

Nr 5

Utlåtande i anledning av väckt motion om åtgärder mot störande nöjeskörning i tätorter.

Tredje lagutskottet har behandlat en i riksdagens andra kammare väckt och till lagutskott hänvisad motion, nr 71 av herrar *Börjesson* i Falköping och *Hamrin* i Jönköping.

I motionen föreslås »att riksdagen måtte hos Kungl. Maj:t hemställa om sådan ändring av vägtrafikförordningens bestämmelser, att ordningsmakten beredes möjlighet att ingripa mot ihållande nöjeskörning, som onödigtvis hindrar eller stör annan trafik eller eljest är otillbörligt störande».

För motionens innehåll redogöres nedan.

Gällande rätt m. m.

Bestämmelser av intresse i förevarande sammanhang återfinnes dels i vägtrafikförordningen den 28 september 1951 (VTF), dels i lagen samma dag om straff för vissa trafikbrott (TL) och dels i allmänna strafflagen.

För alla vägtrafikanter gäller som grundläggande trafikregel stadgandet i 39 § VTF, enligt vilket vägtrafikanter skall iakttaga den omsorg och varsamhet, som till förekommande av trafikolycka betingas av omständigheterna, samt uppträda så, att han icke onödigtvis hindrar eller stör trafiken. Även i övrigt skall vägtrafikanter enligt stadgandet visa hänsyn mot andra vägtrafikanter och mot dem, som bor eller uppehåller sig vid vägen. Motsvarande straffbestämmelser upptages i 1 och 2 §§ TL. Brister vägtrafikanter i den omsorg och varsamhet, som till förekommande av trafikolycka betingas av omständigheterna, och är ej oaktsamma ringa, dömes trafikanten sålunda för vårdslöshet i trafik till dagsböter eller fängelse i högst sex månader (1 § första stycket TL). I 1 § andra stycket TL återfinnes ansvarsbestämmelser för grov vårdslöshet i trafik. Hindrar eller stör vägtrafikanter onödigtvis i väsentlig mån trafiken på väg, straffes trafikanten, där ej gärningen är belagd med straff enligt 1 §, med dagsböter (2 §).

I 1944 års trafikförfattningssakkunnigas förslag hade 2 § följande lydelse.

Har trafikant på väg utan rimlig ursäkt i väsentlig mån hindrat eller stört trafiken därstädes, dömes till dagsböter.

I motiveringen till stadgandet anförde de sakkunniga bl. a. att, liksom det för trafiksäkerheten är av vikt att trafikanterna iakttar aktsamhet och

försiktighet, det givetvis för framkomligheten i trafiken är av betydelse att trafikanterna uppträder så att de icke onödigtvis hindrar eller stör trafiken. Den allmänna föreskriften om trafikanternas åligganden i sistnämnda hänseende upptages numera i 39 § VTF. De sakkunniga erinrade om att förslaget till VTF jämväl innehöll vissa anvisningar om vad trafikanterna i särskilda hänseenden har att iakttaga för att undvika hinder eller störning i trafiken. Härvid hänvisades till 49 § 1 mom. (om stannande och uppställning) och 52 § 1 mom. (om fordons last). De sakkunniga anförde vidare (se SOU 1948:34 s. 287).

Överträdelse av ovanberörda mer eller mindre allmänt hållna bestämmelser torde — liksom enahanda bestämmelser i fråga om skyldighet att iakttaga aktsamhet och försiktighet — icke böra omedelbart föranleda straffpåföljd. Dylik påföljd lärer böra inträda endast i den mån trafikant på väg utan rimlig ursäkt i väsentlig mån hindrat eller stört trafiken därstädes.

I det genom propositionen nr 30 år 1951 framlagda förslaget till TL hade 2 § erhållit sin nuvarande utformning. I propositionen anmärktes (s. 268) att paragrafen, som saknade direkt motsvarighet i gällande rätt, i huvudsak överensstämde med de sakkunnigas förslag. I och för bättre överensstämmelse med 39 § VTF hade dock ordet »onödigtvis» satts i stället för det av de sakkunniga föreslagna uttrycket »utan rimlig ursäkt».

Rörande tolkningen av 2 § TL anføres i Fredrikson, Vägtrafikförordningen m. m., andra omarbetade upplagan s. 346, bl. a. följande.

