

Nr 69

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen med förslag till ändringar i vägtrafikförordningen m. m.; given Stockholms slott den 14 februari 1958.

Under återopande av bilagda i statsrådet och lagrådet förda protokoll samt med hänvisning till nedannämnda härvid fogade författningsförslag vill Kungl. Maj:t härmed

dels anhålla om riksdagens yttrande över förslagen till

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

2) förordning om ändrad lydelse av 27 § förordningen den 25 oktober 1940 (nr 910) angående yrkesmässig automobiltrafik m. m.;

dels ock jämlikt § 87 regeringsformen föreslå riksdagen att antaga förslaget till

3) lag angående ändrad lydelse av 3 § lagen den 28 september 1951 (nr 649) om straff för vissa trafikbrott.

GUSTAF ADOLF

Gösta Skoglund

Propositionens huvudsakliga innehåll

De förslag, som upptages i propositionen, har i första hand till syfte att befrämja trafiksäkerheten på vägarna.

Till en början föreslås vissa regler med ändamål att förbättra utbildningen av motorförare. De i vägtrafikförordningen och förordningen om yrkesmässig automobiltrafik givna bestämmelserna om kraven för erhållande av körkort föreslås bli utbyggda och skärpta. Utbildning i körskola skall

enligt förslaget ske enligt fastställd kursplan och med ledning av lärobok, som särskilt godkänts för ändamålet. Inspektionen av körskolorna förbättras. Bestämmelserna om privat övningskörning skärpes.

I reglerna om förarprov och utfärdande av körkort föreslås vissa ändringar i syfte att göra personundersökningen mera effektiv och hindra att körkort tilldelas den, vilken brister i de egenskaper, som bör fordras av en motorförare. Det teoretiska körkortsprovet skall enligt förslaget vara såväl skriftligt som muntligt. Krav på trafik kort föreslås skola successivt införas för vissa ytterligare kategorier av yrkesförare.

För att få en bättre kontroll över körkortsinnehavarna föreslås vissa utökningar av polismyndigheternas och domstolarnas underrättelseskyldighet. Jämsides därmed skärpes reglerna om återkallelse och omhändertagande av körkort. Länsstyrelsen föreslås få en allmän befogenhet att låta körkortsinnehavare undergå omprövning, om grundad anledning finnes till antagande, att han icke längre är fullt lämplig. Återkallelse av körkort skall ej annat än i undantagsfall ske för tid understigande ett år. För den som gjort sig skyldig till grov oaktsamhet vid förande av motorfordon föreslås en minimi-tid av tre år.

Utryckningsfordon föreslås skola undergå periodisk ombesiktning. Förslaget upptager också skärpta bestämmelser om fordonsbelysningen å traktorer, motorredskap och vissa släpfordon.

Ytterligare upptages i propositionen förslag till vissa mera speciella ändringar i trafikreglerna, bl. a. beträffande undantag i vissa fall från den s. k. vänsterregeln samt beträffande skyldighet för förare att hålla visst avstånd till framförvarande fordon. Särskilda regler föreslås för trafiken på motorväg, bl. a. angående färdhastighet för vissa kategorier av fordon, förbud att stanna, backa eller vända m. m. Vidare föreslås att länsstyrelse och stadsmyndighet får ökade möjligheter att införa lokala trafikföreskrifter med avseende å enskild väg i syfte bl. a. att successivt införa skyldighet för fordonsförare att stanna vid obehövad järnvägsövergång. — Med avseende å frågan om högsta tillåtna hastighet för motorfordon föreslås — bortsett från vad nyss sagts om motorväg — icke någon ändring i vad som nu gäller. Det förutsättes emellertid, att möjligheten att införa lokala hastighetsbegränsningar på vissa vägsträckor vid behov skall utnyttjas för att åstadkomma en bättre anpassning av fordonens hastighet efter vägens beskaffenhet och förhållandena i övrigt.

För att få till stånd en skärpt reaktion mot olovlig körning föreslås vidare en ändring i lagen om straff för vissa trafikbrott.

**Förslag
till**

**Förordning om ändring i vägrafikförordningen den 28 september 1951
(nr 648)**

Härigenom förordnas *dels* att 1 § 1 mom., 3 § 2 mom., 5 § 2 och 4 mom., 6 § 2 och 4 mom., 24 § 1 mom., överskriften vid 29 §, 29 § 5 mom., 30 § 1 mom., 31 § 1, 3 och 4 mom., 32 § 1 och 2 mom., 33 § 1, 2, 3, 5 och 6 mom., 34 §, 35 §, 36 § 4, 7 och 8 mom., 44 § med föregående överskrift, 45 § 1 och 7 mom., 48 § 1 mom., 49 § 2 mom., 54 § 1 mom., 56 § 1 mom., 60 § 2 mom., 61 § 1, 2 och 3 mom., 64 § 2, 3 och 4 mom., 66 § 2 mom. samt 67 § vägrafikförordningen den 28 september 1951¹ skola erhålla ändrad lydelse på sätt nedan angives, *dels ock* att till 29 och 33 §§ nämnda förordning skola fogas nya moment, benämnda 29 § 6 mom. och 33 § 9 mom., på sätt nedan angives.

(Gällande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

1 §.

1 mom. I denna — — — på skenor.

Angående huvudled och motorväg stadgas i 61 § 1 mom.

Vad i — — — mellan vägar.

3 §.

2 mom. Förarplatsen på — — — åt sidorna.
Samtliga anordningar — — — från vägen.

På bil må ej finnas anbragt någon för dess användning icke erforderlig anordning, som kan avsevärt öka risken för skada vid påkörning eller sammanstötning.

5 §.

2 mom. Vid färd under mörker på allmän väg, gata eller annan allmän plats, *där tillfredsställande belysning ej finnes*, skall på traktor föras minst två på samma höjd, en på vardera sidan av fordonet, anbragta

2 mom. Vid färd under mörker på allmän väg, gata eller annan allmän plats skall på traktor föras minst två på samma höjd, en på vardera sidan av fordonet, anbragta lyktor, vilka framåt kasta vitt eller

¹ Senaste lydelse av 32 § 1 mom., se SFS 1955:99; av 5 § 2 och 4 mom., 6 § 2 och 4 mom., 48 § 1 mom., 61 § 1 mom. och 67 § se SFS 1955:313; av 34 § och 56 § 1 mom. se SFS 1957:356; av 33 § 3 mom. och 35 § se SFS 1957:537.

(Gällande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

lyktor, vilka framåt kasta vitt eller gult sken av sådan sammanlagd ljusstyrka, att traktorn kan föras på betryggande sätt. Dessa lyktor skola, om de hava bländande sken, kunna snabbt avbländas på tillfredsställande sätt. Vid färd som nyss sagts skall dessutom baktill på traktorn föras *d e l s* på högra sidan lykta, som visar rött sken bakåt (*baklykta*), *d e l s o c k* två på samma höjd, en på vardera sidan av traktorn, anbragta reflexanordningar, som vid belysning återkasta rött sken bakåt; och få *baklykta* och *reflexanordning* kombineras. *Baklykta* och *reflexanordning* erfordras dock ej, då sådana anordningar finnas på tillkopplat fordon.

gult sken av sådan sammanlagd ljusstyrka, att traktorn kan föras på betryggande sätt. Dessa lyktor skola, om de hava bländande sken, kunna snabbt avbländas på tillfredsställande sätt. Vid färd som nyss sagts skall dessutom baktill på traktorn föras *d e l s* två på samma höjd, en på vardera sidan av traktorn, anbragta lyktor, som visa rött sken bakåt (*baklyktor*), *d e l s o c k* två på samma höjd, en på vardera sidan av traktorn, anbragta reflexanordningar, som vid belysning återkasta rött sken bakåt; och få *baklyktor* och *reflexanordningar* kombineras. *Baklyktor* och *reflexanordningar* erfordras dock ej, då sådana anordningar finnas på tillkopplat fordon.

Då skäl — — — myndighet bestämmer.

Med stadsmyndighet — — — eller kommunalborgmästare.

4 mom. Motorredskap skall — — — lämnat detta.

Vid färd under mörker skola på motorredskap föras belysnings- och reflexanordningar, som beskrivas i 3 mom.

Vad i 2 och 3 mom. är stadgat om traktor skall i tillämpliga delar gälla även för motorredskap.

6 §.

2 mom. Släpplåde, som — — — tillfredsställande kopplingsanordning.

Vid färd under mörker skall baktill på släpplåde, som här avses, eller på slädens last föras *d e l s* på högra sidan lykta, som visar rött sken bakåt (*baklykta*), *d e l s o c k* två på samma höjd, en på vardera sidan, anbragta reflexanordningar, som vid belysning återkasta rött sken bakåt; *lykta* och *reflexanordning* få kombineras. Vad sålunda föreskrives skall vid färd med flera släpplädar äga avseende endast å den sista av dessa.

Vid färd under mörker skall baktill på släpplåde, som här avses, eller på slädens last föras *d e l s* två på samma höjd, en på vardera sidan, anbragta lyktor, som visa rött sken bakåt (*baklyktor*), *d e l s o c k* två på samma höjd, en på vardera sidan, anbragta reflexanordningar, som vid belysning återkasta rött sken bakåt; *lyktor* och *reflexanordningar* få kombineras. Vad sålunda föreskrives skall vid färd med flera släpplädar äga avseende endast å den sista av dessa.

(Gällande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

4 *m o m.* Släpfordon, som — — — tillfredsställande kopplingsanordning. Vid färd med släpfordon, som här avses, eller efterfordon under mörker på allmän väg, gata eller annan allmän plats skall baktill på fordonet eller dess last föras *dels på högra sidan lykta*, som visar rött sken bakåt (*baklykta*), *dels ock* två på samma höjd, en på vardera sidan, anbragta reflexanordningar, som vid belysning återkasta rött sken bakåt; och få *lykta* och *reflexanordning* kombineras. Vad nu sagts skall vid färd med flera släpfordon eller efterfordon gälla blott det sista av dem.

Vid färd med släpfordon, som här avses, eller efterfordon under mörker på allmän väg, gata eller annan allmän plats skall baktill på fordonet eller dess last föras *dels två på samma höjd, en på vardera sidan, anbragta lyktor*, som visa rött sken bakåt (*baklyktor*), *dels ock* två på samma höjd, en på vardera sidan, anbragta reflexanordningar, som vid belysning återkasta rött sken bakåt; och få *lyktor* och *reflexanordningar* kombineras. Vad nu sagts skall vid färd med flera släpfordon eller efterfordon gälla blott det sista av dem.

Vad i — — — — föregående stycke.

24 §.

1 *m o m.* Registrerat motorfordon, som användes för övningskörning i körskola eller är inrättat för och drives med acetylen- eller gengas, framställd i ett på fordonet eller på tillkopplat släpfordon befintligt gasverk, så ock registrerat släpfordon, som uppbär sådant gasverk, skall inom ett år efter närmast föregående besiktning av ägaren inställas hos besiktningssman för besiktning, avseende kontroll av fordonets beskaffenhet och utrustning (*kontrollbesiktning*).

1 *m o m.* Registrerat motorfordon eller registrerat släpfordon, som är inrättat uteslutande för brandväsendet eller för transport av sårade eller sjuka eller som användes uteslutande för brandväsendet och är försett med beteckning därom, så ock registrerat motorfordon, som användes för övningskörning i körskola, skall inom ett år efter närmast föregående besiktning av ägaren inställas hos besiktningssman för besiktning, avseende kontroll av fordonets beskaffenhet och utrustning (*kontrollbesiktning*). Detsamma gäller registrerat motorfordon, som är inrättat för och drives med acetylen- eller gengas, framställd i ett på fordonet eller på tillkopplat släpfordon befintligt gasverk, så ock registrerat släpfordon, som uppbär sådant gasverk.

Om skyldighet — — — — — 23 §.

Angående skyldighet — — — särskilt stadgas.

(Gällande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

Krav på körkort**Krav på körkort m. m.**

29 §.

5 m o m. Den, som har till yrke att för annans räkning framföra buss eller sådan lastbil, vars totalvikt överstiger 7 ton, eller utryckningsfordon, skall, därest Kungl. Maj:t så förordnar, innehava sådant särskilt tillstånd (trafikkort), som avses i 27 § förordningen angående yrkesmässig automobiltrafik m. m.

5 m o m. Om undantag från bestämmelserna i denna paragraf stadgas i 30 och 37 §§.

6 m o m. Om undantag från bestämmelserna i denna paragraf stadgas i 30 och 37 §§.

30 §.

1 m o m. Den, som för att erhålla körkort vill förvärva färdighet i körning med motorfordon, må, utan hinder av att han icke innehar körkort, föra sådant fordon vid *övningskörning* under förutsättning

1. att han fyllt 18 år eller, om körningen sker med lätt motorcykel, 16 år;

2. att körningen sker under uppsikt av person, som fyllt 21 år och innehar körkort för fordon av det slag, bil eller motorcykel, körningen avser, samt har *längre tids* vana och skicklighet i fråga om körning med sådant fordon; samt

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

1 m o m. Den, som för att erhålla körkort vill förvärva färdighet i körning med motorfordon, må, utan hinder av att han icke innehar körkort, föra sådant fordon vid *övningskörning* under förutsättning

1. att han fyllt 18 år eller, om körningen sker med lätt motorcykel, 16 år;

2. att körningen sker under uppsikt av person, som fyllt 21 år och *sedan minst tre år* innehar körkort för fordon av det slag, bil eller motorcykel, körningen avser, samt har vana och skicklighet i fråga om körning med sådant fordon; samt

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

Den, vars körkort återkallats eller omhändertagits av därtill behörig myndighet, äger ej föra motorfordon under övningskörning annorledes än vid körskola, varom i 36 § förmäles.

Den, som — — — — — sådan körning.

(Gällande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

31 §.

1 m o m. Den, som — — — dylika prov.

Vid anmälan till förarprov skall sökanden förete

a) åldersbevis, upptagande jämväl sökandens identitetsbeteckning i folkbokföringen;

b) av läkare enligt formulär, som Konungen fastställer, och inom tre månader före anmälningen utfärdat intyg, *utvisande* i vad mån sökanden lider av sådant lyte, sådan sjukdom eller sådan syn- eller hörselnedsättning, som väsentligen minskar hans förmåga att föra fordon av det slag, varom fråga är;

c) välliknande fotografi — — — meddelat denna.

Om förarprovet — — — — — meters avstånd.

Om provet — — — — — meters avstånd.

3 m o m. Förarprov för bil eller motorcykel må godkännas endast om sökanden efter prövning under olika trafikförhållanden samt förhör befinnes

a) besitta ur — — — — — och

b) äga för brukandet erforderlig kännedom om det slag av motorfordon, varom fråga är; *samt*

c) hava nödiga insikter om gällande trafikföreskrifter samt om den verkan ur trafiksäkerhetssynpunkt, som trötthetstillstånd och alkoholhaltiga drycker medföra å den mänskliga organismen.

Vid anmälan till förarprov skall sökanden förete

a) åldersbevis, upptagande jämväl sökandens identitetsbeteckning i folkbokföringen; *dock att annan tillförlitlig utredning om sökandens fullständiga namn och födelsetid må kunna godtagas, om sökanden icke är kyrkobokförd i riket.*

b) av läkare enligt formulär, som Konungen fastställer, och inom tre månader före anmälningen utfärdat intyg, *innefattande redovisning av sökandens hälsotillstånd samt utlåtande*, i vad mån sökanden lider av sådant lyte, sådan sjukdom eller sådan syn- eller hörselnedsättning, som väsentligen minskar hans förmåga att föra fordon av det slag, varom fråga är;

c) välliknande fotografi — — — meddelat denna.

Om förarprovet — — — — — meters avstånd.

Om provet — — — — — meters avstånd.

3 m o m. Förarprov för bil eller motorcykel må godkännas endast om sökanden efter prövning under olika trafikförhållanden samt *skriftligt och muntligt* förhör befinnes

a) besitta ur — — — — — och

b) äga för brukandet erforderlig kännedom om det slag av motorfordon, varom fråga är;

c) hava nödiga insikter om gällande trafikföreskrifter samt om den verkan ur trafiksäkerhetssynpunkt, som trötthetstillstånd och alkoholhaltiga drycker medföra å den mänskliga organismen;

d) äga *kunskaper om de särskilda risker, som äro förenade med om-*

(Gällande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

4 mom. Förarprov för traktor må godkännas, om sökanden efter förhör befinnes äga sådana insikter, som i 3 mom. c) sägs.

körning, färd över järnvägs korsning, passerande av barn som uppehåller sig på eller invid vägen, körning under mörker, vid halt väglag eller under andra mera svår bemästrade eller farofyllda trafikförhållanden samt om det körsätt, som förare i olika situationer har att tillämpa för att undgå olyckor; samt

e) hava sådana kunskaper om trafikolyckornas omfattning, orsaker och karaktär samt sådana insikter i övrigt, att sökanden kan antagas förstå nödvändigheten av ett varsamt och hänsynsfullt uppträdande i trafiken.

4 mom. Förarprov för traktor må godkännas, om sökanden efter skriftligt och muntligt förhör befinnes äga sådana insikter, som i 3 mom. c) sägs.

32 §.

1 mom. Ansökan om — — — han vistas.

Ansökan skall — — — erhållit körkort.

Vid ansökan — — — före ansökningen;

c) intyg, utfärdat inom tre månader före ansökningen, av polismyndigheten i sökandens mantalsskrivningsort, att sökanden under de senaste två åren gjort sig känd för nyktert levnadssätt och med hänsyn till sina personliga förhållanden i övrigt icke kan anses olämplig såsom förare av körkortspliktigt fordon; dock må detta kunna styrkas i annan ordning, om sökanden under angivna tid icke varit mantalsskriven här i riket.

c) intyg, utfärdat inom tre månader före ansökningen, av polismyndigheten i sökandens mantalsskrivningsort, huruvida sökanden med hänsyn till sina personliga förhållanden får anses lämplig såsom förare av körkortspliktigt fordon (lämplighetsintyg); dock må utredning härom kunna förebringas i annan ordning, om sökanden icke är mantalsskriven i riket.

Om ansökan — — — Konungen förordnar.

Innan intyg, som angives under c), utfärdas, skall polismyndigheten inhämta yttrande från polismyndig-

Innan lämplighetsintyg utfärdas, skall polismyndigheten inhämta yttrande från polismyndighet i annan

*(Gällande lydelse)**(Föreslagen lydelse)*

het i annan ort, där sökanden må hava varit mantalsskriven under ifrågavarande tid.

Polismyndighet skall före utfärdandet av intyg eller avgivande av yttrande höra vederbörande nykterhetsnämnd samt, om så finnes erforderligt, jämväl annan, som äger kännedom i saken.

Intyg, som nyss sagts, är avgiftsfritt.

Sedan frågan om utfärdande av intyg blivit slutligt prövad, skall polismyndigheten i sökandens mantalsskrivningsort ofördröjligen till vederbörande länsstyrelse insända införskaffade yttranden över sökandens nykterhetsförhållanden.

Sökande är skyldig att, där länsstyrelse eller polismyndighet så påfordrar, förete intyg om sin mantalsskrivningsort under *tid, som avses under c).*

2 m o m. Har sökande fullgjort vad i 1 mom. föreskrivits, må länsstyrelsen, sedan av polismyndighet införskaffade yttranden kommit länsstyrelsen tillhanda, och efter den ytterligare utredning, som kan finnas erforderlig, för honom utfärda

ort, där sökanden må hava varit mantalsskriven under *de senaste två åren.*

Polismyndighet skall före utfärdandet av intyg eller avgivande av yttrande *kontrollera, huruvida sökanden förekommer i tillgängliga register över personer, som misstänkts eller straffats för brott eller vilkas körkort återkallats, ävensom höra vederbörande nykterhetsnämnd samt, om så finnes erforderligt, jämväl annan, som äger kännedom i saken.*

Framkommer anmärkning av beskaffenhet att inverka på bedömningen av sökandens lämplighet som motorfordonsförare, skall polismyndigheten verkställa den mera ingående utredning som i anledning därav kan anses erforderlig. I fall, som nu avses, åligger det härjämte polismyndigheten i sökandens mantalsskrivningsort att ofördröjligen till vederbörande länsstyrelse insända redogörelse för den utredning, som föregått intygets utfärdande. På lämplighetsintyget skall polismyndigheten angiva, att sådan redogörelse kommer att insändas.

Sökande är skyldig att, där länsstyrelse eller polismyndighet så påfordrar, förete intyg om sin mantalsskrivningsort under *de senaste två åren.*

Lämplighetsintyg är avgiftsfritt.

2 m o m. Efter prövning av de enligt 1 mom. ingivna handlingarna och den ytterligare utredning, som kan finnas erforderlig, äger länsstyrelsen att för sökanden utfärda körkort. Vid prövningen skall särskilt beaktas, huruvida sökanden gjort sig känd för

(Gällande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

körkort. För sökande, som lider av sådant lyte, sådan sjukdom eller sådan syn- eller hörselnedsättning, som väsentligen minskar hans förmåga att föra fordon av det slag, varom fråga är, må körkort dock utfärdas allenast i de fall och på de villkor, som Konungen bestämmer.

nyktert levnadssätt och om det kan antagas, att han såsom motorfordonsförare kommer att visa hänsyn till andra, omdöme och ansvar samt respekt för trafikens regler. Den, som under de två sistförflutna åren sakfällts för fylleri eller olovlig körning, må ej erhålla körkort, med mindre fråga uppenbarligen är om en enstaka förseelse av en i övrigt skötsam person. För sökande, som lider av sådant lyte, sådan sjukdom eller sådan syn- eller hörselnedsättning, som väsentligen minskar hans förmåga att föra fordon av det slag, varom fråga är, må körkort utfärdas allenast i de fall och på de villkor, som Konungen bestämmer.

Formulär till — — — — av Konungen.

På körkort — — — — finnas angiven.

Då körkort — — — — och traktor.

Om sökanden — — — nödiga glasögon.

33 §.

1 m o m. Finner länsstyrelse, med hänsyn till inkomna underrättelser om person, för vilken länsstyrelsen utfärdat körkort, skälig anledning till antagande, att denne icke uppfyller de krav på skicklighet, hänsyn, ansvar och pålitlighet i nykterhetshänseende eller de övriga förutsättningar, som gälla för erhållande av körkort, skall länsstyrelsen skyndsamt upptaga frågan om hans lämplighet till omprövning. Länsstyrelsen äger därvid förelägga föraren att inkomma med lämplighetsintyg, läkarintyg eller kompetensbevis. Föreläggande må förbindas med föreskrift, att den undersökning eller det prov, som föregår utfärdandet av sådan handling, skall verkställas av viss person eller

(2 mom. andra stycket)

Länsstyrelse äger, när så finnes påkallat, ålägga förare att inom viss tid förete nytt läkarintyg vid äventyr att körkortet eljest återkallas.

(Gällande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

av person med viss sakkunskap eller avse visst förhållande. Länsstyrelsen äger ock själv eller genom polismyndighet införskaffa den utredning angående föraren, som finnes erforderlig.

1 m o m. I följande fall skall, där annat ej följer av vad i 34 § stadgas, körkort återkallas av den länsstyrelse, som utfärdat körkortet, nämligen

1. om föraren gjort sig skyldig till brott mot 1 § andra stycket eller 4 § lagen om straff för vissa trafikbrott;

2. om föraren eljest vid färd med motordrivet fordon i något för trafiksäkerheten väsentligt hänseende grovt åsidosatt honom såsom förare åliggande förpliktelser;

3. om föraren genom upprepade förseelser mot de bestämmelser, som i trafikens eller trafiksäkerhetens intresse meddelats för förare av motordrivna fordon, i väsentlig mån visat bristande vilja eller förmåga att rätta sig efter dessa bestämmelser; eller

4. om föraren med hänsyn till onyktert levnadssätt eller personliga förhållanden i övrigt icke bör betros med att innehava körkort.

2 m o m. I följande fall skall, där annat ej följer av vad i 34 § stadgas, körkort återkallas av den länsstyrelse, som utfärdat körkortet, nämligen

1. om föraren gjort sig skyldig till brott mot 1 § andra stycket lagen om straff för vissa trafikbrott;

2. om föraren brutit mot 4 § nämnda lag eller varit vållande till trafikolycka med personskada som följd och därefter genom att avlägsna sig från olycksplatsen undandragit sig att i mån av förmåga medverka till de åtgärder, vartill olyckan skäligen bort föranleda;

3. om föraren genom upprepade förseelser mot de bestämmelser, som i trafikens eller trafiksäkerhetens intresse meddelats för förare av motordrivna fordon, i väsentlig mån visat bristande vilja eller förmåga att rätta sig efter dessa bestämmelser;

4. om föraren eljest vid färd med motordrivet fordon i något för trafiksäkerheten väsentligt hänseende grovt åsidosatt honom såsom förare åliggande förpliktelser;

5. om föraren gjort sig skyldig till fylleri eller olovlig körning, som icke är att anse såsom en enstaka förseelse av en i övrigt skötsam person eller om föraren med hänsyn till onyktert levnadssätt icke bör betros med att innehava körkort;

(Gällande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

2 mom. (första stycket)

Om förarens förutsättningar för rätt att föra körkortspliktigt fordon blivit så väsentligen minskade genom sjukdom, skada eller dylikt, att han ur trafiksäkerhetssynpunkt icke vidare bör innehava körkort, *skall den länsstyrelse, som utfärdat körkortet, återkalla detsamma.*

(1 mom. andra—femte styckena)

Återkallelse av körkort på grund av straffbelagd förseelse må icke äga rum, förrän frågan om straff för förseelsen blivit avgjord genom laga-kraftvunnen dom, såvida ej *länsstyrelsen finner uppenbart, att föraren är olämplig att föra körkortspliktigt fordon.*

Vid prövning av fråga om återkallelse av körkort må, såvitt annat ej följer av vad i nästa stycke stadgas, *avseende icke fästas vid förseelse, för vilken föraren dömts mer än två år före begäendet av förseelse, som giver anledning till att frågan om körkortets återkallelse upptages till prövning.*

Vid återkallelse av körkort på skäl, som angivas i detta moment, skall be-

6. om föraren genom brottslig gärning ådagalagt påtaglig brist på hänsyn till andra eller på grund av personliga förhållanden i övrigt icke kan anses lämplig såsom förare av körkortspliktigt fordon;

7. om förarens förutsättningar för rätt att föra körkortspliktigt fordon blivit så väsentligen minskade genom sjukdom, skada eller dylikt, att han ur trafiksäkerhetssynpunkt icke vidare bör innehava körkort; eller

8. om föraren icke efterkommer länsstyrelsens föreläggande att inkomma med lämplighetsintyg, läkarintyg eller kompetensbevis eller eljest underlåter att ställa sig till efterrättelse de föreskrifter, som meddelats honom i samband med sådant föreläggande.

Återkallelse av körkort på grund av straffbelagd förseelse må icke äga rum, förrän frågan om straff för förseelsen blivit avgjord genom laga-kraftvunnen dom, såvida ej *omständigheterna äro sådana, att föraren oavsett utgången i ansvarsfrågan kan anses olämplig att föra körkortspliktigt fordon.*

(Gällande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

stämmas viss tid, efter vars utgång föraren efter ansökan ånyo må kunna erhålla körkort. Denna tid skall utgöra

a) minst ett och högst fem år, då föraren dömts för brott, som under 1 punkten sägs, och som begåtts inom fem år efter det föraren dömts för brott, som nyss sagts;

b) minst sex månader och högst två år, då föraren eljest dömts för brott, som under 1 punkten sägs;

c) minst tre månader och högst två år, då körkort eljest återkallas.

I tiden skall inräknas den tid, varunder beslut om återkallelse tills vidare enligt 3 mom. och omhändertagande enligt 35 § varit gällande.

3 m o m. Uppstår fråga om återkallelse av körkort och föreligga därvid sådana omständigheter, att föraren uppenbarligen måste anses olämplig att föra körkortspliktigt fordon, skall länsstyrelsen, redan innan slutligt beslut om återkallelsen fattas, återkalla körkortet tills vidare i avvaktan på det slutliga beslutet.

Har till — — — — — tills vidare.

5 m o m. Önskar förare, vars körkort återkallats enligt 1 mom., efter utgången av den enligt samma moment bestämda tid ånyo erhålla rätt att föra körkortspliktigt fordon, eller önskar förare, vars körkort återkallats enligt 2 mom., åter erhålla sådan rätt, skall ansökan härom ställas till länsstyrelsen i det län, som i 32 § 1 mom. sägs.

Ansökan må avse körkortets återfående:

a) om vid återkallelse enligt 1 mom. tiden för återkallelsen bestäms till ett år eller därunder och ansökan

3 m o m. Uppstår fråga om återkallelse av körkort och kan det på sannolika skäl antagas, att körkortet kommer att slutligt återkallas, skall länsstyrelsen, redan innan slutligt beslut om återkallelsen fattas, återkalla körkortet tills vidare i avvaktan på det slutliga beslutet.

5 m o m. Har körkort återkallats enligt 2 mom. första stycket 1., må nytt körkort ej utfärdas innan tre år förflutit från den dag, då föraren fräntogs sin rätt att föra körkortspliktigt fordon. Där återkallelse skett enligt 2 mom. första stycket 2—6., må nytt körkort ej utfärdas innan ett år förflutit från sagda dag; dock att länsstyrelsen, om synnerliga skäl äro därtill, må i beslutet om återkallelsen föreskriva annan kortare tid, lägst tre månader. Har körkort återkallats jämlikt 2 mom. första stycket 7 eller 8., äger föraren, så snart det förhål-

(Gällande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

göres inom sex månader efter utgången av återkallelsetiden; samt

b) om återkallelse skett enligt 2 mom. och ansökan göres inom två år efter återkallelsen.

I andra fall än nu nämnts skall ansökan avse utfärdande av nytt körkort.

6 m o m. Ansökan om återfående av körkort, som återkallats enligt 1 mom., skall, därest tiden för återkallelsen uppgår till minst sex månader, vara åtföljd av läkarintyg och nykterhetsintyg, som angivas i 31 § 1 mom. b) och 32 § 1 mom. c). Vid ansökan om återfående av körkort, som återkallats enligt 2 mom., skall fogas läkarintyg, som i 31 § 1 mom. b) sägs. Länsstyrelse äger dock vid prövning av ansökan om återfående av körkort alltid rätt att, där så finnes nödigt, infordra samtliga i 32 § 1 mom. nämnda handlingar.

Ansökan om utfärdande av nytt körkort skall vara åtföljd av samtliga handlingar, som angivas i 32 § 1 mom.

Har återkallelse skett enligt 1 mom., skola ovan avsedda intyg och andra handlingar vara utfärdade efter återkallelsetidens utgång, och skall nykterhetsintyget avse tid efter begående av förseelse, som givit anledning till körkortets återkallelse. Där återkallelse skett enligt 2 mom., skola handlingarna vara utfärdade efter återkallelsen.

lande som föranlett återkallelsen upphört, ansöka om återfående av körkortet eller, därest ett år eller mera förflutit från återkallelsen, om erhållande av nytt körkort.

Ansökan om nytt körkort eller om återfående av körkort skall ställas till länsstyrelsen i det län, som i 32 § 1 mom. sägs.

6 m o m. Körkort, som meddelas efter återkallelse, må förbindas med villkor att föraren vid regelbundet återkommande tillfällen skall till länsstyrelsen ingiva lämplighetsintyg, läkarintyg eller kompetensbevis så ock med de föreskrifter i övrigt, som finnas påkallade ur trafiksäkerhets-synpunkt.

9 m o m. Om skyldighet för polismyndighet och åklagare att lämna länsstyrelse underrättelse om trafikolyckor, i vilka körkortsinnehavare har del, och om vissa andra förhållanden beträffande körkortsinneha-

(Gällande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

vare gäller vad därom är särskilt stadgat.

34 §.

Har innehavare — — — äro mildrande.

Har emot innehavare av körkort förebragts sådan omständighet, som jämlikt 33 § 1 mom. 2—4 punkterna kan föranleda återkallelse av körkortet, men kan det antagas, att han skall låta rätta sig utan sådan åtgärd, må varning i stället meddelas.

Har emot innehavare av körkort förebragts sådan omständighet, som i 33 § 2 mom. 3—6 punkterna sägs, eller annat förhållande, som är ägnat att allvarligt minska tilltron till hans lämplighet såsom förare, utan att likväl tillräckliga skäl till återkallelse av körkortet föreligga, må länsstyrelsen meddela honom varning.

Beslut om — — — — — med beslutet.

Varning må — — — — — överklagas.

35 §.

Har förare vid färd med motordrivet fordon ådagalagt grov vårdslöshet eller visat uppenbar ligkiltighet för andra människors liv eller egendom eller varit synbarligen berusad av starka drycker eller annat ämne, eller har förare till följd av sjukdom, skada eller dylikt uppenbarligen förlorat förmågan att föra körkortspliktigt fordon utan risk för liv eller egendom, skall i Stockholm vederbörande poliskommissarie och i övriga delar av riket polismyndighet skyndsamt besluta om körkortets omhändertagande.

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

Misstänkes förare — — — förstnämnda lagrum.

Beslut, som — — — meddelat beslutet.

Beslut om — — — — — föranlett åtgärden.

Beslut om — — — — — körkortspliktigt fordon.

36 §.

4 m o m. Sökande må — — — hos motorfordon;

c) äga ingående kännedom om gällande trafikföreskrifter samt om den

c) äga ingående kännedom om gällande trafikföreskrifter och i de öv-

(Gällande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

verkan ur trafiksäkerhetssynpunkt, riga ämnen, i vilka undervisning som trötthetstillstånd och alkoholhaltiga drycker medföra å den mänskliga organismen; samt

d) hava erforderlig förmåga att i körskola meddela såväl teoretisk som praktisk undervisning.

Sökande må — — — praktisk undervisning.

Har sökande — — — härom (*k o m p e t e n s b e v i s*).

7 *m o m.* För den — — — erforderlig materiel.

d) hava erforderlig förmåga att i körskola meddela såväl teoretisk som praktisk undervisning.

Undervisning i körskola skall bedrivas i enlighet med kursplaner, som utfärdats av Konungen eller den myndighet Konungen därtill förordnat.

Vid undervisningen i körskola skall nyttjas lärobok, som godkänts av Konungen eller den myndighet Konungen därtill förordnat.

8 *m o m.* Innehavare av — — — därtill förordnar.

Verksamheten vid körskola skall vara underkastad inspektion av besiktningsman samt den tillsyn i övrigt varom länsstyrelsen förordnar.

