänger med att de frågor som där behandlas ansetts uteslu-

tande falla inom ramen för Kungl. Maj:ts administrativa och ekonomiska lagstiftningsmakt. Det är handläggningen av frågor av detta senare slag som behandlas i det följande.

Av VTF, VTK, VMK och YTF har VTF och YTF och, i regel, däri gjorda ändringar tillkommit under riksdagens medverkan på det sättet att riksdagen beretts tillfälle att yttra sig över författningsförslag, som lagts fram i särskilda propositioner. De två övriga författningarna, VTK och VMK, har tillkommit utan riksdagens medverkan. Att riksdagen medverkat beträffande VTF och YTF beror på att de frågor som regleras i dessa författningar i vissa delar är av betydelse för medborgarna både från trafiksäkerhetsmässiga och ekonomiska synpunkter. Man torde emellertid kunna säga att det i många fall inte varit reglernas faktiska betydelse som i praktiken avgjort om riksdagens yttrande inhämtats utan den rent formella omständigheten att reglerna av olika, i stor utsträckning redigeringsmässiga skäl varit intagna i VTF. Flera regler i VTF utgörs av allmänt hållna uttalanden, som får sitt reella innehåll i annan ordning, t. ex. genom trafiksäkerhetsverkets föreskrifter och anvisningar. Vidare meddelas för trafiksäkerheten och trafikekonomin synnerligen väsentliga bestämmelser av länsstyrelser och trafiknämnder i form av lokala trafikföreskrifter, t. ex. om lokala hastighetsbegränsningar och tillåten belastning på vägarna. Å andra sidan finns en rad exempel på detaljregleringar i VTF som måste sägas vara betydligt mindre ingripande för allmänheten än de nyss nämnda, av myndighet meddelade föreskrifterna. När jag nu tar upp frågan om formerna för samverkan mellan Kungl. Maj:t och riksdagen är det emellertid främst därför att förutsättningarna för vägtrafiklagstiftningens utformning ändrats väsentligt inte minst genom den alltmer ökande internationaliseringen av vägtrafiken.

Behovet av internationellt enhetliga *trafikregler* torde vara helt klart. Det är för den varje år ökande skaran av svenska bilister som färdas utomlands av stort värde att där kunna följa samma trafikregler som man är van vid i Sverige. Väsentligt för säkerheten i den svenska trafiken är att de utländska fordonsförare som kommer hit möter samma trafikregler som i sitt hemland. Värdet av detta betonades inte minst i samband med övergången till högertrafik. Den växande insikten om behovet av enhetliga trafikregler har lett fram till den tidigare nämnda Wienkonvention I, som är resultatet av ett samarbete mellan ett sextiototal olika nationer. Samordningsbehovet är givetvis störst i fråga om trafikreglerna i grannländer och detta har föranlett tillskapandet av den gemensamma nordiska vägtrafikkommittén, som bl. a. har till uppgift att föreslå enhetliga nordiska vägtrafikregler. NVK:s uttalanden om betydelsen av en enhetlig nordisk vägtrafiklagstiftning har understötts kraftigt vid remissbehandlingen av kommitténs förslag.

NVK:s senast framlagda förslag är resultatet av ett omfattande arbete

med hänsyn tagen till de synpunkter som framfördes i remissyttrandena över NVK:s tidigare förslag i ämnet, till det i Wienkonvention I intagna regelkomplexet och till det pågående europeiska samordningsarbetet. Jag vill också i detta sammanhang — utan att nu ta ställning till förslaget — erinra om den av NVK förordade gemensamma nordiska nämnden, som skulle följa trafikutvecklingen i de fyra länderna och verka för en fortlöpande översyn och samordning av vägtrafiklagstiftningen.

Vissa viktiga förslag i NVK:s första betänkande — t. ex. om väjningsplikten — infördes redan med högertrafiken. NVK:s förslag i övrigt innehåller inte några lika ingripande nyheter för vår vägtrafiklagstiftning. Förslagen innebär en noggrannare reglering i fall där trafikutvecklingen kräver det och hittillsvarande reglering är ofullständig. Som exempel kan nämnas klarare regler för fordons plats på vägen i olika situationer, för filkörning och för körfältsbyte. Vidare föreslås regler som syftar till bättre skydd för cyklister, både i fråga om cyklisters och bilisters färdstätt, och regler för att underlätta trafikavvecklingen och framkomligheten för kollektiv busstrafik. Andra förslag medför en något ändrad reglering, som fordras för internationell enhetlighet, utan att i sak innebära några egentliga ändringar i förhållande till hur trafiken sker i dag. T. ex. får enligt NVK:s förslag ljudsignal ej ges vid omkörning inom tätbebyggt område om det inte behövs för att avvärja fara.