Uttrycket »onödigtvis» torde böra tolkas såsom innebärande, att den åtgärd, vilken föranlett hinder eller störning, icke påkallats av trafikförhållandena eller eljest rimligen kunnat ursäktas.

Vad som skall hänföras till »väsentligt» hindrande eller störande av trafiken, har överlämnats åt den praktiska rättstillämpningen att avgöra efter omständigheterna i det särskilda fallet. I regel torde i de fall, då tillämpning av förevarande stadgande blir aktuell, situationen vara så klar, att avgörandet icke erbjuder större svårigheter.

VTF innehåller i 54—58 §§ särskilda bestämmelser om trafik med motordrivna fordon m. m. Enligt 58 § första stycket skall förare av motordrivet fordon behandla fordonet så, att det icke åstadkommer onödigt buller, och i görligaste mån tillse att fordonet icke utsläpper rök eller gas i sådan mängd, att olägenheter därav uppstår. Gaser från förbränningsmotor får icke givas fritt avlopp. Av särskilt intresse i förevarande sammanhang är föreskriften i 58 § första stycket sista punkten VTF att vid färd särskilt nattetid inom område med bostadsbebyggelse färdväg, hastighet och färd sätt i övrigt skall anpassas så, att de som bor eller vistas inom området icke onödigtvis störes. En motsvarande bestämmelse återfinnes i 10 § första stycket förordningen den 5 maj 1960 om mopeder.

Sist berörda bestämmelser i VTF och mopedeförordningen tillkom genom

författningsändring år 1962 (prop. 155/1962; tredje lagutskottets utlåtande 34/1962; rskr 278/1962). I ett betänkande som avgivits av en inom statens institut för folkhälsan tillsatt utredning hade bl. a. föreslagits, att till 58 § VTF skulle fogas en ny bestämmelse av innebörd att förare av motordrivet fordon inom tätbebyggt område och i närheten av bostadsbebyggelse skulle mellan klockan 19.00 och 06.00 iakttaga särskild försiktighet vid fordonets igångsättning och vid hastighetsökning undvika alla åtgärder som kunde framkalla störande buller samt anpassa hastighet, färdväg och färdväg så att de boende icke onödigt stördes. Vidare föreslogs förbud mot onödig upprepad körning t. ex. uppför och nedför gator eller runt kvarter.

Rörande remissorganens inställning till de sålunda förordade författningsändringarna antecknas ur propositionen 155/1962 s. 53 följande.

Tillägget rörande särskild aktsamhet vid handhavande av motorfordon mellan klockan 19.00 och 06.00 har livligt tillstyrkts i bl. a. yttranden från *poliskammaren i Lund*, *Föreningen Sveriges stadsfiskaler* och *Sveriges läkarförbund*. *Hovrätten för Västra Sverige* har ansett, att okynnesåkning bör förbjudas under hela dygnet och alltså ej endast mellan de av utredningen angivna klockslagen. *Hovrätten över Skåne och Blekinge* har också funnit, att tidsgränserna är orealistiska och bör borttagas. Det torde enligt hovrättens mening också vara svårt att fastställa, vad som menas med det i förslaget nyttjade uttrycket »onödig upprepad körning». *Riksåklagarämbetet* har också ifrågasatt lämpligheten av att införa en särskild regel för kvällar och nätter samt har som sin mening uttalat, att den allmänna bestämmelsen i 58 § första stycket vägtrafikförordningen efter föreslagen skärpning är tillräcklig. En liknande uppfattning har uttalats av *Svenska transportarbetareförbundet*. Enligt *länsstyrelsen i Malmöhus län* är tidsgränsen i förslaget för vid, och bestämmelsen bör begränsas att avse vad man brukar kalla »dygnets tysta timmar». Länsstyrelsen har f. ö. ansett att ändamålet med förslaget bättre tillgodoses om möjlighet beredes att utfärda lokala trafikföreskrifter angående trafikbuller. *KAK, M, MHF, Motorbranschens riksförbund, Svenska lasttrafikbilägareförbundet* och *Svenska omnibusägareförbundet* har ifrågasatt, om icke även förevarande spörsmål hör till dem, som bör lösas genom samgående mellan de nordiska länderna.