Körskola skall inspekteras av besiktningsman, om möjligt minst en gång årligen, samt vara underkastad den tillsyn i övrigt varom länsstyrelsen förordnar. Över verkställd inspektion skall besiktningsmannen insända rapport till länsstyrelsen.

Användande av skilda vägbanor

Användande av skilda vägbanor *m. m.*

44 §.

Finnas på väg skilda banor för olika slag av vägtrafikanter, skall fordon föras på bana, som är avsedd för fordonet. *Fordon må dock föras på annan bana, om så i särskilt fall erfordras för korsande av banan eller föranledes av annan tvingande orsak och trafiksäkerheten ej äventyras därigenom.*

Finnas på väg skilda banor för olika slag av vägtrafikanter, skall fordon föras på bana, som är avsedd för fordonet. *Finnas skilda banor för samma slag av fordon, skall fordon föras på den vänstra banan i körriktningen räknat. Å annan väg än motorväg må dock fordon tillfälligt föras på bana, som eljest ej må nyttjas för fordonet, om så i särskilt fall erfordras för korsande av banan eller föranledes av annan tvingande orsak*

(Gällande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

och trafiksäkerheten ej äventyras därigenom.

Cykelbana på — — — genom vägmärke.

Motorväg må ej befaras med annat fordon än motorfordon, som är konstruerat för en hastighet överstigande 30 kilometer i timmen. Vad nu sagts gäller dock ej användning av annat fordon för arbete å vägen eller för bärgning av skadat fordon.

Övningskörning må ej äga rum å motorväg.

45 §.

1 m o m. Fordon bör — — — av vägen.

Vid oklar — — — enkelriktad fordonstrafik.

Fordon, som — — — — — 5 mom.

Då fordon — — — — hastighet minskas.

I fall då fordon utom tättbebyggt område föres efter annat fordon med avsevärt lägre hastighet än övrig å vägen framgående trafik, skall, när förhållandena medgiva det, avståndet till det framförvarande fordonet anpassas så, att omkörande fordon utan fara kan föras in mellan fordonen.

7 m o m. Backning eller — — — övrig trafik.

Å motorväg må fordon ej backas eller vändas.

48 §.

1 m o m. Vid korsning mellan väg, som enligt 61 § förklarats för huvudled, och annan väg, så ock eljest vid färd in på huvudled åligger det fordonsförare, vilken vill passera huvudleden eller svänga in på denna, att dessförinnan stanna fordonet samt att lämna företräde åt fordon på huvudleden.

1 m o m. Fordonsförare, som ämnar passera eller eljest köra in på huvudled, skall dessförinnan stanna fordonet samt skall lämna företräde åt fordon på huvudleden. Förare, som ämnar köra in på motorväg, skall lämna företräde åt fordon på denna.

Förare, som från parkeringsplats, fastighet, tomt, äga eller annat dylikt område vill passera eller svänga in på väg, skall lämna företräde åt fordon på vägen.

(Gällande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

49 §.

2 m o m. Stannande eller uppställning på väg får icke utan att trafikförhållandena det föranleda äga rum:

a) i skarp kurva eller nära sådan eller på backkrön eller i närheten därav eller på annan plats, där sikten är skymd;

b) vid vägförskjutning inom ett avstånd av 10 meter från korsande körbanas närmaste ytterkant;

c) framför vägmärke, så att detta skymmes;

d) på tydligt markerat övergångsställe för gående eller inom ett område av 10 meter före övergångsstället;

e) inom särskild filmarkering eller så nära sådan, att inkörning i rätt fil därigenom försvåras.

2 m o m. Stannande eller uppställning på väg får icke utan att trafikförhållandena det föranleda äga rum:

a) på motorväg;

b) i skarp kurva eller nära sådan eller på backkrön eller i närheten därav eller på annan plats, där sikten är skymd;

c) vid vägförskjutning inom ett avstånd av 10 meter från korsande körbanas närmaste ytterkant;

d) framför vägmärke, så att detta skymmes;

e) på tydligt markerat övergångsställe för gående eller inom ett område av 10 meter före övergångsstället;

f) inom särskild filmarkering eller så nära sådan, att inkörning i rätt fil därigenom försvåras.

Har fordon på grund av motorfel eller av annan sådan orsak blivit stående på plats, som nu nämnts, åligger det föraren att snarast avlägsna det från körbanan.

54 §.

1 m o m. Motordrivet fordon — — — — — Bilaga A).

På huvudväg (riks- eller länshuvudväg) må fordon föras utan hinder av att vikt, som under b) och c) för olika fall angivits, överskrides med högst 2,00 ton.

Är motordrivet — — — — — över bro.

56 §.

1 m o m. Sådan buss eller lastbil, vars totalvikt överstiger 2,5 ton, får icke föras med högre hastighet än 60 kilometer i timmen.

1 m o m. Sådan buss eller lastbil, vars totalvikt överstiger 2,5 ton, får icke föras med högre hastighet än 60 kilometer i timmen. Å motorväg må dock hastigheten uppgå till 80 kilometer i timmen.

(Gällande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

Har till ————— 20.

Har till ————— utan släpvagn.

60 §.

2 m o m. Det åligger — — — av körbana.

Gående får — — — — — stora trafiken.

Motorväg får ej nyttjas för gångtrafik.

61 §.

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

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

b) parkering eller annan uppställning av fordon;

c) färdhastighet;

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

e) att viss väg skall anses såsom huvudled; *eller*

f) andra särskilda åtgärder för reglering av trafiken.

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

Länsstyrelsen äger — — — — — i 56 §.

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

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

b) parkering eller annan uppställning av fordon;

c) färdhastighet;

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

e) att viss väg skall anses såsom huvudled;

f) att viss väg skall anses såsom motorväg; eller

g) andra särskilda åtgärder för reglering av trafiken.

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

Väg må ej förklaras för motorväg med mindre den är fri från korsning

(Gällande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

2 m o m. Beträffande enskild väg ankommer det på ägaren av vägen att avgöra, huruvida trafik därstädes med motordrivna fordon eller visst eller vissa slag av sådana må äga rum. Är sådan väg allmänneligen befaren, skall i fråga om reglering av den icke förbjudna trafiken på vägen i tillämpliga delar gälla vad i 1 mom. stadgas beträffande reglering av trafiken på allmän väg.

3 m o m. Det åligger länsstyrelse eller stadsmyndighet, vilken meddelat föreskrift, som i denna paragraf avses (*l o k a l t r a f i k f ö r e s k r i f t*), att införa föreskriften i en för ändamålet avsedd liggare. Om föreskriften icke skall tillkännagivas genom vägmärke, skall densamma skyndsamt införas i länskungörelserna eller, om den utfärdats av stadsmyndighet, i den eller de tidningar, vari kommunala meddelanden för staden införas.

i samma plan med annan väg samt är så inrättad, att fordon icke lämpligen kunna föras in på eller från vägen annorstädes än vid vägens ändpunkter och särskilt anordnade trafikplatser. Innan väg förklaras för motorväg eller lokal trafikföreskrift meddelas beträffande motorväg, skall samråd ske med väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

2 m o m. Beträffande enskild väg ankommer det på ägaren av vägen att avgöra, huruvida trafik därstädes med motordrivna fordon eller visst eller vissa slag av sådana må äga rum. I fråga om reglering av den icke förbjudna trafiken skall i tillämpliga delar gälla vad i 1 mom. stadgas, dock att, där vägen icke är allmänneligen befaren, föreskrift som avser annat än färdhastighet eller reglering av trafiken vid korsning med järnväg eller vid vägens anslutning till allmän eller allmänneligen befaren enskild väg ej må meddelas utan medgivande av vägens ägare.

3 m o m. Det åligger länsstyrelse eller stadsmyndighet, vilken meddelat föreskrift, som i denna paragraf avses (*l o k a l t r a f i k f ö r e s k r i f t*), att införa föreskriften i en för ändamålet avsedd liggare samt att underrätta väg- och vattenbyggnadsstyrelsen om föreskriftens innehåll. Om föreskriften icke skall tillkännagivas genom vägmärke, skall densamma skyndsamt införas i länskungörelserna eller, om den utfärdats av stadsmyndighet, i den eller de tidningar, vari kommunala meddelanden för staden införas.

(Gällande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

64 §.

2 *m o m.* Har beträffande — — — respektive *p å b u d s m ä r k e*.
Föreskrift om — — — annan ordning.

Har väg förklarats såsom motorväg, skola vid vägen uppsättas motorvägsmärken, utvisande vägens egenskap av motorväg och den plats, där motorvägen upphör.

3 *m o m.* Vid allmän — — — vägtrafikanter (*u p p l y s n i n g s m ä r k e*).
Vid väg — — — — genom märke.
Vid allmän — — — för vägtrafikanter.
Där allmänna — — — — enskild väg.

I anslutning till vägvisare, som anbringas på och avser *huvudväg* (*riks- eller länshuvudväg*), skall uppsättas märke med uppgift om vägens nummer (vägnummERMärke). Dylka märken skola anbringas även på andra lämpliga platser utmed *huvudväg*. I anslutning till vägvisare, som i stad eller annat tätbyggt samhälle uppsättes till ledning för genomgångstrafiken mellan olika delar av *huvudväg* eller mellan skilda *huvudvägar*, må, om så finnes lämpligt, anbringas vägnummERMärken för utvisande av vederbörande *huvudvägs* nummer.

I anslutning till vägvisare, som anbringas på och avser *riksväg eller genomgående länsväg*, skall uppsättas märke med uppgift om vägens nummer (vägnummERMärke). Dylka märken skola anbringas även på andra lämpliga platser utmed *sådan väg*. I anslutning till vägvisare, som i stad eller annat tätbyggt samhälle uppsättes till ledning för genomgångstrafiken mellan olika delar av *riksväg eller genomgående länsväg* eller mellan skilda *sådana vägar*, må, om så finnes lämpligt, anbringas vägnummERMärken för utvisande av vederbörande *vägs* nummer.

Före livligt — — — uppsättas orienteringstavla.

Vid allmän — — — uppsättas upplysningsmärke.

4 *m o m.* Anbringande och underhåll av märken, som avses i 1—3 mom. (vägmärken), ävensom av ljussignaler och andra anordningar för tillgodoseende av trafiksäkerheten och för reglering av trafiken på väg, skall ankomma

4 *m o m.* Anbringande och underhåll av märken, som avses i 1—3 mom. (vägmärken), ävensom av ljussignaler och andra anordningar för tillgodoseende av trafiksäkerheten och för reglering av trafiken på väg, skall ankomma

beträffande allmän väg, gata eller annan allmän plats, på väghållaren samt

beträffande allmän väg, gata eller annan allmän plats, på väghållaren samt

beträffande enskild väg, inom stad eller stadsliknande samhälle på den, som enligt lagen om allmän-

beträffande enskild väg, inom stad eller stadsliknande samhälle på den, som enligt lagen om allmänna vägar

(Gällande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

na vägar är väghållare, och eljest på vägförvaltningen i länet.

är väghållare, och eljest på vägförvaltningen i länet; dock att lokal trafikföreskrift, vartill medgivande erfordras av vägens ägare, skall utmärkas av denne på sätt angivits i samband med föreskriftens meddelande och att föreskriften ej är gällande med mindre vederbörliga märken finnas uppsatta.

I den — — — — av länsstyrelsen.

Det ankommer — — — vägmärkens uppsättande.

66 §.

2 m o m. Lämnar någon i fall, som avses i 32 § 1 mom. andra stycket eller 4 mom. andra stycket, veterligen oriktig uppgift i fråga om körkort, straffes med dagsböter.

2 m o m. Med dagsböter straffes den, som i strid mot förordnande, meddelat med stöd av 29 § 5 mom., framför buss, lastbil eller utryckningsfordon utan att innehava trafik-kort, så ock den, vilken i fall som avses i 32 § 1 mom. andra stycket eller 4 mom. andra stycket lämnar veterligen oriktig uppgift i fråga om körkort.

Den, som — — — — trehundra kronor.

67 §.

Med dagsböter — — — — — 4 mom.

Med böter, högst trehundra kronor, straffes den, som bryter mot 44 §, 46 § 1 mom. fjärde stycket, 50 § 3 mom., 55 § 2 mom. andra stycket, 57 § 2 mom. fjärde stycket, 58 §, 59 § 1 mom. första stycket eller 2, 3 eller 4 mom. eller 60 § 3 mom.

Med böter, högst trehundra kronor, straffes den, som bryter mot 44 §, 45 § 7 mom. andra stycket, 46 § 1 mom. fjärde stycket, 50 § 3 mom., 55 § 2 mom. andra stycket, 57 § 2 mom. fjärde stycket, 58 §, 59 § 1 mom. första stycket eller 2, 3 eller 4 mom. eller 60 § 2 mom. tredje stycket eller 3 mom.

Förseelse mot — — — — trehundra kronor.

Befordras med — — — — och vilja.

Denna förordning träder i kraft såvitt angår 3 § 2 mom., 5 § 2 och 4 mom. samt 6 § 2 och 4 mom. den 1

(Gällande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

januari 1959 och i övrigt den 1 juli 1958. I fråga om bil, som undergått besiktning eller för vilken typintyg utfärdats före den 1 januari 1959, skola dock bestämmelserna i 3 § 2 mom. tredje stycket icke äga tillämpning före den 1 januari 1960. Skyldighet att inställa motorfordon eller släpvagn till kontrollbesiktning skall icke på grund av stadgandet i 24 § 1 mom. inträda före den 1 januari 1959, med mindre sådan skyldighet föreligger jämväl enligt stadgandets äldre lydelse. Där länsstyrelse före den 1 juli 1958 meddelat slutligt beslut om återkallelse av körkort, skola äldre bestämmelser äga tillämpning i fråga om rätt att återfå körkortet eller erhålla nytt körkort.

Förslag

till

Förordning om ändrad lydelse av 27 § förordningen den 25 oktober 1940 (nr 910) angående yrkesmässig automobiltrafik m. m.

Härigenom förordnas, att 27 § 2 och 3 mom. förordningen den 25 oktober 1940 angående yrkesmässig automobiltrafik m. m.¹ skall erhålla ändrad lydelse på sätt nedan angives.

*(Gällande lydelse)**(Föreslagen lydelse)*

27 §.

2 mom. Den som — — — inför besiktningsman.

Vid anmälan — — — för automobil;

2. av läkare enligt formulär, som Konungen fastställer, och inom tre månader före anmälningen utfärdat intyg, att sökanden *icke* lider av sådant lyte, sådan sjukdom eller sådan nedsättning av syn- eller hörsel- förmågan, som väsentligen minskar hans lämplighet att i yrkesmässig trafik tjänstgöra såsom förare av automobil av det slag, varom fråga är;

2. av läkare enligt formulär, som Konungen fastställer, och inom tre månader före anmälningen utfärdat intyg, *innefattande redovisning av sökandens hälsotillstånd samt utlåtande, i vad mån* sökanden lider av sådant lyte, sådan sjukdom eller sådan nedsättning av syn- eller hörsel- förmågan, som väsentligen minskar hans lämplighet att i yrkesmässig trafik tjänstgöra såsom förare av automobil av det slag, varom fråga är;

3. intyg, utfärdat — — — fört automobil.

Intyg, som — — — — — fråga är.

För provet — — — — sådant fordon.

Prov må godkännas endast om sökanden efter prövning under olika trafikförhållanden samt förhör befinnes:

Prov må godkännas endast om sökanden efter prövning under olika trafikförhållanden samt *skriftligt och muntligt* förhör befinnes:

a) besitta ur — — — mänskliga organismen;

d) *äga kunskaper om de särskilda risker, som äro förenade med omkörning, färd över järnvägs korsning, passerande av barn som uppehåller sig på eller invid vägen, körning under mörker, vid halt vägslag eller under andra mera svår- bemästrade eller farofyllda trafikförhållanden samt om det körsätt, som förare i olika situationer har att tillämpa för att undgå olyckor; samt*

¹ Senaste lydelse se SFS 1951:653.

(Gällande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

e) hava sådana kunskaper om trafikolyckornas omfattning, orsaker och karaktär samt sådana insikter i övrigt, att sökanden kan antagas förstå nödvändigheten av ett varsamt och hänsynsfullt uppträdande i trafiken.

Om godkänt — — — i beviset.

3 m o m. Ansökan om — — — utfärdat körkort.

Ansökan skall — — — sökandens körkort.

Vid ansökan — — — ansökningen; samt

c) intyg, utfärdat inom tre månader före ansökningen av polismyndigheten i sökandens mantalsskrivningsort, att sökanden under de senaste två åren gjort sig känd för nyktert levnadssätt och med hänsyn till sina personliga förhållanden i övrigt icke kan anses olämplig såsom förare av automobil i yrkesmässig trafik.

Innan intyg, som angives under c), utfärdas, skall polismyndigheten inhämta yttrande från polismyndighet i annan ort, där sökanden må ha varit mantalsskriven under ifrågasvarande tid.

Polismyndighet skall före utfärdande av intyg eller avgivande av yttrande höra vederbörande nykterhetsnämnd samt, om så finnes erforderligt, jämväl annan, som äger kännedom i saken.

Intyg, som nyss sagts, är avgiftsfritt.

c) intyg, utfärdat inom tre månader före ansökningen av polismyndigheten i sökandens mantalsskrivningsort, huruvida sökanden med hänsyn till sina personliga förhållanden får anses lämplig såsom förare av automobil i yrkesmässig trafik (lämplighetsintyg).

Innan lämplighetsintyg utfärdas, skall polismyndigheten inhämta yttrande från polismyndighet i annan ort, där sökanden må ha varit mantalsskriven under de senaste två åren.

Polismyndighet skall före utfärdande av intyg eller avgivande av yttrande kontrollera, huruvida sökanden förekommer i tillgängliga register över personer, som misstänkts eller straffats för brott, ävensom höra vederbörande nykterhetsnämnd samt, om så finnes erforderligt, jämväl annan, som äger kännedom i saken.

Lämplighetsintyg är avgiftsfritt.

Framkommer anmärkning av beskaffenhet att inverka på bedömningen av sökandens lämplighet som motorfordonsförare, skall polismyndigheten verkställa den mera ingående utredning, som i anledning därav kan anses erforderlig. I fall, som nu avses, åligger det härjämte polismyndighe-

(Gällande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

ten i sökandens mantalsskrivningsort att ofördröjligen till vederbörande länsstyrelse insända redogörelse för den utredning, som föregått intygets utfärdande. På lämplighetsintyget skall polismyndigheten angiva, att sådan redogörelse kommer att insändas.

Sökande är skyldig att, där länsstyrelse eller polismyndighet så påfordrar, förete intyg om sin mantalsskrivningsort under *tid, som avses under c*).

Efter prövning av de *av sökanden* enligt detta moment ingivna handlingarna och efter den ytterligare utredning, som må anses erforderlig, äger länsstyrelsen att för sökande, som fyllt 21 år och innehar gällande körkort för bil samt i övrigt befunnits lämplig, utfärda trafik kort, å vilket i förekommande fall uttryckligen skall angivas, att det gäller för förande av omnibus.

Sökande är skyldig att, där länsstyrelse eller polismyndighet så påfordrar, förete intyg om sin mantalsskrivningsort under *de senaste två åren*.

Efter prövning av de enligt detta moment ingivna handlingarna och efter den ytterligare utredning, som må anses erforderlig, äger länsstyrelsen att för sökande, som fyllt 21 år och innehar gällande körkort för bil samt i övrigt befunnits lämplig, utfärda trafik kort, å vilket i förekommande fall uttryckligen skall angivas, att det gäller för förande av omnibus. *Vid prövningen skall särskilt beaktas, huruvida sökanden gjort sig känd för nyktert levnadssätt och om det kan antagas, att han såsom motorfordonsförare kommer att visa hänsyn till andra, omdöme och ansvar samt respekt för trafikens regler. Den, som under de två sistförflutna åren sakfällts för fylleri eller olovlig körning, må ej erhålla trafik kort, med mindre fråga uppenbarligen är om en enskilda förseelse av en i övrigt sköt-sam person.*

Formulär till — — — — av Konungen.

Vad i — — — — fogas fotografi.

Om skyldighet — — — motsvarande tillämpning.

Denna förordning träder i kraft den 1 juli 1958.

**Förslag
till**

**Lag angående ändrad lydelse av 3 § lagen den 28 september 1951
(nr 649) om straff för vissa trafikbrott**

Härigenom förordnas, att 3 § lagen den 28 september 1951 om straff för vissa trafikbrott skall erhålla ändrad lydelse på sätt nedan anges.

(Gällande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

3 §.

För någon körkortspliktigt fordon utan att vara berättigad att föra sådant fordon *eller* med åsidosättande av föreskrift, som meddelats vid utfärdande av körkort, dömes för olovlig körning till dagsböter.

För någon körkortspliktigt fordon utan att vara berättigad att föra sådant fordon, dömes för olovlig körning till dagsböter, *lägst tio. Har han tidigare innehaft körkort som blivit återkallat eller har brottet skett vanemässigt eller är det eljest att anse som grovt, må dömas till fängelse i högst sex månader.*

För någon körkortspliktigt fordon med åsidosättande av föreskrift, som meddelats vid utfärdande av körkort, straffes med dagsböter.

Anställer och — — — med dagsböter.

Begår någon, efter det han genom laga kraftvunnen dom blivit dömd för något i denna paragraf avsett brott, som hänför sig till bil eller motorcykel, ånyo sådant brott, må straffet höjas till fängelse i högst sex månader.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1958.

*Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför
Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms
slott den 7 februari 1958.*

Närvarande:

Statsministern ERLANDER, ministern för utrikes ärendena UNDÉN, statsråden NILSSON, STRÄNG, ANDERSSON, LINDELL, LINDSTRÖM, LANGE, LINDHOLM, KLING, SKOGLUND, EDENMAN, NETZÉN, KJELLIN, JOHANSSON.

Efter gemensam beredning med statsrådets övriga ledamöter anmäler chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Skoglund, fråga om åtgärder till förbättrande av trafiksäkerheten samt anför därvid följande.

Jämlikt bemyndigande tillkallade chefen för kommunikationsdepartementet den 25 september 1953 dåvarande landshövdingen E. Mossberg att såsom utredningsman inom departementet utarbeta förslag till åtgärder för åstadkommande av förbättrad trafiksäkerhet. Utredningen antog benämningen 1953 års trafiksäkerhetsutredning.

Den 5 januari 1954 avgav utredningen ett förslag om förstärkning av statspolisorganisationen i syfte att möjliggöra en effektivare övervakning av trafiken. En på förslaget grundad proposition föranledde beslut av 1954 års riksdag.

Härefter avgav utredningen den 15 december 1954 ett betänkande, kallat »Trafiksäkerhet I» (SOU 1954: 38), med förslag till vissa åtgärder till förbättring av trafiksäkerheten. De vid detta betänkande fogade författningsförslagen kom, efter beredning inom kommunikationsdepartementet och sedan riksdagens yttrande inhämtats, att ligga till grund för vissa ändringar i gällande trafikregler (SFS 1955: 313).

Till slutförande av sitt uppdrag har utredningen den 27 maj 1957 framlagt ett betänkande, kallat »Trafiksäkerhet II» (SOU 1957: 18), med förslag till ytterligare åtgärder för åstadkommande av en förbättrad trafiksäkerhet.

Över sistberörda betänkande jämte därvid fogade författningsförslag har efter remiss utlåtanden avgivits av riksåklagarämbetet, hovrätten över Skåne och Blekinge, chefen för försvarsstaben, socialstyrelsen, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, statens biltrafiknämnd, statens väginstitut, statens trafiksäkerhetsråd, statistiska centralbyrån, statens organisationsnämnd, statens provningsanstalt, medicinalstyrelsen, statspolisintendenten, statens kriminaltekniska anstalt, civilförsvarsstyrelsen, överståthållarämbetet och samtliga länsstyrelser. Yttranden har vidare avgivits av automobilbesikt-

ningsmännens förening, bilverkstädernas riksförbund, cykel- och mopedfrämjandet, föreningen för samhällsplanering, föreningen Sveriges härads-hövdingar, föreningen Sveriges landsfiskaler, föreningen Sveriges landsfogdar, föreningen Sveriges polismästare, föreningen Sveriges stadsdomare, föreningen Sveriges stadsfiskaler, kungl. automobil klubben, motorförarnas helnykterhetsförbund, motormännens riksförbund, nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande, riksförbundet landsbygdens folk, Stockholms handelskammare, svenska lasttrafikbilägareförbundet, svenska lokaltrafikföreningen, svenska matematikersamfundet, svenska omnibusägareförbundet, svenska petroleuminstitutet, svenska transportarbetareförbundet, svenska vägföreningen, Sveriges advokatsamfund, Sveriges automobilhandlareförbund, Sveriges automobilimportörförbund, Sveriges automobilindustriförening, Sveriges bilskolors riksförbund, Sveriges grossistförbund, Sveriges kvinnliga bilkårens riksförbund, Sveriges läkarförbund, Sveriges läkares automobilklubb, Sveriges motorcykelfabrikanters förening, Sveriges motorcykelhandlares riksförbund, Sveriges motorcykelimportörers förbund och trafikförsäkringsföreningen.

Vid yttrandena har i många fall fogats utlåtanden av andra myndigheter, föreningar m. fl.

Sedan de frågor, som behandlats i trafiksäkerhetsutredningens senast avgivna betänkande, varit föremål för ytterligare beredning inom kommunikationsdepartementet, anhåller jag att nu få upptaga desamma.

Jag hemställer vidare att i detta sammanhang få upptaga jämväl vissa andra frågor om ändringar i gällande trafikförfattningar, nämligen

dels en av statspolisintendenten genom skrivelse den 3 april 1957 gjord framställning angående periodisk besiktning av utryckningsfordon, över vilken framställning yttrande avgivits av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen;

dels en av länsstyrelsen i Stockholms län genom skrivelse den 18 april 1957 gjord framställning angående reglering av trafiken å vissa enskilda vägar, över vilken framställning yttrande avgivits av riksförbundet landsbygdens folk;

dels en av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen genom skrivelse den 15 februari 1957 gjord framställning rörande indelningen av de allmänna vägarna, över vilken framställning yttrande avgivits av svenska vägföreningen;

dels en av den inom Förenta nationernas ekonomiska kommission för Europa tillsatta underkommittén för landsvägstransporter den 20 september 1957 antagen rekommendation beträffande fordonsbelysning, varöver yttrandena avgivits av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, statens trafiksäkerhetsråd, kungl. automobil klubben och motormännens riksförbund;

dels en av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen genom skrivelse den 19 november 1957 gjord framställning rörande trafikreglerna å motorväg m. m., över vilken framställning yttrandena avgivits av statens trafiksäkerhetsråd, statspolisintendenten, länsstyrelserna i Stockholms, Jönköpings

och Norrbottens län, kungl. automobil klubben, motorförarnas helnykterhetsförbund, motormännens riksförbund, riksförbundet landsbygdens folk, Sveriges lantbruksförbund och förbundet för enskild väghållning i Stockholms län, varjämte länsstyrelserna i Stockholms och Norrbottens län bifogat yttranden av vissa andra myndigheter;

dels ock ett i anledning av andra lagutskottets utlåtande nr 17/1957 samt riksdagens skrivelse den 7 maj 1957 inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen utarbetat förslag till bestämmelser om förbud mot utskjutande dekorationer å bilarnas fronter, över vilket förslag yttranden avgivits av statens trafiksäkerhetsråd, folkrörelsernas motorförbund, kungl. automobil klubben, motorförarnas helnykterhetsförbund, motormännens riksförbund, nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande, Sveriges automobilhandlareförbund, Sveriges automobilimportförbund och Sveriges automobilindustriförening.

Gällande författningar

Främst hänvisas till *vägtrafikförordningen den 28 september 1951* (SFS 1951: 648; ang. ändringar se 1952: 164, 1953: 300, 1954: 338, 1955: 99, 313 och 524, 1956: 122, 142 och 523, 1957: 356 och 537).

I det följande kommer jag även att i större eller mindre omfattning hänvisa till vissa andra författningar, nämligen:

lagen den 28 september 1951 om straff för vissa trafikbrott (SFS 1951: 649; ang. ändring se 1957: 355);

vägtrafikkungörelsen den 7 december 1951 (SFS 1951: 743; ang. ändringar se 1952: 197, 1953: 301 och 675, 1954: 112 och 638, 1955: 33, 525 och 530, 1956: 311 och 527);

kungörelsen den 7 december 1951 angående vägmärken m. m. (SFS 1951: 744; ang. ändring se 1955: 458);

kungörelsen den 15 november 1957 med vissa provisoriska bestämmelser om vägmärken (SFS 1957: 599);

kungörelsen den 5 november 1954 med särskilda föreskrifter angående den militära vägtrafiken m. m. (militär vägtrafikkungörelse) (SFS 1954: 636; ang. ändringar se 1955: 459, 1956: 123);

kungörelsen den 5 november 1954 med särskilda föreskrifter angående civilförsvarets vägtrafik m. m. (vägtrafikkungörelse för civilförsvaret) (SFS 1954: 637; ang. ändring se 1955: 460);

förordningen den 25 oktober 1940 angående yrkesmässig automobiltrafik m. m. (SFS 1940: 910; ang. ändringar se 1944: 606, 1946: 224, 1947: 372 och 722, 1948: 406 och 755, 1950: 54 och 609, 1951: 307 och 653, 1953: 635, 1954: 113, 206 och 407, 1957: 474);

lagen den 27 juli 1954 om nykterhetsvård (SFS 1954: 579; ang. ändringar se 1956: 225, 1957: 215);

kungörelsen den 25 augusti 1955 med vissa tillämpningsföreskrifter till

lagen om nykterhetsvård (SFS 1955: 528; ang. ändring se 1957: 217); samt allmänna läkarinstruktionen den 19 december 1930 (SFS 1930: 442; ang. ändringar se 1933: 37, 1935: 586, 1937: 428 och 802, 1938: 362, 1939: 116, 1940: 362 och 1059, 1941: 438 och 978, 1943: 880, 1944: 807, 1947: 442, 1950: 648, 1952: 4, 141, 346 och 537, 1953: 432 och 544, 1954: 729, 1955: 17, 443 och 531, 1956: 233).

Vidare åberopas den av bl. a. Sverige biträdde *internationella konventionen den 24 april 1926 rörande automobiltrafik, kungörelsen den 11 oktober 1930 med anledning av Sveriges tillträde till nämnda konvention* (SFS 1930: 371; ang. ändringar se 1932: 494, 1948: 475, 1952: 521, 1954: 796, 1956: 526), den likaledes av Sverige biträdde *konventionen den 19 september 1949 rörande vägtrafik* ävensom i anledning av sistnämnda konvention utfärdad *kungörelse den 30 juni 1952* (SFS 1952: 520; ang. ändringar se 1954: 795, 1956: 475 och 525).

Allmänna synpunkter

Utredningen

Inledningsvis har utredningen framhållit, att antalet motorfordon i landet befinner sig i oavbruten ökning. Under tioårsperioden 1946—1955 har antalet bilar och motorcyklar ökat från 317 055 till 1 047 233 eller alltså med mer än 300 procent. Till följd av fordonsparkens ansvällning undergår trafikintensiteten på vägarna en oavlatlig stegring.

Enligt vad utredningen framhållit innebär det växande antalet motorfordon och den stigande trafikfrekvensen med nödvändighet att risken för olyckor ökas. Utredningen, som i sitt tidigare avgivna betänkande Trafiksäkerhet I lämnat en översikt av olycksutvecklingen under åren t. o. m. år 1953, har i förevarande sammanhang presterat vissa siffror även för åren 1954—1956. Enligt den olycksstatistik, som förts av nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande, har antalet dödsolyckor under åren 1954—1956 nedgått i antal. Antalet sådana olyckor uppgick år 1954 till 895 men sjönk under år 1956 till 785. Anmärkningsvärt är vidare, att antalet dödsolyckor på landsbygden stigit men att antalet sådana olyckor i tätorterna minskat. — Vidare har åberopats den statistik, som förts av trafikförsäkringsföreningen över antalet anmälda trafikförsäkringsskador och antalet skadade personer. Även enligt denna statistik har utvecklingen varit gynnsam, i det att antalet skadade personer minskat från 10 219 år 1954 till 10 126 år 1956. — Den officiella statistiken, d. v. s. den av statistiska centralbyrån förda riksstatistiken över inträffade olyckor, ger i stort sett samma bild. Det totala antalet vägtrafikolyckor har visserligen ökat från 41 392 till 48 722 under åren 1954—1956, och även de lindrigare personskadefallen visar en viss ökning. Antalet svåra skadefall har emellertid minskat från 3 809 till 3 139, och antalet enligt denna statistik dödade har minskat från 942 till 816.

Utredningen har framhållit, att olyckornas antal bör ses i belysning av

den kraftiga stegring av trafikintensiteten, som ägt rum under de senaste åren, och har framhållit som anmärkningsvärt, att olyckornas antal icke stigit i takt med trafikökningen utan att tvärtom en relativ minskning av olycksfrekvensen ägt rum. Det mest glädjande är att antalet dödade och svårt skadade personer företett en siffermässig minskning.

Vad beträffar orsakerna till att utvecklingen blivit den nu antydda har utredningen funnit det svårt att göra något bestämt uttalande. Vissa omständigheter kan dock utpekas såsom bidragande till förbättringen. Till en början har framhållits, att ordningspolisens personella resurser ökats under de senaste åren och att denna personalökning möjliggjort en intensivare övervakning av trafiken än tidigare. Den övervakande personalen har fått bättre tekniska resurser än förut. Personalen har också varit bättre utbildad, och statspolisens centrala ledning har förstärkts. — Den senaste tiden har också enligt utredningens erfarenhet karakteriserats av ett starkt växande intresse hos allmänheten för trafiksäkerhetsfrågor, vilket haft till följd att allmänheten blivit medveten om allvaret i den bristande trafiksäkerheten och vunnit större förståelse för nödvändigheten av att färdas varsamt på vägarna. Motororganisationer, försäkringsbolag och andra enskilda organisationer har bedrivit ett uppmärksammat trafiksäkerhetsarbete. Pressen har lämnat utrymme för specialartiklar i trafiksäkerhetsfrågor och på många olika sätt givit sitt stöd åt den offentliga propagandan. Särskilt har nämnts den verksamhet, som bedrivits av nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande, vilken verksamhet bestått bl. a. i intensifiering av trafikundervisningen i skolorna, anordnandet av instruktionskurser för bilskolechefer samt särskilda upplysningskampanjer. — Av de nya trafikregler, som trätt i kraft under senare tid, har utredningen särskilt framhållit den till 50 kilometer i timmen fastställda maximihastigheten inom tätbebyggt område såsom en gynnsam faktor. — Utredningen har också fäst uppmärksamheten på att gator och vägar i allt större utsträckning börjat förses med anordningar av skilda slag i syfte att minska riskerna i trafiken, såsom parkeringsplatser utefter livligare trafikerade vägar, sebra-markerade och signalreglerade övergångsställen för gående samt anordningar för markering av vägarnas sträckning under mörker. — Vidare har läkarna i landet tagit flera synnerligen värdefulla initiativ för att klarlägga och närmare analysera beskaffenheten av de personskador, som uppstår i samband med trafikolyckor. På detta sätt har bl. a. erhållits en viss klarhet om vilka betydande vinningar, som kan nås t. ex. genom användning av selar och skyddshjälm. Utredningen har förutsatt, att nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande kommer att följa resultatet av dessa undersökningar samt verka för att sådana anordningar kommer i mera allmänt bruk.

