

Nr 61

Utlåtande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till kungörelse om ändring i vägtrafikförordningen (1951: 648), m. m. jämte motioner i ämnet.

Genom en den 24 oktober 1969 dagtecknad proposition, nr 140, vilken hänvisats till lagutskott och behandlats av tredje lagutskottet, har Kungl. Maj:t, under återopande av utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden, velat inhämta riksdagens yttrande över vid propositionen fogade förslag till

- 1) kungörelse om ändring i vägtrafikförordningen (1951: 648),
- 2) kungörelse om ändring i förordningen (1940: 910) angående yrkesmässig automobiltrafik m. m.

Propositionens huvudsakliga innehåll

Mot bakgrund av en utveckling, som innebär att parkeringsärenden i allt större utsträckning måste avskrivas därför att det inte kan ledas i bevis vem som fört fordonet, föreslås ett straffansvar för fordonsägaren. Ansvaret skall gälla förseelser, där parkeringsbot kan användas, och inträda när det inte är utrett vem som begått förseelsen. I sammanhanget behandlas parkeringskommitténs förslag om avkriminalisering av vissa parkeringsförseelser och en riksdagsskrivelse som rör det s. k. förmyndaransvaret i trafikförfattningarna. Det anses inte föreligga skäl för en avkriminalisering f. n. Däremot läggs förslag fram om slopande av förmyndaransvaret.

Propositionen innehåller vidare en rad förslag till ändringar i skilda författningsbestämmelser på vägtrafikens område. Upplysningsmärket »Övergångsställe» skall lika väl som markering på körbanan betyda att övergångsställe föreligger i vägtrafikförordningens mening. Den som för sparkstötting skall i princip vara likställd med gående och företrädesvis färdas på vägens vänstra sida. När sparkstötting framförs under mörker skall den vara försedd med reflexanordning. Bland förslagen i övrigt kan nämnas att i enlighet med en internationell rekommendation utryckningsfordon skall föra lykta med blått roterande eller blinkande runt om synligt sken i stället för lykta med rött sken framåt.

Författningsförslagen

De vid propositionen fogade författningsförslagen har följande lydelse.

Förslag

till

Kungörelse

om ändring i vägtrafikförordningen (1951:648)

Härigenom förordnas i fråga om vägtrafikförordningen (1951:648),¹

dels att 1 § 11 mom., 10 § 6 mom., 11 § 3 mom., 14 § 1 mom., 30 § 1 mom., 38 §, 41 § 2 mom., 49 § 3 mom., 56 § 5 mom., 60 § 5 mom., 61 § 1 och 5 mom., 65 § 6 mom., 67 och 68 §§, 70 § 2 mom. samt rubriken närmast före 7 § skall ha nedan angivna lydelse,

dels att i förordningen skall införas två nya moment, 7 § 3 mom. och 49 § 5 mom., av nedan angivna lydelse.

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

1 §.

11 m o m. Med övergångsställe avses i denna förordning sådan *genom målning eller på annat sätt markerad* del av körbana som är avsedd att användas av gående för att korsa körbanan. Övergångsställe är *b e v a k a t* om trafiken regleras med trafiksignaler eller av polisman och i annat fall *o b e v a k a t*.

11 m o m. Med övergångsställe avses i denna förordning sådan del av körbana som är avsedd att användas av gående för att korsa körbanan *och som är markerad på körbanan genom målning eller på annat sätt eller utmärkt med vägmärke*. Övergångsställe är *b e v a k a t* om trafiken regleras med trafiksignaler eller av polisman och i annat fall *o b e v a k a t*.

Cykel.

Cykel och sparkstötting.

7 §.

3 m o m. *Sparkstötting skall vara försedd med reflexanordning, när den framföres under mörker.*

10 §.

6 m o m. *För fordon* gällande besiktningssinstrument eller typintyg *skall vid färd* medföras och på tillsägelse uppvisas för trafikinspektör, bilinspektör eller polisman. Handlingen skall vara i sådant skick, att den utan svårighet kan läsas.

6 m o m. *Vid färd med annat fordon än traktor, motorredskap och släpvagn som drages av traktor eller motorredskap* skall för fordonet gällande besiktningssinstrument eller typintyg medföras och på tillsägelse uppvisas för trafikinspektör, bilinspektör eller polisman. Handlingen skall vara i sådant skick, att den utan svårighet kan läsas.

Har för ————— gälla denna.

¹ Förordningen omtryckt 1967:856.

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagna lydelse)

11 §.

3 m o m. Angående rätt att, utan hinder av vad i 1 mom. stadgas, tillfälligt bruka personbil, som här i riket förvärvats av utomlands bosatt person, gäller vad Konungen därom förordnar.

3 m o m. Angående rätt att, utan hinder av vad i 1 mom. stadgas, tillfälligt bruka personbil *eller motorcykel*, som här i riket förvärvats av utomlands bosatt person, gäller vad Konungen därom förordnar.

14 §.

1 m o m. Befinnes vid sådan besiktning av fordon, som är avsedd att ligga till grund för registerföring beträffande fordonet (registreringsbesiktning), att fordonet är i föreskrivet skick, skall besiktningsmannen utfärda besiktningssinstrument. För sådant motorfordon eller släpfordon som ej är upptaget i bilregister eller bilreservregister och ej heller upptagits i typintyg, må dock besiktningssinstrument utfärdas allenast såframt utredning föreligger därom, att fordonet antingen tillverkats här i riket och därefter ej utförts ur riket eller efter vederbörlig införsel hit förtullats för att stadigvarande här brukas. För bil, som är eller utan efterföljande registrering varit införd i exportvagnsförteckning, må besiktningssinstrument utfärdas endast under förutsättning att utredning föreligger därom att förtullning skett för ändamål som nyss sagts.

1 m o m. Befinnes vid sådan besiktning av fordon, som är avsedd att ligga till grund för registerföring beträffande fordonet (registreringsbesiktning), att fordonet är i föreskrivet skick, skall besiktningsmannen utfärda besiktningssinstrument. Ä *är annat* motorfordon eller släpfordon *än sådant som tillfallit staten eller kommun enligt lagen den 9 juni 1967 (nr 420) om flyttning av fordon i vissa fall* ej upptaget i bilregister eller bilreservregister, och *har det* ej heller upptagits i typintyg, må dock besiktningssinstrument utfärdas allenast såframt utredning föreligger därom, att fordonet antingen tillverkats här i riket och därefter ej utförts ur riket eller efter vederbörlig införsel hit förtullats för att stadigvarande här brukas. För bil *eller motorcykel*, som är eller utan efterföljande registrering varit införd i exportvagnsförteckning, må besiktningssinstrument utfärdas endast under förutsättning att utredning föreligger därom att förtullning skett för ändamål som nyss sagts.

Gäller besiktningen — — — — — registrerat fordon.

30 §.

1 m o m. Den, som för — — — — — fordon; samt

3. att, såvitt angår körning med bil, den, som utövar uppsikt över körningen, medföljer i bilen vid den körandes sida.

3. att, såvitt angår körning med bil, den, som utövar uppsikt över körningen, medföljer i bilen vid den körandes sida *eller körningen äger rum inom körgård, som är godkänd av statens trafiksäkerhetsverk, och sker i enlighet med av verket meddelade föreskrifter.*

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

Den, vars ————— § förmåles.

Den, som har ————— sådan körning.

38 §.

Bestämmelserna i ————— sådan bana.

I 40 ————— driva kreatur.

Vid tillämpning av bestämmelserna i denna avdelning skall såsom gående anses även den, som för barnvagn, rullstol eller lekfordon, så ock den, som åker skidor, skridskor eller rullskridskor.

Vid tillämpning av bestämmelserna i denna avdelning skall såsom gående anses även den, som för barnvagn, rullstol, *sparkstötting* eller lekfordon, så ock den, som åker skidor, skridskor eller rullskridskor.

41 §.

2 m o m. Förare av utryckningsfordon äger i trängande fall påkalla fri väg för fordonet. För sådant ändamål skall signal givas med särskild larmanordning och *framtil* på fordonet föras *minst en* lykta med kraftigt *rött* sken *framåt*. *Larmanordningen* skall vara av typ, som godkänts av Konungen eller den myndighet Konungen därtill förordnar.