Jag vill inte påstå att vare sig de i Wienkonvention I eller i NVK:s förslag angivna trafikreglerna i varje detalj är sådana som man helst skulle önska från svensk sida. Helt naturligt måste resultatet delvis ses som en kompromiss mellan olika synpunkter, där huvudsyftet är att åstadkomma en för alla parter acceptabel helhet. Just värdet av att alla parter har enhetliga regler gör att man inte utan mycket starka skäl kan avvika från det i gemensamt arbete tillkomna trafikregelkomplexet. Varje avvikande beslut som fattas av ett land bär i sig fröet till nya avvikelser i andra länder och till sist ett uppgivande av idén om enhetlig lagstiftning. Det internationella samarbetet, som enligt min mening är en nödvändighet inom detta område, leder till att såväl Kungl. Maj:t som riksdagen i realiteten är bunden av vad som gäller internationellt. De nationella intressena får hävdas under förhandlingarnas gång eller vid de efter avtalens slutande kontinuerliga revisionerna som måste ske för att man skall kunna möta utvecklingens krav. De hittills träffade överenskommelserna som nu skall få sitt uttryck i svensk lagstiftning innebär, som framgår av den föregående redogörelsen, inte några nyheter som kan sägas strida mot principerna i våra nuvarande trafikregler.

Internationaliseringen av trafiken och den därav följande bundenheten av vad som gäller internationellt gör att frågorna om ändringar av trafikreglerna kommit i ett nytt läge. Med hänsyn härtill bör det som regel ankomma på Kungl. Maj:t att besluta om utformningen av författningar om

vägtrafikregler. Utan hinder av en sådan befogenhet bör emellertid riksdagen — genom de fortlöpande redogörelser för planerade, mera betydelsefulla ändringar som jag i det följande förordar — hållas informerad och ges möjlighet att framföra synpunkter på vägtrafiklagstiftningens område. I vissa, i det följande särskilt angivna fall bör riksdagen dock höras.

När det gäller trafikreglerna utgör frågan om generella hastighetsbegränsningar ett ämne över vilket riksdagens yttrande bör inhämtas. Detta är ett område som hittills inte påverkats av strävandena att åstadkomma internationellt enhetliga vägtrafikregler. Jag vill i detta sammanhang erinra om att det nu i Sverige tillämpade systemet har karaktären av en omfattande försöksverksamhet. När de hithörande problemen behandlades i riksdagen år 1967 (3LU 38) förutsattes att resultaten av försöken med differentierade hastighetsbegränsningar skulle redovisas för riksdagen för dess definitiva ställningstagande i frågan. Erfarenheterna av försöksverksamheten sammanställs och bearbetas genom trafiksäkerhetsverkets försorg. När arbetet framskridit så långt att man kan dra några säkra slutsatser, bör materialet redovisas för riksdagen. Jag avser alltså att senare i annat sammanhang återkomma med en särskild redovisning och med de förslag i fråga om principerna för utformningen av den allmänna hastighetsbegränsningen som försöksverksamheten kan ge anledning till.

Vad jag tidigare anfört beträffande värdet av internationellt enhetliga trafikregler gäller i lika hög grad i fråga om *vägmärken, markeringar på vägbanan och signaler av olika slag*. Vår nuvarande vägmärkeskungörelse av år 1966 är ett resultat av nordiskt samarbete inom NVK, som också lagt fram förslag i fråga om markeringar på vägbanan. Som komplement till reglerna i Wienkonvention I finns i Wienkonvention II förslag till gemensam utformning av vägmärken, signaler och markeringar och ett vidare samordningsarbete fortsätter på det europeiska planet. Det torde i praktiken vara uteslutet att för framtiden utforma det svenska teckensystemet på ett sätt som avviker från internationellt antagna normer. Kungl. Maj:t, som meddelar bestämmelser inom förevarande område utan riksdagens hörande, torde komma att även fortsättningsvis anpassa de svenska reglerna till vad som gäller internationellt.

Även i fråga om *fordons utrustning* är intresset av internationellt enhetliga regler stort och man kan enligt min mening räkna med att få en internationell standardisering i dessa avseenden utöver vad som följer av Wienkonvention I. En rad bestämmelser finns nu i VTF med de krav som uppställs för att fordon av olika slag skall få brukas i trafik. Innehållet i dessa bestämmelser blir emellertid av egentlig betydelse först genom trafiksäkerhetsverkets föreskrifter och anvisningar och den praxis som tillämpas av besiktningsmännen. Detta är också naturligt eftersom frågorna om fordons trafiksäkerhet och utrustning är i hög grad tekniska och inte kan regleras uttömmande i författningstext.