Enligt utredningen är emellertid den förbättring, som inträtt, icke på långt när tillfredsställande. På våra vägar härskar i själva verket en otrygghet, som icke förefunnits under tidigare samhällsförhållanden. Detta är enligt utredningens mening ohållbart i ett samhälle, som eljest knappast läm-

nar någon möda ospard för att tillgodose anspråken på social trygghet till liv och egendom. Att tränga vägtrafikolyckorna tillbaka är ett humanitärt och samhällsekonomiskt intresse av första ordningen. Utredningen har skisserat en rad åtgärder för att ytterligare nedbringa olycksfrekvensen och därigenom öka trafiksäkerheten.

Bland mera bekymmersamma förhållanden har utredningen framhållit den höga frekvensen av motorfordonsstölder. Utredningen har ansett sig böra ur trafiksäkerhetssynpunkt särskilt framhålla att samhället bör skaffa sig resurser för att i tillfredsställande omfattning hävda rättsordningen och återföra stöldfrekvensen till en mera normal nivå. — Som en annan angelägen åtgärd har framhållits att vägnätet bör bli föremål för en allmän upprustning ur trafiksäkerhetssynpunkt genom siktförbättrande åtgärder, igenläggande av diken, utfyllnad av vägslanter, uppsättande av skyddsräcken samt översyn av placeringen utav vägmärken, busshållplatser och föremål invid vägen, t. ex. mjölkpallar. Utredningen, som redan i sitt i januari 1954 avgivna förslag till förstärkt trafikövervakning förordat en allmän trafiksäkerhetsinventering under medverkan av personal från vägförvaltningarna, polischeferna, föreståndarna för statspolisavdelningarna och annan polispersonal samt vägnämnderna, har nu upprepat detta sitt förslag. — Vidare har framhållits, att det givetvis på längre sikt är angeläget, att trafiksäkerhetens krav beaktas i samband med den fortgående planeringen av städer och andra tätorter samt övrig samhällsplanering.

De nu uppräknade åtgärderna kan emellertid enligt utredningens mening leda till målet först på längre sikt. Vad utredningen främst ägnat sig åt är att söka framlägga förslag, som kan väntas snabbt leda till påtaglig effekt ur trafiksäkerhetssynpunkt. Ur denna synpunkt viktigast har utredningen ansett vara att söka i lämplig riktning påverka trafikanternas uppträdande i trafiken. Det är nämligen, enligt vad utredningen förfäktat, endast relativt sällan, som trafikolyckorna beror på omständigheter, vilka legat helt utanför vad trafikanterna har förmåga att behärska. Med omfattande statistik, sammanbragt i Sverige och utlandet, har utredningen sökt belägga den mänskliga faktorns roll i olyckssammanhangen. Bl. a. har redovisats en del statistiskt material, i vilket trafikolyckorna på olika sätt indelats efter de omständigheter, vilka i det särskilda fallet bedömts ha medverkat till den olyckliga utgången, samt statistik, utvisande bl. a. effekten av fullgod trafikövervakning och förarutbildning.

En omständighet, vid vilken utredningen fäst särskilt stor vikt, är den att vissa förare statistiskt sett är mera olycksbenägna än andra. Av samtliga i körkortsregistren upptagna personer är det endast ett relativt litet antal, som över huvud belastas av trafikförseelser. Inom den sålunda belastade gruppen är det återigen endast få förare, som belastas med ett större antal förseelser. Dessa iakttagelser har bestyrkts av ett flertal statistiska undersökningar. Utredningen har därför ansett sig kunna uttala den mening, att det övervägande antalet förare icke utgör någon påtaglig fara ur trafiksäkerhetssynpunkt. De åtgärder, som hör vidtagas, behöver därför

icke ha karaktären av generella åtgärder som berör alla motorförare. I stället bör kraftiga åtgärder vidtagas mot de till antalet icke alltför många förare, som genom sitt uppträdande i trafiken eller på annat sätt inger grundad anledning till misstanke om olämplighet.

I detta sammanhang har utredningen till närmare granskning upptagit det ofta hörda påståendet, att de äldsta och de yngsta förarna skulle vara mera olycksbenägna än andra. För detta ändamål har utredningen sammanställt visst statistiskt material rörande trafikolyckor, grupperat med hänsyn till förarnas ålder. Resultatet av denna undersökning bör enligt utredningens mening tolkas så, att äldre förare är i stort sett lika säkra i trafiken som de medelålders förarna och avgjort säkrare än förare i åldern 25—30 år. Däremot utvisar det förebragta materialet, att de yngre förarna har störst benägenhet att invecklas i olyckor. Utredningen har sålunda icke funnit anledning att framlägga förslag till någon form av generella åtgärder mot förare endast därför att de uppnått viss högre ålder. Vad som bör övervägas är däremot åtgärder, vilka kan vara ägnade att förmå de unga förarna att iakttaga större omsorg och varsamhet i trafiken.

En annan fråga, som utredningen gått in på, gäller de ovana förarna. Även i detta avseende har utredningen förebragt ett omfattande statistiskt material med ändamål att visa, att olycksrisken för en ovan förare är betydligt större än för en förare med mera betydande rutin. Enligt utredningens mening representerar de nyblivna förarna ett betydelsefullt riskmoment. För att kompensera dessa risker är det enligt utredningens mening angeläget att åtgärder kommer till stånd, som är ägnade att hos de nya förarna inskräpa vikten av att iakttaga den särskilda varsamhet, som betingas av att de icke hunnit förvärva erforderlig trafikvana. Som ett synnerligen bekymmersamt förhållande har framhållits, att inslaget av körkortslösa förare är relativt stort bland dem, som haft del i uppkomsten av trafikolyckor. Gentemot dem, som kör utan körkort och som därigenom åsidosätter ett av de mest elementära trafiksäkerhetskraven, måste enligt utredningens uppfattning en skärpt reaktion komma till stånd.

Speciell uppmärksamhet har av utredningen ägnats det förhållandet, att bland förarna finns en grupp individer med extremt hög olycksbelastning, och utredningen har sökt att ur föreliggande statistik utfinna vad som är karakteristiskt för förarna inom denna grupp. Utgångspunkt för undersökningen har varit material, som sammanbragts inom Amerikas förenta stater och Kanada. Utredningen har också verkställt omfattande undersökningar av hur förhållandena gestaltar sig i Sverige. Av gjorda iakttagelser må nämnas, att de olycksbelastade förarna i exceptionellt stor omfattning förekommer i allmänna straffregistret, kontrollstyrelsens register samt det militära straffregistret. De har också i mycket större omfattning än de olycksfria förarna varit föremål för hjälpåtgärder från de socialvårdande myndigheternas sida. Vidare har utredningen åberopat vissa undersökningar, som redovisats i tidigare kommittébetänkanden, nämligen av 1944 års nykterhetskommitté (SOU 1951:43) samt av 1949 års trafiknykterhetsutred-

ning (SOU 1953: 20), utvisande att alkoholmissbrukarna har en mycket stark social och kriminell belastning och att i synnerhet de personer, som begår rattfylleribrott, ofta är i påfallande hög grad belastade med annan kriminalitet eller med tidigare begångna trafikförseelser. Av dessa undersökningar har utredningen velat dra den slutsatsen, att personer som i sin allmänna livsföring icke iakttar tillbörlig hänsyn till sina medmänniskor eller som eljest visar prov på en ansvarslös inställning och en bristande social anpassning, påfallande ofta ådagalägger samma negativa egenskaper, då de uppträder som motorförare. Utredningen har på grundval härav format tesen, att »människan kör som hon lever». Det är enligt utredningens mening ur trafiksäkerhetssynpunkt synnerligen angeläget att tillse, att personer med nykterhetsanmärkningar icke tillåtes uppträda som förare av motorfordon. Det är likaledes ur allmän synpunkt angeläget, att personer som gör sig skyldiga till brottslig verksamhet av mera allvarlig beskaffenhet blir föremål för särskild uppmärksamhet ur synpunkten av huruvida de kan anses besitta den ansvarskänsla och den hänsyn, som måste krävas av en motorförare.

Ett särskilt avsnitt i betänkandet har ägnats frågan om rattfylleriets roll såsom olycksframkallande faktor. Det har framhållits, att antalet rattfylleribrott under perioden 1950—1956 visat en ständig ökning. Visserligen ger den offentliga statistiken samtidigt vid handen, att de spritpåverkade förarnas procentuella andel i trafikolyckorna något nedgått, men denna sistnämnda statistik ger enligt utredningen icke någon tillförlitlig kunskap om den omfattning, vari alkoholpåverkade förare verkligen har del i olyckor. Vissa undersökningar ger vid handen, att de alkoholbetingade trafikolyckornas antal är högre. En verkställd undersökning av alkoholhalten i blodet hos samtliga dem, som under ett år intagits på ett visst sjukhus för vård av trafikskador, har givit till resultat, att bland skadade bilförare och fotgängare omkring hälften hade alkohol i blodet samt att motsvarande tal för motorecyklister och cyklister var omkring en tredjedel. Av de skadade hade omkring 29 procent över 1 promille alkohol i blodet. Av dessa och andra anförda exempel har utredningen dragit den slutsatsen, att rattfylleriet representerar en vida större trafikfara, än som framgår av den relativa andelen rattfylleriolyckor i förhållande till totala antalet motortrafikolyckor. Framför allt är det osäkerhetsmoment, som förekomsten av rattfyllerister innebär för andra trafikanter, betydande. Det är därför befogat att undersöka de möjligheter som finnes att effektivare än vad nu sker ur trafiken avskilja sådana personer, som gör sig skyldiga till rattfylleri.

Remissyttrandena

I huvudparten av remissyttrandena delas utredningens uppfattning att man för att vinna ökad trafiksäkerhet på kort sikt bör betona den mänskliga faktorn i olyckssammanhangen och i enlighet därmed främst inrikta åtgärderna på att få en bättre kontroll över förarna. Åtskilliga yttranden

ger emellertid uttryck för en annan uppfattning och betonar i stället vikten av att vägarna göres trafiksäkra och att fordonskontrollen förbättras. Ur denna grupp av yttranden må särskilt nämnas de som avgivits av *statens väg-institut, länsstyrelserna i Blekinge och Jämtlands län* samt *svenska vägför-eningen* och *svenska petroleuminstitutet*.

Vikten av ökad trafiksäkerhetsforskning har särskilt starkt betonats av *statens trafiksäkerhetsråd, länsstyrelserna i Stockholms och Kopparbergs län, Sveriges läkarförbund, Sveriges läkares automobilklubb* och *svenska matematikersamfundet*. En allmän trafiksäkerhetsinventering har förordats på många håll, speciellt av *länsstyrelsen i Jönköpings län, vägförvaltning-arna i Uppsala och Örebro län, bilverkstädernas riksförbund, Sveriges auto-mobilhandlareförbund* och *föreningen Sveriges häradshövdingar*. *Länssty-relsen i Västerbottens län* har tillstyrkt en sådan inventering under förut-sättning att tillräckliga medel ställes till förfogande.

I en annan grupp av yttranden betonas särskilt behovet av ökad trafikun-dervisning i skolorna och bland allmänheten. Ur yttrandena i denna grupp är att nämna de som avgivits av *länsstyrelserna i Malmöhus och Västerbot-tens län* samt *nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande*.

Ökade anslag till vägförbättringar och vägbyggnadsföretag har påyrkats av bl. a. *länsstyrelserna i Blekinge och Skaraborgs län, landsfogden i Värm-lands län, vägförvaltningen i Uppsala län* samt *kungl. automobil klubben* och *riksförbundet landsbyggdets folk*. Vad förbättringarna bör avse är en-ligt *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* samt *länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län m. fl.* särskilt siktförhållandena, enligt *landsfogden i Norrbottens län* snöröjningen, enligt *vägförvaltningen i sistberörda län* önskemålet att få bort de militära vägspärrensamt enligt *cykel- och mopedfrämjandet* anordnandet av särskilda cykel- och mopedbanor.

Något som påtalas i ett mycket stort antal yttranden är polisens otillräck-liga resurser, och det göres allmänt gällande, att varje annan reform är mer eller mindre förfelad, om ej en förbättring kommer till stånd i detta hän-seende. Bland dem, som särskilt betonat denna synpunkt, må nämnas *läns-styrelserna i Stockholms, Södermanlands, Kopparbergs, Gävleborgs* och *Jämtlands län, landsfogdarna i Södermanlands, Gotlands, Kopparbergs* och *Västernorrlands län, statsåklagaren i Göteborg, magistraten i Nyköping, Gö-teborgs och Bohus läns avdelning av föreningen Sveriges landsfiskaler, läns-trafiksäkerhetskommittén för Hallands län, bilverkstädernas riksförbund, Sveriges automobilhandlareförbund, Sveriges motorcykelhandlares riksför-bund* samt *Sveriges bilskolors riksförbund*.

Skärpta åtgärder mot bilstölder har i många yttranden ansetts vara en av de viktigaste åtgärderna till främjande av bättre trafiksäkerhet. Uttalanden i denna riktning har gjorts av bl. a. *trafiksäkerhetskommittén i Värmlands län, poliskammaren i Karlstad, landsfogden i Norrbottens län, kungl. auto-mobil klubben* och *nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande*.

Bland de många förslag, som syftar till att förbättra fordonens beskaf-fenhet och utrustning, må nämnas, att *vägförvaltningen i Södermanlands*

län ansett det böra övervägas, om icke ratten i bil bör vara placerad till höger, att *vägförvaltningen i Örebro län* yrkat på bestämmelser om enhetlig placering och enhetligt utförande av körriktningvisare, att *bilverkstädernas riksförbund* och *Sveriges automobilhandlareförbund* betonat vikten av bättre kontroll över användningen av krockskadade bilar, att *poliskammaren i Örebro* och *automobilbesiktningsmännens förening* framfört förslag om förbud mot att koppla sidvagn till motorcykel som icke har viss högre tjänstevikt, att *länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län*, *landsfogden i Skaraborgs län m. fl.* ansett det böra förbjudas — åtminstone för yngre förare — att medtaga passagerare på motorcykel utan sidvagn samt att *förste bilinspektören i Norrköpings distrikt* yrkat på att säkerhetsbälten och skyddshjälmarna blir obligatoriska utrustningsdetaljer för resp. bilförare och motorcyklister.

Även vad beträffar trafikreglerna i övrigt har ett mycket stort antal förslag till reformer på särskilda punkter framförts i olika remissyttranden. Dessa yttranden kommer — i den mån de har närmare anknytning till utredningens förslag — att bli föremål för behandling i det följande.

Departementschefen

Det av utredningen förebragta materialet visar, att säkerheten i trafiken icke är vad den borde vara. Visserligen har antalet allvarliga olycksfall under åren 1955 och 1956 visat en markant minskning, men senast tillgängliga uppgifter pekar mot att denna förbättring snabbt nog kan förbytas i sin motsats. Det lidande och de materiella förluster, som motorolyckorna förorsakar, gör det till en angelägen uppgift att få en bättring till stånd.

Trafikolyckorna anses huvudsakligen kunna föras tillbaka på de tre faktorerna vägen, fordonet och föraren. Att i det särskilda fallet avgöra, vilken av dessa faktorer som brustit, kan emellertid ofta vara svårt. Riskerna av en mindre trafiksäker väg kan kompenseras med ett försiktigare körsätt, och en bil, som lämpar sig väl för förstklassiga vägar, kan på mindre goda sådana lätt bli en verklig trafikfara, särskilt om den handhaves av en mindre skicklig eller omdömesgill person. Så mycket kan emellertid sägas, som att en fullgod trafiksäkerhet fordrar såväl goda vägar som goda fordon och goda förare. Det är icke tillräckligt att ägna uppmärksamhet enbart åt någon av dessa faktorer, utan de måste alla vara för handen.

Utredningen har huvudsakligen behandlat frågor, som sammanhänger med den mänskliga faktorn. Detta är enligt min mening en riktig teknik, om man, såsom utredningen, syftar till åtgärder, vilka kan förväntas ge ett snabbt resultat. På längre sikt fordras emellertid, att trafiksäkerhetsarbetet spänner över ett vidare fält och bl. a. att man kontinuerligt följer utvecklingen i Sverige och utlandet samt anpassar trafikreglerna, vägbyggandet och fordonstekniken med hänsyn till denna fortgående utveckling. De förslag, som utredningen framlagt får därför icke betraktas som engångsåtgärder, utan reformarbetet bör i någon form få en fortsättning. Jag vill i detta hänseende erinra om att jag, med stöd av Kungl. Maj:ts bemyndigan-

de den 13 december 1957 tillkallat sakkunniga med uppgift bl. a. att utreda trafiksäkerhetsarbetets framtida inriktning och arbetsformer m. m. Vidare erinras om att jag, med stöd av bemyndigande den 20 december 1957, tillkallat sakkunniga för att särskilt utreda frågan om en översyn av lagstiftningen rörande trafiknykterhet och vissa därmed sammanhängande frågor, bl. a. i vad mån prövningen av frågor om indragning av körkort bör överflyttas från länsstyrelse till domstol.

Behovet av en mera allsidig och ingående forskning rörande trafiksäkerhetsproblemen samt utökad trafikundervisning är uppenbart. Frågan hör till dem, som enligt meddelade direktiv bör i första hand beaktas av den nyss omnämnda utredningen rörande det framtida trafiksäkerhetsarbetet.

Aven utredningens förslag om inventering och avlägsnande av förefintliga trafikfällor på vägarna är i sak befogat. I stor utsträckning har sådana inventeringar redan genomförts. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen samt vägförvaltningarna i länen har f. ö. hithörande frågor under kontinuerlig uppsikt. Ytterst innebär nära nog alla vägomläggningar och vägförbättringar att trafiksäkerheten främjas. Frågan består icke i första hand i att kartlägga var de trafikfarliga punkterna är belägna, ty dessa är i allmänhet redan kända, utan i att utnyttja de tillgängliga resurserna så att de ger största möjliga utbyte. För att mera direkt koppla in länsstyrelserna i detta arbete anser jag emellertid lämpligt att vägförvaltningarna anmodas att efter hörande av polismyndigheterna, trafikanternas lokala organisationer samt andra i saken intresserade organ och sammanslutningar snarast upprätta en förteckning över förbättringsåtgärder, som är angelägna ur trafiksäkerhetssynpunkt och kan genomföras utan större vägomläggningar eller andra mera kostnadskrävande åtgärder, samt att överlämna denna förteckning till länsstyrelsen i länet. Jämlikt länsstyrelseinstruktionen torde det ankomma på länsstyrelsen att verka för att de i förteckningen upptagna vägförbättringsåtgärderna och andra liknande åtgärder, som länsstyrelsen finner angelägna, kommer till stånd så snart det kan ske, samt att vid behov göra framställningar i dylika frågor hos Kungl. Maj:t.

En högst allvarlig företeelse är att det på många håll brister i efterlevnaden av sådana bestämmelser i lagar och andra författningar, som har med trafiken att göra. Från utredningens sida och i flera remissyttranden har klagats över den höga frekvensen av fordonsstölder. Lika betänkligt är enligt min uppfattning, att grovt oaktsam körning, rattfylleri, körning utan körkort och andra allvarliga brott och förseelser mot trafikförfattningarna i stor utsträckning undgår beivran. Anledningen härtill är den, att polismyndigheterna, trots personalökningarna de senaste åren, icke på långt när har tillräckliga resurser för att ordna en effektiv övervakning av den ständigt växande trafiken. Det är i längden nödvändigt att bygga ut övervakningsapparaten så, att den som begår en överträdelse måste som en praktisk möjlighet räkna med att bli åtalad och sakfälld samt eventuellt även att mista sitt körkort. Härförutan blir varje reform av trafikförfattningarna en reform på papperet.

Vad beträffar den mångfald förslag till trafiksäkerhetsfrämjande åtgärder, som framförts i yttrandena över betänkandet, förutsätter jag att dessa, i den mån de icke blir föremål för omnämmande och åtgärder i det följande, skall beaktas under det fortsatta utredningsarbete på trafiksäkerhetsens område för vilket jag, såsom förut nämnts, nyligen vidtagit vissa förberedande åtgärder.

Förarutbildning

Utredningen

I det avsnitt av betänkandet, som behandlar förarutbildning och förarprov, har utredningen hänvisat till vad som tidigare i betänkandet anförts om att ett oproportionerligt stort antal olyckor faller på förarna i de yngre åldersgrupperna, om att ovana förare är en olycksframkallande faktor av stor betydelse samt om att en förares sätt att köra intimt sammanhänger med hans sätt att leva. Vidare har framhållits, att alla dessa olycksframkallande faktorer är av sådan beskaffenhet, att de helst bör angripas redan innan vederbörande tilldelas körkort. Om man med större framgång skall kunna lära förarna ett riktigt körsätt och påverka dem till större hänsyn i trafiken, bör detta ske på utbildningsstadiet, innan de blivit befästa i uppfattningen, att deras körsätt i alla situationer är det riktiga.

Eftersom *utbildning i körskola* är den vanligaste utbildningsformen, har utredningen främst undersökt, i vad mån det är möjligt att höja kvaliteten i den undervisning, som körskolorna meddelar. Som sin allmänna uppfattning har utredningen deklarerat, att en säker förare icke är liktydigt med en tekniskt skicklig förare och att en förares förmåga att säkert framföra ett fordon i stället främst beror på hans personliga inställning till nödvändigheten att färdas varsamt fram i trafiken. Utredningen har ansett, att den teoretiska delen av körskoleutbildningen har en mycket stor betydelse vid sidan av den praktiska.

Omfattningen av den teoriundervisning, som lämnas eleverna i körskola, beror, enligt vad utredningen framhållit, i första hand på bestämmelserna i 31 § 3 mom. vägtrafikförordningen, enligt vilka förarprov må godkännas endast om sökanden befinnes äga för brukandet erforderlig kännedom om det slag av motorfordon, varom fråga är, ha nödiga insikter om gällande trafikföreskrifter samt om den verkan ur trafiksäkerhetssynpunkt, som trötthetstillstånd och alkoholhaltiga drycker medför på den mänskliga organismen. Dessa kunskapskrav har närmare utvecklats i ett av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen den 1 november 1953 utfärdat meddelande till besiktningsmännen.

Utredningen har kritiserat de gällande detaljföreskrifterna i nyssnämnda

meddelande bl. a. ur den synpunkten, att de innefattar krav på vissa kunskaper, som icke är av direkt betydelse ur trafiksäkerhetssynpunkt, t. ex. kännedom om reglerna för registrering, avregistrering och anmälningsskyldighet vid förvärv och försäljning av motorfordon, men att krav icke uppställts på sådana kunskaper, som är särskilt ägnade att ge vederbörande insikt om allvaret i den bristande trafiksäkerheten. Utredningen har utförligt redogjort för hur teoriundervisningen bör vara utformad. Enligt utredningens mening bör den särskilt gå ut på att meddela sådana kunskaper, som ger eleven det speciella omdöme, vilket behövs för att han skall förstå att anpassa sitt körsätt med hänsyn till sådana riskmoment, som han efterhand kommer att möta i trafiken. Bl. a. bör eleverna få ett visst mått av kunskap om de naturlagar, som varje förare kommer i kontakt med under körningen, t. ex. friktionen mellan däck och vägbana, centrifugalkraften och begreppet levande kraft. Någon mera ingående kunskap om bilens konstruktion har utredningen däremot icke ansett erforderlig.

Utredningen har också framfört kritik mot det sätt, på vilket den praktiska utbildningen oftast blivit anordnad vid körskolorna. Denna bör enligt utredningens mening främst gå ut på att ordentligt inlära vissa grundläggande manövermoment, bl. a. att starta, att stanna på plan mark och i backe, att svänga i vägkorsning, att vända på väg och att backa. Dessa moment måste nötas in till den grad, att de kan utföras korrekt utan att nämnvärt ta förarens koncentration och uppmärksamhet i anspråk. Viktigt är, att dessa manövermoment inövas enligt en viss ordning och enligt en viss metod. Därutöver bör eleven öva i trafik så länge, att han får tillfälle att praktiskt tillämpa de elementära trafikreglerna. Inom ramen för den tid, som rimligen kan ägnas åt den praktiska utbildningen, ryms däremot icke någon mera ingående praktisk undervisning i landsvägskörningens teknik eller i körning under mörker och i halt väglag. Ej heller torde några mera långtgående krav behöva uppställas på förmåga att utföra fickparkering, långa backningar, avslutade med svängning runt gathörn och uppställning av fordonet vid trottoarkant eller andra mera komplicerade manövrer.

Vissa synpunkter har i betänkandet anlagts på sättet för de praktiska övningarnas bedrivande. Härvid har utredningen, efter amerikanska förebilder, särskilt rekommenderat att eleverna får tillfälle att följa andra elevers övningsskörningar. Ett annat system, som utredningen ansett lämpligt i vissa fall, är att eleverna i viss utsträckning får föra bil på egen hand i särskilt anordnad s. k. körgård.

De av utredningen anförda synpunkterna på den teoretiska utbildningen har utredningen ansett böra komma till uttryck genom en utbyggnad av de i 31 § 3 mom. vägtrafikförordningen upptagna kompetensreglerna för erhållande av körkort. Närmare bestämt har utredningen föreslagit, att körkortsökande skall visa sig äga kännedom om de särskilda risker, som föreligger i vissa uppräknade trafiksituationer, samt om det körsätt, som en förare i olika fall har att tillämpa för att undgå att invecklas i olyckor. Vidare har föreslagits, att sökanden skall ådagalägga sådana kunskaper om trafikolyck-

kornas omfattning, orsaker och karaktär samt sådana insikter i övrigt, att han kan antagas förstå nödvändigheten av ett varsamt och hänsynsfullt uppträdande i trafiken. Liknande tillägg har också, för konsekvensens skull, föreslagits i fråga om de i 27 § 2 mom. förordningen angående yrkesmässig automobiltrafik m. m. givna bestämmelserna om villkoren för erhållande av trafik kort.

För att få till stånd en undervisning enligt de uppdragna riktlinjerna är det emellertid enligt utredningens uppfattning icke tillfyllest med en författningsändring, som ju endast i mera allmänna ordalag kan ange de kunskapskrav den körkortssökande måste uppfylla. Utredningen har föreslagit att i 36 § vägtrafikförordningen skall införas ett nytt stadgande av innehåll att den teoretiska undervisningen i körskola skall bedrivas i enlighet med kursplan, som utfärdas av Kungl. Maj:t eller den myndighet Kungl. Maj:t därtill förordnar. Utredningen har förutsatt, att erforderlig psykologisk och pedagogisk expertis anlitas vid utarbetandet av planen.

Utredningen har också föreslagit tillägg till bestämmelserna i 36 § 4 mom. vägtrafikförordningen om kompetenskraven för föreståndare och lärare vid körskola av innebörd att vederbörande skall ha ingående kunskaper om de särskilda risker, som föreligger vid omkörning och i vissa andra uppräknade situationer, om det körsätt, som en förare i olika situationer skall tillämpa för att i möjligaste mån undgå att invecklas i olyckor samt om trafikolyckornas omfattning, orsaker och karaktär, liksom ock att vederbörande skall ha sådana insikter i övrigt, som är särskilt ägnade att skapa erforderlig förståelse för nödvändigheten av ett varsamt och hänsynsfullt uppträdande i trafiken.

Vidare har utredningen ansett erforderligt att skapa garantier för att körskolorna använder en högklassig lärobok. I sådant syfte har utredningen föreslagit att lärobok, som användes i körskola, skall vara godkänd av Kungl. Maj:t eller den myndighet Kungl. Maj:t därtill förordnar. Granskningen bör enligt utredningens mening lämpligen kunna verkställas av en kommitté bestående av representanter för väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, statspolisen, trafiksäkerhetsrådet och nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande. Vid granskningen bör givetvis tillses, att boken följer den plan, som utarbetats för den teoretiska och praktiska utbildningen i körskola.

Utredningen har vidare erinrat om föreskrifterna i 36 § vägtrafikförordningen att verksamheten vid körskola skall vara underkastad inspektion av besiktningsman och den tillsyn i övrigt, varom länsstyrelsen förordnar, samt att föreståndare, lärare eller instruktör, som befinnes olämplig för sitt uppdrag, kan tilldelas varning av länsstyrelsen eller få sitt tillstånd återkallat. Emellertid har utredningen funnit, att besiktningsmännen i regel icke fullgjort inspektioner i nämnvärd omfattning och att de inspektioner, som förekommit, i regel varit ytliga. Eftersom det bedömts vara av vikt, att utbildningen blir föremål för fortlöpande kontroll och särskilt att bilinspektörerna bildar sig en uppfattning om det sätt varpå verksamheten i körskolorna bedrives, har utredningen föreslagit sådan ändrad lydelse av stadgandet i 36 §

vägtrafikförordningen, att körskola skall inspekteras av besiktningsman minst en gång varje år och att rapport över inspektionen skall sändas in till länsstyrelsen.

I fråga om möjligheterna att erhålla *förarutbildning utan att anlita körskola* har utredningen hänvisat till bestämmelserna i 30 § 1 mom. vägtrafikförordningen. Enligt dessa kan den, som för att erhålla körkort vill erhålla färdighet i körning med motorfordon, utan hinder av att han icke innehar körkort få föra sådant fordon under följande förutsättningar, nämligen att han fyllt 18 år eller, om körningen sker med lätt motorcykel, 16 år och att körningen sker under uppsikt av person, som fyllt 21 år samt innehar körkort för fordon av det slag körningen avser och har längre tids vana och skicklighet i fråga om körning med sådant fordon. Om körningen sker med bil, gäller härjämte som villkor, att den som övar uppsikt över körningen medföljer i bilen vid den körandes sida.

Enligt utredningens mening bör privatutbildningen bli föremål för bättre kontroll än nuvarande bestämmelser medger. En allvarlig olägenhet med den nuvarande lösliga regleringen av hithörande förhållanden är svårigheten att avgöra, om körningen i det särskilda fallet är olovlig eller sker såsom övningskörning. Det förekommer i icke obetydlig omfattning, att personer utan körkort — även sådana vilkas körkort återkallats — fortsätter att köra bil blott de är åtföljda av person med körkort. Vidare kan enligt utredningens mening mot nuvarande regler anmärkas, att kraven på utbildarens kompetens är svårtolkade och icke ger någon garanti för att vederbörande verkligen har den erfarenhet såsom motorförare, som bör krävas för att han skall få fungera som utbildare.

Av nu anförda skäl har utredningen övervägt att göra rätten till övningskörning beroende av särskilt tillstånd. Med tanke på den stora arbetsbörda, som en sådan regel skulle förorsaka den tillståndsprövande myndigheten, har emellertid utredningen avstått därifrån. I stället har utredningen framlagt ett förslag till sådan ändring av 30 § vägtrafikförordningen, att den, som vill utbilda annan till motorförare, skall göra anmälan härom hos polismyndighet med uppgift om sökandens och elevens namn, ålder och adress, numret å sökandens körkort, dagen för körkortets utfärdande samt det slag av fordon — motorcykel eller bil — som körningen skall avse. Polismyndigheten föreslås skola förse anmälningen med ett intyg utvisande att anmälan skett, och sökanden skall därefter äga rätt att under tre månader, räknat från intygets utfärdande, bedriva utbildning med den uppgivne eleven. Förande av motorfordon utan körkort i fall, då dylik anmälan ej skett, skall enligt förslaget vara att anse såsom olovlig körning. Anmälningen skall medföras under färd och på anmodan uppvisas för polisman eller besiktningsman. Vid ansökan om förarprov skall eleven uppvisa handlingen med därå tecknat utbildningsbevis av den, som meddelat utbildningen. Vidare har utredningen föreslagit, att Kungl. Maj:t i särskild skrivelse anmodar nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande att utarbета enkla anvisningar om hur pri-

vat utbildning lämpligen skall bedrivas och vad som i främsta rummet bör inläras samt om vad läraren särskilt har att iakttaga för att övningskörningen icke skall förorsaka fara och olägenhet i trafiken. Dessa anvisningar bör av polismyndigheten kostnadsfritt tillhandahållas dem som gör anmälan om övningskörning. Slutligen har utredningen i detta sammanhang också föreslagit att det i 30 § 1 mom. vägtrafikförordningen förekommande uttrycket »längre tids vana och skicklighet» skall utbytas mot ett stadgande av innebörd allenast, att sökanden skall ha haft körkort för det slag av motorfordon, som övningskörningen avser, under minst tre år.

Remissyttrandena

Förslaget att fastställa särskilda kursplaner och läroböcker för *förarutbildning i körskolor* har allmänt tillstyrkts.

Ett mindre antal yttranden ger dock uttryck för mera kritiska synpunkter. *Motorförarnas helnykterhetsförbund* har helt allmänt uttalat en varning för att öka teoriundervisningen på praktikens bekostnad. *Socialstyrelsen* har framhållit, att den föreslagna omfattande teoriutbildningen icke kan inrymmas inom körskoleundervisningen och att kravet på bättre teoretiska kunskaper i stället bör tillgodoses genom undervisningen i de allmänna skolorna. *Förste bilinspektören i Malmö distrikt* har uttalat tvivel om nyttan av särskilda kursplaner, eftersom man i praktiken ständigt måste gå ifrån planen och lägga upp undervisningen individuellt med hänsyn till eleverna. *Sveriges bilskolors riksförbund* har bestämt avstyrkt förslaget om en särskild lärobok.