2 m o m. Förare av utryckningsfordon äger i trängande fall påkalla fri väg för fordonet. För sådant ändamål skall signal givas med särskild larmanordning och på fordonet föras lykta med *roterande eller, på motorcykel, blinkande, runt om synligt* kraftigt *blått* sken. *Larmanordning och lykta skola* vara av typ, som godkänts av Konungen eller den myndighet Konungen därtill förordnar.

Det åligger ————— så påkallas.

49 §.

3 m o m. Parkering på ————— är avsedd;

e) *på bro eller viadukt eller i* vägport eller trafikunnel;f) *framför ingång* ————— eller störes.

5 m o m. Om myndighets befogenhet att göra undantag från bestämmelserna i 2 mom. c) stadgas i 61 §.

56 §.

5 m o m. Bestämmelserna i denna paragraf och med stöd därav meddelade föreskrifter skola icke gälla utryckningsfordon, då det användes vid utryckning, och ej heller annat fordon, då det användes vid eldfara för brandväsendets räkning eller av polis- eller tullpersonal, läkare, barnmorska eller veterinär i brådskande yrkesutövning.

5 m o m. Bestämmelserna i denna paragraf och med stöd därav meddelade föreskrifter skola icke gälla utryckningsfordon, då det användes vid utryckning, och ej heller annat fordon, då det användes vid eldfara för brandväsendets räkning eller av polis- eller tullpersonal, läkare, *distriktssköterska*, barnmorska eller veterinär i brådskande yrkesutövning.

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

60 §.

5 m o m. *Skidåkare* skall, där så lämpligen kan ske, i stället för gångbana begagna yttersta delen av körbanan.

5 m o m. *Den som åker skidor eller för sparkstötting* skall, där så lämpligen kan ske, i stället för gångbana begagna *cykelbana eller, om sådan saknas, yttersta delen av vägen, företrädesvis den på vänstra sidan.*

61 §.

1 m o m. *Beträffande viss* — — — — — *av trafiken.*

Föreskrifter, som — — — — — *av länsstyrelsen.*

Ger länsstyrelsen — — — — — *liknande förhållanden.*

Länsstyrelsen äger föreskriva lägre eller högre hastighet än som tillåtes i 56 § 1—3 mom. Föreskrift angående högsta hastighet, som meddelats med stöd av 56 § 4 mom. av Konungen eller myndighet som Konungen bestämt, utgör ej hinder för länsstyrelsen att föreskriva lägre hastighet.

Om det kan ske utan fara för trafiksäkerheten, äger trafiknämnden meddela föreskrift om parkering som innebär avvikelse från 49 § 2 mom. c). Länsstyrelsen äger föreskriva lägre eller högre hastighet än som tillåtes i 56 § 1—3 mom. Föreskrift angående högsta hastighet, som meddelats med stöd av 56 § 4 mom. av Konungen eller myndighet som Konungen bestämt, utgör ej hinder för länsstyrelsen att föreskriva lägre hastighet.

Väg må — — — — — *statens vägverk.*

Statens trafiksäkerhetsverk — — — — — *lokala trafikföreskrifter.*

5 m o m. Utan hinder av att enligt denna paragraf meddelats förbud eller inskränkande föreskrifter med avseende å rätten att trafikera viss väg må vägen befaras av polis- eller tullpersonal i tjänsteutövning ävensom av läkare, barnmorska eller veterinär i och för yrkesutövning, för sjuk persons forslande till läkare eller sjukvårdsanstalt samt i andra därmed jämförliga trängande fall.

5 m o m. Utan hinder av att enligt denna paragraf meddelats förbud eller inskränkande föreskrifter med avseende å rätten att trafikera viss väg må vägen befaras av polis- eller tullpersonal i tjänsteutövning ävensom av läkare, *distriktssköterska*, barnmorska eller veterinär i och för yrkesutövning, för sjuk persons forslande till läkare eller sjukvårdsanstalt samt i andra därmed jämförliga trängande fall.

Enligt denna paragraf utfärdad föreskrift om inskränkning i färdhastighet skall icke gälla utryckningsfordon, då det användes vid utryckning, och ej heller annat fordon, då det användes vid eldfara för brandväsendets räkning eller av polis- eller tullpersonal, läkare, barnmorska eller veterinär i brådskande yrkesutövning.

Enligt denna paragraf utfärdad föreskrift om inskränkning i färdhastighet skall icke gälla utryckningsfordon, då det användes vid utryckning, och ej heller annat fordon, då det användes vid eldfara för brandväsendets räkning eller av polis- eller tullpersonal, läkare, *distriktssköterska*, barnmorska eller veterinär i brådskande yrkesutövning.

1† Bihang till riksdagens protokoll 1969. 9 saml. 3 avd. Nr 61

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

65 §.

6 m o m. Den, som — — — — — med dagsböter.

Till samma — — — — — — — — — — sjätte stycket.

Förseelse mot 10 § 6 mom., 12 § 2 mom. femte stycket, 3 mom. tredje stycket eller 4 mom., 13 § 3 mom. fjärde stycket eller 4 mom., 20 § 6 mom. andra stycket, jämväl såvitt detta äger tillämpning enligt samma mom. tredje stycket, 21 § 2 mom. första stycket a—d), samma moment första stycket e), såvitt angår tjänstevikt, bredd, längd, maximalast och största antal passagerare, eller andra eller tredje stycket eller med stöd av fjärde stycket meddelade bestämmelser eller 3 mom., 24 § 3 mom. andra stycket, jämväl såvitt detta äger tillämpning enligt 14 § 1 mom. andra stycket, eller 24 a § andra stycket, 27 § 4 mom. sjätte stycket eller 5 mom. fjärde stycket, straffes med böter, högst femhundra kronor.

Förseelse mot 10 § 6 mom., 12 § 2 mom. femte stycket, 3 mom. tredje stycket eller 4 mom., 13 § 3 mom. fjärde stycket eller 4 mom., 20 § 6 mom. andra stycket, jämväl såvitt detta äger tillämpning enligt samma mom. tredje stycket, 21 § 2 mom. första stycket a—d), samma moment första stycket e), utom såvitt angår registreringsnummer, eller andra eller tredje stycket eller med stöd av fjärde stycket meddelade bestämmelser eller 3 mom., 24 § 3 mom. andra stycket, jämväl såvitt detta äger tillämpning enligt 14 § 1 mom. andra stycket, eller 24 a § andra stycket, 27 § 4 mom. sjätte stycket eller 5 mom. fjärde stycket, straffes med böter, högst femhundra kronor.

67 §.¹

Med dagsböter — — — — — som passagerare.

Med böter, högst femhundra kronor, straffes den, som bryter mot 40 § 1 mom., 41 § 1 mom. eller 2 mom. andra stycket, 42 § 2 eller 4 mom., 44 §, 45 § 1 mom. tredje stycket eller 7 mom. andra stycket eller 46 § 1 mom. tredje stycket, mot föreskriften om förbud mot omkörning strax före eller på obehåkat övergångsställe i 47 § 2 mom. eller föreskrifterna om signalering i 47 § 3 mom. första stycket, mot 48 § 1 eller 3 mom., 48 a §, 49 § 2, 3 eller 4 mom., 50 § 3 mom., 51 § 1 mom., 52 § 2 mom., 54 § 2 mom., 55 § 1 eller 2 mom. eller 56 § 1, 2 eller 3 mom., mot föreskrift meddelad med stöd av 56 § 4 mom. eller mot 57 § 2 mom. fjärde stycket, 58 §, 59 § 1 mom. första stycket eller 2, 3 eller 4 mom. eller 60 § 1 mom. andra stycket eller 2 mom. tredje stycket eller 3 mom.

Med böter, högst femhundra kronor, straffes den, som bryter mot 40 § 1 mom., 41 § 1 mom. eller 2 mom. andra stycket, 42 § 2 eller 4 mom., 44 §, 45 § 1 mom. tredje stycket eller 7 mom. andra stycket eller 46 § 1 mom. tredje stycket, mot föreskriften om förbud mot omkörning strax före eller på obehåkat övergångsställe i 47 § 2 mom. eller föreskrifterna om signalering i 47 § 3 mom. första stycket, mot 48 § 1 eller 3 mom., 48 a §, 49 § 2, 3 eller 4 mom., 50 § 3 mom., 51 § 1 mom., 52 § 2 mom., 54 § 2 mom., 55 § 1 eller 2 mom. eller 56 § 1, 2 eller 3 mom., mot föreskrift meddelad med stöd av 56 § 4 mom. eller mot 57 § 2 mom. fjärde stycket, 58 §, 59 § 1 mom. första stycket eller 2, 3 eller 4 mom. eller 60 § 1 mom. andra stycket eller 2 mom. tredje stycket eller

¹ Senaste lydelse 1968:13.