Även föreskrifterna i VTF om *besiktning* av olika slag är i stor utsträckning av ramkaraktär. Vilka fordon som skall inställas för årlig kontrollbesiktning och fristerna för besiktning är visserligen betydelsefulla frågor men de krav som i praktiken ställs beträffande fordonens beskaffenhet liksom undersökningsrutinerna för besiktning betyder mera såväl när det gäller trafiksäkerheten som i fråga om kostnaderna för den enskilde fordonsägaren. Varken de detaljerade kraven eller undersökningsrutinerna kan med hänsyn till frågornas tekniska natur anges i VTF eller någon motsvarande författning. Den fortsatta utvecklingen torde komma att ytterligare markera detta förhållande och samma synpunkter kan anföras beträffande alla i VTF angivna former för besiktning.

Både i fråga om fordons utrustning och när det gäller besiktning av fordon leder den tekniska utvecklingen och behovet av alltmer detaljerade bestämmelser till att tyngdpunkten i regelkomplexet förskjuts från VTF till detaljföreskrifter och anvisningar som måste meddelas av de tillämpande myndigheterna. Med hänsyn härtill bör man i fortsättningen inte kräva att riksdagens yttrande inhämtas över författningsförslag inom detta område. Det bör nämnas att en sådan ordning stämmer med vad som tillämpas i Finland och Norge, där resp. folkrepresentation endast fastslagit den självklara principen att fordonen skall vara i trafiksäkert skick.

Frågan om omläggning av *fordonsregistreringen* har nyligen i princip avgjorts av statsmakterna med utgångspunkt från bilregisterutredningens principbetänkande Bilregistrering. Statsmakternas ställningstagande innebär inte endast att registreringstekniken moderniseras utan också att registreringen får en ny innebörd och att kontrollsystemets funktion ändras bl. a. genom införande av s. k. kontrollmärken. I sitt slutbetänkande kommer bilregisterutredningen att redovisa hur systemet med utgångspunkt från principbeslutet bör utformas mera i detalj. Den närmare utformningen måste bestämmas med hänsyn till erfarenheterna av det fortsatta systemtekniska arbetet och fastställas efter hand som detta arbete fortskrider. Avsikten är att systemuppbyggnaden skall ledas av en särskild bilregisternämnd.

Som framgår av den föregående redogörelsen är utformningen av det framtida bilregistersystemet i allt väsentligt redan bestämd och det gäller nu närmast att omsätta besluten i praktiken. De frågor som uppkommer är av sådan administrativ och systemteknisk art att de inte gärna kan lösas i ett enda sammanhang. I stället måste man räkna med successiv förändring och anpassning av regelkomplexet inom ramen för principbeslutet i enlighet med de erfarenheter som man vinner efter hand som systemet byggs ut. Eftersom det alltså är fråga om detaljregleringar med successiva justeringar under arbetets gång torde det stå klart att man här har ett regelkomplex som är av den karaktären att riksdagens yttrande om utformningen av bilregistreringen inte bör eller kan inhämtas i vidare mån än vad som redan

skett. Att det ankommer på riksdagen att besluta i den mån systemet påverkar förordningar om automobil- och traktorbeskattning och lagen om trafikförsäkring är självklart.

Framtida, mera omfattande ändringar i det nu, i princip beslutade registreringssystemet kan inte göras utan att anslagsfrågorna berörs. Riksdagen får därmed tillfälle att ta ställning.

Som framgår av den inledande redogörelsen för vägtrafiklagstiftningen i fråga om *förare och körkort* beslutade statsmakterna redan år 1967 om införande av differentierade körkort. Det nu av körkortsutredningen framlagda förslaget om utformningen av de nya körkortet grundar sig på detta beslut. I övrigt innehåller utredningens betänkande ett principförslag om nytt körkortsregister, som avses bli maskintekniskt samordnat med bilregistret.

Förslaget om nytt körkortsregister torde få behandlas i samband med anslagsfrågan i särskild proposition. Detaljutformningen av det nya körkortsregistret får sedan ske samtidigt med uppbyggnaden av det nya bilregistret. I fråga om erforderliga författningsändringar i samband med körkortsregistret gäller vad jag anfört om bilregistret.

När det gäller körkortsfrågor i övrigt avser jag att återkomma senare. Detta gäller bl. a. grunderna för återkallelse av körkort och frågan om vilken myndighet som skall besluta om återkallelse. Dessa problem utreds av trafikmålskommittén och innan denna presenterat sitt förslag i ämnet är det inte möjligt att uttala sig om de linjer efter vilka en lösning bör utformas.