I flera fall har önskemål uttalats att vissa myndigheter, intresseorganisationer eller företrädare för speciell expertis måtte få tillfälle att delta i utarbetandet av kursplanerna och granskningen av läroböckerna. *Chefen för försvarsstaben* har ansett lämpligt, att militärmyndigheterna medverkar, medan *kungl. automobil klubben* yrkat på att motororganisationerna får delta i arbetet. *Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande* har påtalat behovet av pedagogisk expertis samt ansett att även statens trafiksäkerhetsråd bör engageras i frågan. *Länsstyrelsen i Västmanlands län m. fl.* har framhållit lämpligheten av att psykologisk expertis anlitas samt att någon representant för bilskolorna får delta i arbetet.

Förste bilinspektören i Stockholm har ansett det vara av speciell vikt, att föreskrifter utfärdas om den materiel, som skall finnas i bilskolor.

Sveriges bilskolors riksförbund har understrukt vikten av att den tilltänkta kursplanen och de krav, som uppställs på de körkortssökande, bringas att helt överensstämma.

Förslaget i fråga om inspektion av körskolorna har nästan genomgående tillstyrkts. Vissa yttranden ger dock uttryck för betänksamhet med hänsyn till behovet av personal för uppgiftens behöriga fullgörande.

Bland dem, som påtalat de bristande resurserna i fråga om personal, må särskilt nämnas *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen*, *Örebro läns trafiksäker-*

hetskommitté, föreningen Sveriges landsfogdar, nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande, svenska vägföreningen och svenska petroleuminstitutet. Landsfogden i Västmanlands län har tillstyrkt förslaget endast under förutsättning, att tillräckliga personalresurser ställes till förfogande. Förste bilinspektörerna i Örebro och Gävle distrikt samt Sveriges bilskolors riksförbund har betecknat förslaget som ogenomförbart på grund av personalbrist. Poliskammaren i Lund har ifrågasatt, om icke uppgiften i brist på tillräcklig personal inom besiktningsmannaorganisationen skulle kunna fullgöras av polispersonal.

Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande m. fl. har vidare uttalat önskemål om en sådan förbättrad utbildning av bilinspektörerna, som skulle göra dem mera ägnade att fullgöra bl. a. ifrågavarande skyldigheter.

I fråga om förslaget till reglering av *privat förarutbildning* har stora meningsskiljaktigheter gjort sig gällande. Visserligen har förslaget tillstyrkts eller lämnats utan erinran i ett stort antal yttranden, men många kritiska röster har också framträtt.

Bland dem, som ställt sig kritiska till förslaget om särskild anmälan hos polismyndigheten, är att nämna *polismästaren* samt *ordnings- och trafikpolisintendenterna i Stockholm* ävensom *poliskammaren i Västerås*. *Kungl. automobil klubben* har betecknat de föreslagna bestämmelserna som tungrodda och ineffektiva. Liknande uttalanden har gjorts också av *föreningen Sveriges polismästare*. *Sveriges kvinnliga bilkårers riksförbund* har framhållit, att bestämmelserna icke motiveras av någon större olycksfrekvens i samband med övningskörning.

Å andra sidan finns också yttranden, i vilka påyrkas ännu mera restriktiva regler i fråga om privat övningskörning än dem utredningen föreslagit. Längst går *förste bilinspektören i Örebro distrikt*, som yrkat på förbud mot all privat övningskörning. *Sveriges bilskolors riksförbund* vill att utbildning i körskola skall vara enda formen för erhållande av körkort för motorcykel, medan *länsstyrelsen i Västmanlands län* ifrågasatt, om icke privat övningskörning bör förbjudas vid veckoslut och helger ävensom i samband med yrkesmässig trafik. *Länsstyrelsen i Östergötlands län* har föreslagit förbud mot övningskörning på riksväg och *länsstyrelsen i Kopparbergs län* förbud mot övningskörning bl. a. i städer och på livligt trafikerade vägar. Enligt *länsstyrelsen i Södermanlands län* bör ur kontrollsynpunkt rätten till övningskörning efter anmälan hos polismyndighet begränsas att avse allenast viss räjong. *Poliskammaren i Halmstad* slutligen har påyrkat generellt förbud mot övningskörning för dem, vilkas körkort återkallats.

Även de, som i princip tillstyrkt förslaget, har i många fall framställt önskemål om jämkningar i detsamma. I åtskilliga yttranden, bl. a. de som avgivits av *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, poliskammaren i Linköping, länsstyrelsen i Malmöhus län, Västmanlands läns bilskoleförening, motormännens riksförbund, motorförarnas helnykterhetsförbund, nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande* och *Sveriges bilskolors riksförbund,*

har framhållits som önskvärt, att fordon som användes för övningskörning förses med en särskild skylt med upplysning därom. *Statsåklagaren i Göteborg* har närmare preciserat önskemålet så, att polismyndigheten bör i samband med att anmälan göres utlämna dylik skylt mot en depositionsavgift, som återbetalas, då skylten återställs. I yttrandena från *länsstyrelsen i Malmöhus län m. fl.* har vidare ifrågasatts, om ej giltighetstiden för anmälan om övningskörning bör göras längre än som föreslagits och exempelvis bestämmas till 6 månader.

Bland övriga detaljanmärkningar förtjänar nämnas, att ett stort antal remsmyndigheter, bl. a. *länsstyrelserna i Jönköpings* samt *Göteborgs och Bohus län* ävensom *Sveriges bilskolors riksförbund*, framhållit att övningskörning under utbildning i körskola uttryckligen bör undantagas från bestämmelsen. *Länsstyrelsen i Stockholms län* har påyrkat bestämmelse om att polismyndighets intyg om gjord anmälan skall utfärdas utan avgift. Slutligen har *poliskammaren i Göteborg* hemställt om en sådan utformning av bestämmelsen, att anmälan kan ske och intyg utfärdas å varje polisvaktkontor och alltså icke blott hos polismyndigheten. För det fall att förslaget genomföres, har *chefen för försvarsstaben* framställt önskemål om vissa ändringar i militära vägtrafikförordningen.

De föreslagna bestämmelserna om kompetens för den, som skall leda privat övningskörning, har i praktiskt taget alla de yttranden, som innehåller närmare uttalanden i frågan, gjorts till föremål för kritik ur den synpunkten, att det ansetts olämpligt att slopa det nuvarande kravet på vana och skicklighet. *Länsstyrelsen i Malmöhus län* har ifrågasatt om icke den, som gör anmälan till polismyndighet om tillämnad övning, samtidigt bör avgiva en deklARATION om sin vana och skicklighet.

Vissa yttranden innehåller dessutom önskemål om att vissa minimikrav uppställas på de fordon, som användes för privat övningskörning, och att kontroll verkställs av polismyndigheten i samband med anmälan om övningskörning. Till denna grupp av yttranden hör bl. a. de som avgivits av *poliskammaren i Örebro* och *Örebro läns trafiksäkerhetskommitté*.

Utredningens förslag i fråga om anvisningar för privatutbildning har i de yttranden, som närmare behandlat denna fråga, oftast tillstyrkts. *Motormännens riksförbund* har betecknat frågan som angelägen. Ett antal yttranden ger emellertid uttryck för uppfattningen, att det kan vara mindre lämpligt att införa allmänt hållna råd och anvisningar om privatutbildning vid sidan av de mera preciserade kursfordringarna för körskolorna, eftersom allmänheten härav lätt kan få det intrycket, att privatutbildning är ett enklare sätt att erhålla körkort. Sådana uttalanden har gjorts av bl. a. *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen*, *länsstyrelsen i Uppsala län* och *automobilbesiktningens förenings*.

Medan *Västernorrlands läns bilskoleförening* uttalat tvekan om lämplig-

heten att anförtro åt nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande att utfärda anvisningarna, har *Jönköpings läns bilskoleförening* framhållit att detta arbete bör kunna utföras av nationalföreningen ensam.

Departementschefen

De synpunkter, som utredningen anlagt på frågan om förarutbildningen i körskola, kan jag i allt väsentligt ansluta mig till. Den teoretiska undervisningen har utan tvivel ibland varit bristfällig, och en förbättring av utbildningsstandarden är därför påkallad. Den starka tonvikt, som utredningen lagt på den teoretiska utbildningen, får emellertid icke dra uppmärksamheten från det förhållandet, att utbildningen i körskolor av naturliga skäl måste till väsentlig del inriktas på att bibringa eleverna praktiskt handlag med fordonet.

Vidare bör framhållas, att icke ens högt ställda krav på teoretiskt och praktiskt kunnande hos förarna i och för sig ger några garantier för en fullgod trafiksäkerhet. Vad det ytterst kommer an på är icke motorförarnas teoretiska eller praktiska kunskaper utan det mått av ansvar, omdöme och hänsyn till andra, som de visar i trafiken. Spörsmålet, hur dessa egenskaper skall kunna frammanas, löses dock icke enbart genom en omläggning av förarutbildningen, utan härför erfordras ett långvarigt och mödosamt upplysningsarbete. Jag instämmer helt i utredningens uppfattning, att körskolorna bör bära sin del i detta arbete. Till stor del måste uppgiften emellertid få ankomma på det allmänna skolväsendet, pressen samt de övriga offentliga och enskilda organ, vilka arbetar i trafiksäkerhetens tjänst. De allmänna egenskaper, som bör utmärka en motorförare, överensstämmer i allt väsentligt med dem, som bör känneteckna varje god samhällsmedlem.

Vad som i detta hänseende bör fordras just av en körkortssökande är, såsom utredningen framhållit, att han är väl förtrogen med de särskilda risker för honom själv och andra, som förändret av motorfordon innebär. Den teoretiska undervisningen i körskola bör därför disponeras så, att dessa frågor ej förbigås lättvindigt. Den kritik, som utredningen i detta hänseende riktat mot körutbildningen, sådan den nu bedrivs, torde i många fall vara befogad. För min del anser jag också — i viss motsats till utredningen — att den teoretiska undervisningen i dessa delar bör kompletteras med praktisk övning i landsvägskörning och, där det låter sig göra, även i körning under mörker.

Vad angår de av utredningen framlagda konkreta författningsförslagen tillstyrker jag förslaget om att 31 § 3 mom. vägtrafikförordningen utbygges med bestämmelser som i allmänna ordalag anger vad den teoretiska utbildningen bör gå ut på. Jag tillstyrker också en motsvarande ändring i 27 § 2 mom. förordningen angående yrkesmässig automobiltrafik m. m.

Även förslaget att i 36 § vägtrafikförordningen intaga en föreskrift om att utbildning i körskola skall bedrivas i enlighet med kursplaner, som utfärdats av Kungl. Maj:t eller den myndighet Kungl. Maj:t därtill förordnat, anser

jag vara lämpligt. Givet är, att kursplanen i huvudsak blott kan angiva målet i olika hänseenden för utbildningen och att däri eventuellt förekommande anvisningar om hur utbildningen skall bedrivas för att nå detta mål regelmässigt blott kan bli av rådgivande art.

Jag ansluter mig i princip även till förslaget om granskning och godkännande av läroböcker, som är avsedda att komma till användning i körskola. Den av utredningen föreslagna bestämmelsen härom i 36 § vägtrafikförordningen, enligt vilken endast läroböcker, som sålunda blivit godkända, får användas, synes emellertid onödigt kategorisk. Bestämmelsen torde lämpligen kunna jämkas till att avse föreskrift om att någon sålunda godkänd lärobok skall användas vid undervisningen, varigenom möjlighet lämnas öppen att vid behov komplettera framställningen i läroboken med annat material.

Förslaget om utökad inspektion av körskolorna är enligt min mening ett nödvändigt komplement till de nyss förordade skärpta bestämmelserna om hur undervisningen bör bedrivas. Emellertid är det tveksamt, huruvida en utökning av inspektionsverksamheten av den omfattning, utredningen förordat, f. n. kan genomföras med hänsyn till bilinspektionens personalresurser. Bestämmelsen om att körskola skall inspekteras minst en gång årligen måste därför uppmjukas genom inskjutande av orden »om möjligt». Även med en dylik jämkning torde det framstå som uppenbart, att inspektion av körskolor är en viktig uppgift för bilinspektionen, vilken icke får eftersättas.

Övriga av utredningen föreslagna nya bestämmelser i 36 § vägtrafikförordningen, nämligen om kvalifikationerna för föreståndare och lärare vid körskola, överensstämmer i sak nästan helt med de av mig förordade reglerna om vad utbildningen bör gå ut på. En upprepning av bestämmelserna är sakligt sett överflödigt och gör författningstexten svåröverskådlig. Jag kan därför — ehuru jag ansluter mig till syftet med bestämmelserna — icke tillstyrka förslaget i denna del.

Utredningens förslag till nya regler om sådan övningskörning, som äger rum annorledes än i samband med körskoleutbildning, är i främsta rummet motiverat av önskemålet att komma till rätta med de möjligheter att kringgå körkortsbestämmelserna, som nuvarande föreskrifter erbjuder. Däremot har utredningen icke gjort gällande, att olycksfrekvensen i samband med övningskörning skulle vara särskilt hög och att skärpningarna sålunda skulle vara direkt motiverade ur trafiksäkerhetssynpunkt.

Det kan ifrågasättas, om syftet med förslaget verkligen motiverar den omgång och de kostnader, som dess genomförande skulle innebära. En annan betänklig konsekvens av förslaget är att det medför slopande av det välmotiverade krav på vana och skicklighet i fråga om förande av motorfordon, som i gällande författning uppställles för instruktören, och dess ersättande med en regel om att denne skall ha innehaft körkort i minst tre år. Skäl föreligger därför att undersöka, om icke huvudsyftet med bestämmelsen kan nås på enklare sätt.

De allvarligaste missbruken av rätten till övningskörning är utan tvekan

de, då vederbörande tidigare innehaft körkort, som återkallats eller omhändertagits av polismyndighet. Vad däremot angår sådana fall, då vederbörande icke förut haft körkort, finns knappast någon anledning att misstänka något mera allmänt missbruk av rätten till övningskörning.

Från denna utgångspunkt synes det möjligt att komma till rätta med de mera påtagliga missförhållandena på ett enklare sätt än utredningen förordat, nämligen genom en föreskrift av innebörd att den, vars körkort återkallats, icke får bedriva övningskörning annat än i samband med utbildning i körskola. En sådan bestämmelse medför icke någon större omgång och lärer ej innebära inskränkning i något legitimt behov. Jag förordar därför, att en dylik bestämmelse upptages i 30 § 1 mom. vägtrafikförordningen. Övriga fall av missbruk utav rätten till övningskörning torde däremot icke vara av den betydelse, att de påkallar några skärpta bestämmelser.

Vidare förordar jag, att de i nyssnämnda författningsrum angivna kraven på den, som leder övningskörning, i enlighet med utredningens förslag förtydligas på det sättet, att vederbörande skall ha innehaft körkort i minst tre år. Därutöver bör emellertid också gälla det nuvarande kravet på vana och skicklighet i fråga om körning med sådant fordon, varom fråga är.

Vad slutligen beträffar utredningens förslag om utarbetande av anvisningar för privatutbildning vill jag ifrågasätta, om icke behovet i allt väsentligt blir fyllt genom de av mig förordade bestämmelserna om kursplaner för körskolorna och om godkännande av läroböcker. Dessa kursplaner och läroböcker bör ju rimligen kunna användas även vid förarutbildning, som icke äger rum i körskola. Att vid sidan av dem ha särskilda, mindre omfattande anvisningar för privatutbildning är knappast helt lämpligt. Härtill kommer svårigheten att bringa dessa anvisningar till vederbörandes kännedom. Jag kan av nu nämnda skäl icke tillstyrka förslaget.

Det i vissa remissyttranden framförda förslaget om krav på särskilda anordningar i fordon, som användes för privat övningskörning, anser jag icke lämpligen kunna förverkligas utan närmare undersökningar.

Det allmänna lämplighetskravet

Utredningen

I ett särskilt avsnitt har utredningen behandlat den prövning av körkortsaspirants lämplighet, som äger rum innan körkort utfärdas. Till en början har utredningen uppehållit sig vid bestämmelserna i 32 § 1 mom. vägtrafikförordningen om att körkortssökande skall vid sin ansökan foga ett av polismyndighet utfärdat intyg, utvisande att sökanden under de senaste två åren gjort sig känd för nyktert levnadssätt och med hänsyn till sina personliga förhållanden i övrigt icke kan anses olämplig såsom förare av körkortspliktigt fordon.

Efter en redogörelse för bestämmelsens tillkomsthistoria har utredningen i korthet refererat närmast motsvarande bestämmelser i Danmark, Finland,

Norge, Tyskland, Österrike och Amerikas förenta stater. I förstnämnda tre länder innehåller trafiklagstiftningen bestämmelser liknande de svenska eller lindrigare än dessa, dock att i Norge gäller en uttrycklig bestämmelse om att körkort icke får tilldelas den, som under de tre senaste åren gjort sig skyldig till fylleri. I övriga ifrågavarande länder uppställas allmänt hållna krav på lämplighet, pålitlighet etc., vilka i praktiken tolkas så, att hänsyn tages bl. a. till sådana brister i vederbörandes sociala anpassning, som kan antagas öva inflytande på lämpligheten såsom förare. Speciellt har framhållits, att amerikansk trafiklagstiftning ofta lämnar de tillståndsgivande myndigheterna en mycket fri prövningsrätt, då det gäller sökandens personliga lämplighet.

För att få en närmare uppfattning om praxis vid utfärdande av s. k. nykterhetsintyg har utredningen riktat en rundfråga till landets polismyndigheter. Svaren har givit vid handen, att praxis icke visar någon helt enhetlig bild. I fråga om den förseelse, som kanske oftast belastar de körkortssökande, nämligen olovlig körning, tillämpar de flesta polismyndigheter sådan praxis, att en enstaka förseelse av detta slag i regel icke anses som tillräcklig grund för vägran att utfärda intyg. Vissa polismyndigheter ser emellertid strängt på dylika förseelser och vägrar intyg redan efter en förseelse, medan andra polismyndigheter utfärdar intyg även om sökanden vid upprepade tillfällen fört motorfordon utan att vara berättigad därtill. Andra brott och förseelser än olovlig körning föranleder avslag å ansökan om intyg endast om de är av mera kvalificerat slag eller på något sätt har samband med förande av motorfordon. Stöld av motorfordon anses utgöra hinder för utfärdande av intyg, men motsvarande anses icke gälla, om stöldobjektet varit något annat än motorfordon, såvida icke sådant fordon kommit till användning vid brottets förövande. Många polismyndigheter anlägger dock ett annat betraktelsesätt och anser att svåra eller upprepade brott diskvalificerar för erhållande av körkort, även om brotten icke haft anknytning till motorfordonstrafik. Våldsbrotten intar i viss mån en särställning, i det att flertalet polismyndigheter anser svårartade brott av detta slag utgöra hinder för erhållande av intyg. På åtskilliga håll gäller dock den praxis, att brottet icke grundar avslag å ansökan om intyg med mindre det förövats under spritpåverkan.

Vad beträffar den personundersökning, som föregår utfärdandet av nykterhetsintyg, har av utredningens rundfråga framgått, att undersökningen i regel är mera ingående på landsbygden än i städerna. På landsbygden brukar en ansökan om dylikt intyg remitteras till polisman i den ort, där sökanden är bosatt. Om sökanden ej är känd av polismannen, införskaffas ofta yttrande från arbetsgivare, lärare och andra. Förhör med sökanden förekommer däremot endast i undantagsfall. Vidare kontrolleras undantagslöst, huruvida sökanden återfinnes i det lokala straffregister, som föres av polismyndigheten. Endast i mindre omfattning sker kontroll i det centrala register, som tidningen Polisunderrättelser utgör. I städerna avviker utredningsförfarandet från det på landsbygden tillämpade såtillvida, att yttranden från enskilda polismän icke inhämtas, samt att utlåtanden i allmänhet hel-

ler icke införskaffas från personer i sökandens omgivning. I vissa städer, t. ex. Göteborg, verkställes emellertid en mera noggrann undersökning i fall, då de tillgängliga uppgifterna visar att sökanden i något hänseende gjort sig skyldig till misskötsamhet, som icke är av blott bagatellartad beskaffenhet.

För egen del har utredningen ansett, att den gängse benämningen »nykterhetsintyg» är mindre lämplig med hänsyn till intygets innehåll samt har föreslagit, att handlingen i själva författningstexten erhåller benämningen »lämplighetsintyg».

Ehuru man enligt utredningens mening bör vid bedömningen av en sökandes lämplighet ta hänsyn bl. a. till den tid, som förflutit sedan en brottslig gärning blivit begången, har utredningen dock ansett det mindre lämpligt att en fix tidsgräns uppställts i själva författningen. Utredningen har därför föreslagit, att tvåårsregeln slopas som preskriptionsgräns vid lämplighetsbedömningen men att den i vissa fall bibehålles som en gräns för vad det åligger polismyndigheten att undersöka. Hinder bör med andra ord icke föreligga att vad polismyndigheten har sig bekant eller erfar om den sökandes förhållanden längre tillbaka än två år tages i betraktande vid prövningen.

Med avseende å själva undersökningsarbetet har utredningen, med hänsyn till intygsärendenas stora antal, begränsat sig till att föreslå sådana åtgärder, som bedömts icke behöva nämnvärt öka polismyndigheternas arbete. Utredningen har förordat att till 32 § 1 mom. vägtrafikförordningen fogas en bestämmelse av innehåll att polismyndigheten före utfärdandet av lämplighetsintyg skall kontrollera, huruvida sökanden förekommer i de lokala register, som föres, i tidningen Polisunderrättelser eller i den särskilda förteckning, som av statens kriminaltekniska anstalt utgives över återkallade körkort. En mera ingående utredning skall emellertid enligt förslaget verkställas i sådana fall, då polismyndigheten genom registren eller eljest erhåller sådana upplysningar om vederbörande, att hans lämplighet som förare kan ifrågasättas. Har polismyndighet, trots anmärkningar mot den sökande, ändå ansett sig böra utfärda lämplighetsintyg, skall en redogörelse för den utredning, som föregått intygets utfärdande, överlämnas till körkortsmyndigheten. På lämplighetsintyget bör angivas, huruvida sådan redogörelse kommer att insändas.

Vid avgörande av frågan, huruvida lämplighetsintyg bör utfärdas eller icke, bör polismyndigheten enligt utredningens uppfattning framför allt beakta, att kraven på ansvars känsla och hänsyn hos förarna blir tillgodosedda. Om en sökande tidigare gjort sig skyldig till brott eller förseelse, är det icke brottets rubricering eller det ådömda straffet, som i första hand skall avgöra frågan om hans lämplighet såsom motorförare. Den primära frågeställningen måste enligt utredningen vara, huruvida sökanden i mera väsentlig mån visat bristande respekt för andra människors säkerhet till liv eller egendom, om han ådagalagt ett aggressivt och hänsynslöst sinnelag samt om den brottslighet, som ligger sökanden till last, av annan orsak utgör anledning till antagande, att han som motorförare icke kommer att respektera trafik-

reglerna. En av de förseelser, som oftast ligger körkortssökande till last, är olovlig körning. Med hänsyn till förseelsens allvar och den höggradiga nonchalans, som den ådagalägger hos sökanden, har utredningen ansett att olovlig körning bör under avsevärd tid efter förseelsen utgöra hinder för erhållande av körkort. Vidare har även i detta sammanhang framhållits den utomordentligt stora fara, som biltjuvarna representerar. Den, som gjort sig skyldig till upprepade bilstölder, får enligt utredningens mening anses ha givit prov på en så aggressiv läggning och sådan brist på hänsyn gentemot andra, att han måste framstå som direkt olämplig att föra motorfordon. Nödvändigt är också, att kravet på skötsamhet i nykterhetskänseende strängt upprätthålles. Visserligen kan det sägas, att en enstaka fylleriförseelse icke behöver tyda på att vederbörande är en svår missbrukare av alkohol och att bland fylleristerna undantagsvis förekommer personer, vilkas tidigare livsföring ger anledning förmoda, att fylleriet endast är ett enstaka fall av misskötsamhet. Den omständigheten att en person super sig full inger emellertid — alldeles oberoende av de upplysningar som erhålles om hans livsföring i övrigt — en så stark misstanke om opålitlighet i nykterhetsavseende, att det enligt utredningen icke kan vara försvarligt att ge en sådan person rätt att föra motorfordon, så länge denna misstanke består. — Av nu angivna skäl har utredningen i sitt förslag till ändrad lydelse av 32 § vägtrafikförordningen intagit ett stadgande om att den som gjort sig skyldig till olovlig körning eller fylleri, icke äger erhålla lämplighetsintyg förrän minst två år förflutit från det förseelsen begicks. Vidare har utredningen föreslagit en allmän bestämmelse, att inflyta i samma paragraf, av innehåll att lämplighetsintyg endast må utfärdas, om det kan antagas att sökanden såsom motorförare kommer att visa hänsyn till andra, omdöme och ansvar samt respekt för trafikens regler.

Utredningen har också behandlat frågan om det läkarintyg, som körkortsökande enligt 32 § 1 mom. vägtrafikförordningen skall foga vid sin ansökan om körkort. Mot bestämmelserna om sådant intyg har utredningen riktat den erinran, att intyget icke utgör någon säker garanti för att sökanden besitter den fysiska och psykiska lämplighet, som bör fordras av en motorförare. Med anledning härav har utredningen övervägt, huruvida icke undersökningen borde göras grundligare och mera omfattande än vad fallet nu är samt uppdragas åt läkare med speciella kunskaper och särskild utrustning. Detta skulle emellertid ställa sig för besvärligt och kostsamt. Utredningen har därför begränsat sig till att föreslå snärre ändringar i vad som nu gäller. Speciellt har utredningen uppmärksammat, att det ibland för en läkare kan vara en delikat uppgift att vägra intyg för erhållande av körkort samt har tagit fasta på ett enligt uppgift från läkarhåll uttalat önskemål att läkarnas befattning med körkortsprovningen måtte inskränkas till en undersökning och redovisning av den sökandes hälsotillstånd. Närmare bestämt går förslaget ut på att den intygsgivande läkaren befrias från provning av sökandens lämplighet såsom förare samt att denna provning överflyttas till vederbörande förste provinsialläkare eller med honom jämställd förste stadsläkare.

Remissyttrandena

Behovet av en noggrannare personundersökning har nästan genomgående vitsordats i yttrandena över utredningens förslag. Beträffande detaljerna i förslaget har däremot många olika uppfattningar kommit till uttryck.

I ej så få yttranden har tvekan kommit till synes rörande polismyndigheternas kompetens och lämplighet i övrigt för personundersökningar av förevarande art. Såsom exempel på dylika yttranden må nämnas de som avgivits av *medicinalstyrelsen*, *kungl. automobil klubben* och *motorförarnas helnykterhetsförbund*.

Åtskilliga yttranden ger uttryck för tvekan med hänsyn till det arbete, som reformen kommer att vålla polismyndigheter och länsstyrelser. Så är fallet bl. a. med yttrandena från *statens trafiksäkerhetsråd* och *landsfogden i Skaraborgs län*. *Länsstyrelsen i Gotlands län* har betonat, att arbetet hos länsstyrelsen kommer att öka avsevärt. *Länsstyrelsen i Stockholms län*, *landsfogden i Östergötlands län* och *poliskammaren i Karlstad* har ansett att förslagen förutsätter personalökningar för att kunna genomföras.

På några håll har klagats över att förslagets bestämmelser om vad som åligger polismyndigheten i samband med undersökningen gjorts alltför detaljerade och omständliga. Bland yttranden av sådant innehåll må nämnas de som avgivits av *länsstyrelserna i Jönköpings, Gotlands och Värmlands län*, *Uppsala, Östergötlands, Skaraborgs och Värmlands läns avdelningar av föreningen Sveriges landsfiskaler* samt *stadsfiskalen i Skellefteå*.

I andra yttranden, bl. a. det från *landsfogden i Malmöhus län*, har ifrågasatts värdet av en sådan detaljerad undersökning som den utredningen syftat till, om ej en tillfredsställande registrering ordnas av domar i mål om olovlig körning. *Statens biltrafiknämnd* har därjämte ifrågasatt, om det icke blir nödvändigt att lägga upp ett särskilt centralt register över körkortslösa personer, som dömts för grövre brott.

Vad utredningen anfört om att körkort ej bör utfärdas för den, som gjort sig skyldig till grövre brott eller annat asocialt beteende, har rönt gensaga i några yttranden, bl. a. de som avgivits av *poliskammaren i Örebro* och *stadsfiskalen i Umeå*, såsom ägnat att försvåra vederbörandes återanpassning. Även *Sveriges läkarförbund* har ansett, att vederbörande säkerligen kommer att reagera negativt mot en dylik diskvalifikation.

Den föreslagna karenstiden av två år för det fall att vederbörande gjort sig skyldig till fylleri eller olovlig körning har ganska allmänt avstyrkts. *Länsstyrelsen i Västmanlands län* har framhållit, att utredningen i detta liksom i vissa andra fall varit benägen att åberopa extrema fall och dra vittgående slutsatser från dessa. *Länsnykterhetsnämnden i Malmöhus län* har ansett, att de föreslagna bestämmelserna rörande fylleri är alltför stränga. *Överståthållarämbetet* samt *länsstyrelserna i Stockholms och Värmlands län m. fl.* har förmenat, att enstaka fall av fylleri ej bör utgöra hinder för erhållande av körkort. *Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län* har ansett, att bagatellartade fyllerifall bör undantagas, medan *hovrätten över Skåne*

och Blekinge samt Skaraborgs läns avdelning av föreningen Sveriges landsfiskaler som sin mening uttalat, att bestämmelserna bör utformas på samma sätt som i fråga om återkallelse av körkort, d. v. s. så, att enstaka förseelse av en i övrigt skötsam person undantages. — Vad angår olovlig körning har överståthållarämbetet samt länsstyrelserna i Göteborgs och Bohus och i Örebro län m. fl. betonat, att skillnad i praktiken måste få göras mellan olika fall. — Den föreslagna tvåårstiden har allmänt betecknats som alldeles för onyanserad. Såsom exempel må nämnas yttrandena från länsstyrelserna i Östergötlands, Malmöhus och Västerbottens län samt föreningen Sveriges landsfogdar. Länsstyrelsen i Jämtlands län och föreningen Sveriges landsfiskaler har ansett, att möjligheter i varje fall måste beredas att göra undantag, där så finnes påkallat. Enligt länsstyrelsen i Kalmar län bör åtminstone enstaka fall av fylleri ej hindra utfärdande av körkort längre än ett halvt eller högst ett år. Enligt föreningen Sveriges häradshövdingar, landsfogden i Västmanlands län, poliskammaren i Västerås m. fl. är tvåårstiden vid olovlig körning ägnad att direkt motverka sitt syfte. Hovrätten över Skåne och Blekinge (med undantag av två reservanter) har ansett att karenstiden vid fall av olovlig körning bör sättas till ett år. Samma mening har uttalats av Sveriges bilskolors riksförbund.

Bland de många ytterligare förslag till mindre jämkningar i författnings-texten, som framkommit, må nämnas att länsstyrelsen i Kalmar län ansett bestämmelserna om en tvåårsgräns för vad det åligger polismyndigheten att utreda vara mindre lämpliga. Poliskammaren i Västerås och föreningen Uppsala läns landsfiskaler har ifrågasatt, om icke intygen av polismyndighet bör helt slopas och ersättas av en föreskrift om att allt utredningsmaterial skall insändas till länsstyrelsen. Å andra sidan har polismästaren samt ordnings- och trafikpolisintendenterna i Stockholm avstyrkt utredningens förslag om att materialet skall insändas till länsstyrelsen i tveksamma fall. Statens organisationsnämnd har uttalat sig för att nykterhetsnämndens yttrande skall översändas till länsstyrelsen blott om det innehåller anmärkning i nykterhetskänseende. Sveriges bilskolors riksförbund har yrkat på att lämplighetsintyg skall gälla i sex och icke blott i tre månader.

Utredningens förslag i fråga om den medicinska prövningen av sökandens lämplighet har visserligen tillstyrkts eller lämnats utan erinran i flertalet remissyttranden men har i andra fall utsatts för stark kritik. Länsstyrelsen i Västernorrlands län och förste provinsialläkaren i Gotlands län har framhållit, att förslaget innebär stor arbetsbelastning för förste provinsialläkaren. Förste bilinspektören i Härnösands distrikt har betonat, att den undersökande läkarens omdöme är av stort värde för besiktningsmannen vid dennes prövning av sökandens praktiska färdighet. Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län har befarat, att förslaget leder till att ärendenas handläggning försinkas. Förste stadsläkaren i Stockholm har ansett det mindre lämpligt att ersätta den undersökande läkarens omdöme med en skrivbordsprövning. Länsstyrelsen i Malmöhus län och förste provinsialläkaren i Väster-

norrlands län har föreslagit, att remiss till förste provinsialläkaren skall ske blott om läkarintyget ej på alla punkter är klart positivt. I åtskilliga yttranden, bl. a. de från *medicinalstyrelsen, statens trafiksäkerhetsråd* och *förste stadsläkaren i Göteborg*, har det betecknats som angeläget, oavsett om förslaget i övrigt genomföres eller icke, att även den undersökande läkaren avger ett omdöme. *Förste provinsialläkaren i Kronobergs län* har ansett, att läkarintyget bör gå ut antingen på att vederbörande är lämplig eller att han bör underkastas ytterligare undersökning. I andra yttranden, bl. a. de som avgivits av *överståthållarämbetet, Sveriges läkarförbund* och *Sveriges läkares automobilklubb*, har förordats att den undersökande läkaren avger sitt omdöme i slutet kuvert. *Förste provinsialläkaren i Västerbottens län* har föreslagit, att blott tjänsteläkare skall vara behörig att avge läkarintyg för körkort. *Förste provinsialläkaren i Gotlands län* har för sin del förordat rapportskyldighet för läkare till länsstyrelsen angående den, som sökt läkarintyg för körkort.

Departementschefen

Såsom jag tidigare betonat beror en persons lämplighet såsom motorförare icke blott på graden av teoretiskt kunnande och körskicklighet utan även och framför allt på hans ansvarskänsla, omdömesgillhet och benägenhet att ta hänsyn till andra. Huruvida en körkortsaspirant kommer att fylla måttet i dessa hänseenden, kan tyvärr icke med säkerhet avgöras i förväg. Körkortsmyndigheten är hänvisad till den relativt bristfälliga metoden att granska vad som är känt om hans tidigareandel och därur söka dra slutsatser om hans lämplighet. Detta är syftet med nuvarande bestämmelser i 32 § 1 och 2 mom. vägtrafikförordningen om den personundersökning, som skall äga rum i samband med utfärdande av s. k. nykterhetsintyg, och om möjlighet för länsstyrelsen att vid behov föranstalta om ytterligare undersökning. Bestämmelserna förutsätter uppenbarligen, att körkort icke bör utfärdas för den, som ej kan anses pålitlig i nykterhetskänseende och i övrigt, men anger icke närmare de krav, vilka bör uppställas i sådant hänseende. Såsom utredningen anmärkt har praxis vid utfärdande av körkort till följd härav kommit att variera avsevärt i olika län.