(Nuvarande lydelse)

Till samma straff dömes gående som bryter mot 40 § 2 mom.

Befordras med — — — — — fordonets brukande.
För medverkan — — — — — kap. brottsbalken.

(Föreslagen lydelse)

3 mom. Till samma straff dömes gående som bryter mot 40 § 2 mom. *Har motorfordon stannats eller ställts upp i strid mot 49 § 2 mom. första stycket c—f) eller parkerats i strid mot 49 § 3 mom. och är det ej utrett vem som förde fordonet, dömes i stället ägaren till straff enligt detta stycke. Ägaren är dock fri från straff, när omständigheterna göra sannolikt, att fordonet var frånhänt honom genom brott.*

68 §.

Bryter någon i annat fall än som sägs i andra stycket mot sådan av myndighet meddelad bestämmelse, som avses i 61 § eller 63 § 2 mom., straffes med böter, högst femhundra kronor, dock att överträdelse av bestämmelse, som rör längd på fordon, fordonståg eller last eller som innebär förbud mot trafik med motordrivet fordon, straffes med dagsböter.

Rör *bestämmelsen* fordons axel- eller boggitryck eller bruttovikt, äga ansvarsbestämmelserna i 67 § tredje och fjärde styckena motsvarande tillämpning.

För någon — — — — — med dagsböter.

70 §.

2 mom. I 1 mom. avsedda ansvarsbestämmelser skola, i händelse fordonet tillhör någon, som står under förmyndare eller annan laga målsman, äga tillämpning å denne. Äges fordonet av oskiftat dödsbo el-

Bryter någon i annat fall än som sägs i andra stycket mot sådan av myndighet meddelad bestämmelse, som avses i 61 § eller 63 § 2 mom., straffes med böter, högst femhundra kronor, dock att överträdelse av bestämmelse, som rör längd på fordon, fordonståg eller last eller som innebär förbud mot trafik med motordrivet fordon, straffes med dagsböter. *Har motorfordon stannats eller ställts upp i strid mot bestämmelse som avses i 61 § 1 mom. b) och är det ej utrett vem som förde fordonet, dömes i stället ägaren till straff enligt detta stycke. Ägaren är dock fri från straff, när omständigheterna göra sannolikt, att fordonet var frånhänt honom genom brott.*

Rör sådan av myndighet meddelad bestämmelse som avses i första stycket fordons axel- eller boggitryck eller bruttovikt, äga ansvarsbestämmelserna i 67 § tredje och fjärde styckena motsvarande tillämpning.

2 mom. I 1 mom. avsedda ansvarsbestämmelser skola, i händelse fordonet tillhör oskiftat dödsbo eller konkursbo, gälla den eller dem, som äga företräda boet.

ler av konkursbo, skola bestämmelserna gälla den eller dem, som äga företräda boet.

Denna kungörelse träder i kraft den 1 januari 1970. Till utgången av år 1970 får dock lykta som anges i 41 § 2 mom. i dess äldre lydelse användas för att påkalla fri väg för utryckningsfordon.

Förslag
till
Kungörelse
om ändring i förordningen (1940:910) angående yrkesmässig
automobiltrafik m. m.

Härigenom förordnas, att 27 § 3 mom. och 37 § 2 mom. förordningen (1940:910) angående yrkesmässig automobiltrafik m.m. skall ha nedan angivna lydelse.

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

27 §.

3 m o m.¹ Ansökan om ———— utfärdat körkort.
Ansökan skall ———— sökandens körkort.
Vid ansökan ———— trafik (l ä m p l i g h e t s i n t y g).
Innan lämplighetsintyg ———— två åren.
Polismyndighet skall ———— i saken.
Lämplighetsintyg är avgiftsfritt.
Framkommer anmärkning ———— att insändas.
Sökande är ———— två åren.
Efter prövning ———— skötsam person.

För sökande, som lider av sådant lyte, sådan sjukdom eller sådan ned-sättning av syn- eller hörsel-förmågan, som avses i 2 mom. andra stycket 2, må trafik-kort utfärdas endast i de fall och på de villkor, som Konungen bestämmer.

Formulär till ———— av Konungen.
Vad i ———— fogas fotografi.
Om skyldighet ———— motsvarande tillämpning.

37 §.

2 m o m.² I 1 mom. avsedda an-svarsbestämmelser skola, i händelse 2 m o m. I 1 mom. avsedda an-svarsbestämmelser skola, i händelse

¹ Senaste lydelse 1959:261.

² Senaste lydelse 1951:653.

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

fordonet tillhör någon, som står under förmyndare eller annan laga målsman, äga tillämpning å denne. Äges fordonet av oskiftat dödsbo eller av konkursbo, skola bestämmelserna gälla den eller dem, som äga företräda boet.

fordonet tillhör oskiftat dödsbo eller konkursbo, gälla den eller dem, som äga företräda boet.

Denna kungörelse träder i kraft den 1 januari 1970.

Motionsyrkanden

Utskottet har i samband med propositionen behandlat följande i anledning av densamma väckta motioner, nämligen

A. de likalydande motionerna I: 1095 av herr *Olsson, Johan*, och herr *Mattsson* och II: 1266 av herr *Gustafsson* i Stenkyrka, i vilka motioner hemställes

att riksdagen »i det förslag till ändring av 68 § VTF som framlagts genom proposition 140: 1969 införes ett tillägg vari utsäges att ägaransvaret för parkeringsöverträdelser icke skall inträda vid långtidsuthyrning, utan i stället åvila hyresmannen»;

B. de likalydande motionerna I: 1096 av herr *Schött* och II: 1267 av herr *Thylén*, i vilka motioner hemställes

»att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte hemställa om åtgärder syftande till förbättrad belysning av övergångsställen i enlighet med vad i motionen anförts»;

C. de likalydande motionerna I: 1097 av herr *Strandberg m. fl.* och II: 1265 av herr *Bohman*, i vilka motioner hemställes

»att riksdagen måtte avslå Kungl. Maj:ts proposition nr 140 i vad avser införandet av fordonsägaransvar vid parkeringsförseelser där parkeringsbot kan användas samt

att riksdagen hos Kungl. Maj:t måtte hemställa att nytt förslag till handläggning av parkeringsärenden framläggdes sedan ställning tagits till parkeringskommitténs betänkande i övrigt»; samt

D. de likalydande motionerna I: 1098 av herr *Tistad m. fl.* och II: 1264 av herr *Andersson* i Örebro m. fl., i vilka motioner hemställes

»att riksdagen vid sin behandling av Kungl. Maj:ts proposition nr 140 måtte besluta om sådan ändring av förslaget till lydelse av 68 § Vägtrafik-

förordningen att ägareansvar för parkeringsöverträdelser icke skall inträda vid kort- och långtidsuthyrning, utan att i stället hyresmannen göres ansvarig för felparkering samt att vederbörande utskott utarbetar erforderlig lagtext».

Inledning

Chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Norling, anför i propositionen inledningsvis följande.

Chefen för kommunikationsdepartementet bemyndigades den 15 september 1960 — med tillägg den 11 november 1960 och den 26 januari 1962 — att tillkalla sakkunniga med uppgift att verkställa översyn av gällande rättsregler om anordnande av parkeringsplatser för motorfordon m. m. De sakkunniga¹, som antog benämningen parkeringskommittén, avgav den 25 mars 1968 betänkandet *Parkering* (SOU 1968: 18).

I betänkandet föreslås vittgående reformer när det gäller planering för parkering, ansvaret för tillskapande av parkeringsutrymme och reglering av parkeringen bl. a. på tomtmark. Ärendet överfördes utom i en viss delfråga den 1 juli 1969 från kommunikationsdepartementet till civildepartementet i samband med en ny fördelning av ärenden mellan departementen. Delfrågan avser ett förslag att vissa parkeringsförseelser skall avkriminaliseras och straffet ersättas med skyldighet för fordonets förare att erlagga en kontrollavgift till kommunen. För betalning av avgiften skall fordonets ägare vara ansvarig jämte föraren.