Den framtida utformningen av lagstiftningen om *yrkesmässig trafik* är i stora drag bestämd genom 1963 års trafikpolitiska beslut. Jag vill emellertid påpeka att internationella förhållanden även här kan påverka utvecklingen. Ett utvidgat ekonomiskt samarbete kan göra det nödvändigt med en viss anpassning till trafikpolitiken i andra länder. Även på annat sätt är den framtida utvecklingen i någon mån osäker i det avseendet att tidpunkten för genomförandet av den tredje reformtappen ännu inte är bestämd.

Det område som regleras i YTF är enligt min uppfattning av sådan karaktär att ändringar i princip bör beslutas under riksdagens medverkan. Det synes dock lämpligt att Kungl. Maj:t, även om föreskrifterna finns i YTF, i större utsträckning än hittills utan riksdagens hörande beslutar om t. ex. administrativa rutiner och andra liknande frågor som inte rör det egentliga sakinnehållet i YTF.

Den i VTF intagna *arbetstidsregleringen* är av den karaktären att riksdagens yttrande bör inhämtas över förslag till ändringar. Det är här fråga om ett rättsområde som ligger nära den socialt betingade arbetstidslagstiftningen.

Frågor om *utländska fordon och förare* har hittills regelmässigt lösts genom internationella överenskommelser, vars innehåll kommit till uttryck i

bestämmelser, som meddelats av Kungl. Maj:t. Denna utveckling kan antagas fortsätta och behovet av turistvagnslicenser och s. k. turistkörkort enligt 27 och 37 §§ VTF blir därför allt mindre. Regleringen av dessa frågor är inte av den art att förslag om ändring därav bör föranleda att riksdagen hörs.

Såväl den *militära vägtrafiken* som *civilt försvarets vägtrafik* regleras i kungörelser som Kungl. Maj:t bestämt ensam och genom anvisningar av olika slag från vederbörande myndigheter. Någon ändring av denna ordning är inte påkallad.

När det gäller *straffbestämmelserna* inom vägtrafiklagstiftningens område vill jag framhålla att den viktigaste regleringen finns i författning av lags natur, TBL, som täcker alla gärningar inom detta område som är av mera allvarlig karaktär.

De straffbestämmelser som finns intagna i VTF, däremot, avser ordningsföreseelser och annan påföljd än böter ingår — med det undantag som jag tidigare nämnt — inte i straffskalorna. Om man, som jag tidigare förordat, reglerar vissa delar av vägtrafiklagstiftningen utan att riksdagens yttrande inhämtas i de särskilda fallen, torde det inte finnas anledning att höra riksdagen i fråga om den motsvarande straffrättsliga regleringen i VTF.

Av den tidigare redogörelsen framgår att Kungl. Maj:t utan riksdagens hörande i varje särskilt fall bör besluta i fråga om vägtrafiklagstiftningen, i den mån det gäller ämnen som faller inom Kungl. Maj:ts administrativa eller ekonomiska lagstiftningsmakt. De undantag från denna princip som jag förordat i det föregående gäller en mera definitiv utformning av principerna för allmän hastighetsbegränsning, vissa regler i YTF och bestämmelserna i VTF om arbetstid och vilotid. När det gäller ändringar i fråga om körkort avser jag att återkomma senare.

Den av mig förordade ordningen låter sig väl förena med fortsatta möjligheter för riksdagen att påverka hela det område som täcks av vägtrafiklagstiftningen. Större frågor inom detta område föranleder ofta proposition till riksdagen på grund av de anslagsbehov som förändringen medför eller därför att de har samband med lagstiftning som kräver riksdagens medverkan, t. ex. TBL. Det är naturligt att i sådana sammanhang lämna en redogörelse för den vägtrafiklagstiftning som aktualiseras genom propositionen. Vidare kan riksdagens ledamöter under den allmänna motionstiden ta upp problem inom vägtrafiksektorn. För att underlätta detta bör varje år i statsverkspropositionen under kommunikationsdepartementets huvudtitel eller i annat lämpligt sammanhang lämnas en mera ingående redogörelse för dels erfarenheterna under det gångna året av trafiksäkerhetsarbetet och fullföljandet av större reformer, t. ex. i fråga om det nya bilregistret, dels planerade större reformer av principiell betydelse i den mån dessa inte kommer att tas upp i särskilda propositioner.