Liksom utredningen anser jag önskvärt, att mera detaljerade regler utformas för provningen i körkortsärenden. Svårigheter möter dock, när det gäller att utforma lämpliga sådana regler, om man vill vidhålla den enligt min mening riktiga tanken, att avgörandet skall grundas på en lämplighetsprovning i egentlig mening och icke blott på formella kriterier. Det viktigaste bör vara den helhetsbild av vederbörande, som personundersökningen utvisar, men icke det ofta tillfälliga förhållandet, om vederbörande sakfällts för enstaka brott eller förseelse. Det är icke ens möjligt att med bestämdhet säga, att vissa brott eller förseelser bör generellt diskvalificera såsom motorförare. En förseelse kan i det ena fallet framstå som ett tillfälligt avsteg från en i övrigt skötsam livsföring men i ett annat fall blotta sådana

brister i vederbörandes mentalitet eller moraliska utrustning, att han under inga förhållanden bör betros med körkort. De regler, som utformas till stöd för bedömandet i körkortsärenden, bör därför icke vara av tvingande art utan bör genom sin avfattning tydligt utmärka, att de blott avser normalfall och att avsteg från dem icke blott är möjliga utan mången gång också tillrådliga.

Liksom utredningen anser jag den nuvarande föreskriften om att hänsyn överhuvud icke skall kunna tagas till omständigheter, som ligger längre tillbaka i tiden än två år, vara mindre lämplig. Jag biträder därför förslaget om att den slopas.

De närmare reglerna om lämplighetsprövningen torde böra inledas med en allmänt hållen bestämmelse om att körkort icke får utfärdas med mindre det på grund av vad som är känt om sökanden måste antagas, att han såsom motorförare kommer att visa ansvar, omdöme, hänsyn till andra och respekt för trafikens regler. Vidare bör föreskrift givas om att vid prövningen skall särskilt beaktas, huruvida sökanden gjort sig känd för nykterhet samt huruvida han veterligen, i samband med begången förseelse eller eljest, ådagalagt egenskaper som gör honom mindre lämpad att föra motorfordon. Härei torde ligga bl. a. att körkort icke får anförtros personer med avsevärd kriminell belastning och i all synnerhet icke dem, som på grund av begångna brott och andra omständigheter visat sig klart brista i fråga om de nyss angivna egenskaperna. I anslutning därtill kan lämpligen upptagas en speciell bestämmelse om den, som gjort sig skyldig till fylleri eller olovlig körning. Jag kan visserligen icke helt biträda utredningens förslag i dessa delar. Emellertid förordar jag en bestämmelse av innehåll, att den som under de två sistförflutna åren gjort sig skyldig till fylleri eller olovlig körning, icke må erhålla körkort med mindre händelsen uppenbarligen är att anse som en enstaka förseelse av en i övrigt skötsam person.

De nu föreslagna bestämmelserna bör, såsom innefattande villkor för erhållande av körkort, inflyta bland bestämmelserna i 32 § 2 mom., vilka är av närstående innehåll.

Den personundersökning, som skall ligga till grund för körkortsprövningen, bör göras grundlig. Den bör i princip avse allt, som det kan vara av vikt för körkortsmyndigheten att känna till vid prövningen av den sökande ur lämplighetssynpunkt. Beträffande undersökningens omfattning kan jag i allt väsentligt biträda vad utredningen yttrat. Jag vill dessutom framhålla önskvärdheten av att polismyndigheten i regel inhämtar yttrande från barnavårdsnämnden, såvida fråga är om underårig person eller annan, om vilken man kan antaga att upplysningar står att vinna hos denna nämnd, och från skyddskonsulenten beträffande den, som står eller nyligen stått under övervakning såsom villkorligt dömd eller villkorligt frigiven eller utskrivna. Vissa skäl — bl. a. rådande ovisshet om den framtida utformningen av brottsregistreringen — gör det dock mindre lämpligt att i vägtrafikförordningen intaga detaljerade bestämmelser om att polismyndigheten skall inhämta upplysningar ur vissa särskilda register. Jag anser

därför att bestämmelserna i detta ämne bör få en mera allmänt hållen uppfattning än utredningen föreslagit, t. ex. att polismyndigheten skall genomgå tillgängliga register. I övrigt synes bestämmelserna kunna avfattas i nära anslutning till utredningens förslag.

Polismyndighetens lämplighetsprövning bör liksom hittills utmynna i ett av myndigheten avgivet intyg, innefattande ett omdöme om sökandens lämplighet såsom motorförare. Såsom utredningen föreslagit torde intyget böra i själva författningen erhålla benämningen »lämplighetsintyg», vilket uttrycker en riktigare uppfattning om intygets ändamål än den gängse benämningen »nykterhetsintyg». Eftersom själva lämplighetsprövningen ankommer på länsstyrelsen och icke på polismyndigheten, bör polismyndigheten enligt min mening — som i denna del avviker från utredningens — icke kunna vägra att utfärda intyg utan bör i stället i förekommande fall däri redovisa som sin uppfattning, att sökanden icke bör betros med körkort. Jag biträder däremot utredningens förslag om att polismyndigheten i fall då lämplighetsfrågan bedömes såsom tveksam bör till länsstyrelsen insända utredningsmaterialet eller ett sammandrag av detta och i lämplighetsintyget angiva, att så kommer att ske.

Vad angår det läkarintyg, som körkortssökande har att förebringa vid anmälan till förarprov, ansluter jag mig till den i flera av remissyttrandena uttalade meningen, att intyget bör innehålla ett omdöme av den undersökande läkaren om sökandens lämplighet ur medicinsk synpunkt att föra fordon av det slag, varom fråga är. Jag kan därför icke tillstyrka den av utredningen föreslagna ändringen i 31 § 1 mom. andra stycket b) vägtrafikförordningen. Även om en sådan ändring icke vidtages, har länsstyrelsen givetvis möjlighet att inhämta förste provinsialläkarens mening i körkortsfrågor, när så befinnes lämpligt.

I detta sammanhang vill jag även framhålla behovet av en annan, i huvudsak rent formell ändring i reglerna om förvärv av körkort. Jämlikt 31 § 1 mom. vägtrafikförordningen skall den, som önskar erhålla körkort, bl. a. förete åldersbetyg, upptagande jämväl sökandens identitetsbeteckning i folkbokföringen. För att undvika tillämpningssvårigheter synes lämpligt att till nämnda bestämmelse foga en uttrycklig föreskrift om det sätt varpå sökande, som icke är kyrkoskriven här i riket, skall kunna styrka sin identitet. Normalt kan visserligen sägas, att en person knappast har behov av svenskt körkort, med mindre han vistas här i riket under sådana förhållanden, att han rimligen bör låta kyrkoskriva sig härstädes, och att den nuvarande bestämmelsen erfordras för att få en viss kontroll över klientelet av körkortssökande. Den ifrågasatta undantagsmöjligheten avser i huvudsak blott vissa speciella fall, främst sådana då svenskt körkort begäres av person tillhörande utländsk beskickning eller utländskt konsulat här i riket. För att icke leda till eftergift i alltför stor utsträckning i kravet på kyrkoskrivning här i riket torde bestämmelsen lämpligen kunna avfattas så, att körkortsmyndigheten visserligen äger godtaga annan tillförlitlig utredning än åldersbetyg, när så finnes lämpligt, men att sökanden icke obetingat äger

påfordra att få körkort utfärdat åt sig utan att förete dylik handling. Den väsentliga möjligheten till kontroll över de körkortssökande ligger f. ö. icke i kravet på åldersbetyg utan i bestämmelserna om lämplighetsintyg och den utredning, som i vissa fall skall verkställas i stället för sådant intyg.

Körkortsåldern m. m.

Utredningen

Utredningen har till behandling upptagit vissa spörsmål rörande rätten att framföra motorcykel och har i sådant hänseende gått närmare in på dels frågan om körkortsåldern samt dels frågan om klassificeringen av motorcyklarna i tunga motorcyklar och lätta motorcyklar. Härvid har särskilt framhållits att, medan körkort för bil endast kan meddelas den, som fyllt 18 år, motsvarande åldersgräns för förvärv av körkort för motorcykel enligt 29 § 3 mom. vägtrafikförordningen är 16 år. För den som ej fyllt 18 år gäller emellertid körkortet endast för framförande av lätt motorcykel. Med lätt motorcykel förstås enligt 1 § 3 mom. vägtrafikförordningen motorcykel, vars tjänstevikt uppgår till högst 75 kilogram.

Till närmare utveckling av frågan om körkortsåldern har utredningen hänvisat till verkställda undersökningar angående sambandet mellan förarnas ålder och trafiksäkerheten samt har av detta material dragit den slutsatsen, att 16—17-åriga förare av lätta motorcyklar har en avsevärt större benägenhet att invecklas i olyckor än äldre förare av samma fordon. Vidare är motorcykeln i och för sig ett mera riskbelastat fordon än något annat fordon, som förekommer i trafiken. För åren 1951—1954 var antalet lindrigt skadade motorcykelförare relativt sett åtta gånger större än antalet lindrigt skadade bilförare och antalet svårt skadade motorcykelförare omkring 21 gånger så stort som motsvarande antal bilförare.

En höjning av körkortsåldern beträffande lätta motorcyklar skulle enligt utredningens mening icke innebära några nämnvärda olägenheter, eftersom den motorcykeltrafik, som 16- och 17-åringarna utövar, ofta är mycket litet nyttobetonad. I den mån dessa ynglingar har ett verkligt behov av fortskaffningsmedel, utgör mopeden i de allra flesta fall en fullgod ersättning för den lätta motorcykeln. Även om vissa olägenheter skulle uppstå, väger dessa mycket lätt mot den betydande vinning ur trafiksäkerhetssynpunkt, som skulle ernås genom en höjning av körkortsåldern.

Vad beträffar frågan om klassificeringen av motorcyklarna har utredningen framhållit, att de första typerna av lätta motorcyklar, som tillverkades efter vägtrafikförordningens ikraftträdande den 1 januari 1952, i regel hade motorer med en cylindervolym av 100 kubikcentimeter och en effekt av 3—4 hästkrafter samt presterade en topphastighet av 60—70 kilometer i timmen. Med åren har emellertid de lätta motorcyklarna försetts med allt kraftigare motorer. Nutida lätta motorcyklar har i regel en cylindervolym av 175 kubikcentimeter och en effekt av 8—10 hästkrafter och kan i vissa fall prestera en maximihastighet av 120 kilometer i timmen.

Enligt uppgift planerar vissa fabrikanter att framställa lätta motorcyklar med en cylindervolym av 200 kubikcentimeter och en beräknad maximihastighet av 130 kilometer i timmen. — Ökningen av cylindervolymen och motoreffekten har givetvis medfört också en ökning av motorns vikt, vilket haft till följd att man, för att icke överskrida maximivikten 75 kilogram, varit tvungen att minska vikten av ramkonstruktion, fälgar, bromssystem, ljuddämpare m. m. Den lätta motorcykel, som i dag förekommer, kan betecknas som överdimensionerad i fråga om motorn men underdimensionerad beträffande åtskilliga detaljer av betydelse för trafiksäkerheten. Den är därför att beteckna som ett ganska trafikfarligt fordon.

Med anledning av vad sålunda anförts har utredningen föreslagit dels en sådan ändring av 29 § vägtrafikförordningen, att körkortsåldern för motorcykel höjes till 18 år, och dels en sådan ändring av 1 § 3 mom. samma förordning, att gränsen mellan lätt och tung motorcykel bestämmes efter motorns cylindervolym och icke efter fordonets tjänstevikt. Såsom en lämplig gräns har utredningen angivit en cylindervolym av 125 kubikcentimeter, varmed enligt uppgift borde kunna utvinnas en effekt av cirka 8 hästkrafter och en topphastighet av 80—90 kilometer i timmen.

Remissyttrandena

Utredningens förslag att höja minimiåldern för erhållande av sådant körkort, som berättigar till förande av lätt motorcykel, har visserligen tillstyrkts eller lämnats utan erinran i de flesta yttrandena, men bortåt en fjärdedel av desamma innehåller stark kritik av förslaget i denna del.

Vad utredningen anför om att den trafik, som bedrivs av ifrågavarande trafikantgrupper, i regel ej skulle vara nyttobetonad, har mött gensaga i åtskilliga yttranden, i vilka förfäktas att påståendet måhända är riktigt för de större städernas del men icke har giltighet i mindre orter och framför allt icke på den egentliga landsbygden. Uttalanden av sådan innebörd har gjorts av bl. a. *riksförbundet landsbygdens folk*, *Sveriges advokatsamfund*, *bilverkstädernas riksförbund*, *Sveriges automobilhandlareförbund* och *Sveriges motorcykelfabrikanter förening*. I några yttranden, t. ex. de som inkommit från *statens trafiksäkerhetsråd*, *Sveriges läkarförbund*, *Sveriges läkares automobilklubb* och *Sveriges bilskolors riksförbund*, har framhållits, att de motorcykelägande ungdomarna utgör en i stort sett skötsam grupp och att betänkan det knappast innehåller något belägg för att de skulle vara särskilt farliga i trafiken. En annan grupp av yttranden ger uttryck för den uppfattningen, att det körkortsprov, som ifrågavarande ungdomar nu får genomgå, utgör en viss garanti för körkunskap och kännedom om trafikreglerna och att förhållandena skulle försämrast vid ett genomförande av utredningens förslag, eftersom flertalet av ungdomarna då skulle övergå till att köra snabba, ofta specialtrimmade mopeder utan körkort. Bland dem, som haft uttalanden i denna riktning, må nämnas *väg- och vattenbyggnads-*

styrelsen, länsstyrelsen i Värmlands län, poliskammaren i Västerås och Sveriges motorcykelimportörers förbund. Ytterligare en åsiktsriktning, företrädd av bl. a. medicinalstyrelsen och motorförarnas helnykterhetsförbund, går ut på att ifrågavarande grupper av ungdom, om de berövas möjligheten att köra motorcykel, kommer att söka sig andra, mindre lämpliga nöjen. I åtskilliga yttranden, t. ex. de från statspolisintendenten, Stockholms läns avdelning av föreningen Sveriges landsfiskaler och motormännens riksförbund, har farhågor uttalats för att förbudet kommer att leda till ett mycket stort antal överträdelser och sålunda bringa hela grupper av ungdomar i konflikt med lagen.

Å andra sidan har i yttrandet från överståthållarämbetet uttalats den meningen, att en höjning av körkortsåldern icke är ägnad att vålla alltför stor olägenhet, eftersom mopeden utgör en fullgod ersättning för lätt motorcykel.

I detta sammanhang förtjänar nämnas, att frågan om villkoren för rätt att köra moped även i övrigt tilldragit sig stor uppmärksamhet bland remissinstanserna.

Såsom alternativ till den av utredningen föreslagna författningsändringen har i några fall antytts möjligheten att körkort för personer i de yngsta åldersgrupperna göres provisoriskt. Härom hänvisas till vad i det följande anföres om denna fråga.

Andra förslag till åtgärder för att minska olycksrisken i samband med motorcykelkörning är att förbud införes för förare under viss ålder att medföra passagerare. Yrkande om sådant förbud har framförts av landsfogden i Skaraborgs län. I andra fall, såsom i yttrandena från länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län samt förste bilinspektören i Örebro distrikt, har ifrågasatts allmänt förbud att medföra passagerare på motorcykel utan sidvagn resp. att koppla sidvagn till motorcykel under viss tjänstevikt.

Den av utredningen förordade ändringen av gränsen mellan lätt och tung motorcykel är också en fråga, som tilldragit sig stort intresse i yttrandena. Att en ändring av gällande bestämmelser är påkallad, har erkänts i praktiskt taget alla yttranden. Däremot är meningarna mera delade beträffande lämpligaste sättet för gränsdragningen.

I en betydande grupp av yttranden göres gällande, att den föreslagna begränsningen icke medför någon reell minskning av de lätta motorcyklarnas hastighet och trafikfarlighet. Poliskammaren i Örebro — varest en omfattande undersökning av vissa motorcyklars och mopeders egenskaper verkställt — har uppgivit att en motorcykel med 125 kubikcentimeter cylindervolym f. n. kan beräknas få en hastighet av 80—90 kilometer i timmen och att denna hastighet kan ytterligare ökas t. ex. genom omborrning av motorn och andra svårkontrollerade åtgärder. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, statens provningsanstalt, länsstyrelsen i Malmöhus län och föreningen Sveriges landsfiskaler har som sin mening uttalat, att gränsen bör sättas lägre än utredningen föreslagit. Å andra sidan har från vissa håll — bl. a. av Sveriges motorcykelfabrikanter förening och Sveriges motorcykelimportörers förbund — uttalats, att en höjning av körkortsåldern icke är ägnad att vålla alltför stor olägenhet, eftersom mopeden utgör en fullgod ersättning för lätt motorcykel.

törers förbund — uttalats farhågor för att den av utredningen föreslagna begränsningen kommer att utgöra hinder för den tekniska utvecklingen och har i stället föreslagits en begränsning vid 175 kubikcentimeter cylindervolym.

Vidare har önskemål uttalats att gränsen mellan lätt och tung motorcykel måtte bestämmas med hänsyn till både cylindervolymen och tjänstevikten. Förslag i den riktningen har avgivits av bl. a. *länsstyrelsen i Uppsala län, förste bilinspektören i Stockholm, poliskammaren i Örebro* samt *föreningen Sveriges polismästare. Förste bilinspektören i Malmöhus län* har förordat en begränsning vid 100 kubikcentimeter cylindervolym och 75 kilogram tjänstevikt. *Sveriges bilskolors riksförbund* har ansett det vara särskilt önskvärt, att den s. k. scootern, vilken betecknas som ett synnerligen trafiksäkert fordon, hänföres till gruppen lätt motorcykel, och har med hänsyn härtill föreslagit en begränsning vid 150 kubikcentimeter cylindervolym, 100 kilogram tjänstevikt och 80 kilometer i timmen praktisk toppfart.

Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande, som funnit svårigheter föreligga att fastställa en lämplig begränsning, har, för det fall att en sådan ej kan konstrueras, föreslagit att bestämmelser införas om generell maximihastighet för lätt motorcykel.

Statens trafiksäkerhetsråd, motormännens riksförbund och motorförarnas helnykterhetsförbund har förordat, att frågan göres till föremål för ytterligare utredning under medverkan av teknisk expertis.

Departementschefen

Vad utredningen anfört om olycksfrekvensen för motorcyklister och för yngre förare jämförd med motsvarande tal för andra fordon och andra förargrupper ger visst belägg för åsikten, att en höjning av minimiåldern för erhållande av körkort är befogad. Starka argument kan emellertid också andragas till stöd för nuvarande bestämmelser. Ett sådant argument är att ett stort antal ungdomar i åldern 16—17 år, särskilt på landsbygden, för sitt arbete har starkt behov av ett motorfordon med bättre köregenskaper än mopeden. Ett annat skäl är att de nuvarande reglerna ger de motorintresserade ungdomarna anledning att söka så snart som möjligt skaffa sig körkort och därigenom erbjuder en viss garanti för deras körskicklighet och trafikkunnighet i övrigt, vilken knappast kan vinnas på något annat sätt.

Givetvis kan man hysa delade meningar om den lämpligaste åldersgränsen. Man kan med ungefär lika goda skäl förfäktas, att den bör sättas vid 16, 17 eller 18 år. Den nuvarande gränsen kan enligt min mening icke sägas vara illa avvägd och har åtminstone fördelen att vara väl invand i allmänna medvetandet.

Frågans kärnpunkt är enligt min mening icke, vid vilken ålder det överhuvud bör tillåtas någon att föra motorfordon, utan snarare hur de fordon är beskaffade, som företrädesvis utnyttjas av de yngre åldersgrupperna. I detta hänseende kan man utan tvekan säga att de typer av lättare fordon,

som nu framställes, avviker betydligt från vad som åsyftades, då de nu gällande bestämmelserna infördes. De lätta motorcyklarna har överlag under de sista åren utvecklats till relativt snabba fordon, ofta med åsidosättande av andra viktiga krav. Ur rent teknisk synpunkt är det givetvis en vinst, att man kunnat framställa lätta och relativt billiga motorer med hög effekt. Den fortgående utvecklingen leder emellertid till att bestämmelserna om klassificering av motorcyklarna måste bli föremål för översyn, om man vill upprätthålla den grad av trafiksäkerhet, som bestämmelserna syftar till.

Utredningens förslag att gränsen mellan lätt och tung motorcykel skall bestämmas med hänsyn till cylindervolymen och icke, såsom nu, med hänsyn till tjänstevikten, är ur nu angivna synpunkter välfunnet. Efter en dylik princip kan man troligen uppnå en begränsning av maximihastigheten hos de lätta motorcyklarna, så att dessa, liksom tidigare, kommer att representera en lämplig mellanform mellan mopederna och de kraftigare motorcyklarna.

Emellertid har det visat sig, att stor tvekan föreligger såväl beträffande det lämpliga måttet å cylindervolymen som med avseende å frågan, om en begränsning av cylindervolymen bör kombineras med en begränsning av tjänstevikten. För att undvika onödiga övergångssvårigheter torde den maximala cylindervolymen böra bestämmas i nära anslutning till de mått, som faktiskt tillämpas för de nu existerande lätta motorcyklar, vilka kan bedömas fylla skäliga krav ur trafiksäkerhetssynpunkt. För detta ändamål fordras en specialundersökning, som beräknas taga ytterligare tid i anspråk. Även frågan om reformens konsekvenser ur beskattningssynpunkt bör undersökas. Vidare torde det vara lämpligt att vid frågans avgörande ta hänsyn också till resultatet av en inom kommunikationsdepartementet pågående utredning rörande motsvarande bestämmelser för mopeder och om förarprov såsom villkor för rätt att föra moped. Även de speciella förslag, som framförts i vissa av remissyttrandena, sammanhänger i viss mån med resultatet av dessa pågående undersökningar.

Av nu angivna skäl är jag icke beredd att i detta sammanhang framlägga något konkret förslag i hithörande frågor. Jag kommer emellertid att följa dem med uppmärksamhet samt avser att vid första lägliga tidpunkt framlägga de förslag, till vilka de fortsatta övervägandena kan föranleda.

Körkortsgivningen

Utredningen

Utredningen har framhållit, att det *teoriförhör*, som en körkortssökande har att undergå, sedan några år tillbaka icke är muntligt utan åtminstone till övervägande del sker skriftligt. För teoriproven användes 50 frågeformulär. Vid provet tilldelas den körkortssökande två formulär med sammanlagt 15 frågor att besvara. De flesta frågorna har två eller flera svarsalternativ, och sökanden skall sätta ett kryss i den ruta, som markerar det rätta svaret. För att bli godkänd får den sökande ej svara fel på flera än tre frågor.

Enligt utredningens mening har systemet med skriftliga prov — vilket ursprungligen tillkommit för att nedbringa bilinspektörernas arbetsbörda samt för att åvägabringa större objektivitet i prövningen — icke slagit så väl ut som önskvärt varit. I vissa körskolor har teoriundervisningen efter frågeformulärens införande kommit att helt eller nästan helt begränsas till ett mer eller mindre mekaniskt inlärande av de rätta svaren på de frågor, vilka upptagits i formulären. Åtskilliga invändningar kan också enligt utredningens mening riktas mot själva frågeformulären, nämligen att frågornas svårighetsgrad är högst varierande, att vissa av frågorna är olämpligt formulerade samt att det i några fall kan anses tveksamt, huruvida det såsom riktigt betecknade svaret verkligen är det rätta. Utredningen har fått den bestämda uppfattningen, att körkortsaspiranternas teoretiska kunskaper i allmänhet minskat efter tillkomsten av systemet med skriftliga förhör.

Utredningen har som sin mening framhållit, att en återgång till muntliga körkortsförhör är den enda möjligheten att få till stånd ett förbättrat kunskapsläge hos körkortsaspiranterna. Vad utredningen föreslagit i fråga om utvidgning av kunskapsfordringarna för erhållande av körkort innebär f. ö. att krav uppställs på vissa kunskaper som icke kan kartläggas genom den nu tillämpade enkla metoden. Återgång till ett muntligt förfarande, som ger möjlighet till ett mera nyanserat bedömande av körkortsaspiranternas kunskaper och insikter, är enligt utredningens mening en ofrånkomlig förutsättning för att man skall kunna genom en förbättrad förarutbildning skapa ett större mått av ansvar, omdöme och säkerhet i trafiken. Utredningen har därför föreslagit, att det förhör, som en sökande av körkort eller trafikort underkastas, alltid skall vara muntligt.

Vad beträffar *själva körkortsutfärdandet* har utredningen haft att vid fullgörandet av sitt uppdrag ta i övervägande vissa förslag, som överlämnats till Kungl. Maj:t av statens organisationsnämnd enligt skrivelse från nämnden den 7 januari 1954. Förslagen, som var avsedda att medföra administrativa förenklingar vid körkortsgivningen, var av i huvudsak följande innebörd. Nuvarande körkortsloggare borde avskaffas, i samband varmed körkorts- och trafikortnumren borde ersättas med innehavarens folkbokföringsnummer. Polismyndighetens nuvarande skyldighet att vid översändande av »nykterhetsintyg» bifoga införskaffade yttranden om sökandens nykterhetsförhållanden borde begränsas till sådana fall, då anmärkning i nykterhetskänseende förekomme. Läkarintyg, ansökan om körkort, utbildningsbevis och kompetensbevis borde sammanföras till en gemensam blankett. Åldersbevis och registerkort till körkortsregistret borde likaledes sammanföras till en blankett. Körkortsblanketten borde utformas så, att uppgifterna om identitetsbeteckning och namn kunde ifyllas samtidigt med utskrift av åldersbeviset. I fall, då någon tvekan om sökandens lämplighet ur medicinsk synpunkt, nykterhets- eller lämplighetssynpunkt icke kunde råda, borde det överlåtas åt bilinspektören att utfärda körkort i länsstyrelsens ställe.

Över nämnda förslag har, efter remiss, yttranden avgivits av ett flertal myndigheter, sammanslutningar m. fl.

Utredningen har konstaterat, att organisationsnämndens förslag i flera avseenden mött vägande erinringar från remissinstansernas sida, bl. a. ur den synpunkten att man vid deras genomförande skulle gå miste om vissa otvivelaktiga fördelar med det nuvarande registreringssystemet samt att förslagen i själva verket icke vore ägnade att medföra någon vinst ens ur rent arbetsteknisk synpunkt. Såsom särskilt allvarligt hade framhållits, att körkortet efter den skisserade reformen icke skulle vare sig till sitt utseende eller i fråga om sättet för utfärdandet bli ägnat att bibringa innehavaren känslan av att han eller hon därigenom finge ett viktigt förtroende och erhöle ett privilegium, som vore förenat med ansvar. Utredningen har för egen del instämt i den kritik, som sålunda framkommit, och har uttalat den bestämda meningen, att körkortsgivningen även i fortsättningen bör ankomma på länsstyrelsen. Bland de framkomna förslagen har dock utredningen upptagit ett såsom sitt eget, nämligen att de yttranden rörande körkortssökandes nykterhetsförhållanden, som införskaffas av polismyndigheten, icke skall insändas till körkortsmyndigheten i andra fall än när de innehåller någon anmärkning mot vederbörande.

Utredningen har framhållit att — även om dess tidigare refererade förslag vinner bifall — man likväl måste räkna med att körkort kommer att utfärdas för personer, vilka vid en mera ingående undersökning skulle befunnits olämpliga som motorförare. Ett påtagligt vittnesbörd härom är den praktiska erfarenhet man har om hur bristfälligt många förare uppfyller trafiksäkerhetens krav. Ur trafiksäkerhetssynpunkt skulle det vara förenat med mycket stora fördelar, om man på lämpligt sätt kunde motverka den benägenhet för olyckor, som följer av bristande körvana och ungdom. Detta skulle möjligen i någon mån kunna ske genom att införa ett system med *provisoriska körkort*. Genom att låta körkortet gälla endast provisoriskt under en viss tid och icke ta slutlig ställning till vederbörandes lämplighet, förrän han verkligen visat sig ha förmåga att under växlande trafikförhållanden framföra motorfordon på betryggande sätt, skulle de nya körkortsinnehavarna kunna göras uppmärksamma på nödvändigheten av ett varsamt färd sätt under den första tiden efter körkortsförvärvet och alltså under en tidsperiod, som ur flera synpunkter är den mest kritiska.

Av nu angivna skäl har utredningen i sitt förslag till ändrad lydelse av 32 § 2 mom. vägtrafikförordningen intagit ett stadgande av innehåll, att utfärdat körkort skall vara provisoriskt under en tid av ett år räknat från dagen för dess utfärdande. Förslaget avses gälla även körkort, som utfärdas efter återkallelse. De särskilda regler, som föreslås skola gälla för dessa provisoriska körkort, går ut på att innehavaren av ett körkort, som är provisoriskt, skall, om han i samband med trafikolycka gör sig skyldig till vårdslöshet i trafik av icke ringa beskaffenhet, underkastas en mera ingående undersökning beträffande sin lämplighet i olika avseenden än som av

praktiska skäl kunnat ske vid körkortets utfärdande. I avbidan på resultatet av denna undersökning skall körkortet omhändertagas av vederbörlig myndighet.

Utredningen har övervägt, om icke ett provisoriskt körkort borde ha ett utseende, som på något sätt skilde det från ett vanligt körkort. En sådan anordning skulle emellertid göra det nödvändigt för körkortsmyndigheten att utfärda ännu ett körkort för den, vilken kvalificerat sig för sådant, och utredningen har därför avstått härifrån. I stället skall enligt förslaget på varje nyutfärdat körkort särskilt anmärkas, att det är provisoriskt under det första året.

Remissyttrandena

Atskillig tveksamhet har gjort sig gällande i fråga om utredningens förslag att det *teoretiska körkortsprovet* skall ta form av ett muntligt förhör. I flertalet yttranden har emellertid förslaget tillstyrkts eller lämnats utan erinran.

Ett argument, som i många yttranden åberopats mot förslaget, är att det samma kommer att ställa sig tids- och kostnadskrävande. *Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* har beräknat att muntliga körkortsprov medför en minskning av besiktningsmännens arbetsprestation per arbetspass med 20 % samt har — eftersom ungefär halva besiktningsmännens arbetstid ägnas åt körkortsprov — beräknat att åtgärden medför en nedgång av organisationens totala kapacitet med 10 %. För att uppväga denna nedgång fordras att ytterligare 10 besiktningsmän anställas. Liknande uttalanden har gjorts av bl. a. *länsstyrelserna i Malmöhus och Västerbottens län*.

I ett jämförelsevis stort antal yttranden har förordats att det teoretiska körkortsprovet utformas som en kombination av ett skriftligt och ett muntligt prov. Bland yttranden av denna innebörd må nämnas de som avgivits av *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, länsstyrelserna i Östergötlands, Älvsborgs, Västernorrlands och Jämtlands län, nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande* och *automobilbesiktningsmännens förening. Länsstyrelserna i Göteborgs och Bohus samt Kopparbergs län och förste bilinspektören i Härnösands distrikt m. fl.* har förklarat att de skriftliga proven bör i viss omfattning stickprovsvis kontrolleras genom muntligt förhör med den körkortssökande medan *Sveriges bilskolors riksförbund* menat att både skriftliga och muntliga förhör bör vara tillåtna.

Förste bilinspektören i Gävle distrikt har ansett, att den nuvarande formen för prövningen visserligen är bristfällig men att man av praktiska skäl icke har annat val än att bibehålla densamma. *Länsstyrelsen i Stockholms län* har framhållit, att de skriftliga frågelistorna numera utökats och förbättrats i avsevärd mån och att utredningens uttalanden därför icke är tillämpliga i den nuvarande situationen.

I några yttranden har uttalats, att den skriftliga formen kan vara att föredraga såsom innebärande bättre garantier för objektiv prövning än ett

muntligt förhör. I yttrandena från *Jönköpings läns* och *Västernorrlands läns bilskoleföreningar* har uttalats, att övergång till en muntlig förhörsform förutsätter att bilbesiktningsmännen tillföres viss psykologisk och pedagogisk skolning. *Sveriges motorcykelhandlares riksförbund* har som sin mening uttalat, att förhöret, om det skall vara muntligt, icke lämpligen kan anförtros en enda besiktningsman.

I vissa yttranden, bl. a. de som avgivits av *Västmanlands läns bilskoleförening* samt *Sveriges kvinnliga bilkärers riksförbund*, har frågan om körkortsprovets utformning betecknats såsom varande av helt underordnad betydelse ur trafiksäkerhetssynpunkt.

Utredningens ståndpunktstagande till de förslag i fråga om *förfarandet vid utfärdande av körkort m. m.*, som tidigare framlagts av statens organisationsnämnd, har icke tilldragit sig något större intresse i yttrandena. De uttalanden, som förekommit, har i regel gått i samma riktning som utredningens. *Organisationsnämnden* har emellertid i princip vidhållit förslagen samt kritiserat utredningens tolkning av remissyttrandena över dessa.

Förslaget om *provisoriska körkort* har blivit föremål för mycket delade meningar. I många yttranden har förslaget obetingat tillstyrkts, t. o. m. i mycket positiva ordalag, men många yttranden innehåller kraftig kritik av förslaget i denna del.

Bland dem, som i princip tillstyrkt förslaget, har i åtskilliga fall uttalats den meningen, att tillämpningsområdet bör vidgas i förhållande till vad utredningen förutsatt. *Medicinalstyrelsen* har ifrågasatt, om icke körkort bör vara provisoriskt i två år efter utfärdandet. *Statspolisintendenten, vägförvaltningen i Södermanlands län* samt *stadsfiskalerna i Visby* och *Umeå* har föreslagit, att körkort alltid skall vara provisoriskt för den, som ej fyllt 21 år, medan *Sveriges bilskolors riksförbund* uttalat sig för en liknande gräns vid 18 år. *Örebro läns trafiksäkerhetskommitté* har förordat sådana bestämmelser, att den föreslagna ettårstiden vid behov kan förlängas. Även *polismästaren* samt *ordnings- och trafikpolisintendenterna i Stockholm* har förordat, att systemet med provisoriska körkort utbygges ytterligare.