Betänkandet har remissbehandlats. Såvitt kan anses röra kommitténs nyss angivna delförslag har yttranden inkommit från riksåklagaren (RÅ), Göta hovrätt, hovrätten över Skåne och Blekinge, rikspolisstyrelsen, fortifikationsförvaltningen, poststyrelsen, televerket, statens järnvägar, statens vägverk, statens trafiksäkerhetsverk, riksrevisionsverket, domänstyrelsen, länsstyrelserna i Stockholms, Malmöhus, Göteborgs och Bohus, Örebro samt Kopparbergs län, kommunalrättskommittén, Svenska kommunförbundet, Landsorganisationen i Sverige, Riksförbundet Landsbygdens folk, Motororganisationernas samarbetsdelegation, Svenska lokaltrafikföreningen, Näringslivets trafikdelegation, Motorbranschens riksförbund, Svenska kommunaltekniska föreningen, Trafiktekniska föreningen och Tekniska samfundet i Göteborg. RÅ har vid sitt yttrande fogat yttranden från representanter för åklagarväsendet. Till yttrandena från länsstyrelserna har fogats yttranden från en rad myndigheter och tjänstemän huvudsakligen inom polisväsendet och på det kommunala området.

¹ Ledamöter landshövdingen Thure Andersson (sedan den 29 december 1962), tillika ordförande, överdirektören Gösta Hall (sedan den 26 januari 1962), tillika vice ordförande, riksdagsmännen chefredaktören Torsten Andersson och direktören Helge Berglund, landstingsmannen Sven-Olof Träff, hovrättsrådet Nils Mangård (sedan den 29 december 1962) och kommunalrådet Harald Aronsson (sedan den 22 februari 1963).

Det bör nämnas, att rikspolisstyrelsen redan i oktober 1967, i skrivelse till justitiedepartementet vari begärdes utvidgad tillämpning av systemen med ordningsbot och parkeringsbot, anhöll att frågan om ett strikt ansvar för fordonsägare i fråga om felaktig uppställning av fordon måtte tas upp till prövning. Ärendet har i sist angivna del överlämnats till kommunikationsdepartementet. I flertalet av de yttranden, som efter remiss avgavs över skrivelsen och som berörde frågan om ägaransvaret, förordades utredning eller uttalades, att parkeringskommitténs betänkande borde avvaktas.

Uppgifter i vissa av yttrandena över parkeringskommitténs betänkande och senare av rikspolisstyrelsen inlämnad statistik visar, att betalningsfrekvensen när det gäller anmaningar att erlægga parkeringsbot har sjunkit kraftigt under senare tid. Det är numera ett allmänt känt och utnyttjat förhållande att polisen ofta ställs inför oöverkomliga bevissvårigheter när det gäller att styrka vem som gjort sig skyldig till en olaglig uppställning, om parkeringsbot inte betalas och om fordonsägaren säger sig inte känna till vem som var förare. Problemet föranledde i våras en enkel fråga i riksdagens första kammare av herr Berglund, besvarad den 27 mars 1969. Samma dag inkom till chefen för kommunikationsdepartementet en skrivelse från borgarrådet för gatu- och trafikroteln i Stockholm, som med hänvisning till att en snabb försämring av läget inträffat hemställde, att ägaransvar införs för parkeringsföreseelser utan att behandlingen av parkeringskommitténs förslag i övrigt avvaktas.

De angivna förhållandena påkallar enligt min mening omedelbara åtgärder. Hinder föreligger inte mot att behandla frågan om införande av ett ägaransvar för parkeringsföreseelser innan ställning tas till parkeringskommitténs betänkande i övrigt. Vid remissbehandlingen har den principiella frågan om ägaransvar belysts ingående. Det finns därför tillräckligt underlag för att pröva, om man med hänsyn till utvecklingen särskilt under senare tid bör gå längre än kommittén syftat till och införa ett straffrättsligt ägaransvar för alla brott som kan beivras med parkeringsbot. Jag tar upp den frågan i det följande och tar samtidigt ställning till förslaget om avkriminalisering. Vidare behandlar jag frågan om slopande av de regler i trafikförfattningarna som anger, att det ansvar som i olika hänseenden gäller för ägare av fordon skall bäras av förmyndaren när ägaren är omyn- dig.

Arbetet på nya internationella överenskommelser på vägtrafiklagstiftningens område är nu i sitt slutskede. Sedan två nya världskonventioner, en rörande vägtrafikregler och en om vägmärken och trafiksignaler, undertecknats i Wien i november 1968, pågår nu förhandlingar på det europeiska planet för att regionalt nå en än större enhetlighet. Nordisk vägtrafikkommitté driver parallellt härmed arbetet på ett slutligt förslag till gemensam nordisk trafiklagstiftning och reviderar fortlöpande sina ställningstaganden med hänsyn till de överenskommelser som träffats på det vidare internationella planet.

Innan de nordiska och internationella ställningstagandena är definitiva, bör av given anledning några mer genomgripande reformer av den svenska vägtrafiklagstiftningen inte ske. Behandlingen av en rad framställningar på området måste därför anstå tills vidare. Vissa aktualiserade ändringar i trafikbestämmelserna är emellertid av den arten, att de antingen faller utom ramen för vad som behandlas i det internationella arbetet eller, mot bakgrund av de förhandlingsresultat som nåtts, med all säkerhet kan förutses komma att överensstämma med de definitiva internationella ställningstagandena. De ändringar jag funnit böra genomföras nu framgår av det följande.

Ägaransvar för parkeringsförseelser m. m.

Gällande bestämmelser, parkeringskommitténs förslag och remissyttranden

Utskottet hänvisar till propositionen s. 12—22.

Departementschefen

Bilismens fortlöpande kraftiga expansion har medfört, att långt gående begränsningar i möjligheterna att ställa upp fordon för längre eller kortare tid blivit nödvändiga. Det är väsentligt för framkomligheten, för möjligheterna till snöröjning och gaturenhållning, med hänsyn till miljövärden i övrigt och inte minst av trafiksäkerhetsskäl, att gällande parkeringsbestämmelser i trafiklagstiftningen och i lokala trafikföreskrifter respekteras.

Systemet med parkeringsbot, som infördes den 1 januari 1961 och som sedan den 1 juli 1968 kan tillämpas i samtliga polisdistrikt, tillkom med huvudsakligt syfte att i betydande utsträckning frikoppla polis- och åklagarmyndigheten från befattning med parkeringsärendena. Det fanns anledning räkna med att det starkt förenklade förfarandet också skulle göra övervakningen effektivare och därmed leda till en bättre efterlevnad av bestämmelserna. Utvecklingen har emellertid gått mot en kraftig ökning av antalet parkeringsärenden, samtidigt som den relativa betalningsfrekvensen när det gäller parkeringsbot sjunkit i snabb takt. Detta är mest markant för Stockholm, där antalet utfärdade parkeringsanmärkningar åren 1964—1967 med vissa variationer rörde sig om ca 40 000 per kvartal men fr. o. m. sista kvartalet 1968 kommit upp till mellan 70 000 och 80 000, samtidigt som betalningsfrekvensen successivt sjunkit från ca 75 % under de tre första kvartalen år 1967 till 63,8, 59,9, 52,4 resp. 49,2 % under de fyra kvartalen

från den 1 juli 1968 till den 1 juli 1969. Under dessa fyra kvartal har således i Stockholms polisdistrikt inemot hälften av över 300 000 anmaningar att betala parkeringsbot inte efterkommit. För Göteborg är siffrorna på betalningsfrekvensen under samma tid räknat per kvartal 80, 74,2, 68,3 resp. 67,2 %, medan år 1967 nära 90 % av anmärkningarna ledde till betalning. Motsvarande tendens är i övrigt klart märkbar i praktiskt taget samtliga polisdistrikt (se bilaga).

Varje parkeringsbot som inte betalas betyder förspilda kostnader och insatser för det allmänna. Ärendena måste gå till utredning som om anmaning att betala parkeringsbot inte utfärdats. Utredningen försvåras dessutom av den tidsförlust som parkeringsbotsärendet orsakat. Det visar sig ofta omöjligt att leda i bevis vem som gjort sig skyldig till den olagliga uppställningen. Resultatet har blivit en fortlöpande ökning av antalet ärenden som måste avskrivas.