Efter att ha behandlat de föreslagna bestämmelserna om förbud mot onödigt buller anförde föredragande departementschefen följande (prop. s. 56 f.).

Liksom utredningen anser jag lämpligt att de nu föreslagna bestämmelserna kompletteras med föreskrifter om de särskilda skyldigheter, som bör åligga förare vid färd inom område med bostadsbebyggelse under den tysta delen av dygnet. Utredningens förslag på denna punkt synes mig dock gå något för långt. Det är enligt min uppfattning icke praktiskt genomförbart och knappast heller önskvärt att utsträcka de här avsedda restriktionerna för motortrafiken att gälla hela tidsrymden mellan klockan 19.00 och klockan 06.00. Lämpligare synes vara att den tid av dygnet, då bestämmelserna skall äga tillämpning, anges med ordet »nattetid». Genom att nyttja detta mera smidiga uttryckssätt är det möjligt att i någon mån anpassa tillämp-

ningen av bestämmelserna efter förhållandena i skilda orter. Uttrycket torde få anses omfatta tiden mellan klockan 24.00 och klockan 06.00 samt därutöver de ytterligare timmar på dygnet, då man kan räkna med att huvudparten av ortens befolkning brukar sova. — I övrigt synes bestämmelserna böra gå ut på att motorförare under nyss angiven tid skall vid färd inom område med bostadsbebyggelse anpassa sin färdväg, sin hastighet och sitt färsätt i övrigt så, att de som bor eller vistas inom området icke onödigtvis störes.

Den av utredningen föreslagna ytterligare bestämmelsen om att motorförare skall iakttaga särskild försiktighet vid igångsättning och hastighetsökning samt undvika andra åtgärder som kan framkalla störande buller torde knappast få någon självständig betydelse vid sidan av det tidigare föreslagna generella förbudet mot onödigt buller. Likaledes torde ändamålet med det av utredningen föreslagna förbudet mot onödigt upprepad körning t. ex. uppför eller nedför gator eller runt kvarter i allt väsentligt vara tillgodosett genom den nyss omförmälda bestämmelsen om vad det i allmänhet åligger motorförare att iakttaga vid färd nattetid inom område med bostadsbebyggelse. De här åsyftade bestämmelserna bör således av redaktionella skäl icke belasta författningarna.

Tredje lagutskottet anförde i sitt utlåtande bl. a. följande.

I avbidan på ett ståndpunktstagande på det nordiska planet till frågan om normer för tillåtet motorbuller har departementschefen nu förordat vissa skärpningar i 58 § första stycket vägtrafikförordningen samt 10 § första stycket mopedförordningen. Härvid föreslås att förare av motorfordon skall åläggas att behandla fordonet — och inte såsom nu allenast motorn — på sådant sätt att allt onödigt buller undviks. Vidare avses att i respektive författningsrum särskilt angiva att vid färd nattetid inom område med bostadsbebyggelse färdväg, hastighet och färsätt i övrigt skall anpassas så att de, som bor eller vistas inom området, inte onödigtvis störes. Uttrycket nattetid torde enligt departementschefen därvid få anses omfatta dels tiden mellan kl. 24 och kl. 06 och dels »de ytterligare timmar på dygnet, då man kan räkna med att huvudparten av ortens befolkning brukar sova».

I motionerna I:710 och II:868 har på anförda skäl hemställts att de sist återgivna bestämmelserna inte skall begränsas att gälla bara nattetid. Motionärerna förordar därför att detta ord skall utgå ur de föreslagna tilläggen till respektive författningsrum.

Utskottet tillstyrker att skyldighet att undvika störande buller skall avse behandlingen av fordonet i dess helhet och inte bara motorn. Vidkommande förslaget i övrigt delar utskottet departementschefens uppfattning att särskilda föreskrifter är påkallade. I huvudsak ger sig behovet av en bestämmelse om skyldighet att iakttaga hänsyn i här aktuella avseenden självfallet till känna för den egentliga natten. Under den tiden torde kraven på hänsyn också kunna ställas ganska höga. Den avsedda aktsamhetsplikten är emellertid enligt utskottets uppfattning i viss utsträckning erforderlig jämväl för andra tider av dygnet. I första hand gäller detta söndags- och helgdagsmornar men även kvällstid. Utskottet beaktar härvid också att med den föreslagna lydelsen av författningsrummen rättspraxis kan förväntas bli mycket restriktiv, då det gäller att fastställa »de ytterligare timmar på dygnet, då man kan räkna med att huvudparten av ortens befolkning bru-