De, som avstyrkt förslaget, har som motivering bl. a. anfört att förslaget i administrativt hänseende är besvärligt att genomföra, att det är krångligt och ineffektivt samt att det saknar praktisk betydelse eller att effekten måste bedömas som tveksam. Dylika synpunkter har framförts av *överståthållarämbetet* samt *länsstyrelserna i Jönköpings, Kristianstads, Göteborgs och Bohus, Skaraborgs, Örebro, Västmanlands, Kopparbergs och Västerbotens län*. *Riksåklagarämbetet* har funnit förslaget behäftat med sådana brister, att det måste betecknas som oantagbart. *Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* har förordat att man i stället skärper de vanliga reglerna om återkallelse och omhändertagande av körkort. *Länsstyrelsen i Malmöhus län* har ansett, att körkortsinyndigheten bör ha befogenhet att avfordra förare nytt kompetensbevis vare sig körkortet betecknas som provisoriskt eller

icke. *Poliskammaren i Karlstad* har som sin uppfattning framhållit, att de föreslagna reglerna ställer polismyndigheterna och de enskilda polismännen inför alltför svåra bedömningsfrågor och *landsfogden i Norrbottens län* har befarat, att reglerna kommer att leda till godtycke i tillämpningen. Även *Sveriges bilskolors riksförbund* har betonat, att ingripande mot körkorts-havare icke bör få ske utan påvisbara, goda skäl. *Förste bilinspektören i Malmö distrikt* har förklarat sig kunna biträda förslaget endast om detta kompletteras med någon form av efterprovning efter den bestämda tidens utgång.

Vissa anmärkningar mot förslagets formella gestaltning har framställts av bl. a. *statens trafiksäkerhetsråd, föreningen Sveriges landsfiskaler* samt *Stockholms och Skaraborgs läns avdelningar av nämnda förening*.

Departementschefen

Utredningens kritik av den metod, som tillämpas vid det *teoretiska körkortsprovet*, synes icke obefogad. Jag kan visserligen icke helt ansluta mig till alla utredningens synpunkter på exempelvis de frågeformulär, som kommer till användning vid förhören, men anser likväl, att frågan om provets utformning är värd att tagas under omprovning.

Ett skriftligt förhör efter nu tillämpade linjer medför emellertid icke enbart nackdelar. Till förmån för en sådan förhørsform talar bl. a. det förhållandet, att man på detta sätt uppnår en hög grad av likformighet och objektivitet i bedömningen och eliminerar åtskilliga av de svårigheter, som ett muntligt förhör kan innebära för t. ex. en körkortsökande med bristande framställningsförmåga. Å andra sidan kan ej förnekas, att den muntliga förhørsformen ger en därtill lämpad bedömare betydligt bättre förutsättningar att få en grundad uppfattning om sökandens kvalifikationer.

Frågans betydelse bör icke överbetonas. Körkortsprovet kan icke få utvecklas till en omfattande examen med uppgift att i grunden utröna sökandens kunskapsnivå och psykiska kvalifikationer i övrigt, utan måste av många skäl begränsas till att fastslå, att sökanden når upp till en viss standard i dessa hänseenden. För detta ändamål torde systemet med skriftliga frågeformulär kunna betraktas som ett tjänligt medel, om åtgärder vidtages för att utrensa de oarter i fråga om den teoretiska utbildningen, som systemet medfört. I detta sammanhang bör anmärkas, att frågelistorna f. n. är föremål för successiv utvidgning och modernisering. En övergång till helt muntliga förhör skulle dessutom medföra anspråk på en väsentlig utökning av personaltillgången.

Härmed är emellertid icke sagt, att tanken på att införa muntliga förhör bör uppgivas. Den bästa formen för ett teoretiskt prov är utan tvivel, om sökanden underkastas såväl muntligt som skriftligt förhör. Huruvida tonvikten bör läggas på det ena eller det andra bör få bero på omständigheterna. Under alla förhållanden torde emellertid det skriftliga provet böra kompletteras med ett muntligt sådant åtminstone på det sättet, att förhørsledaren

ställer frågor till den körkortssökande i anslutning till körprovet. Ett muntligt förhör i denna form — vilket redan nu mångenstädes tillämpas — behöver icke ta någon nämnvärd tid i anspråk för förhørsledaren och därför knappast leda till någon ökning av personalbehovet.

Under hänvisning till det nu anförda föreslår jag, att i 31 § 3 och 4 mom. vägtrafikförordningen införes uttryckliga bestämmelser om att de där omnämnda förhören skall vara såväl skriftliga som muntliga.

Vad beträffar det av statens organisationsnämnd utarbetade förslaget till omläggning av *förfarandet vid utfärdande av körkort* synes detta, i belysning av vad utredningen anført, icke medföra sådana fördelar, att det bör förverkligas. Vad särskilt angår redovisningen till länsstyrelsen av det utredningsmaterial, som i samband med utfärdande av lämplighetsintyg infordras av polismyndighet från nykterhetsnämnd, avser jag att närmare behandla denna fråga i det följande.

Jag övergår nu till att behandla förslaget om *provisoriska körkort*.

Det är naturligt, att en förare, som nyligen erhållit körkort och icke hunnit förvärva någon större rutin, har lättare att råka ut för olycksfall än en van förare. De äldre och mera erfarna förarna vill nog gärna betrakta de nyblivna förarna som ett allvarligt osäkerhetsmoment och har därför lätt att resa krav på ingripanden mot dem ur trafiksäkerhetssynpunkt.

Denna uppfattning saknar icke berättigande. Jag kan i detta hänseende bl. a. erinra om vad jag nyss anført i fråga om behovet av en bättre förarutbildning. Huruvida det är lämpligt att härutöver tillgripa administrativa åtgärder med tanke blott på de nyblivna förarna, anser jag däremot tveksamt. Själva kärnpunkten i problemet, nämligen att i trafiken uppträder förare med skiftande erfarenhet och kvalifikationer i övrigt, är det icke möjligt att komma till rätta med på detta sätt. F. ö. kan den omständigheten, att en nybliven förare vållar en trafikolycka, icke i och för sig anses vara mera graverande än om detsamma händer en erfaren förare. Trafikreglerna är — och detta icke utan skäl — så stränga, att manöverfel som beror på bristande rutin i stor utsträckning bedömes som vårdslöshet i trafik. I körkortshänseende torde dylika fel hos en nybliven förare i regel böra bedömas mildt. Ett helt annat bör däremot bedömandet bli, om föraren medvetet utsatt sig för risker, som han sedan visat sig icke vara i stånd att bemästra. Om detta sistnämnda fall är för handen, bör enligt min uppfattning körkortsmyndigheten taga frågan om vederbörandes lämplighet under förnyat övervägande. Detta bör emellertid i princip gälla vare sig körkortet är av äldre eller nyare datum.

Utredningens förslag att körkort under ett år räknat från utfärdandet skall vara provisoriskt synes mig därför icke vara särskilt starkt motiverat. Den strängare observans över nyblivna förare, vartill förslaget i denna del syftar, skulle enligt förslaget bestå enbart i en befogenhet för polismyndighet resp. poliskommissarie att omhändertaga körkortet redan om det på

sannolika skäl kan antagas, att vederbörande gjort sig skyldig till vårdslöshet i trafik av icke ringa beskaffenhet. Det torde icke kunna undvikas, att en bestämmelse av sådant innehåll skulle leda till högst olika tolkning och rentav godtycke i tillämpningen. Det förslag till utökad rapporteringsskyldighet för polismyndigheterna och skärpningar av reglerna om återkallelse av körkort, som utredningen framlagt och som jag strax kommer att behandla, tjänar i stort sett samma syfte som förslaget om provisoriska körkort utan att medföra dettas nackdelar. I allt fall torde det vara lämpligt att avvakta någon tids erfarenhet av dessa sistnämnda åtgärder, innan mera radikala sådana sättes in.

Jag kan därför på nuvarande stadium icke tillstyrka utredningens förslag om provisoriska körkort.

Kompetensen för yrkesförare

Utredningen

Enligt utredningens mening bör särskild uppmärksamhet ägnas kompetenskraven för yrkesförare. Bl. a. har utredningen framhållit, att yrkesföraren i allmänhet har en högre trafikfrekvens och redan därför löper större risk att invecklas i olyckor än privatföraren. Härtill kommer att en privatbilist ofta kan välja den tidpunkt och de vägar för sina resor, som han finner lämpliga, och t. ex. undvika att köra i mörker, dimma, regn eller halt väglag. Helt annorlunda ställer sig saken för den som för sin utkomst är beroende av att föra motorfordon och speciellt för innehavare av trafiktillstånd för yrkesmässig trafik, vilka sistnämnda är skyldiga att ombesörja befordran av gods eller person, såvida icke giltigt skäl för vägran föreligger.

Enligt vad utredningen framhållit gäller enligt 27 § förordningen om yrkesmässig automobiltrafik att bil icke får framföras i sådan trafik med mindre föraren har trafik kort. För att erhålla trafik kort krävs en högre grad av lämplighet än för erhållande av vanligt körkort. Med yrkesmässig trafik förstås emellertid enligt 1 § nämnda förordning endast sådan trafik, i vilken bil jämte förare mot ersättning tillhandahålles allmänheten för person- eller godsbefordran. Genom rekvisitet att bilen jämte förare skall tillhandahållas allmänheten kommer viss trafik, som till sin natur är helt jämställd med den s. k. yrkesmässiga trafiken, att falla utanför förordningens bestämmelser. Som exempel kan nämnas att en yrkeschaufför, vilken är anställd såsom lastbilsförare i ett åkeriföretag, skall ha trafik kort för att kunna fullgöra sitt yrkesarbete, men att föraren av en lastbil av motsvarande storlek, som tillhör ett industriföretag, icke behöver vara innehavare av trafik kort.

Enligt utredningens mening bör yrkesutövande chaufförer i princip jämföras i fråga om kraven på förarkompetens, oavsett om de framför fordon i yrkesmässig trafik eller ej.

Utredningen har därför föreslagit, att alla de som har till yrke att föra större lastbilar och bussar, oberoende av om trafiken är att anse som yrkes-

mässig eller ej, skall ha trafik kort. Då det gällt att bestämma, för vilka särskilda slag av lastbilar och bussar trafik kort skall fordras, har utredningen funnit en lämplig gräns vara den, som enligt 3 § 6 mom. vägtrafikförordningen gäller beträffande skyldighet att ha fordonet utrustat med s. k. färdskrivare. Utredningen har därför framlagt förslag till sådan ändring av 29 § vägtrafikförordningen, att däri inflyter en bestämmelse om att den som under yrkesutövning såsom chaufför framför buss, vilken är byggd för befordran av flera än 30 personer (passagerare) utöver föraren, eller lastbil, vars totalvikt överstiger 7 ton, skall inneha särskilt tillstånd därtill (trafik kort). I anslutning härtill har utredningen som sin uppfattning uttalat, att genom bestämmelsens ordalydelse från skyldigheten att inneha trafik kort uteslutes exempelvis polismän, bilbesiktningsmän och bilreparatörer, då de tillfälligt för buss eller lastbil i samband med kontroll av fordonets köregenskaper e. d.

Remissyttrandena

Förslaget att förare av vissa tyngre fordon i yrkestrafik skall vara försedda med trafik kort har nästan genomgående tillstyrkts. Bestämda avstyrkanden förekommer blott i yttrandena från *bilverkstädernas riksförbund*, *Sveriges automobilhandlareförbund*, *Sveriges grossistförbund* och *Stockholms handelskammare*.

I icke så få yttranden ifrågasättes, huruvida ej de föreslagna bestämmelserna bör gälla i större omfattning än utredningen förordat och avse all trafik med buss eller rent av all trafik med lastbil och buss. Yttranden av sådant innehåll har avgivits av bl. a. *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen*, *länsstyrelsen i Kronobergs län*, *polismästaren* samt *ordnings- och trafikpolisintendenterna i Stockholm*, *vägförvaltningen i Stockholms län*, *poliskammaren i Uppsala*, *kommunalborgmästaren i Katrineholm*, *förste bilinspektören i Jönköpings distrikt*, *landsfogden i Jämtlands län*, *föreningen Sveriges härads hövdingar*, *svenska lokaltrafikföreningen* och *Sveriges bilskolors riksförbund*. *Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län* har ifrågasatt, om icke samma kompetenskrav bör uppställas för billots. *Poliskammaren i Lund* har som sin mening uttalat, att en kompetensbestämmelse av föreslagen art bör uppställas för alla förare av utryckningsfordon.

Som ett komplement till eller i stället för den av utredningen föreslagna åtgärden har på sina håll framhållits som önskvärt, att en längre gående differentiering genomföres beträffande den kompetens, som kör- och trafik kort medför. I några yttranden, t. ex. det som angivits av *automobilbesiktningsmännens förening*, har ifrågasatts, om icke trafik kort av olika dignitet bör införas. Ganska allmänt har ansetts, att det vanliga körkortet bör uppdelas i olika grader; framför allt har yrkanden framkommit om fullständigt särskiljande av körkortet för bil och körkortet för motorcykel. Uttalanden av denna innebörd har gjorts av bl. a. *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen*, *statens trafiksäkerhetsråd*, *statspolisintendenten*, *länsstyrelsen i Jönköpings*

län, tf landsfogden i Kronobergs län, poliskammaren i Örebro och nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande.

I en icke ringa grupp av yttranden betonas, att utredningens förslag i förevarande del är ägnat att orsaka övergångssvårigheter. *Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* har betonat, att tillströmningen av trafik Kortssökande kommer att ställa betydande anspråk på besiktningsmannorganisationen och kräver en ökning av antalet bilinspektörer. På andra håll betonas de svårigheter, som kommer att uppstå för de förare av tyngre fordon, som nu saknar trafik Kort. *Länsstyrelsen i Jönköpings län* har framhållit, att förslaget i många fall leder till allvarliga ekonomiska konsekvenser för dessa. *Länsstyrelsen i Värmlands län, förste bilinspektören i Jönköpings distrikt, motormännens riksförbund, svenska transportarbetareförbundet och Sveriges grossistförbud* har betonat, att förslaget av dessa orsaker fordrar en lång övergångstid. *Stockholms handelskammare* har ansett, att tiden bör sättas till minst fem år.

Vissa yttranden uppehåller sig särskilt vid det i förslaget gjorda undantaget för vissa tillfällighetschaufförer m. fl. *Poliskammaren i Göteborg* har ansett, att undantaget bör bortfalla och de föreslagna reglerna alltså gälla även tillfälliga chaufförer. I åtskilliga andra yttranden, bl. a. dem som avgivits av *Östergötlands länsavdelning av föreningen Sveriges landsfiskaler* och *svenska lokaltrafikföreningen*, har intagits den mening, att det gjorda undantaget bör förtydligas. Även *länsstyrelsen i Jönköpings län* har funnit bestämmelsen svårtolkad samt efterlyst ett förtydligande.

Departementschefen

De skäl, som utredningen åberopat för att uppställa högre krav på kompetens för yrkesförare än för motorförare i allmänhet, är enligt min uppfattning bärande. I allt fall bör fullgod kompetens krävas av dem, som har till yrke att föra tyngre och mera svårmanövrerade fordon. En lämplig kompetensnivå torde kunna uppnås genom förverkligande av utredningens förslag. Närmare bestämt synes den av utredningen skisserade principen böra i författningen komma till uttryck på det sättet, att den, som har till yrke att för annans räkning framföra fordon av vissa större typer, skall innehava trafik Kort, oavsett om fordonet nyttjas i yrkesmässig trafik eller ej. I princip anser jag f. ö., att trafik Kortskompetens rimligen bör kunna fordras i något större omfattning än utredningen föreslagit, nämligen för förare av utryckningsfordon samt för den, som yrkesmässigt framför buss, oavsett fordonets storlek.

Emellertid kan reformen icke genomföras omedelbart och i ett sammanhang. Det övervägande flertalet bland dem, som har till yrke att köra tunga fordon, besitter troligen sådan körskicklighet, att det för dem icke möter några större svårigheter att avlägga körprov för trafik Kort, men några av dem behöver troligen rådrum att förvärva de erforderliga teoretiska kunskaperna. Hänsyn måste också tagas till att bilinspektionens resurser redan

nu är hårt ansträngda och icke tål någon avsevärd ytterligare belastning.

En lämplig form för övergång till de föreslagna nya reglerna synes vara, att dessa efter en tidsfrist av ungefär ett år göres tillämpliga å yrkesförare av de allra tyngsta fordonen och sedermera efter hand utsträcker att gälla jämväl förare av övriga nu åsyftade fordonstyper. För genomförande av reformen i full utsträckning torde böra anslås en tid av 4—5 år.

I anledning av vad sålunda anförts förordar jag, att i 29 § vägtrafikförordningen upptages en bestämmelse, enligt vilken Kungl. Maj:t äger förordna, att den, som har till yrke att för annans räkning framföra lastbil med en totalvikt överstigande 7 ton eller buss eller utryckningsfordon, skall innehava trafik kort. Jag förutsätter därvid att närmare föreskrifter i ämnet kommer att med lämpliga tidsmellanrum utfärdas av Kungl. Maj:t.

I regel torde det med en bestämmelse av nu skisserat innehåll icke behöva möta någon större svårighet att i det särskilda fallet avgöra, huruvida trafik kort fordras eller icke. Tvekan kan dock möjligen tänkas uppstå i fråga om skyldigheten att innehava trafik kort för sådana personer, i vilkas yrke det ingår att köra bil åt annan men vilka även har andra arbetsuppgifter. I dylika fall torde hänsyn böra tagas dels till huruvida den verksamhet, vari vederbörande är sysselsatt, någorlunda regelbundet fordrar lastbils- eller busstransporter och dels till det förhållandet, om förandet av bil kan anses som den huvudsakliga arbetsuppgiften för vederbörande. Är dessa villkor uppfyllda, torde krav på trafik kort böra upprätthållas, oavsett om föraren jämväl har andra arbetsuppgifter. Även reservförare och vikarie för ordinarie förare bör ha trafik kort. Däremot läger ett sådant krav ej kunna göras gällande gentemot den, vilken av särskild orsak vid något enstaka tillfälle uppträder såsom förare av sådant fordon, som bestämmelsen åsyftar. Uppenbart torde jämväl vara, att kravet på trafik kort ej avser polismän, besiktningsmän, bilreparatörer m. fl., som tillfälligt framför dylikt fordon för kontroll av dess köregenskaper e. d. Eftersom de anförda synpunkterna enligt min mening framgår av den föreslagna författningstexten, anser jag ej erforderligt att belasta denna med ytterligare detaljföreskrifter i ämnet.

Den fortlöpande kontrollen av förarnas lämplighet

Utredningen

Enligt utredningens uppfattning är det av utomordentlig betydelse att körkortsmyndigheterna sättes i tillfälle att fortlöpande följa körkortsinnehavarnas utveckling såsom förare samt att ingripa, om en förare i något hänseende skulle visa sig olämplig. En huvudpunkt i betänkandet är därför frågan om *åtgärder för att uppsåra olämpliga förare*. I anslutning härtill har utredningen framhållit, att ett rationellt ingripande icke nödvändigtvis behöver innebära att föraren berövas sitt körkort. I många fall skulle man kunna nå det avsedda resultatet exempelvis genom att förelägga veder-

börande att tillägna sig bättre kunskap om trafikens regler eller ett bättre körsätt och låta hans rätt att i framtiden föra motorfordon bli beroende av att han vid särskilt anordnat prov befinnes inneha den erforderliga kunskapen eller färdigheten. I andra fall kan grunden till förarens misslyckanden i trafiken vara exempelvis ett synfel, som kan rättas till genom glasögon, eller ett lyte, som kan kompenseras genom att fordonet förses med viss utrustning. Utredningen har framhållit, att man i vissa amerikanska stater inrättat särskilda kliniker, dit man för undersökning sänder bl. a. sådana förare, som ofta varit invecklade i olyckor. Av de vid en viss sådan klinik under en bestämd tidsperiod undersökta förarna var endast 3 % behäftade med sådana brister, som ej kunde korrigeras.

I vissa länder, t. ex. Danmark, Norge och Finland, har man för att spåra upp olämpliga förare valt att begränsa körkortens giltighetstid och föreskriva särskilda villkor för förlängning. Utredningen har erinrat om att förslag tid efter annan framkommit om införande av en liknande ordning även i Sverige men att frågan fått förfalla, beroende främst på avsaknad av tillförlitligt statistiskt material, som visat på behov därav. Utredningen — vilken vidtagit en tämligen omfattande sådan undersökning — har ansett sig därav kunna utläsa, att blott en mindre del, högst 5 %, av samtliga körkortsinnehavare är belastade med trafikankmärkningar i sådan omfattning, att de kan betecknas som en trafikfara. Ej heller har undersökningen ens i någon mån styrkt antagandet, att de äldre förarna skulle representera någon särskilt markant olycksrisk. Vidare har undersökningen visat, att sjukdomar och defekttillstånd icke är några mera framträdande olycksorsaker. Utredningen har därför kommit till den bestämda uppfattningen, att den vinning ur trafiksäkerhetssynpunkt, som kan påräknas genom en periodiskt återkommande omprövning av samtliga förares lämplighet, icke står i rimligt förhållande till de kostnader och besvär, som skulle bli följden av en sådan anordning. I stället har utredningen inriktat sig att föreslå sådana åtgärder, som med tillgängliga begränsade administrativa resurser kan anses lämpliga för att spåra upp de relativt få förare, vilka verkligen utgör en fara i trafiken. Ett särskilt önskemål har härvid varit att icke åsamka de sköt samma förarna onödigt besvär eller onödiga kostnader. Vad utredningen främst haft för ögonen är möjligheten att utvidga den anmälningsskyldighet rörande omständigheter av betydelse ur körkortssynpunkt, som f. n. åligger domstolar, polismyndigheter och nykterhetsnämnder.

Beträffande domstols underrättelseskyldighet är i 80 § vägtrafikkungörelsen stadgat, att domstol skall till körkortsmyndigheten översända avskrift av dom, varigenom körkortsinnehavare ådömts straff för förseelse, begången vid förande av motordrivet fordon, för olovligt tillgrepp av sådant fordon eller för fylleri. Utredningen har erinrat, att bestämmelsen gäller blott sådana fall, då vederbörande ådömts straff, och icke kan betecknas som särdeles effektiv. Av samtliga trafikolyckor kommer det övervägande antalet icke ens till polisens kännedom. Av de förare, som på något sätt haft del i trafikolyckor, vilka kommit till polisens kännedom, blir enligt av ut-

redningen införskaffad statistik knappt hälften föremål för åtal. Orsakerna härtill är bl. a. att åtal blott äger rum om ovarsamheten bedömes såsom varande av icke ringa beskaffenhet, att åtalseftergift i viss omfattning äger rum samt att åklagarna av andra skäl, t. ex. bevisningssvårigheter, icke anser sig böra väcka åtal. Vad särskilt beträffar de fall, då åtalseftergift meddelas, är förhållandet icke sällan det, att vederbörande tillika gjort sig skyldig till andra, grövre brott, t. ex. förmögenhetsbrott, och att man av process-ekonomiska skäl underlåter att åtala trafikförseelsen såsom varande av ringa betydelse för den samlade straffrättsliga reaktionen. Förhållandet är alltså det, att den som belastas av verkligt allvarlig kriminalitet, på grund därav undgår reaktionen från körkortsmyndighetens sida för faktiskt begångna trafikförseelser.

Med avseende å polismyndighet är i 81 § vägtrafikkungörelsen föreskrivet att myndigheten, om den finner anledning förekomma till återkallelse av körkort, skall göra framställning härom hos den länsstyrelse, som utfärdat körkortet. Utredningen har närmare undersökt frekvensen av framställningar jämlikt nämnda paragraf, som gjorts under år 1955. Antalet framställningar, tillhopa 317, fördelar sig enligt utredningens iakttagelser mycket ojämt på olika polismyndigheter. Såsom ett anmärkningsvärt exempel har utredningen framhållit att, medan polismyndigheten i Uppsala gjort 40 sådana framställningar, icke någon framställning gjorts av polismyndigheten i Stockholm. Överhuvud har utredningen som sin uppfattning framhållit, att praxis på området varit alltför restriktiv.

Nyktershetsnämnd är jämlikt 80 § 3 mom. vägtrafikkungörelsen skyldig att till körkortsmyndigheten anmäla, när körkortsinnehavare ställts under övervakning enligt 15 § lagen om nyktershetsvård samt då nämnden ingivit ansökan om att körkortsinnehavare skall intagas å allmän vårdanstalt för alkoholmissbrukare (i sistnämnda fall dock icke om ansökningen inges till samma länsstyrelse som den, vilken utfärdat körkortet). Anmälan skall också göras om nyktershetsnämnd i annat fall än nu nämnts finner att rätten för viss person att inneha körkort bör omprövas till följd av dennes alkoholmissbruk. Intill den 1 oktober 1955 hade lagrummet sådan lydelse, att anmälan skulle göras bl. a. när nämnden vidtagit åtgärd enligt 13 § i den numera upphävda alkoholistlagen, d. v. s. i samtliga fall då nämnden funnit erforderligt att vidtaga hjälpåtgärder i fråga om någon, som befunnits hemfallen åt alkoholmissbruk. — Utredningen har framhållit, att nyktershetsnämnderna icke annat än i förhållandevis mindre omfattning fullgjort sin nämnda anmälningsskyldighet. Enligt för utredningen tillgängliga uppgifter, vilka dock icke var fullständiga, skulle under år 1956 tillhopa 39 744 personer ha blivit föremål för nyktershetsvårdande åtgärder. Enligt nyktershetsnämndernas uppgifter skulle antalet anmälningar till länsstyrelsen enligt 80 § vägtrafikkungörelsen samma år ha uppgått till 2 135. En kontroll hos länsstyrelserna hade emellertid visat, att antalet dit inkomna anmälningar utgjorde allenast 333.

Utredningen har vidare behandlat frågan om anmälningsskyldighet för läkare beträffande iakttagna fall av sjukdomstillstånd, som medför fara ur

trafiksäkerhetssynpunkt. Härvid har framhållits, att fråga om införande av sådan anmälningsskyldighet väckts redan av 1945 års trafiksäkerhetskommitté (SOU 1948: 20) men att vederbörande departementschef (proposition 30/1951) ansett det förenat med vissa olägenheter att införa en uttrycklig föreskrift om skyldighet att göra anmälan och funnit frågan därom böra anstå till dess erfarenhet vunnits, i vilken omfattning läkarna komme att frivilligt göra anmälningar i nu aysedda fall. Även andra lagutskottet (utlåtande 30/1951) anslöt sig till denna mening. Med anledning härav har medicinalstyrelsen sedermera den 1 november 1953 utfärdat ett cirkulär till samtliga läkare i landet med uppmaning att göra anmälan till förste provinsialläkare eller med honom jämställd förste stadsläkare beträffande vissa uppräknade sjukdoms- och defekttillstånd hos personer som innehar eller kan antagas inneha körkort. Utredningen har också verkställt en undersökning för att utröna, i vilken omfattning läkarna efterkommit denna uppmaning. Enligt denna undersökning har under år 1955 avgivits tillhoppa 475 anmälningar, nämligen av sinnessjukläkare 232, av lasarettsläkare, provinsialläkare, stadsläkare eller andra tjänsteläkare 238 och av privatpraktiserande läkare 5. Frekvensen av anmälningar har varit synnerligen ojämn i olika län. Sålunda faller ca 68 % av anmälningarna på endast fem körkortsmyndigheter, medan åtskilliga län redovisar blott ett fåtal anmälningar.

Utredningen har övervägt åtskilliga tänkbara åtgärder för att bättre sätta körkortsmyndigheterna i stånd att uppspåra de trafikfarliga förarna och vidtaga åtgärder för att tillrättaföra dem eller avlägsna dem ur trafiken. Bl. a. har utredningen diskuterat möjligheten att ålägga förare skyldighet att själv till polismyndigheterna anmäla inträffade olyckor. Utredningen har också varit inne på tanken att ålägga försäkringsbolagen skyldighet att till körkortsmyndigheterna lämna uppgifter om de anmälningar, som inkommer rörande trafikskador. Emellertid har utredningen av anförda skäl funnit sig böra avstå från att framlägga förslag i sådan riktning. Utredningen har i stället riktat sin uppmärksamhet på möjligheten och lämpligheten att få till stånd en bättre rapportering av de polisundersökta olyckorna.

Mot en utvidgad underrättelseskyldighet kan, enligt vad utredningen framhållit, riktas den invändningen, att en körkortsinnehavare icke bör belastas av andra olyckor än sådana, för vilka han dömts straffskyldig. Emellertid har utredningen bland de fall, som ej föranlett åtal och dom, anträffat åtskilliga fall, då föraren ådagalagt sådan osäkerhet, villrådighet eller brist på manöverskicklighet, att det måste framstå som befogat att företaga en omprövning av hans lämplighet. I andra fall har behovet av en omprövning accentuerats av att föraren t. ex. befunnit sig i hög ålder eller icke kört bil på lång tid. Ibland visar omständigheterna, att det skulle vara på sin plats att föranstalta om en närmare undersökning av förarens alkoholvanor. I ytterligare andra fall framgår det av polisutredningen, att föraren erhållit sådana skador, att det måste anses befogat att ge honom

föreläggande att inkomma med nytt läkarintyg. Till undvikande av missuppfattning har utredningen framhållit, att körkortsmyndigheten givetvis måste avvakta vederbörande domstols avgörande i fall, då motstridiga uppgifter föreligger; något föregripande av tveksamma bevisfrågor bör alltså icke förekomma. I de många fall däremot, då de faktiska omständigheterna är sådana, att de kan tjäna till grund för bedömande av motorförarens lämplighet, bör körkortsmyndigheten kunna göra detta bedömande även om lagakraftäggande dom ännu icke föreligger.

Utredningen har därför till en början föreslagit, att i 81 § vägtrafikkungörelsen intages ett stadgande av innehåll, att polismyndigheten beträffande samtliga olyckor, som kommer till dess kännedom och i vilka körkortsinnehavare har del, skall insända avskrift av förundersökningsprotokollet till körkortsmyndigheten. Har förundersökningsprotokoll icke blivit upprättat, skall enligt förslaget polismyndigheten tillställa körkortsmyndigheten en redogörelse för olyckan, sedan händelseförloppet vid denna blivit utrett. För att åvägbringa en bättre efterlevnad av bestämmelsen i 81 § vägtrafikkungörelsen om skyldighet för polismyndighet i vissa fall att ingiva framställning om återkallelse av körkort har utredningen föreslagit, att en erinran om stadgandet intages i 33 § vägtrafikförordningen. Vidare har föreslagits, att 81 § vägtrafikkungörelsen skall kompletteras med en exemplifiering av de fall, där framställning bör ifrågakomma. Såsom exempel har upptagits de fall, då körkortsinnehavare på grund av hänsynslöshet eller spritmissbruk eller på grund av skada, sjukdom eller av annan anledning icke kan antagas vara lämplig som förare.

Med avseende å underrättelseskyldigheten för domstolarna har utredningen föreslagit, att denna vidgas att avse icke blott, såsom nu, trafikförseelser, fylleri och olovligt tillgrepp av motorfordon, utan även misshandel och andra brott, som innefattar våld å person. Härutöver har utredningen funnit skäl att föreslå en bestämmelse om skyldighet för domstol att lämna underrättelse även när körkortsinnehavare eljest begått brott under påverkan av starka drycker eller under inflytande av själslig abnormitet. Beträffande kriminella gärningar i övrigt har utredningen föreslagit, att körkortsmyndigheten skall underrättas, när den dömde förövat brott, varigenom han ådagalagt sådan brist på hänsyn till andra och sådana egenskaper i övrigt, att hans lämplighet såsom förare av körkortspliktigt fordon kan ifrågasättas.

Med anledning av att nykterhetsnämndernas underrättelseskyldighet icke synes ha fullgjorts på ett tillfredsställande sätt har utredningen föreslagit ett nytt stadgande i 4 § lagen om nykterhetsvård av innehåll att nykterhetsnämnd skall ägna uppmärksamhet åt att personer, som missbrukar alkohol, icke uppträder som förare av motordrivet fordon, och att i förekommande fall till vederbörande länsstyrelse göra sådan anmälan, varom särskilt är stadgat. För att ge körkortsmyndigheten möjlighet till viss kontroll föreslås vidare, att nykterhetsnämnd årligen skall till länsstyrelsen lämna uppgift om det antal personer, som under året varit föremål för nämndens åtgärd, hur många av dessa som varit innehavare av körkort samt hur många

anmälningar som avgivits enligt 80 § 3 mom. vägtrafikkungörelsen och hur de till sitt antal fördelar sig på olika körkortsmyndigheter. Stadgandet har föreslagits få sin plats i kungörelsen den 25 augusti 1955 med vissa tillämpningsföreskrifter till lagen om nykterhetsvård. Tillika har utredningen föreslagit, att Kungl. Maj:t anmodar socialstyrelsen att i skrivelse till nykterhetsnämnderna erinra dem om betydelsen av att anmälningsskyldigheten noggrant fullgöres.

Med avseende å läkarna har utredningen föreslagit att i läkarinstruktionen skall intagas ett stadgande av innehåll, att tjänsteläkare skall vara skyldig att enligt närmare anvisningar, som meddelas av medicinalstyrelsen, till vederbörande körkortsmyndighet anmäla, då han hos person, som innehar körkort, upptäcker sjukdoms- eller defekttillstånd, som väsentligt nedsätter vederbörandes förmåga att föra körkortspliktigt fordon.

I anslutning till frågorna om uppspårande av olämpliga förare har utredningen också behandlat en annan, därmed sammanhängande fråga, nämligen *registreringen av körkortsinnehaven*.

Utredningen har påvisat, att man f. n. icke utan orimligt stort besvär kan erhålla säker upplysning, huruvida en viss person är innehavare av körkort eller icke, samt har framhållit det betänkliga i denna sakernas ordning. Den, vilken gripits såsom misstänkt för brott eller förseelse, kan i vissa fall undgå körkortsåterkallelse genom att förneka innehav av körkort. Någon egentlig undersökning, i vilken omfattning underrättelser av olika slag undandrages körkortsmyndigheterna på grund av att förarna förnekar innehav av körkort, har icke blivit verkställd. Utredningen har emellertid som sin uppfattning framhållit att detta sker i ganska stor omfattning. — Utredningen har också framhållit, att körkortsmyndigheten vid utfärdande av körkort givetvis bör ha möjlighet att kontrollera, huruvida sökanden redan har eller haft ett av annan körkortsmyndighet utfärdat körkort. En sådan kontroll är emellertid f. n. icke praktiskt möjlig.