Rikspolisstyrelsen hemställde mot denna bakgrund redan i oktober 1967 i en skrivelse till justitiedepartementet, vilken i denna del överlämnats till kommunikationsdepartementet, att frågan om ett strikt ansvar för fordonsägare i fråga om felaktig uppställning av fordon måtte tas upp till prövning. Parkeringskommittén har från delvis andra utgångspunkter i sitt under våren 1968 avlämnade betänkande *Parkering* kommit fram till att ett civilrättsligt ägaransvar bör införas i viss utsträckning. Remissbehandlingen av kommitténs betänkande och utvecklingen den senaste tiden visar, att trafikanterna i ökande omfattning blir medvetna om och systematiskt utnyttjar den möjlighet att undgå ansvar för parkeringsförseelser som det innebär att förneka kännedom om vem som fört fordonet vid tiden för förseelsen. En sådan utveckling är ägnad att minska respekten för trafikreglerna över huvud taget och kan inte få fortgå. Det är nödvändigt att lösa denna fråga utan att avvakta behandlingen av de förslag till reformer på parkeringsregleringens område som parkeringskommittén i övrigt lagt fram.

Parkeringskommitténs förslag innebär i flera avseenden att kommunerna får ökade skyldigheter men också ökat inflytande i fråga om parkeringsregleringen. Det är främst mot den bakgrunden kommittén anser, att vissa överträdelser av lokala parkeringsföreskrifter bör avkriminaliseras och straffet ersättas med en avgift som skall betalas till kommunen och som kommittén kallar kontrollavgift. Avgiftssystemet föreslås begränsat till uppställning av fordon i strid mot lokal parkeringsföreskrift om begränsning av uppställningstid eller om särskilt villkor för rätt att parkera. Anmaning att betala kontrollavgift skall kunna utfärdas såväl av polisen som av kommunala trafikvakter. Kommunen skall kräva ut avgifterna på civilrättslig väg, dvs. vanligen genom betalningsföreläggande. En avkriminalisering måste enligt kommittén med nödvändighet förenas med ett ägaransvar för kontrollavgiftens erläggande. För att kommunen på ett snabbt och någorlunda enkelt sätt skall kunna nå någon som är skyldig betala avgiften före-

slås att också den registrerade ägaren skall vara ansvarig för betalningen, även om den faktiska äganderätten tillkommer annan. Tanken på ett straffrättsligt ägaransvar avvisas. Kommittén har, i likhet med den utredning på vars förslag systemet med parkeringsbot infördes, inte funnit tillräckligt starka skäl för att frångå tendensen i svensk rätt att så långt möjligt begränsa arbetsgivar- och ägaransvaret.

Önskemålet att tillföra kommunerna intäkter som kompensation för kommunala insatser när det gäller parkering bör enligt min mening inte inverka på frågan om avkriminalisering av parkeringsförseelser. Om en sådan kompensation är påkallad vid sidan av de parkeringsavgifter kommunerna redan nu uppstår, måste den utgå efter bestämda grunder och inte bli beroende på frekvensen av speciella slag av parkeringsöverträdelser. För den principiella frågan om kompensation har det dessutom avgörande betydelse vilken ställning som tas till kommitténs förslag i dess helhet.

Även om jag alltså inte nu kan förorda kommunala avgifter i stället för straff, kan givetvis en avkriminalisering ändå övervägas. Ett system för uttagande av statliga avgifter vid sidan av de handläggningsformer som redan förekommer på området synes emellertid inte realistiskt. Från rikspolisstyrelsens sida bedöms det vara från praktiska synpunkter uteslutet att ytterligare komplicera rutinerna för databehandling och för bevakning de olika systemen emellan genom att införa ännu ett förfarande för beivrande av parkeringsförseelser. En avkriminalisering måste, om den skall genomföras, omfatta alla överträdelser som kan beivras med parkeringsbot och innebära, att det parkeringsbotssystem som nyligen satts i kraft för landet i dess helhet avskaffas. Tillräckligt starka skäl för en sådan reform föreligger inte. Jag vill tillägga, att ett system med civilrättsliga avgifter förutsätter, oberoende av om staten eller kommun skall uppstå avgiften, ett rationellt och effektivt indrivningsförfarande. Jag delar vissa remissinstansers uppfattning, att en indrivning i vanlig civilrättslig ordning måste bli administrativt orimligt betungande och sannolikt inte få tillräcklig effekt.

Om en avkriminalisering anses önskvärd måste den föregås av ytterligare utredning och övervägas i ett större sammanhang, där också andra slag av ordningsförseelser bör innefattas i bedömningen.

Vad som krävs nu är åtgärder som leder till att parkeringsbotssystemet, som i sig visat sig vara en smidig och praktisk handläggningsform, kommer att fungera på det sätt som varit avsett. Frågan om att införa ett ägaransvar i sammanhanget förfaller inte i och med att förslaget om en avkriminalisering avvisas. Flera remissinstanser har ansett, att ett straffrättsligt ägaransvar bör införas. Med få undantag har i övrigt alla accepterat ett civilrättsligt ägaransvar för betalning av en kontrollavgift. Jag är för min del inte övertygad om att fordonsägarna måste antas reagera mera negativt mot ett bötesförfarande än mot ett krav på avgift. Med kommitténs förslag skulle anmaning att betala kontrollavgift ha utfärdats av samma personal som ut-

färdar anmaning om parkeringsbot. Avgiftens storlek skulle i princip ha motsvarat parkeringsboten. Någon anteckning i körkortsregistret av förseelser som kan beivras med parkeringsbot sker inte. Bötesstraff till så högt belopp som krävs för att bestämmelserna om bötesförvandling skall kunna tillämpas torde inte annat än i undantagsfall förekomma beträffande de här aktuella förseelserna. Jag vill också erinra om att på förslag av chefen för justitiedepartementet en utredning nyligen tillsatts i uttalat syfte att förvandlingsstraffet skall slopas.

Frågan vilka principiella invändningar som kan göras mot ett straffansvar för ägaren beror också av hur svaret utformas.

Några remissinstanser har förordat en möjlighet för ägaren att exculpera sig på motsvarande sätt som kan ske enligt de regler om ägaransvar som redan gäller enligt VTF. Vad som åsyftas är att ägaren enligt dessa regler i vissa fall kan bli fri från ansvar, om han visar att han gjort vad som ankommit på honom för att hindra förseelsen eller, i ett annat fall, för att hindra fordonets brukande. I dessa fall gäller det emellertid förhållanden — för stor last, bristfällig utrustning etc. — som ägaren normalt har en reell möjlighet att kontrollera innan färden påbörjas. Det måste också beaktas, att regler av denna typ ställer särskilda krav på bevisning som medför att ärendena kompliceras. Detta bör undvikas särskilt när det gäller ärenden som förekommer i stor omfattning.

Ett strikt ansvar för ägaren ensam för enligt min mening för långt från principen att straff bör drabba den som begått gärningen eller medverkat till den. Det kan också befaras, att många förare blir mera benägna att sätta sig över parkeringsföreskrifterna om det kan ske utan att de själva drabbas av påföljd. Om å andra sidan ansvar föreskrivs för såväl ägare som förare måste ett stort antal parkeringsärenden fullföljas mot två personer. Detta skulle på ett orimligt sätt öka arbetsbördan för polis, åklagare och domstolar.

Enligt min mening bör svaret i första hand vila på föraren. Ägaransvaret bör inträda, om det inte är utrett vem som var förare. Med en sådan utformning av bestämmelsen blir något förfarande mot ägaren inte aktuellt, om föraren är känd från början eller om det blir känt vem som var förare sedan ärendet utretts i vanlig ordning. Ägaren kan, även sedan ett förfarande inletts mot honom, gå fri, om han inte själv är skyldig till uppställningen och om han, innan ärendet mot honom är slutligen avgjort, lämnar riktig uppgift om vem som förde fordonet. Detsamma gäller givetvis, om sådan uppgift kommer fram på annat sätt under ärendets gång. Har å andra sidan ägaren slutligen fällts till ansvar, är därmed frågan om ansvar för föraren förfallen.