kar sova». I viss utsträckning torde behov jämväl kunna förefinnas av att störningar, som under dagen orsakas av motorfordon, skall kunna påtalas med stöd av här förevarande bestämmelser i vägtrafikförordningen och mopedförordningen. Än vidare må framhållas att begreppet »nattetid», brukat ensamt, i viss mån kan vara ägnat att bibringa de kategorier, som främst torde åsyftas med föreskrifterna, uppfattningen att inga som helst hänsyn i dessa avseenden behöver tagas under övriga tider på dygnet. Med hänsyn till vad sålunda anförts, finner utskottet viss utvidgning av de föreslagna bestämmelsernas räckvidd önskvärd. Såsom redan angivits, bör emellertid föreskrifterna i första hand avse den egentliga natten. Det synes därför vara befogat att ordet »nattetid» bibehålles i författningstexten. Enligt utskottets mening torde bestämmelsen däremot lämpligen kunna ändras på det sättet att bestämningen »särskilt» eller därmed jämförligt uttryck insattes före den aktuella tidsangivelsen i de av departementschefen föreslagna tilläggen till 58 § första stycket vägtrafikförordningen och 10 § första stycket mopedförordningen.

I fråga om tillämpningen av de ifrågavarande bestämmelserna i deras nu förordade utformning vill utskottet ange följande. Då det gäller att fastställa huruvida viss färd är störande, bör — såsom torde framgå av det föregående — avseende självfallet fästas vid tidpunkten på dygnet, när den ägt rum. För att en färd, som sker en kväll eller en söndag, skall anses störande, måste därvid krävas en högre grad av ovarsamhet än den, som behöver föreligga, om förfarandet sker nattetid. Vad angår färder under dagen, bör bara grövre störningar — exempelvis av provokativ natur — medföra ansvar.

De till här behandlade författningsrum knutna straffbestämmelserna återfinnes i 67 § andra stycket vägtrafikförordningen och 11 § andra stycket mopedförordningen. Straffet är i båda fallen böter, högst 300 kronor.

Slutligen må erinras om att i 11 kap. 11 § strafflagen finnes en bestämmelse om straff för oljud och annat förargelseväckande beteende på allmän plats. Straffet är böter, högst femhundra kronor.

Motionen

Till stöd för motionsyrkandet anföres inledningsvis följande.

I många av våra städer och andra större tätbefolkade samhällen har de s. k. raggarnas biltrafik på senare år utvecklats till ett bekymmersamt trafiktekniskt och sanitärt problem, som saknar motsvarighet exempelvis i våra grannländer. Denna nöjesbilism, som så gott som uteslutande brukar äga rum på kvällarna och vara koncentrerad till samhällenas centra, för ofta med sig hinder för annan trafik och störningar för dem, som bor eller vistas i områdena. Okynnestrafik av detta slag har på många håll även i andra avseenden kommit att bli ett olustigt inslag i stadsbilden.

I motionen framhålls vidare att polismyndigheterna försökt komma till rätta med denna avart av nöjesbilism i tätorterna med stöd av bestämmelserna i 58 § VTF och 2 § TL. Motionärerna uppger att i ett fall domstol

emellertid funnit dessa bestämmelser icke medge ingripande mot störande »strögmörningar», bestående i att fordon ett stort antal gånger samma kväll framförts på ortens huvudgata och runt dess torg. Det anföres att den påtalade trafiken på många håll synes öka i omfattning, varigenom bl. a. avsevärda svårigheter beredes dem som är ansvariga för trafik och ordning. Motionärerna finner det därför angeläget att sådan komplettering av gällande bestämmelser överväges att de påtalade olägenheterna kan undanröjas genom ansvarspåföljd.