Vidare har utredningen framhållit, att förslag tidigare vid flera tillfällen framförts om inrättande av ett för riket gemensamt körkortsregister. Frågan har sålunda berörts av 1945 års trafiksäkerhetskommitté, 1944 års trafikförfattningssakkunniga och 1949 års trafiknykterhetsutredning. Någon åtgärd på grund av de sålunda framförda förslagen har emellertid hittills ej kommit till stånd.

Enligt utredningens mening kan frågan erhålla en tillfredsställande lösning efter endera av två linjer, nämligen antingen genom upprättande av ett centralt sökregister över körkortsinnehavarna i landet eller också genom en markering av körkortsinnehavet i länsbyråernas tryckande register för folkbokföringen.

Ett centralt register har den ganska betydande olägenheten att vara stort och svårbemästrat. I praktiken blir det knappast möjligt att sortera ut registerkortet för avlidna personer. Inträffade namnförändringar torde icke komma att inflyta i registret i större omfattning. En person, som bär ett

vanligt efternamn, blir ofta mycket svår att återfinna i registret, och felaktiga uppgifter torde komma att bli vanliga t. ex. av den anledningen, att registret icke upptager vederbörandes förnamn i samma ordning som den, vilken tillämpas vid förfrågningar hos registret.

De olägenheter, som sålunda är förbundna med ett centralt register, bortfaller i väsentlig mån, om man i stället väljer metoden att markera körkortsinnehav på vederbörandes tryckplåt i folkbokföringen. Hos körkortsmyndigheterna föres redan nu tre register över körkortsinnehavare, ordnade efter respektive bosättning, namn och födelsenummer. Detta ger utomordentligt goda möjligheter att identifiera en person, om vars körkortsförhållanden förfrågan göres hos länsstyrelsen. Vad som erfordras därutöver är blott att polismyndigheter m. fl. får möjlighet att avgöra, till vilken länsstyrelse en förfrågan skall ställas. För detta ändamål är en markering i det tryckande registret tillräcklig. Avtryck av tryckplåtarna finns tillgängliga hos häradsskrivare och pastorsexpeditioner samt i viss omfattning också hos polismyndigheterna, och antalet fall, då man måste gå till själva det tryckande registret, blir därför begränsat. En markering av körkortsinnehavet på tryckplåtarna gör det vidare möjligt för länsbyråerna att avisera körkortsmyndigheten, då körkortsinnehavare avlidit, så att körkortsregistren ej behöver tyngas av inaktuella uppgifter. Såväl för den militära organisationen som för civilförsvaret är det vidare en betydande vinning, om det av personplåtarna framgår, huruvida en person har körkort eller ej.

Med anledning av vad som sålunda anförts har utredningen ansett sig böra förorda den metod för registrering, som går ut på att körkortsinnehavet markeras på tryckplåtarna för folkbokföringen.

Enligt vad utredningen framhållit, uppstår emellertid vissa svårigheter när det gäller att i de tryckande registren markera körkortsinnehavet för det stora antal personer, som redan erhållit körkort. Det är icke möjligt att ålägga körkortsmyndigheterna uppgiftsskyldighet i detta hänseende, eftersom den aktuella kyrkoskrivningsadressen icke framgår av registerkorten. Ej heller är det en framkomlig väg att låta körkortsinnehavarna själva lämna uppgifter i saken t. ex. i samband med mantalsskrivningen, ty uppgifter, som erhålles på detta sätt, blir i praktiken knappast så korrekta, att de direkt kan läggas till grund för körkortsregistreringen. Utredningen har stannat för att de personer, som redan innehar körkort, bör få sig ålagt att före en viss tidpunkt uppvisa körkortet på polisstation samt att vederbörande polisman därvid skall förse kortet med stämpel eller signatur, utvisande att så skett. I samband med uppvisandet bör avlämnas en blankett, upptagande namn, yrke, födelsetid, kyrkobokföringsort samt körkortets nummer och dagen för dess utfärdande, och polismannen bör kontrollera, att dessa uppgifter stämmer med körkortet. Skyldigheten att uppvisa körkortet bör förbindas med ett stadgande om att körkort, som icke blivit uppvisat före viss dag, skall vara ogiltigt. Övervägas kan vidare, om det ej vore en praktisk anordning att länsbyråerna i förväg genom det tryckande registret framställer brevkort, som tillställas alla personer, vilka

uppnått minimiåldern för erhållande av körkort, med uppmaning till vederbörande att inge kortet till polismyndigheten, därest adressaten är innehavare av körkort och ämnar uppvisa detsamma.

Markeringen på tryckplåten kan inskränkas till att däri instansa länsbokstaven för körkortsmyndigheten. Markeringen bör sitta kvar även om körkortet återkallas. I regel är det alltså tillräckligt med att en enda bokstav instansas på plåten, och denna bokstav behöver sedermera icke ändras eller utplånas. Endast i de relativt få fall, då en person efter körkortsåterkallelse erhåller körkort av annan myndighet samt då han innehar körkort för motorcykel, utfärdat av en myndighet, och sedermera erhåller körkort för bil av annan myndighet, måste länsbokstaven för två körkortsmyndigheter instansas på plåten.

Den föreslagna reformen bör enligt utredningens mening förverkligas på det sättet, att Kungl. Maj:t anmodar statistiska centralbyrån, vilken är chefsmyndighet för folkbokföringen i landet, att vidtaga åtgärder för markering av körkortsinnehavet i länsbyråernas tryckande register. I anslutning härtill bör utfärdas en kungörelse om skyldighet för körkortsinnehavare att uppvisa körkort.

Remissyttrandena

Rörande de åtgärder för uppspårande av olämpliga förare, som utredningen föreslagit, är meningarna delade. I flertalet yttranden bestrides visserligen icke, att en bättre rapportering är önskvärd, men i många fall har ansetts, att utredningens förslag måste modifieras.

Hovrätten över Skåne och Blekinge samt *länsstyrelsen i Västernorrlands län* har uttalat, att förslagen medför mycket arbete utan motsvarande nytta. *Föreningen Sveriges polismästare* har betecknat förslagen som verklighetsfrämmande. *Föreningen Sveriges stadsdomare* har ansett det innebära en märklig omgång att först på teoretisk väg konstruera att vissa kategorier av motorförare bör betecknas som olämpliga och därefter anordna en stor rapporteringsapparat i stället för att skärpa reaktionen mot dem, som faktiskt sakfällts för ovarsamhet i trafik. *Landsfogden i Östergötlands län* har förklarat, att resurser saknas för förslagens genomförande, medan *länsstyrelsen i Jönköpings län* beräknat, att förslagen medför en tiobubbling av arbetet med körkortsregistret. Även *länsstyrelserna i Östergötlands, Örebro och Västerbottens län* har betonat, att förslagen ovillkorligen medför behov av personalökningar. *Överståthållarämbetet och föreningen Sveriges häradshövdingar* har framhållit, att förslagen måste betydligt modifieras för att ej materialet skall bli körkortsmyndigheterna övermäktigt, under det att *kungl. automobil klubben* ansett, att frågan om en förbättrad rapportering bör bli föremål för ytterligare utredning.

Vad speciellt angår den föreslagna rapporteringsskyldigheten för polismyndigheterna har från många håll, bl. a. av *åtskilliga länsavdelningar av föreningen Sveriges landsfiskaler*, framhållits, att det föreslagna rapporte-

ringssystemet är otympligt och arbetskrävande. På några håll, bl. a. av *länsstyrelsen i Hallands län*, har ansetts att rapporteringen blir blott av ringa nytta, eftersom bevisfrågan i allmänhet icke är så klar, att ingripande kan ske, innan dom i saken föreligger. *Poliskammaren i Västerås* har uttalat, att polispersonalen, om förslagen genomföres, i viss omfattning måste dragas från trafikövervakningen för att i stället ägna sig åt rapportskriveri och pappersexercis. *Landsfogdarna i Malmöhus* och *Skaraborgs län* har ansett, att polismyndigheterna måste få vissa möjligheter att gallra det material, som skall insändas till länsstyrelsen. Vidare har *länsstyrelsen i Jönköpings län* och *landsfogden i Malmöhus län* som en tänkbar lösning föreslagit, att uppgifter i regel icke skall lämnas i form av fullständig rapport utan avfattas på en kort blankett.

I fråga om den föreslagna uppgiftsskyldigheten för domstol har *överståthållarämbetet* uttalat den uppfattningen, att körkortsmyndigheten icke behöver få del av alla fall av våldsbrott m. m. men att större skäl föreligger att föreskriva uppgiftsskyldighet i fråga om brott, som blivit begångna under inflytande av själslig abnormitet eller starka drycker. *Hovrätten över Skåne och Blekinge* har — med hänsyn till den föreslagna rapporteringsskyldigheten för polismyndighet — ansett att domstol i förekommande fall bör till körkortsmyndigheten översända även sådan dom, varigenom vederbörande frikänts från ansvar.

Med avseende å nykterhetsnämndernas anmälningsskyldighet har *socialstyrelsen* förklarat sig intet ha att erinra mot det föreslagna tillägget till 4 § lagen om nykterhetsvård. Däremot har styrelsen ansett det dömt att misslyckas att söka framtvinga ett bättre fullgörande av anmälningsplikten genom åläggande att lämna statistiska uppgifter samt har i stället rekommenderat en intimare kontakt mellan nykterhetsnämnderna samt länsnykterhetsnämnderna och styrelsen. Även *länsstyrelsen i Jönköpings län* har ansett frågan närmast vara en uppgift för länsnykterhetsnämnderna. *Länsstyrelsen i Kristianstads län* har betecknat förslagen som krångliga och ineffektiva. Å andra sidan har *länsstrafiksäkerhetskommittén för Hallands län* uttryckligen förklarat sig anse förslagets genomförande som viktigt.

Förslaget om rapporteringsskyldighet för läkare har avstyrkts av *medicinalstyrelsen* (utom en reservant), som förklarat sig i stället ämna revidera nu gällande cirkulär om frivillig rapportering i ändamål att göra denna mera effektiv. Även *Sveriges läkarförbund* och *Sveriges läkares automobilklubb* har avstyrkt förslaget såsom ägnat att rubba det förtroendefulla förhållandet mellan patient och läkare. I allt fall bör skyldigheten, om en sådan införes, enligt den av sammanslutningarna uttalade meningen ej begränsas att gälla enbart tjänsteläkare. Uppfattningen, att rapporteringsskyldighet i allt fall icke bör införas endast för tjänsteläkare, delas av bl. a. *överståthållarämbetet*. Avstyrkande yttranden har vidare avgivits av bl. a. *statens trafiksäkerhetsråd*, *landsfogden i Östergötlands län*, *förste provinsialläkaren i Kronobergs län* samt *Sveriges kvinnliga bilkårens riksförbund*. — *Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande* har ansett att bestämmel-

ser i ämnet icke bör införas utan ytterligare utredning av behovet och bestämmelsernas lämpliga utformning. — Å andra sidan har förslaget livligt tillstyrkts av bl. a. *statspoliskommissarien i Växjö*, vilken åberopat, att man ibland vid trafikkontroll kan påträffa förare med t. ex. uppenbart otillräcklig synskärpa. *Förste provinsialläkarna i Gotlands och Västerbottens län* har — trots uttalade principiella betänkligheter — anslutit sig till förslaget. Den sistnämnde ävensom *länsstyrelsen i Jämtlands län* har dock härvid yrkat på närmare klarläggande av vissa punkter i förslaget, speciellt vad som förstås med beteckningen »tjänsteläkare».

Förslaget om *registrering av körkortsinnehaven* har tillstyrkts i praktiskt taget alla yttranden. Endast i något enstaka fall har den meningen uttalats, att ett centralt sökregister vore att föredraga.

En fråga, som berörts i åtskilliga yttranden, gäller kostnaderna för registreringen. *Socialstyrelsen* har beklagat, att utredningen icke verkställt någon kostnadsberäkning. *Chefen för uppbödssektionen vid länsstyrelsen i Stockholms län* har framhållit, att åtgärden säkerligen medför behov av personalökning inom sektionen. *Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län*, som låtit verkställa en beräkning av arbetskraftsbehovet för iordningställande och utsändande av de föreslagna brevkorten samt för registreringens utförande i övrigt, har kommit till det resultatet, att åtgärden vid denna länsstyrelse kräver omkring 20 000 arbetstimmar. *Statens organisationsnämnd* har bestämt avstyrkt förslaget att låta utsända brevkort till samtliga dem, som uppnått stadgad minimiålder för körkort, under motivering, att åtgärden skulle åsamka det allmänna betydande kostnader utan motsvarande nytta samt att syftet kan nås på andra vägar, t. ex. genom upplysningar i dagspress och radio.

Vad beträffar detaljerna i förslaget i övrigt har *mantalsdirektören i Stockholm* framhållit, att något avtryckskortregister ej föres i Stockholm men att därstädes i stället föres ett tryckande adresskortregister. Utrymmet på adressplåtarna är synnerligen begränsat, men möjligen skulle uppgift om körkort kunna inpräglas på den plats som nu upptages av vissa uppgifter rörande smittkoppypmpning, vilka blott är aktuella för vissa åldersgrupper under 16 år. Det är emellertid uteslutet att få plats med mer än en bokstav, varför länsbokstäverna AC och BD vid registreringen måste ersättas med t. ex. bokstäverna Ä och Ö. *Statens organisationsnämnd* har också framhållit, att blott en markering bör göras, avseende den myndighet som senast utfärdat körkort för vederbörande, och att denna myndighet undantagslöst kan vid behov lämna uppgift om tidigare körkortsinnehav. — Å andra sidan har *statens kriminaltekniska anstalt* som ett önskemål uttalat, att registrering sker icke blott av körkort utan även av avslagna ansökningar om erhållande av körkort.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen samt *föreningen Sveriges polismästare* har ansett att registreringen borde kunna genomföras på ett enklare sätt än genom uppvisande av samtliga gällande körkort. Däremot har i flera

andra yttranden, bl. a. av *statspolisintendenten*, framhållits som synnerligen önskvärt att man på detta sätt får en inventering av samtliga körkort som är i bruk. Från samma håll har framhållits såsom önskvärt, att man före registreringen upprättar spärllistor över sådana körkort som återkallats men ej återlämnats i ändamål att hindra att sådant körkort blir försett med stämpel och anteckning, som ger sken av att körkortet är giltigt.

Departementschefen

Vad till en början angår utredningens förslag till *åtgärder för att uppsåra olämpliga förare* vill jag hänvisa till vad jag förut anfört om att möjligheterna till en förhandsprövning av de körkortssökandes lämplighet är mycket begränsade. Huruvida en viss person är lämplig såsom motorförare eller icke visar sig ofta först då han uppträder på egen hand i trafiken. Som komplement till den noggrannare körkortsprövning, vilken jag förordat, bör därför också införas bestämmelser med ändamål att göra körkortsmyndigheten uppmärksam på händelser och omständigheter, som var för sig eller i förening kan leda till att körkortsfrågan upptages till förnyad prövning.

Nuvarande bestämmelser om skyldighet för olika myndigheter att lämna körkortsmyndigheten underrättelser om körkortsinnehavares förhållanden är, såsom utredningen framhållit, icke tillfredsställande i alla avseenden. Skäl föreligger därför att utvidga och komplettera dem. Å andra sidan får rapportskyldigheten icke utsträckas så långt, att systemet blir alltför svårbevärat eller leder till kostnader, som ej står i skälighetsförhållande till nyttan.

Utredningens förslag, att samtliga polisrapporter angående vägtrafikolyckor, även sådana av bagatellartad beskaffenhet, skall tillställas körkortsmyndigheten, synes mig gå väl långt. Huvudparten av det material, som sålunda skulle inkomma till körkortsmyndigheten, torde säkerligen komma att visa sig ganska betydelselöst ur körkortssynpunkt. Arbetet med att genomgå och sovra materialet skulle hos vissa körkortsmyndigheter bli betydande. Vad utredningen syftar till är i första hand blott att få alla polisanmälda olyckor registrerade hos körkortsmyndigheten och på så sätt få fram, vilka förare som rent statistiskt sett är mest belastade med olyckor. För detta ändamål räcker det med att myndigheten får en kortfattad uppgift om förarens namn och numret på hans körkort, tidpunkten och platsen för olyckan samt dess art (kollision mellan fordon, påkörning av gående etc.). Endast i de fall, då någon åtgärd från myndighetens sida överväges, t. ex. på grund av att en förare enligt registret är belastad med ett flertal sådana anmälningar, erfordras tillgång till närmare uppgifter, vilka då lämpligen kan erhållas genom att myndigheten inforrdar fullständiga handlingar från polismyndigheten. Med ett dylikt system torde det vara möjligt att förverkliga utredningens intentioner utan att alltför mycket öka arbetsbördan hos polismyndigheterna och körkortsmyndigheterna.

Jag förordar, i anslutning till det nu anförda, att i 81 § vägtrafikkungörelsen upptages en bestämmelse om skyldighet för polismyndighet att med-

dela underrättelse till körkortsmyndighet angående samtliga vägtrafikolyckor, i vilka innehavare av körkort på något sätt haft del. För dylik underrättelse torde, åtminstone t. v., i allmänhet kunna användas den blankett, som föreskrivits för meddelande av statistiska uppgifter angående vägtrafikolyckor. Hinder bör dock ej möta för polismyndigheten att, om så befinnes lämpligt, i stället översända förundersökningsprotokoll eller polisrapport angående olyckan.

Förslaget att i 81 § vägtrafikkungörelsen upptaga en särskild bestämmelse om skyldighet för polismyndighet att till körkortsmyndigheten anmäla, om körkortsinnehavare befinnes hemfallen åt spritmissbruk eller om eljest något förhållande föreligger som kan leda till att han icke bör vara betrodd med körkort, anser jag lämpligt. Jag biträder också förslaget om att i 33 § vägtrafikförordningen upptaga en erinran om polismyndighets skyldighet i vissa fall att göra framställning om återkallelse av körkort. Vissa mindre jämkningar torde dock böra vidtagas i utredningens förslag.

Vad utredningen föreslagit om vidgad underrättelseskyldighet för domstol kan jag i huvudsak biträda. Den torde böra begränsas till sådana grova brott, som ådagalägger olämplighet att föra motorfordon.

Vad beträffar den föreslagna skyldigheten för nykterhetsnämnd att årligen avlämna statistiska uppgifter till länsstyrelsen om antalet personer, som varit föremål för nämndens åtgärd m. m., skulle dess fullgörande ställa sig ganska betungande. Åtskilliga omständigheter, bl. a. arbetsbelastningen hos länsstyrelserna, gör dessutom att man kan tvivla på att dessa för sin del kan effektivt handha den uppsikt, som förslaget åsyftar. Eftersom nykterhetsnämnderna genom utredningen och de av socialstyrelsen verkställda förfrågningarna nu blivit uppmärksamgjorda på sin ifrågavarande skyldighet, torde man kunna förvänta, att skyldigheten i fortsättningen kommer att fullgöras bättre än hittills. Jag anser därför övervägande skäl tala för att någon ytterligare uppgiftsskyldighet för nykterhetsnämnd åtminstone t. v. ej införes. Ej heller den av utredningen föreslagna ändringen i 4 § lagen om nykterhetsvård synes numera, sedan nämnderna blivit uppmärksamgjorda på sin uppgiftsskyldighet, ha någon större uppgift att fylla.

Vad slutligen angår den föreslagna uppgiftsskyldigheten för vissa läkare möter denna, på sätt framhållits i flera av yttrandena, rätt stora betänkligheter. Beträffande den måhända viktigaste gruppen, nämligen de psykiskt sjuka, torde nuvarande system fungera i stort sett tillfredsställande. Vad angår övriga sjukdomstillstånd torde ingripanden från körkortsmyndighetens sida av flera skäl böra begränsas till mera påtagliga fall, huvudsakligen sådana där man vet eller kan antaga att vederbörande för motorfordon, trots att han får anses mindre lämplig härtill. Vid sådant förhållande och då medicinalstyrelsen förklarar sig ämnat vidtaga åtgärder för att få en utvidgad rapportering till stånd i annan ordning, anser jag att utredningens förslag icke bör förverkligas, innan ytterligare erfarenheter föreligger av vad som kan uppnås utan författningsbestämmelser.

Det har sedan länge stått klart, att det nuvarande systemet för *registrering av körkort* icke är tillfredsställande och att en reform förr eller senare blir ofrånkomlig. Ett minimikrav på registreringen är att man utan alltför stor omgång skall kunna utröna, om en viss person har körkort och av vilken länsstyrelse detta utfärdats. Ur militär synpunkt och civilförsvarssynpunkt är det därjämte önskvärt, att man ur registret kan få fram uppgifter, vilka personer i en viss ort, av en viss ålderskategori etc., som har körkort.

En teoretiskt tänkbar metod att ordna registreringen är givetvis att upprätta ett centralt register över alla körkortsinnehavare. Med hänsyn till den omfattning, som ett centralt register måste få, och den administrativa apparat, som skulle erfordras för dess handhavande, är denna tanke emellertid knappast realistisk i nuvarande läge.

Utredningens förslag att anteckna körkortsinnehavaren i länsstyrelsernas tryckande folkbokföringsregister synes visa på en mera framkomlig väg. Visserligen når man icke alla de fördelar, som ett centralt register skulle innebära, men förslaget synes ägnat att med en måttlig insats av personal och för rimlig kostnad ge ett resultat, med vilket man skäligen borde kunna åtnöjas.

En brist i förslaget är emellertid, att någon kostnadsberäkning ej verkställts. Vidare må framhållas, att frågan om vissa omläggningar i folkbokföringen på sistone blivit alltmera aktuell och att det med hänsyn härtill bör undersökas, huruvida en registrering av körkort lämpligen bör komma till stånd före en dylik omläggning eller samordnas med denna. Eftersom arbetet å länsbyråerna icke är jämnt fördelat på olika år eller på årets månader, är det dessutom värt att undersöka, vilka åtgärder som kan vidtagas för att få registreringsarbetet förlagt till en lämplig tidpunkt. Om registreringen, såsom troligt är, bör kombineras med en allmän skyldighet för körkortsinnehavarna att förete körkortet för avstämpling, kan det måhända övervägas, om uppvisandet skall ske för polismyndighet, såsom utredningen föreslagit, eller om det med större fördel kan förläggas t. ex. till postanstalterna.

Av nu nämnda skäl kan utredningens förslag icke förverkligas utan vissa närmare undersökningar beträffande förutsättningarna för registrerings genomförande. Det är möjligt, att förslaget därvid bör jämkas eller rentav att en annan registreringsmetod finnes lämpligare. Jag ämnar föranstalta om att en sådan undersökning kommer till stånd.

Sedan resultatet av nämnda undersökning föreligger, torde förslaget böra upptagas till förnyad prövning.

Aterkallelse av körkort m. m.

Utredningen

Det största avsnittet i betänkandet har ägnats frågan om reaktionen i körkortshänsende mot motorförare, som visat sig icke vara fullt lämpliga.

För kännedom om nuvarande bestämmelser i dessa ämnen har utredningen hänvisat till 33—35 §§ vägtrafikförordningen, vilka innehåller bl. a. följande.

Beträffande återkallelse av körkort är föreskrivet, att sådan skall äga rum, då något av följande förhållanden föreligger, nämligen om föraren gjort sig skyldig till brott mot 1 § andra stycket eller 4 § lagen om straff för vissa trafikbrott (grov oaktsamhet, rattfylleri m. m.), om föraren eljest vid färd med motordrivet fordon i något för trafiksäkerheten väsentligt hänseende grovt åsidosatt honom såsom förare åliggande förpliktelser, om föraren genom upprepade trafikförseelser i väsentlig mån visat bristande vilja eller förmåga att rätta sig efter trafikreglerna samt om föraren med hänsyn till onyktert levnadssätt eller personliga förhållanden i övrigt icke bör betros med att innehava körkort. Återkallelse av körkort på grund av straffbelagd förseelse får icke äga rum, förrän frågan om straffet blivit avgjord genom lagakraftvärdande dom, såvida ej länsstyrelsen finner uppenbart att föraren är olämplig att föra körkortspliktigt fordon. Vid prövning av frågor om återkallelse får i allmänhet avseende ej fästas vid förseelse, som begåtts mer än två år före den förseelse, som ger anledning till att körkortsfrågan upptages till prövning. Vid återkallelse skall bestämmas viss minsta tid, före vars utgång föraren ej kan erhålla körkort. I allmänhet skall tiden utgöra minst tre månader och högst två år, men för vissa fall är bestämmelserna strängare. Längsta tiden är fem år. Körkort skall också återkallas, om förarens förutsättningar för rätt att innehava körkort genom sjukdom etc. blivit väsentligen minskade.

Trots ordalydelsen av de nu refererade bestämmelserna är körkortsindragning icke alltid obligatorisk i samtliga där angivna fall. I flertalet fall kan länsstyrelsen, om det kan antagas att vederbörande låter sig rätta utan att körkortet återkallas, i stället meddela honom *varning*.

Under vissa omständigheter skall, i avbidan på vidare åtgärder, *omhändertagande av körkort* ske genom polismyndighetens försorg. Befogenhet härtill äger i Stockholm vederbörande poliskommissarie samt i övriga orter polismyndigheten (d. v. s. poliskammaren, där sådan finnes, och eljest polischefen i orten). Omhändertagande skall äga rum om förare vid färd med motordrivet fordon ådagalagt grov vårdslöshet eller visat uppenbar likgiltighet för andra människors liv eller egendom eller varit synbarligen berusad av starka drycker eller annat ämne eller till följd av sjukdom e. d. uppenbarligen förlorat förmågan att föra körkortspliktigt fordon. Omhändertagande skall också ske, om någon misstänkes för onykterhet vid förande av motorfordon och vid verkställd blodundersökning befinnes ha haft en alkoholkoncentration i blodet av 0,5 promille eller därutöver, dock med vissa undantag för det fall, att alkoholkoncentrationen icke uppgått till 0,8 promille.

Interimistisk återkallelse av körkort skall, i avvaktan på slutligt beslut om återkallelse, äga rum då fråga uppstått om återkallelse och sådana omständigheter föreligger, att föraren uppenbarligen måste anses olämplig att föra körkortspliktigt fordon. Då körkort omhändertagits av polismyndighet, skall länsstyrelsen skyndsamt upptaga frågan om interimistisk återkallelse till prövning. Har omhändertagandet föranletts av att vederbörande fört motorfordon

med en alkoholkoncentration i blodet av 0,8 promille eller däröver, skall interimistisk återkallelse alltid äga rum.

Härjämte är detaljbestämmelser givna angående förfarandet vid meddelandet av beslut av olika slag, angående utfärdande av nytt körkort etc.

I betänkandet har till en början lämnats en historik över tillkomsten av de nuvarande bestämmelserna. Utredningen har i detta sammanhang särskilt framhållit ett av vederbörande departementschef i propositionen nr 30/1951 gjort uttalande, att vid bedömande av de personliga förhållandenas betydelse för körkortsfrågans avgörande liknande principer borde tillämpas i fråga om återkallelse som beträffande utfärdande av körkort och att återkallelse borde följa, då en förare i fråga om sagda förhållanden i mera avsevärd mån funnes brista i vad som förutsattes vid körkortets utfärdande. Utredningen har redan inledningsvis ansett sig kunna konstatera, att detta uttalande icke länt till efterföljd och att en körkortshavare f. n. kan genom svåra felhandlingar i trafiken ge påtagliga bevis för sin okunnighet och oförmåga att säkert framföra fordon i trafiken utan att man från körkortsmyndigheternas sida påfordrar omprövning av hans förmåga i dessa hänseenden.

Vad först angår kravet på skötsamhet i nykterhetsavseende har utredningen åberopat en undersökning rörande körkortsmyndigheternas praxis, som verkställdes av justitieombudsmannen och finnes redovisad i dennes ämbetsberättelse för år 1955. Av redogörelsen framgår bl. a. att det av landets 25 körkortsmyndigheter endast är 3 som redan efter en fylleriförseelse återkallar vederbörandes körkort. Förutsättning härför är dock även hos dessa körkortsmyndigheter den, att föraren även på annat sätt givit anledning till anmärkning i nykterhetsavseende. Innehållet i justitieombudsmannens undersökning har i stort sett bestyrkts av utredningens egna förfrågningar. Enligt utredningens mening är det anmärkningsvärt att — medan hinder anses möta för erhållande av lämplighetsintyg för körkort under ett år efter en begången fylleriförseelse — en fylleriförseelse i regel icke föranleder återkallelse av körkort eller ens en närmare undersökning av förarens nykterhetsförhållanden.

Beträffande de krav, som författningen uppställer på vederbörandes levnadssätt och personliga förhållanden i övrigt, har utredningen framhållit att antalet fall då körkort återkallats till följd av betänkligheter i sådant hänseende är obetydligt.

Såsom anmärkningsvärt har utredningen också betecknat att återkallelse endast i ringa omfattning skett på den grund, att vederbörande gjort sig skyldig till upprepade förseelser, som i väsentlig mån visat bristande vilja eller förmåga hos föraren att rätta sig efter trafikreglerna. Denna grund för återkallelse är enligt utredningens mening i högre grad än någon annan återkallelsegrund ägnad att åstadkomma en utgallring av olycksfåglarna i trafiken.

Antalet återkallelser till följd av ålder, sjukdom, skada e. d., vilket år 1955 uppgick till 741, har utredningen betecknat som mycket lågt. Att bland

den stora mängden av körkortsinnehavare endast detta antal skulle ha förlorat sin fysiska eller psykiska förmåga att föra motorfordon kan enligt utredningen icke motsvara verkliga förhållandet.

Utredningen har vidare sökt att klargöra verkningarna av den bestämmelse i 33 § 1 mom. andra stycket vägtrafikförordningen, som säger att återkallelse av körkort på grund av straffbelagd förseelse i princip icke får äga rum förrän frågan om straff för förseelsen blivit avgjord genom lagakraftägande dom, och har bl. a. hänvisat till ett speciellt fall, då reaktionen i körkortshänseende till följd av denna bestämmelse kommit att dra avsevärt ut på tiden. Utredningen har verkställt en undersökning, avseende trafikolyckor som inträffat under tiden den 1—15 september 1954, rörande den tid som förflutit mellan olyckan samt åtalsbeslutet och domen. Av det sammanlagda antalet fall — 812 — åtalades 3,4 % under september, 15,7 % under oktober, 18,8 % under november och 19,7 % under december 1954. Cirka 25 % av olyckorna åtalades först sedan 6 månader eller mera förflutit från olyckan. Cirka 2 % åtalades först efter ett år eller mera. I juni 1956 hade 805 av olyckorna föranlett dom i underrätt. Av dessa hade 33 blivit föremål för prövning i högre rätt, och i 63 % av de fall, då så skett, blev saken icke slutligt avgjord, förrän ett år eller mera förflutit efter olyckan. — Utredningen har också återopat en av justitiedepartementet i oktober 1956 publicerad undersökning av processtiden i brottmål. Av denna framgår, att den genomsnittliga processtiden i domsagorna är 193,4 dagar, varav kommer på förundersökningen 132,7 dagar och på domstolens handläggning 60,7 dagar. I rådhusrätterna är den genomsnittliga processtiden 225,2 dagar, varav på förundersökningen faller 137,8 dagar och på domstolens handläggning belöper 87,4 dagar.

Härefter har utredningen undersökt praxis vid omhändertagande av körkort. Med utgångspunkt från vissa relaterade fall och införskaffade statistiska uppgifter har utredningen ansett sig kunna konstatera en påfallande stor återhållsamhet, när det gäller att omhändertaga körkort på grund av att föraren bedömes ha visat grov vårdslöshet eller uppenbar ligkillinghet för andra människors liv eller egendom. Sådant omhändertagande skedde år 1955 blott i 88 fall. Vidare har framhållits, att författningens ordalag icke medger omhändertagande av spritpåverkad förarens körkort med mindre denne företer en så hög grad av spritpåverkan, att han, därest han anträffats på allmän plats, skulle kunnat omhändertagas för fylleri. Inalles förekom år 1955 inom riket 286 fall av omhändertagande på sist omnämnda grund. Omhändertagande av körkort på grund av att föraren genom sjukdom e. d. förlorat förmågan att föra körkortspliktigt fordon förekom samma år i 27 fall. De flesta omhändertagandena — till antalet 2 838 under år 1955 — har skett på grund av den särskilda bestämmelsen om alkoholkoncentrationen i blodet.

Av interimistiska återkallelser har enligt utredningen det alldeles övervägande antalet aktualiserats av meddelanden från polismyndighet om körkorts omhändertagande. Andra interimistiska återkallelser förekom under år 1955 i hela riket endast till ett antal av 274. Antalet har visat sig variera

starkt mellan olika körkortsmyndigheter. En reflexion, som utredningen gjort i samband med genomgång av det statistiska materialet, är den att en förare endast sällan berövas sitt körkort i omedelbar anslutning till den händelse, som väckt misstanke om hans olämplighet. Bortsett från fall av omhändertagande på grund av rattfylleri beslutas interimistisk återkallelse vanligen icke förrän körkortsmyndigheten erhållit avskrift av underrättens dom, och den interimistiska återkallelsen kommer alltså i allmänhet blott att innebära att man icke dröjer med återkallelsen till dess domen vunnit laga kraft.