Jag vill betona att frågan huruvida ansvar skall utkrävas av föraren eller ägaren inte kan väntas få någon större betydelse i tillämpningen. Den praktiska effekten av en bestämmelse om subsidiärt ägaransvar bör enligt min

bedömning bli att parkeringsbot betalas i betydligt större omfattning än nu. Denna effekt är så väsentlig att nå att de principiella betänkligheter som kan hysas mot ett ägaransvar, utformat på angivet sätt, bör få vika.

Jag föreslår alltså en bestämmelse av angivet innehåll som en lämplig och nödvändig lösning i den situation som uppkommit. Den bör gälla alla brott som kan beivras med parkeringsbot. Från dess tillämpning bör uppenbarligen undantas det fall när omständigheterna gör det sannolikt att fordonet var frånhänt ägaren genom brott.

Ägaransvaret bör drabba den faktiske ägaren. Skyldighet för säljaren att till bilregistret anmäla övergång av äganderätt till fordon har hittills inte förelegat och inträder först genom att förordningen (1969:305) om ändring i vägtrafikförordningen träder i kraft den 1 januari 1970. Det nuvarande bilregistret är i hög grad missvisande i fråga om ägarredovisningen. Det skulle med hänsyn till dessa förhållanden enligt min uppfattning vara orimligt att grunda ett ägaransvar på uppgifterna i registret. Frågan om ansvar för den registrerade ägaren kan komma i ett annat läge när de nya anmälningsreglerna tillämpats en tid och ett nytt förbättrat bilregister införts.

De nya bestämmelserna om ägaransvar bör föras in i 67 och 68 §§ VTF.

I 70 § VTF finns bestämmelser för särskilda fall om vem som skall bära det ansvar som redan gäller för ägare av motorfordon. Såvitt gäller fordon som tillhör staten eller kommun, dödsbo eller konkursbo eller bolag, förening eller annan juridisk person bör bestämmelserna äga motsvarande tillämpning i fråga om det ägaransvar jag föreslår nu. Detsamma gäller enligt min mening inte utan vidare det s. k. förmyndaransvaret enligt 70 § 2 mom. VTF.

Motionerna

I motionerna I: 1097 av herr Strandberg m. fl. och II: 1265 av herr Bohman erinras inledningsvis om att departementschefen uttryckligen ansett att hinder inte föreligger mot att behandla frågan om och införa ägaransvar innan ställning tas till den sittande parkeringskommitténs betänkande i övrigt. Visserligen har, fortsätter motionärerna, parkeringskommittén funnit ägaransvar vid parkeringsförseelser tilltalande ur effektivitetssynpunkt, men kommittén har understrukit att detta förutsätter civilrättslig procedur. Man har således från kommitténs sida respekterat den grundläggande princip som gäller inom brottsmålshandläggning och som lägger bevisbördan på åklagarsidan. Motionärerna framhåller att trots att denna princip är allmänt omfattad inom den västerländska rättstillämpningen, föreslår departementschefen — om än med tvekan — att straffrättsligt ägaransvar vid parkeringsförseelser skall införas. I motionerna påpekas vidare att departementschefen anser att »den praktiska effekten», nämligen »att parkerings-

bot betalas i betydligt större omfattning än nu — — — är så väsentligt att de principiella betänkligheter som kan hysas mot ett ägaransvar, utformat på angivet sätt, bör få vika» (s. 37 i propositionen), samt att i sammanhanget talas om »subsidiärt» ägaransvar, som om det subsidiära skulle vara en förmildrande omständighet, vilken motiverade avsteg från en viktig rättsprincip. Eftersom en oskyldig ägare trots allt själv måste utreda ansvarsfrågan och i förekommande fall utpeka den skyldige samt, om denne nekar, bevisa vederbörandes skuld, motsvarar det hela i praktiken snarare strikt ägaransvar, framhåller motionärerna.

Departementschefens förslag om ägaransvar säges vara uppseendeväckande. Motionärerna kan inte dela den meningen att en bagatellförseelse som en parkeringsförmyndelse skulle motivera viktiga principiella avsteg från rådande rättsliga grundteser. Innebörden av sådana avsteg säges ge utrymme för ett oroande perspektiv på rättstillämpningen eftersom den enskilde medborgaren inte bara anklagas av samhällets myndigheter för olika brott utan också till fredande från anklagelsen åläggs bördan att bevisa att annan person varit den skyldige. Från rättssäkerhetssynpunkt motsätter sig motionärerna bestämt att sådana tendenser accepteras i svenskt rättsväsen. Motionärerna anser inte i det här speciella fallet att det går att jämföra parkeringsförseelser med t. ex. bristfällig fordonsutrustning, underlåten registrering och liknande underlåtenhetsförmyndelser, som enligt vägtrafikförordningen i första hand läggs ägaren till last. Det är nämligen, anser motionärerna, naturligt med ägaransvar när det gäller den typen av förseelser.

Enligt parkeringskommittén har en stor del av parkeringsärendena sin upprinnelse i att firmabilar felparkerats. En del firmor tycks t. o. m. ha påtagit sig de anställdas betalningsansvar. Motionärerna anser att detta förhållande i sig självt måste inge starka principiella betänkligheter, eftersom det är fråga om ett slags brottmålsärenden. Att permanenta situationen så att man genom lagstadgat ägaransvar ställer firmor inför valet att antingen betala sina anställdas böter eller utreda och inför polismyndighet ange vem den felande föraren är, ter sig enligt motionärerna minst sagt olämpligt. De framhåller att detta i praktiken innebär att allt fler firmor måste komma att se parkeringsböter som en normal utgift, vilket rimmar mycket illa med den författningsmässigt bibehållna kriminaliseringstanken. Härigenom kommer enligt motionärerna det allmänna rättsmedvetandet att ytterligare förvillas, vilket i sin tur säges leda till att syftet med den föreslagna ändringen i vägtrafikförordningen troligen inte kommer att uppnås. Syftet måste vara att åstadkomma en minskning av antalet parkeringsförseelser. Mycket talar enligt motionärerna för att man kan nå motsatt effekt. Man kan ju rimligen inte räkna med att firmor skall syssla med sådan polisiär utredningsverksamhet som inte polismyndigheterna själva klarar av. Med hänsyn till detta och till vad anständigheten kräver av ett

företags personalpolitik torde man då från firmornas sida hellre lägga ut pengar på böter än på en för inblandade parter irriterande utredningsverksamhet, framhåller motionärerna.

När det däremot gäller den rena privatbilismen torde enligt motionärerna ett ägaransvar vid parkeringsförseelser sannolikt medföra en avskräckande effekt som måhända minskar totalomfattningen av parkeringsförseelserna. Men de principiella betänkligheterna sägs kvarstå. Motionärerna anför att Kungl. Maj:ts förslag ju omöjliggör för en bilägare att undkomma böter även om vederbörande varit i t. ex. Kina vid tidpunkten för brottet, såvida inte bilägaren kan utreda vem som fört fordonet och anger personen i fråga. Motionärerna anser att den normala bevisföringsgången måste iakttagas även när det gäller parkeringsförseelser. Att den av administrativa skäl endast med svårighet kan tillämpas bör enligt motionärerna inte få motivera ett regelsystem som leder till uppenbara orättvisor och därmed är ägnat att undergräva rättssäkerheten. Även om ett antal bilförare i dag gör oohederliga undanflykter för att slippa parkeringsböter är dock brottets art och samhällsvåda sällan av sådan karaktär att man för att komma åt dessa oohederliga bilförare kan offra dem, som är oskyldiga, framhåller motionärerna avslutningsvis.

I motionerna I: 1095 av herrar Johan Olsson och Mattsson och II: 1266 av herr Gustafsson i Stenkyrka samt i motionerna I: 1098 av herr Tistad m. fl. och II: 1264 av herr Andersson i Örebro m. fl. berörs de speciella problem som förslaget om straffansvar för fordonsägaren medför beträffande de motorfordon som disponeras av företag och enskilda enligt uthyrningsavtal (s. k. leasingavtal).