Utskottet

Vägtrafikanter, som brister i den omsorg och varsamhet som till förekommande av trafikolycka betingas av omständigheterna, kan, där oaktsamheten ej är ringa, dömas till straff för vårdslöshet i trafik jämlikt 1 § första stycket trafikbrottslagen. Hindrar eller stör vägtrafikanter onödigtvis i väsentlig mån trafiken på väg, och straffas gärningen ej enligt 1 §, kan trafikanten fällas till ansvar enligt 2 § trafikbrottslagen. Vidare innehåller 58 § första stycket vägtrafikförordningen en bestämmelse, enligt vilken förare av motordrivet fordon skall behandla fordonet så, att det icke åstadkommer onödigt buller, varjämte föraren i görligaste mån skall tillse att fordonet icke utsläpper rök eller gas i sådan mängd att olägenhet därav uppstår. Till komplettering av denna bestämmelse, som infördes i vägtrafikförordningen genom författningsändring år 1962, intogs samtidigt i författningsrummet vissa föreskrifter om de särskilda skyldigheter som åligger förare av motorfordon vid färd inom område med bostadsbebyggelse. I detta hänseende gäller att vid färd särskilt nattetid inom sådant område som nu sagts färdväg, hastighet och färd sätt i övrigt skall anpassas så, att de som bor eller vistas inom området icke onödigtvis störes. Genom dessa kompletterande föreskrifter ansågs ändamålet med ett ifrågasatt förbud mot onödigt upprepad körning t. ex. uppför och nedför gator eller runt kvarter i allt väsentligt vara tillgodosett, till följd varav enligt vad föredragande departementschefen anförde ett sådant förbud av redaktionella skäl icke borde belasta författningarna. Vad departementschefen sålunda anfört lämnades av riksdagen utan erinran. Förseelse mot 58 § första stycket vägtrafikförordningen straffbelägges i 67 § andra stycket samma förordning.

Motionärerna framhåller att nu berörda bestämmelser i 2 § trafikbrottslagen och i vägtrafikförordningen av domstol icke ansetts tillämpliga på sådan störande trafik, som består i att förarna ett stort antal gånger samma kväll för nöjes skull framfört bil på en stads huvudgata och runt stadstorget. I motionen hemställs därför om sådan ändring i vägtrafikförordningen att ordningsmakten beredes möjlighet att ingripa mot ihållande nöjeskörning, som onödigtvis hindrar eller stör trafiken eller eljest är otillbörligt störande.

I likhet med motionärerna finner utskottet det från allmän trafiksäker-

hets- och ordningssynpunkt angeläget att störande trafik av nu angivet slag omfattas av trafiklagstiftningens straffbestämmelser. Även om sådan trafik i visst fall icke ansetts kunna medföra ansvar, finnes emellertid enligt vad utskottet inhämtat exempel jämväl på fall, där liknande färd sätt föranlett åtal och fällande dom jämlikt 2 § trafikbrottslagen eller ovannämnda stadganden i vägtrafikförordningen. Såsom berörts i förarbetena till 1962 års författningsändring är vidare frågan om utformningen av 58 § första stycket vägtrafikförordningen under övervägande inom Nordisk vägtrafikkommitté, vilken enligt uppgift i årets riksdagsberättelse beräknar att under år 1964 avlämna förslag till enhetliga trafikregler för de nordiska länderna. Eftersom möjlighet således redan med gällande bestämmelser i regel får anses föreligga till sådant ingripande som avses med motionen, och då frågan om en ytterligare skärpning av ifrågavarande stadganden synes böra bedömas mot bakgrund av de förslag till gemensamma nordiska trafikregler som inom kort kan väntas föreligga, finner utskottet att någon riksdagens åtgärd i anledning av motionen ej är påkallad.

På grund av vad sålunda anförts får utskottet hemställa,

att förevarande motion, II:71, icke måtte föranleda någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 19 februari 1964

På tredje lagutskottets vägnar:
ERIK ALEXANDERSON

Vid detta ärendes behandling har närvarit:

från första kammaren: herrar Alexanderson, Lindahl*, Göran Karlsson*, Ebbe Ohlsson, Svante Kristiansson*, Jonasson, Åkesson och Erik Jansson;

från andra kammaren: herrar Johansson i Torp, Nyberg, Wachtmeister, Grebäck, Johansson i Öckerö, Ekström i Iggesund, Sundelin* och Hammarberg.

* Ej närvarande vid utlåtandets justering.