Det av mig förordade systemet tillgodoser väsentligen NVK:s önskemål om en större författningsteknisk enhetlighet inom Norden. Samtidigt som de av NVK förordade ökade befogenheterna för regeringarna att besluta om ändringar i vägtrafiklagstiftningen i stort sett lämnades utan erinran vid remissbehandlingen av kommitténs förslag ansåg några remissinstanser att den skadestånds- och straffrättsliga regleringen borde ske med riksdagens medverkan. Med anledning av vad vissa remissinstanser sålunda framhållit vill jag här bara erinra om att de väsentligaste trafikstraffbestämmelserna liksom de skadeståndsrettsliga reglerna är givna i lag.

Jag har förut nämnt att man i Finland och Norge har särskilda ramlagar, som antagits under medverkan av folkrepresentationen. Frågan om införandet av en särskild ramlag hos oss har jag därför prövat med utgångspunkt från olika, med ledning av dessa, inom departementet utarbetade preliminära förslag. Jag har emellertid funnit att en sådan lag inte har några påtagliga fördelar för vår del och dessutom medför en splittring av regelkomplex som hör nära samman. För att belysa detta skall jag nämna några exempel.

En tanke kan vara att som i Finland och Norge i ramlag ta in vissa grundläggande principer om att fordonsförare är skyldig att iakttaga omsorg och varsamhet och att fordon skall vara i trafiksäkert skick. Till en början kan man påpeka att sådana grundregler är helt självklara och väl aldrig ifrågasatts. Därtill kommer att bestämmelserna får sitt reella innehåll först genom de närmare trafikregler och utrustningsföreskrifter som då skulle meddelas i särskilda författningar och anvisningar. Jag kan inte finna att man vinner något genom att ange grundprinciperna i en ramlag.

Bland andra bestämmelser som skulle kunna tas in i en ramlag kan nämnas vissa grundläggande trafikregler, t. ex. om generell hastighetsbegränsning, varom den norska ramlagen innehåller bestämmelser. Här vill jag påpeka att den generella hastighetsbegränsningen systematiskt hör nära samman med trafikreglerna i övrigt. Det skulle därför vara opraktiskt att ha en bestämmelse därom för sig i en särskild ramlag. Oavsett i vilken form bestämmelsen ges kommer riksdagen, som jag tidigare anfört, att medverka vid fastställandet av principerna för generell hastighetsbegränsning.

Den straffrättsliga regleringen är ett område som i vissa delar väl lämpar sig för en ramlag. Den nuvarande trafikbrottslagen torde emellertid motsvara de önskemål som man kan ha i detta avseende. Trafikbrottslagens bestämmelser är i stort sett desamma som den straffrättsliga regleringen i den finska ramlagen. När det gäller straff för ordningsföreseelser faller det sig naturligt att ta in dem i nära anslutning till de ordningsregler som straffbestämmelserna hänför sig till.

Som torde framgå av vad jag nu anfört vinner man inga fördelar genom en särskild ramlag, eftersom denna dels skulle komma att ta upp mycket generella bestämmelser och hänvisningar till i annan ordning utfärdade för-

fattningar, dels skulle innebära att föreskrifter som sakligt sett hör nära samman splittrades på olika författningar.

Genom den här förordade handläggningsordningen rubbar man inte riksdagens inflytande över utvecklingen inom vägtrafiklagstiftningen i väsentliga frågor men når en förenkling av arbetet såväl för Kungl. Maj:t som för riksdagen och ökade möjligheter att på ett smidigt sätt fortlöpande anpassa vägtrafiklagstiftningen till de växlande krav som den expanderande bilismen ställer.

### Utskottet

Utskottet har inte något att erinra mot det i propositionen framlagda förslaget att Kungl. Maj:t i fortsättningen skall äga besluta om utformningen av vissa delar av vägtrafiklagstiftningen utan riksdagens medverkan i varje särskilt fall.

Utskottet hemställer därför

att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t anmäler att riksdagen icke funnit anledning till erinran mot propositionen nr 171.

Stockholm den 24 november 1970

På tredje lagutskottets vägnar:

ERIK GREBÄCK

---

*Vid detta ärendes behandling har närvarit:*

från f ö r s t a kammaren: herrar Göran Karlsson (s), Svante Kristiansson (s), Knut Johansson (s)\*, Ebbe Ohlsson (m), Erik Jansson (s)\*, Ernulf (fp)\*, Skårman (fp) och Ferdinand Nilsson (cp)\*;

från a n d r a kammaren: herrar Grebäck (cp), Svenning (s), Sundelin (s), Tobé (fp)\*, Hedin (m), fröken Anderson (s), herrar Hammarberg (s) och Josefson i Arrie (cp).

\* Ej närvarande vid utlåtandets justering