Leasingfordonen disponeras ofta av hyresmannen för en lång period, ett år eller längre. Dessa långvariga innehav är med hänsyn till avtalstidens längd och formerna för hyresmannens dispositionsrätt i övrigt att funktionsmässigt jämförbara med äganderätt ur den synpunkt varom nu är fråga. Att belasta uthyraren med de straffpåföljder som kan komma i fråga synes både obilligt och onödigt, framhåller motionärerna. De påpekar vidare att det principiellt givetvis föreligger även motsvarande problem för korttidsuthyrning. I det förstnämnda motionsparet anförs att detta problem bör lösas i samband med utskottsbehandlingen. I motionerna I: 1098 och II: 1264 framhålls i fråga om korttidsuthyrningen att man härvid med all sannolikhet torde kunna räkna med en minskad respekt för parkeringsbestämmelser från denna grupp bilförare, eftersom de som hyresmän går fria från straff. Någon möjlighet för biluthyraren-ägaren att i förväg bedöma hyresmannens laglydighet finns ej. — Korttidsuthyrning av bilar har under senare år utvecklats starkt tack vare kombinationsresor tåg-flyg-bil. Statens järnvägar som tillsammans med AUTOMO-organisationen bedriver sådan form av reseservice har cirka 1 500 bilar till förfogande. Den föreslagna ändringen av vägtrafikförordningen medför ett ökat ekonomiskt risktagande som

negativt påverkar dess verksamhet, framhålles i motionerna I: 1098 och II: 1264.

Mot den angivna bakgrunden föreslås i motionerna I: 1095 och II: 1266 att i det förslag till ändring av 68 § vägtrafikförordningen, som framlagts genom proposition nr 140, införs ett tillägg vari utsägs att ägaransvar för parkeringsöverträdelser icke skall inträda vid långtidsuthyrning utan i stället åvila hyresmannen. I motionsparet I: 1098 och II: 1264 föreslås att tillägget också skall avse korttidsuthyrning.

Övergångsställe

Gällande bestämmelser m. m.

Utskottet hänvisar till propositionen s. 23.

Departementschefen

Inför övergången till högertrafik genomfördes viktiga ändringar bl. a. i trafikreglerna för gående. Det bestämdes i detta sammanhang att övergångsställe i VTF:s mening skall anses föreligga bara om markering har gjorts på körbanan genom målning eller på annat sätt. Definitionen grundade sig på betänkanudet med förslag till gemensam nordisk trafiklagstiftning. Nordisk vägtrafikkommitté hade i sin tur en överenskommelse inom den västeuropeiska transportministerkonferensen som grund för sitt förslag.

Som jag redovisat förut kan det numera anses internationellt fastslaget, att reglerna om övergångsställe skall tillämpas också när målning eller annan markering på körbanan inte finns men upplysningsmärke för övergångsställe är uppsatt. En sådan bestämning av begreppet har särskilda fördelar i vårt nordiska klimat, där körbanan ofta kan vara täckt av is och snö. Det är därför enligt min mening motiverat att införa den ändrade definitionen utan att avvakta den reform av vägtrafikreglerna som förestår sedan de internationella och nordiska förhandlingarna avslutats. Enligt de tillämpningsföreskrifter som gäller om utmärkning skall varje övergångsställe f. n. vara markerat med såväl körbanemarkering som vägmärke. Denna princip bör upprätthållas, även om enbart ett av alternativen markering på vägbanan eller märke skall räcka för att övergångsställe skall anses föreligga.

Motionerna

I motionerna I: 1096 av herr Schött och II: 1267 av herr Thylén påpekas att fotgängarna enligt nu gällande regler vid korsande av körbana måste begagna övergångsställe om ett sådant finns i närheten. Dessa övergångsställen säges emellertid ofta vara svåra att upptäcka både för fotgängare och bilister, särskilt vintertid.

Motionärerna anför att man i England sedan länge tillämpar ett system med belysta övergångsställen. För att de skall vara lätta att upptäcka har man kompletterat med blinkande lampor på vardera trottoarkanten. I Danmark säges man länge ha prövat natriumbelysning, vilken ger skarpt avgränsat punktljus. System av angivna slag borde enligt motionärerna passa bra även i vårt land, i synnerhet på infartsleder och i utkanterna av städer. Det skulle bidra till en väsentligt ökad trafiksäkerhet.

Motionärerna anser att det måste anses angeläget att en sådan markering som avses i propositionen även kan innefatta belysning av den art som ovan behandlats.

Övriga frågor

Övriga förslag i propositionen har inte föranlett motioner. Beträffande motiven till dessa förslag hänvisar därför utskottet till propositionen.

Utskottet

Utskottet hänvisar i fråga om det huvudsakliga innehållet i propositionen till den i det föregående intagna redogörelsen.

De i anledning av propositionen väckta motionerna hänför sig till dels förslaget om ägaransvar vid parkeringsförseelser, dels förslaget rörande markering av övergångsställe för gående. Utskottet uppehåller sig i det följande bara vid dessa frågor. I övrigt föranleder propositionen inte något uttalande från utskottets sida.

Bakgrunden till förslaget om straffansvar för fordonsägaren vid parkeringsförseelser är att parkeringsärenden i allt större utsträckning måste avskrivs därför att det inte kan ledas i bevis vem som fört fordonet. Bestämmelserna om ägaransvar har i författningsförslaget upptagits i 67 och 68 §§ vägtrafikförordningen. Bestämmelserna, som endast är tillämpliga på förseelser, där parkeringsbot kan användas, innebär att ansvaret för felaktig uppställning av motorfordon i första hand skall vila på föraren. Kan det inte utredas vem som vid tillfället förde fordonet inträder ansvaret för äga-

ren. Denne är dock fri från straff, när omständigheterna gör sannolikt att fordonet var fränhänt honom genom brott.

I motionerna I: 1097 av herr Strandberg m. fl. och II: 1265 av herr Bohman anför, bl. a., att eftersom en oskyldig ägare själv kan bli tvungen utreda ansvarsfrågan och i förekommande fall bevisa den skyldiges skuld förslaget i praktiken snarare motsvarar ett strikt ägaransvar än ett subsidiärt. Att en enskild medborgare sålunda åläggs bördan att bevisa att annan person varit den skyldige innebär enligt motionärernas mening ett icke godtagbart avsteg från den inom brottmålsförfarandet grundläggande principen att bevisbördan skall åvila åklagaren. Motionärerna anser att den omständigheten att den normala bevisföringsgången av administrativa skäl endast med svårighet kan tillämpas i fråga om parkeringsförseelser inte bör få motivera, att ett regelsystem införs som leder till uppenbara orättvisor och därmed är ägnat att undergräva rättssäkerheten. Motionärerna hemställer därför — såsom deras yrkande får förstås — att riksdagen avstyrker propositionen i vad avser införandet av ägaransvar vid parkeringsförseelser där parkeringsbot kan användas. De yrkar vidare att riksdagen hos Kungl. Maj:t hemställer att nytt förslag till handläggning av parkeringsärenden framläggs sedan ställning tagits till parkeringskommitténs betänkande i övrigt.

Såsom motionärerna anför kan principiella betänkligheter hysas mot ett ägaransvar som utformats på det sätt som föreslås i propositionen. Detta har också vitsordats av departementschefen. Den minskade respekt för gällande parkeringsbestämmelser, vilken kan sättas i samband med att trafikanterna i ökad omfattning får klart för sig att nuvarande regelsystem inte erbjuder tillräckliga möjligheter att beivra brott mot bestämmelserna, är emellertid mycket oroväckande. Främst med hänsyn till trafiksäkerheten och framkomligheten i våra tätorter är det nödvändigt att parkeringsbestämmelser i trafiklagstiftningen och lokala trafikföreskrifter respekteras. Sett mot denna bakgrund och med beaktande av att de förseelser, som kan beivras med parkeringsbot, straffrättsligt är att betrakta som lindriga anser utskottet dock att de principiella betänkligheterna inte väger så tungt att de bör hindra att den föreslagna författningsändringen genomförs. Motionerna I: 1097 och II: 1265 bör därför avslås. Utskottet vill emellertid understryka att bestämmelsen inte får tas till intäkt för att tillbörlig utredning om vem som i verkligheten fört fordonet vid brott mot parkeringsbestämmelse underlåts. Det är angeläget att medborgarnas tilltro till de rättstillämpande myndigheternas sätt att sörja för rättssäkerheten inte rubbas.

I motionerna I: 1095 av herrar Johan Olsson och Mattsson och II: 1266 av herr Gustafsson i Stenkyrka samt i motionerna I: 1098 av herr Tistad m. fl. och II: 1264 av herr Andersson i Örebro m. fl. påtalas de speciella problem som förslaget om straffansvar för fordonsägaren medför beträffande de motorfordon som disponeras av företag och enskilda enligt uthyrningsavtal (s. k. leasingavtal) för längre eller kortare perioder. Främst de långvariga

innehaven sägs funktionsmässigt vara att jämställa med äganderätt från den synpunkt varom nu är fråga. Att belasta uthyraren med de straffpåföljder som kan komma i fråga synes motionärerna både obilligt och onödigt. De påpekar också det ökade ekonomiska risktagande som kan bli följden av författningsändringen. Problemen befaras bli särskilt uttalade om hyresmannen exempelvis är ett företag, som avser att låta olika befattningshavare använda fordonet. Principiellt föreligger enligt motionärerna motsvarande problem också vid korttidsuthyrning. I motionerna I: 1095 och II: 1266 föreslås att i det framlagda förslaget till ändring av 68 § vägtrafikförordningen införs ett tillägg vari utsågs att ägaransvar för parkeringsöverträdelser inte skall inträda vid långtidsuthyrning utan i stället åvila hyresmannen. I motionsparet I: 1098 och II: 1264 föreslås att tillägget också skall avse korttidsuthyrning.

Frågan har inte berörts i propositionen. Uthyrning av bilar har emellertid under senare år fått mycket stor omfattning, och verksamheten tenderar att öka. Nämnas må att förslag föreligger om att staten i större utsträckning skall gå in för att använda uthyrningsfordon vid tjänsteresor m. m. Om ett förhyrt fordon ställs till förfogande för en större grupp anställda kan det naturligtvis bli svårt att utreda vem som i det särskilda fallet fört fordonet.

Mot påståendet att författningsändringen kan medföra ökat ekonomiskt risktagande kan invändas att intet synes hindra att uthyrningsföretagen i hyresavtalen säkerställer sig för de ekonomiska följderna av att det inte kan utredas vem som begått en parkeringsförseelse. Däremot kan företagen inte genom avtal frånsäga sig det straffrättsliga ansvaret. I vad mån problem härigenom kommer att uppstå i större utsträckning kan inte nu förutses. Utskottet förutsätter emellertid att frågan följs med uppmärksamhet och att erforderliga åtgärder snarast vidtas om utvecklingen påkallar det. Utskottet vill i sammanhanget erinra om att frågan om ansvar för innehavaren i stället för ägaren redan är rättstekniskt löst när det gäller avbetalningsköp (1 § 8 mom. vägtrafikförordningen). På grund av vad sålunda anförts bör motionerna inte föranleda någon riksdagens åtgärd.

Övergångsställe föreligger i vägtrafikförordningens mening bara om markering har gjorts på körbanan genom målning eller på annat sätt. I anslutning till vad som numera kan anses internationellt fastslaget föreslås i propositionen ett tillägg till 1 § 11 mom. vägtrafikförordningen som innebär att uppsatt upplysningsmärke för övergångsställe lika väl som markering på körbanan skall betyda att övergångsställe föreligger i vägtrafikförordningens mening.

I motionerna I: 1096 av herr Schött och II: 1267 av herr Thylén påpekas att övergångsställen ofta är svåra att upptäcka för både fotgängare och bilister, särskilt vintertid. Motionärerna anser därför att man — i synnerhet på infartsleder och i utkanterna av städer — bör införa ett system med belysta övergångsställen, eventuellt kompletterat med blinkande lampor på

vardera trottoarkanten. Motionärerna anser det vidare vara angeläget att markering som avses i propositionen även kan bestå av ett sådant belysningssystem. Motionärerna hemställer att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställer om åtgärder syftande till förbättrad belysning av övergångsställen i enlighet med det anförda.

Motioner med liknande innehåll har behandlats vid flera riksdagar, senast under vårsessionen av detta års riksdag. I sitt av riksdagen godkända utlåtande, nr 5, erinrade tredje lagutskottet om att 1960 års vägsakkunniga i ett våren 1968 avgivet betänkande ingående behandlat frågan om behovet av stationär vägbelysning och föreslagit en ordning som syftar till att sådan belysning skall utföras i större omfattning än som nu sker. Utskottet anförde vidare att betänkandet jämte däröver avgivna remissvar prövades inom Kungl. Maj:ts kansli. Med hänsyn till att denna prövning inte borde föregripas avstyrktes motionerna. Enligt vad utskottet erfarit har överväganden rörande bl. a. behovet av stationär vägbelysning ännu inte slutförts. Intill dess så skett synes riksdagen inte böra företa någon åtgärd i frågan. Motionensyrkandena bör därför inte vinna bifall.

Utskottet hemställer

- A. att riksdagen avslår motionerna I: 1097 och II: 1265;
- B. att riksdagen med avslag på motionerna I: 1095 och II: 1266 samt I: 1098 och II: 1264 lämnar propositionen nr 140 utan erinran såvitt avser förslaget om ägaransvar för parkeringsförseelser;
- C. att riksdagen i övrigt lämnar propositionen utan erinran; samt
- D. att motionerna I: 1096 och II: 1267 inte föranleder någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 2 december 1969

På tredje lagutskottets vägnar:

ERIK GREBÄCK

Vid detta ärendes behandling har närvarit:

från första kammaren: herrar Göran Karlsson (s), Åkesson (fp), Ebbe Ohlsson (m), Nils-Eric Gustafsson (cp)*, Erik Jansson (s), Skårman (fp), Hansson (s)* och fru Landberg (s);

från andra kammaren: herrar Grebäck (cp)*, Svenning (s), Ekström (s), Tobé (fp)*, fru Ekroth (s), herrar Hugosson (s)*, Krönmark (m) och Josefson i Arrie (cp).

* Ej närvarande vid utlåtandets justering.

Reservation

Vid B i utskottets hemställan

beträffande ägaransvaret för parkeringsförseelser av herrar *Skärman* (fp) och *Tobé* (fp), vilka ansett *dels* att det avsnitt av utlåtandet på s. 22 som börjar med orden »Frågan har» och som slutar med orden »riksdagens åtgärd» bort ha följande lydelse:

Frågan har inte berörts i propositionen. Uthyrning av bilar har emellertid under senare år fått mycket stor omfattning, och verksamheten tenderar att öka. Nämnas må att förslag föreligger om att staten i större utsträckning skall gå in för att använda uthyrningsfordon vid tjänsteresor m. m. Ställs ett för en längre period förhyrt fordon till förfogande för en större grupp anställda kan det bli mycket svårt att utreda vem som i det särskilda fallet fört fordonet. Också vid korttidsuthyrning kan emellertid stora problem uppstå. Sålunda saknar ju uthyrningsföretaget möjlighet att i förväg bedöma hyresmannens laglydighet.

Det är tveksamt om ett uthyrningsföretag utan menlig påverkan på verksamheten genom bestämmelser i hyresavtalen kan säkerställa sig för de ekonomiska följderna av att det inte kan utredas vem som begått en parkeringsförseelse. Vidare är det fullt klart att uthyrningsföretagen inte genom avtal kan fränsäga sig det straffrättsliga ansvaret. Att uthyrare sålunda kan komma att belastas med straffpåföljder för enligt utskottets mening alltför långt från principen att straff bör drabba den som begått gärningen eller medverkat till den. Utskottet vill erinra om att vägtrafikförordningen redan innehåller en bestämmelse enligt vilken innehavaren i stället för ägaren blir ansvarig när fordonet innehas på grund av avbetalningsköp. Enligt utskottets mening kan det inte möta något hinder att — såsom föreslagits i motionerna I: 1095 och II: 1266 samt I: 1098 och II: 1264 — i analogi härmed införa ett tillägg till 67 och 68 §§, vari utsägs att ägaransvar för parkeringsöverträdelse icke skall inträda vid kort- och långtidsuthyrning utan i stället åvila hyresmannen.

dels att utskottet bort hemställa

att riksdagen i anledning av *dels* propositionen nr 140, *dels* motionerna I: 1095 och II: 1266 samt I: 1098 och II: 1264 såsom sin mening ger Kungl. Maj:t till känna vad utskottet ovan anfört beträffande ägaransvaret vid parkeringsförseelser.