Vad beträffar återkallelsetiden har utredningen framhållit, att den som fått sitt körkort återkallat för tid uppgående till högst ett år äger därefter ansöka om att få sitt körkort tillhaka, men att hans ansökan i övriga fall skall avse utfärdande av nytt körkort. Ligger återkallelsetiden mellan 6 och 12 månader, skall vid ansökningen fogas läkarintyg och nykterhetsintyg (men däremot icke kompetensbevis). Är återkallelsetiden kortare, behöver ansökan icke vara åtföljd av vare sig läkarintyg, nykterhetsintyg eller annan handling. Länsstyrelsen äger dock alltid rätt att infordra samtliga de handlingar, som skall åtfölja ansökan om nytt körkort. — Utredningen har genomgått ett antal fall av återkallelse, hämtade ur regeringsrättens praxis. Härvid har befunnits bl. a., att återkallelsetiden i fall av vårdslöshet i trafik ligger mellan 4 månader och 2 år samt att den normala återkallelsetiden är 4 månader. I fråga om denna stora grupp av återkallelser gäller därför, att körkortet efter återkallelsetidens slut återlämnas till vederbörande utan någon som helst prövning av hans lämplighet som motorförare. S. k. smitning bedömes däremot relativt strängt och har — i förening med vårdslöshet i trafik — föranlett återkallelse på 1—2 år. Grov vårdslöshet har lett till återkallelse i ett fall på 9 månader och i ett annat fall på 1 år. Vid rattfylleri är den normala återkallelsetiden i okomplicerade fall 10 månader. Andra trafikförseelser än de nu nämnda leder i allmänhet blott till kortvarig återkallelse (3—6 månader). Utredningen har blott påträffat ett fall, då återkallelse till följd av misskötsamhet i nykterhetsavseende bestämts till längre tid än 5 månader, vilket innebär, att vederbörande i dylika fall icke ens behöver förete nykterhetsintyg för att återfå körkortet. Där återkallelse skett på grund av betänkligheter avseende sökandens personliga förhållanden i allmänhet, har emellertid återkallelsetiden i regel gjorts förhållandevis lång. — Utredningen har också genom förfrågningar undersökt, i vilken omfattning körkortsmyndigheterna begagnat sin rätt att infordra ytterligare handlingar utöver dem, som obligatoriskt skall bifogas ansökan om återfående av körkort samt har konstaterat, att så sker endast i undantagsfall.

Utredningen har vidare gjort en sammanställning av de bestämmelser, som i motsvarande hänseende gäller i vissa andra länder, bl. a. vissa av Amerikas förenta stater.

Efter en sammanfattning av de sålunda sammanställda undersökningsresultaten har utredningen övergått till att diskutera frågan, huruvida körkortsreaktionen huvudsakligen bör ha karaktär av straffpåföljd eller av

skyddsåtgärd. Härvid har framhållits, att körkortsmyndigheterna f. n. i stor omfattning binder sina ingripanden vid vissa schabloner, så att åtgärderna mot felande körkortsinnehavare i allt väsentligt blir beroende på det straff, som vederbörande domstol ådömer vederbörande. Detta kan enligt utredningens mening icke vara riktigt. Utredningen har för att visa detta redogjort för vissa fall, då domstolarnas bedömning enligt dess uppfattning varit alltför mild. Bortsett härifrån har utredningen funnit att körkortsmyndighetens uppgift är en annan än domstolens, nämligen att konstatera, om föraren ådagalagt sådan grad av olämplighet, att ett ingripande är påkallat ur trafiksäkerhetssynpunkt. Bl. a. kan polisens utredningar om trafikolyckor ej sällan uppenbara omständigheter, som icke har någon större betydelse i ansvarsfrågan men som måste vara av väsentlig betydelse för körkortsmyndighetens bedömning av förarens lämplighet, t. ex. att föraren befinner sig i hög ålder, att han icke kört bil på länge, att han skadats eller lider av sjukdom etc. Ibland kan det också förhålla sig så, att domstol utmäter ett högt straff t. ex. med hänsyn till svårighetsgraden av själva olyckan och att en motsvarande reaktion i körkortshänseende icke kan anses påkallad. Vidare gäller att en person givetvis icke kan straffas med mindre han funnits övertygad om brottslig gärning, medan däremot, då det gäller att överväga frågan, huruvida en person bör bibehållas vid rätten att utöva ett sådant särskilt tillstånd, som körkort innebär, delvis andra synpunkter gör sig gällande. Utredningen har därför hävdad, att det, om man verkligen vill på ett effektivt sätt skilja ut de olämpliga förarna ur trafiken, är ovillkorligen nödvändigt att utforma körkortsreaktionen såsom ett rent samhällsskydd mot de förare, vilka representerar en mera påtaglig fara för andra människors säkerhet till liv och egendom. För att fylla detta syfte bör körkortsreglerna i väsentliga hänseenden få ett ändrat innehåll.

Bland de konkreta förslag, som utredningen kommit fram till, må först nämnas att utredningen föreslår en grundläggande regel om skyldighet för körkortsmyndigheten att upptaga till omprövning frågan om förarens lämplighet, så snart föreliggande upplysningar ger anledning till antagande att han icke uppfyller de krav på hänsyn och ansvar, de fordringar på pålitlighet i nykterhetshänseende och de övriga förutsättningar, som uppställts för erhållande av körkort. Någon uttömmande redogörelse för vilka upplysningar, som är av beskaffenhet att ge anledning till antagande att en förare bryter i kraven för erhållande av körkort, har utredningen icke ansett möjligt att lämna, utan denna fråga bör enligt utredningen få avgöras med hänsyn till omständigheterna i varje särskilt fall. Emellertid har utredningen understrukit nödvändigheten av att man ägnar särskild uppmärksamhet åt spritmissbrukare och personer, vilka i sin allmänna livsföring visar prov på bristande ansvar och hänsyn. Utredningen har gjort en uppräknig av vissa fall, då ett omprövningsförfarande enligt dess uppfattning bör inledas. Bl. a. har nämnts fall av brottslig gärning av mera kvalificerat slag, såsom rån, våldtäkt, misshandel eller annan våldsgärning som visar stor råhet eller aggressivitet hos förövaren, brottsliga gärningar som begåtts i spritpåverkat till-

stånd, fall då nykterhetsnämnder eller läkare gör anmälan om spritmissbruk, sjukdom eller skada, samt medverkan i trafikolyckor.

Om inkomna upplysningar icke ger möjlighet att med säkerhet bedöma förarens lämplighet, bör körkortsmyndigheten kunna föranstalta om kompletterande utredning. Utredningen har därför framlagt förslag till en bestämmelse av innehåll att körkortsmyndigheten som ett led i omprövningen skall ha rätt att föranstalta om den undersökning rörande körkortsinnehavarens förutsättningar såsom motorförare, vilken kan anses påkallad. Enligt vad utredningen framhållit föreligger sådan rätt i viss omfattning redan nu enligt 33 § 2 mom. vägtrafikförordningen. Bestämmelsen i fråga går emellertid blott ut på att körkortsmyndigheten kan förelägga förare att inkomma med nytt läkarintyg. Utredningen har föreslagit att denna rätt skall utsträckas att gälla även lämplighetsintyg och kompetensbevis. — Enligt förslaget skall körkortsmyndighetens beslut att låta föraren undergå omprövning icke kunna överklagas.

Utredningen har vidare ansett, att den nuvarande regeln om att avseende icke får fästas vid förseelse, som ligger mer än två år tillbaka i tiden, är ett hinder för en förnuftig körkortspolitik. Utredningen har därför förordat att ifrågasvarande regel utgår ur trafiklagstiftningen.

De nuvarande återkallelsegrunderna bör enligt utredningen bibehållas. De bör emellertid kompletteras med en bestämmelse om att körkort kan återkallas, om föraren eljest icke uppfyller kraven för erhållande av körkort ävensom då föraren icke efterkommer körkortsmyndighetens föreläggande att inkomma med nytt lämplighetsintyg, läkarintyg eller kompetensbevis så ock då föraren eljest underlåter att ställa sig till efterrättelse körkortsmyndighetens föreskrifter i samband med omprövningen. Härutöver har föreslagits, att körkort skall återkallas, om föraren gjort sig skyldig till fylleri som icke är att anse som ett enstaka fall av spritmissbruk hos en eljest i nykterhetskänseende fullt skötsam person eller om han varit vållande till trafikolycka med personskada som följd och genom att avlägsna sig från olycksplatsen undandragit sig att medverka till de åtgärder, vartill olyckan skäligen bort föranleda.

Vidare har utredningen — och detta har betecknats som det mest angelägna i betänkanudet — föreslagit att någon viss bestämd återkallelsetid icke skall utsättas i beslut, varigenom körkort återkallas. Frågan, huruvida och när föraren skall kunna erhålla nytt körkort skall sålunda överhuvud icke bli föremål för behandling i återkallelseärendet. En särställning i detta hänseende föreslås dock för sådana återkallelser, som sker på grund av skada, sjukdom e. d. Där fråga är om sådan återkallelse skall föraren enligt förslaget vara berättigad att få sitt körkort tillbaka, så snart han kan visa, att hans hälsotillstånd icke längre diskvalificerar honom som förare. En liknande regel föreslås också med avseende å sådana återkallelser, som beslutas med anledning av att föraren icke efter föreläggande inkommer med nytt lämplighetsintyg, läkarintyg eller kompetensbevis eller underlåter att ställa sig till efterrättelse meddelade föreskrifter i samband med beslut om omprövning.

Vad beträffar det fallet, att en förare, vars körkort återkallats, därefter inger ansökan om nytt körkort, har utredningen betonat vikten av att ansökan icke bifalles, med mindre körkortsmyndigheten är positivt övertygad om att vederbörande då är lämplig som motorförare. Myndigheten måste därför särskilt tillse, att de förhållanden, som föranlett återkallelsen, icke längre är för handen samt att andra omständigheter av beskaffenhet att föranleda tveksamhet om vederbörandes lämplighet icke föreligger. Den mest ändamålsenliga ordningen är enligt utredningens mening att sökanden alltid får inge en ansökan om nytt körkort och att länsstyrelsen därefter bestämmer omfattningen av den prövning, som med hänsyn till förhållandena i det särskilda fallet bör komma till stånd. Härvid bör länsstyrelsen ha samma befogenhet att bestämma läkare och besiktningsman etc., som gäller beträffande omprövning. Om förhållandena är sådana, att hinder icke möter mot utfärdande av nytt körkort men körkortsmyndigheten ändå anser det önskvärt, att förarens lämplighet under längre eller kortare tid framöver göres till föremål för särskild kontroll, bör länsstyrelsen kunna förbinda körkortet med visst villkor, t. ex. att föraren regelbundet skall inkomma med läkarintyg. Om återkallelsen motiverats av spritmissbruk, kan det måhända vara lämpligt att verkställa en eller flera efterkontroller för att utröna, om föraren verkligen är skötsam i nykterhetskänslighet. För detta ändamål bör föraren kunna få sig förelagt att efter viss tid inkomma med nytt lämplighetsintyg. Utredningen har föreslagit ett stadgande, avsett att ge körkortsmyndigheten de befogenheter, som nu nämnts.

Institutet varning bör enligt utredningens mening grundligt reformeras. Till en början bör man upphäva varningens karaktär av alternativ till körkortsåterkallelse men låta den kvarstå som en varning i detta ords egentliga bemärkelse, d. v. s. som en erinran till föraren, att körkortsåterkallelse blir följden, om han icke övergår till ett mera varsamt körsätt. En sådan varning bör icke vara avfattad i stereotyp form på ett tryckt formulär utan bör utformas som en till föraren ställd personlig skrivelse, i vilken framhålles, att hans uppträdande i vissa särskilda hänseenden ingivit körkortsmyndigheten betänkligheter och att myndigheten därför i framtiden med särskild uppmärksamhet kommer att följa hans förhållanden. Vidare har utredningen föreslagit, att varning skall kunna förbindas med en tids förlust av körkort. Den tid, under vilken körkortet skall vara berövat föraren, bör bestämmas till lägst en och högst sex månader. Körkort, som indragits i samband med varning, skall enligt utredningens förslag efter den fastställda tidens utgång efter ansökan återlämnas utan vidare prövning av förarens lämplighet.

Den förut påvisade ringa frekvensen av fall, då polismyndighet omhändertar förarens körkort, beror enligt utredningens uppfattning sannolikt på att bestämmelserna erhållit en sådan avfattning, att vederbörande polismyndighet eller poliskommissarie näppeligen vågar skrida till en sådan åtgärd, med mindre full bevisning föreligger beträffande de i 35 § vägtrafikförordningen stadgade förutsättningarna för åtgärden. Enligt utredningens mening måste det emellertid — liksom i fråga om andra provisoriska åtgärder,

t. ex. häktning, beslag etc. — vara tillräckligt att sannolika skäl föreligger till misstanke. Utredningen har därför föreslagit en på så sätt ändrad lydelse av nämnda paragraf, att körkort skall omhändertagas, när det på sannolika skäl kan antagas, att föraren gjort sig skyldig till grov vårdslöshet i trafik eller att han till följd av sjukdom, skada e. d. förlorat förmågan att föra körkortspliktigt fordon. En jämkning har också föreslagits av bestämmelsen om förare, som är synbarligen berusad av starka drycker eller annat ämne. Enligt utredningen bör körkortet omhändertagas, om vederbörande företett tydliga tecken på påverkan av starka drycker eller annat berusningsmedel. Speciella bestämmelser har utformats angående omhändertagande av s. k. provisoriska körkort. Sådana körkort skall enligt förslaget omhändertagas, om körkortsinnehavaren under förande av motorfordon haft del i trafikolycka och det på sannolika skäl kan antagas, att han är vållande till olyckan och att oaktsamheten icke är ringa. — Utredningen, som ansett sig kunna konstatera en klar tendens hos polismyndigheten att icke omhändertaga körkort, med mindre detta kan ske i direkt samband med själva den trafikhändelse, som aktualiserat frågan, har för att motverka denna tendens föreslagit en bestämmelse om att skyldighet att omhändertaga körkort skall åvila också vederbörande åklagare, om han vid åtalsprövningen finner, att föraren bör åtalas för grov vårdslöshet i trafik eller han eljest finner förutsättningar föreligga för omhändertagande av förarens körkort. — Då körkort omhändertagits, skall enligt nuvarande regler beslutet jämte en redogörelse för de skäl, som föranlett omhändertagandet, inom 48 timmar översändas till den länsstyrelse, som utfärdat körkortet. Eftersom denna tid enligt utredningens mening är orimligt kort, har utredningen föreslagit en sådan jämkning däri, att beslutet jämte redogörelsen skall insändas snarast möjligt och senast inom en vecka efter det beslutet fattades.

Vad beträffar interimistisk återkallelse har utredningen erinrat om betydelsen av att körkortsmyndigheterna tillvaratager de möjligheter, som föreligger att meddela beslut om återkallelse — även slutligt beslut — redan innan lagakraftgående dom föreligger beträffande den förseelse, som aktualiserat återkallelsefrågan. Så bör enligt utredningens mening kunna ske icke blott om föraren erkänt gärningen utan även om han till sitt freddande åberopar omständigheter, vilka enligt körkortsmyndighetens bedömning icke förtjänar avseende. För att göra körkortsmyndigheterna uppmärksamma på deras befogenheter i sådant avseende har utredningen föreslagit en justering av 33 § 1 mom. vägtrafikförordningen av innebörd i huvudsak att körkortsmyndigheten skall vara berättigad att återkalla körkort utan att avvakta lagakraftgående dom, såvida föraren erkänt gärningen eller det eljest framstår som uppenbart, att föraren är förfallen till ansvar för gärningen. I detta sammanhang har utredningen framhållit, att hinder givetvis icke föreligger för återkallelse, där sådan föranledes av företagen omprövning beträffande förarens lämplighet i allmänhet, låt vara att omprövningen i sin tur närmast aktualiserats av ett åtal t. ex. för fylleri. —

Slutligen har utredningen föreslagit att den egentliga bestämmelsen om interimistisk återkallelse i 33 § vägtrafikförordningen omformuleras så, att körkort alltid kan återkallas tills vidare, om det på sannolika skäl kan antagas, att körkortet kommer att slutligt återkallas.

Remissyttrandena

Grunderna för förslagen har i flertalet yttranden tillstyrkts eller lämnats utan erinran. Ett mycket stort antal yttranden innehåller emellertid kritik och särmeningar i fråga om olika punkter i förslagen.

En ganska allmänt omfattad mening är, att det bort undersökas, huruvida icke frågor om återkallelse av körkort av rättssäkerhetsskäl bör handläggas av domstol. Bestämda uttalanden i denna riktning har gjorts av bl. a. *riksåklagarämbetet, kungl. automobil klubben, motormännens riksförbund, föreningen Sveriges häradshövdingar, föreningen Sveriges stadsdomare, vägförvaltningen i Göteborgs och Bohus län samt länets trafiksäkerhetskommitté*. Även *länsstyrelsen i Kronobergs län* har ansett, att invändningar ur rättssäkerhetssynpunkt kan riktas mot förslagen. *Hovrätten över Skåne och Blekinge* har framhållit, att förhandenvaron av sådana omständigheter som vårdslöshet eller vållande icke lämpar sig för administrativ myndighets avgörande. *Sveriges advokatsamfund*, som intagit samma ståndpunkt, har, om det ändock av olika skäl befinnes lämpligt att förlägga prövningen till administrativ myndighet, angivit vissa minimikrav på förfarandet, främst att ärendena alltid handläggas av jurist, att förfarandet blir muntligt där så påfordras från någondera sidan samt att beslutad återkallelse i någon form kan dragas under domstols prövning. — Å andra sidan har *landsfogden i Uppsala län* bestämt uttalat sig för att proceduren förläggas till administrativ myndighet.

Den föreslagna befogenheten för länsstyrelsen att meddela föreläggande om uppvisande av nytt lämplighetsintyg eller kompetensbevis har i allmänhet tillstyrkts. *Statspolisintendenten* har för sin del ansett, att behörighet att meddela sådant föreläggande bör tillkomma polisman. Däremot har *Sveriges bilskolors riksförbund* avstyrkt förslaget i vad det avser nytt förrarprov under motivering att dylikt prov ej gör någon mera kvalificerad än förut.

Förslagets regler om återkallelse av körkort har i många fall utsatts för kritik. *Statsåklagaren i Göteborg m. fl.* har ansett att tiden för återkallelse allttjämt bör bedömas i återkallelsebeslutet, och *polismästaren samt ordnings- och trafikpolisintendenterna i Stockholm* har reagerat mot att de nuvarande differentierade reglerna utbytes mot schabloner. *Hovrätten över Skåne och Blekinge, länsstyrelserna i Kristianstads, Hallands, Skaraborgs, Jämtlands och Norrbottens län samt föreningen Sveriges landsfogdar, föreningen Sveriges stadsfiskaler, svenska lasttrafikbilägareförbundet m. fl.* har funnit den föreslagna tvåårstiden alltför sträng, medan *länsstyrelserna*

i Malmöhus och Västmanlands län ansett, att regeln ibland blir för sträng men ibland för mild. *Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län* har befarat, att man icke kommer att tillämpa återkallelse i åsyftad omfattning utan i stället använda varning. *Länsstyrelsen i Örebro län* har uttalat önskan att kunna differentiera tiden. *Länsstyrelserna i Södermanlands och Västerbottens län* har uttalat sig för att tiden sättes till endast ett år. Flera remissmyndigheter, bl. a. *länsstyrelsen i Kronobergs län* samt *poliskammaren i Uppsala*, har påtalat, att förslagen medför en omotiverad lucka mellan längsta tiden för körkortsindragning i samband med varning, nämligen sex månader, och tiden för återkallelse av körkort, nämligen två år. — Å andra sidan har från några håll, bl. a. av *länsstyrelsen i Uppsala län*, yrkats på ytterligare skärpningar av återkallelsereglerna.

Vad i övrigt beträffar de föreslagna reglerna om körkortsåterkallelse har *riksåklagarämbetet* funnit mindre lämpligt, att återkallelse skall kunna ske på grund av kriminalitet i allmänhet eller eljest på grund av sådana brister i vederbörandes vandel, som icke har direkt samband med förande av motordrivet fordon. *Poliskammaren i Lund* har yrkat på att återkallelse skall vara obligatorisk för den, vilken vållat olycka med personskada som följd och därefter avlägsnat sig från platsen innan de åtgärder vidtagits, till vilka händelsen skäligen bort föranleda. — Några remissmyndigheter, bl. a. *länsstyrelsen i Hallands län* och *poliskammaren i Eskilstuna*, har ansett bestämmelserna om återkallelse vid fylleriförseelse väl stränga. *Stadsfiskalen i Trelleborg* har ifrågasatt mildare behandling vid vissa lindrigare fall av onykterhet vid förande av motorfordon. *Västernorrlands läns länkråd* har betonat, att det för återanpassning av alkoholister är lämpligt, att körkortsreglerna icke görs alltför hårda. — Från flera håll, bl. a. av *hovrätten över Skåne och Blekinge*, *föreningen Sveriges stadsfiskaler* och *Stockholms läns avdelning av föreningen Sveriges landsfiskaler*, har betonats lämpligheten av att i regel dröja med slutligt beslut om återkallelse, till dess lagakraftägande dom föreligger angående den förseelse, som aktualiserat frågan.

Förslagets bestämmelser om varning har kritiserats av *statens trafiksäkerhetsråd m. fl.* ur den synpunkten, att de icke på något sätt anger förutsättningarna för att varning skall få meddelas. *Polismästaren* samt *ordnings- och trafikpolisintendenterna i Stockholm* har bestämt motsatt sig vad som i utredningens motiv anförts om att varning icke skulle få användas, då formella förutsättningar för återkallelse föreligger. *Länsstyrelserna i Göteborgs och Bohus, Västmanlands* samt *Jämtlands län* har förklarat att varning i form av personlig skrivelse fordrar en alldeles för stor arbetsinsats för att kunna genomföras och därför måste betecknas som verklighetsfrämmande. Åtskilliga yttranden innehåller vidare bestämda avstyrkanden av förslagets bestämmelser om s. k. kvalificerad varning. Så är fallet bl. a. med yttrandena från *länsstyrelsen i Jönköpings län*, *poliskamrarna i Uppsala* och *Hälsingborg*, *föreningen Sveriges landsfiskaler* och *föreningen Sveriges polismästare*. — *Länsstyrelsen i Västerbottens län* har förordat en uttrycklig bestämmelse

om att varning skall kunna förenas med föreläggande att genomgå körskola eller undergå annan speciell undervisning.

De föreslagna reglerna angående omhändertagande av körkort har av bl. a. *landsfogden i Kristianstads län, svenska vägföreningen och svenska petroleuminstitutet* ansetts medföra fara för misstag eller övergrepp i tillämpningen. Även *landsfogden i Gävleborgs län och föreningen Sveriges landsfiskaler* m. fl. har yrkat på att reglerna utformas så, att de blir lättare att tillämpa. *Landsfiskalen i Stora Kopparbergs distrikt* har funnit lämpligast, om reglerna begränsas att gälla enbart vid rattfylleri, medan *landsfogden i Värmlands län* uttalat sig för en bestämmelse om viss längsta tid, inom vilken talan rörande den förseelse, som föranlett omhändertagandet, skall anhängiggöras vid domstol. — *Länsstyrelsen i Kronobergs län* har betonat vikten av att ingripande kan ske mot varje förare, som visar tecken på spritpåverkan, och *länsstyrelsen i Västernorrlands län* har ansett önskvärt, att körkort skall kunna omhändertagas även om vederbörande vid tillfället för moped. *Länsstyrelserna i Östergötlands och Malmöhus län, föreningen Sveriges polismästare* m. fl. vill att behörighet att omhändertaga körkort skall tillkomma varje poliskommissarie. *Poliskammaren i Göteborg* har yrkat på sådan behörighet för poliskommissarie i sagda stad. *Statspolisintendenten* har hemställt, att behörighet därutinnan förklaras tillkomma varje föreståndare för statspolisavdelning. *Föreningen Malmöhus läns landsfiskaler* har ansett att behörigheten bör tillerkännas varje polisman.

Reglerna om interimistisk återkallelse har *länsstyrelsen i Kristianstads län* förklarat sig kunna tillstyrka endast under förutsättning att man vågar antaga att de handhaves med yttersta försiktighet. *Landsfogden i Värmlands län* har — liksom i fråga om omhändertagande av körkort — förordat bestämmelser om en viss längsta tid, inom vilken talan om den förseelse, som föranlett interimistisk återkallelse, skall anhängiggöras vid domstol.

Departementschefen

Frågan, huruvida det är möjligt att upprätthålla en tillfredsställande standard hos motorförarna och förhindra, att bland dem återfinnes personer, som konstaterats vara klart olämpliga att föra motorfordon, beror icke blott på reglerna om förvärv av körkort utan i minst lika hög grad på reglerna om återkallelse och om omhändertagande av körkort. Av de uppgifter, som utredningen förebragt, framgår tydligt, att nuvarande regler i detta hänseende icke är tillräckligt stränga och att en skärpning därför är nödvändig.

Som allmänna önskemål må framhållas, att reglerna *dels* bör ge körkortsmyndigheten möjlighet att utröna, huruvida en person, som erhållit körkort, alltjämt kan anses lämpad att föra motorfordon, *dels* bör ge möjlighet att omedelbart fråntaga en olämplig förare hans körkort *och dels* bör gå ut på att den, som fråntagits sitt körkort, i princip icke skall återfå detta annat än efter förnyad lämplighetsprövning med positivt utfall.

I samband med frågan om skärpning av körkortsreglerna aktualiserar sig även frågan om tillskapandet av betryggande garantier för en ur rättssäkerhetssynpunkt tillfredsställande prövning av frågor om återkallelse av körkort m. m. Eftersom utredningen icke inlåtit sig på hithörande spörsmål, saknas förutsättningar för att nu allsidigt pröva nämnda spörsmål. De rättssäkerhetsgarantier, som redan finns, nämligen möjligheten att överklaga beslut om körkortsåterkallelse m. m., kan emellertid icke betecknas som otillräckliga. Givetvis bör vid utformning av författningsbestämmelserna beaktas, att de administrativa myndigheternas befogenheter icke utsträcker längre, än ändamålet med bestämmelserna oavvisligen påkallar. Jag vill härjämte erinra om att den nyligen tillsatta utredningen angående rattfylleribrotten m. m. enligt meddelade direktiv även har att undersöka, i vad mån prövningen av fråga om indragning av körkort kan överflyttas från länsstyrelse till domstol.

Vad angår körkortsmyndighetens möjligheter att konstatera en förarens olämplighet vill jag först hänvisa till den utvidgade underrättelseskyldighet för polismyndigheter och domstolar, för vilken jag uttalat mig i det föregående. Som komplement till reglerna i detta ämne erfordras — såsom utredningen framhållit — en befogenhet för länsstyrelsen att föranstalta om ny utredning, helt eller delvis, angående de förhållanden, som skall klarläggas i samband med utfärdande av nytt körkort. Utredningen har föreslagit, att körkortsmyndigheten vid behov skall kunna förelägga körkortsinnehavare att inkomma med nytt lämplighetsintyg, läkarintyg eller kompetensbevis och därvid föreskriva att prövningen skall verkställas av viss angiven person samt att länsstyrelsen också skall kunna själv eller genom polismyndighet eller nykterhetsnämnd införskaffa den ytterligare utredning angående föraren, som finnes erforderlig. Till dessa förslag kan jag ansluta mig.

Detsamma gäller förslaget att slopa den nuvarande bestämmelsen i 33 § 1 mom. vägtrafikförordningen om att avseende icke får fästas vid förseelse, för vilken föraren dömts mer än två år före begåendet av den förseelse, som ger anledning till att frågan om körkortets återkallelse upptages till prövning. För bedömande av förarens lämplighet bör allt, som är känt om hans sätt att föra motorfordon, få tagas i betraktande. Vilken betydelse som därvid skall tillmätas omständigheter längre tillbaka i tiden bör få avgöras från fall till fall och icke bero på en i själva författningen uppställd tidsbegränsning.

Även utredningens förslag till skärpningar i reglerna om de fall, då körkort skall återkallas, finner jag befogade. Jag föreslår att de intages i författningen med vissa jämkningar, vilka föranledes av vad jag kommer att anföra i det följande.

Den ändring, som utredningen föreslagit i bestämmelsen om att återkallelse av körkort på grund av straffbelagd förseelse regelmässigt ej får ske förrän frågan om straffet blivit avgjord genom lagakraftlägande dom, är mera diskutabel. Den nuvarande bestämmelsen ger enligt min mening be-

lägg för att körkortsmyndigheten, oberoende av utgången i ansvarsfrågan, har möjlighet att pröva frågan om förarens lämplighet och att på grundval av denna prövning återkalla körkortet. Att, såsom utredningen föreslagit, låta körkortsmyndigheten verkställa en självständig prövning även av frågan, om föraren kan antagas vara förfallen till ansvar för förseelsen, måste anses olämpligt, särskilt som körkortsmyndigheten ofta icke har lika goda möjligheter att bedöma värdet av bevisningen som domstol har efter ett muntligt förfarande vid huvudförhandling. Följden kunde bli, att domstolen och körkortsmyndigheten komme till skilda resultat i samma fråga, vilket kunde leda till allvarliga komplikationer. Jag föreslår i stället en sådan omformulering av bestämmelsen, att den tydligare än hittills ger vid handen att återkallelse får äga rum, om det oavsett utgången av ansvarsfrågan kan anses klarlagt, att föraren icke är lämplig att föra körkortspliktigt fordon.

Vad härefter beträffar villkoren för återfående av återkallat körkort och om utfärdande av nytt körkort i stället för återkallat sådant ansluter jag mig till utredningen i det hänseendet, att denna fråga i princip bör bero på helt ny lämplighetsprövning från körkortsmyndighetens sida och att prövningen icke sällan bör utfalla så, att vederbörande ej anförtros körkort. Någon bestämd återkallelsetid bör därför icke upptagas i beslut, varigenom körkort återkallas. I stället bör i själva författningen upptagas viss minimi-tid, före vars utgång föraren icke skall kunna få nytt körkort utfärdat. Utredningens förslag att denna tid skall bestämmas till två år anser jag dock alltför strängt. Jag förordar, att tiden sättes till ett år. Även detta förslag innebär i flertalet fall en skärpning av nuvarande praxis. I ett hänseende anser jag dock att en strängare regel är påkallad, nämligen beträffande den, som sakfällts jämlikt 1 § andra stycket trafikbrottslagen för att han vid framförande av bil, motorecykel, traktor eller motorredskap ådagalagt grov oaktsamhet eller visat uppenbar likgiltighet för andra människors liv eller egendom. Med kännedom om den restriktiva praxis, som domstolarna intager i hithörande frågor, torde det tämligen generellt kunna sägas att den, vilken sakfällts enligt sagda lagrum, ådagalagt sådan uppenbar olämplighet såsom motorförare, att han icke vidare bör anförtros körkort. I allt fall bör detta ej ske förrän en längre tid efter brottets begående. Jag föreslår, att minimitiden för detta fall sättes till tre år.

Emellertid kan man icke bortse från att fall förekommer, då schablonregler sådana som de av mig nu förordade framstår som oskäligt stränga. På längre sikt kan detta leda till att körkortsmyndigheterna icke använder återkallelsemöjligheten i den omfattning, som är önskvärd. Jag förordar därför, att länsstyrelsen får möjlighet att, om synnerliga skäl föranleder därtill, i beslutet om återkallelsen föreskriva en kortare minimi-tid, dock lägst tre månader. Vad speciellt angår de fall, då körkort återkallats på grund av sjukdom, skada e. d. eller på grund av att föraren icke efterkommit föreläggande att inkomma med lämplighetsintyg eller annan utredning, anser jag, liksom utredningen, att någon särskild minimi-tid för återkallelsen icke bör gälla. I dessa sistnämnda fall bör vederbörande återfå körkortet eller

få nytt körkort utfärdat då det förhållande, som föranlett återkallelsen, upphört.

Övriga av utredningen föreslagna bestämmelser om återkallelse av körkort och återställande av körkort eller utfärdande av nytt körkort efter återkallelse anser jag mig kunna tillstyrka med blott vissa formella mindre jämkningar i förslagets text.

Med hänsyn till den utformning av reglerna om återkallelse av körkort, för vilken jag nu uttalat mig, bortfaller behovet av en mera omfattande reform utav reglerna om varning. Med hänsyn bl. a. härtill anser jag mig icke böra tillstyrka utredningens förslag att varning skall kunna förenas med viss tids indragning av körkort. Ej heller kan jag biträda utredningens mening, att varning aldrig skulle få användas, om något av de formella villkoren för återkallelse av körkort kan anses uppfyllt. Däremot anser jag mig böra förordna en sådan ändring av bestämmelserna i 34 § vägtrafikförordningen, att varning kan meddelas icke blott, såsom nu, i vissa av de formella återkallelsefallen utan även eljest då mot en körkortsinnehavare förebragts någon omständighet, som är ägnad att allvarligt minska tilltron till hans lämplighet såsom förare. Till de fall, då varning ej får meddelas — f. n. grov oakt-samhet vid förande av motorfordon och grövre trafikonykterhetsbrott — torde även böra fogas det fallet, att föraren efter att ha vållat olycka med personskada som följd avlägsnar sig från platsen, innan de åtgärder vidtagits, till vilka händelsen skäligen bort föranleda.

Utredningens förslag till ändringar av reglerna i 35 § vägtrafikförordningen angående omhändertagande av körkort kan jag icke tillstyrka i helt oförändrat skick. Det synes mig knappast rimligt, att en förare skall kunna drabbas av den allvarliga påföljd, som mistning av körkortet mången gång innebär, endast därför att han misstänkes för t. ex. grov vårdslöshet i trafik. Minimikravet för att ett omhändertagande skall få ske bör enligt min mening vara, att föraren är klart bunden vid själva den gärning, som av polismyndigheten bedömes på angivet sätt. Det nuvarande stadgandet är därför på denna punkt att föredraga framför det, som utredningen föreslagit. Däremot biträder jag utredningens förslag i vad det rör omhändertagande av körkort på grund av alkoholpåverkan hos föraren. Bestämmelsen bör alltså enligt min mening formuleras så, att omhändertagande kan ske redan om föraren visat tydliga tecken på påverkan av starka drycker eller annat ämne, och det bör icke, såsom nu, för omhändertagande fordras att föraren är synbarligen berusad. Förslaget i fråga om förare, som drabbats av sjukdom, skada e. d., kan jag tillstyrka därest det jämkas därhän, att ingripande icke kan ske enbart på grund av ett antagande från polismyndighetens sida, att vederbörande av medicinska skäl är mindre lämplig att föra motorfordon, utan blott då detta förhållande kan anses fastslaget. Oberoende av grunden för ett omhändertagande bör länsstyrelsen städse ha rätt att ingå i saklig prövning av åtgärdens befogenhet i samband med prövning av frågan om återkallelse av körkortet. För att prövningen skall kunna ske snabbt, bör tiden för översändande av beslutet och övriga handlingar till länsstyrelsen

icke göras längre än som är nödvändigt. Den nuvarande föreskriften om att översändandet skall ske inom 48 timmar synes mig icke ställa några oskäligen anspråk på polismyndigheten. Den bör enligt min mening bibehållas.

Vad angår de föreslagna bestämmelserna om s. k. provisoriska körkort hänvisas till vad jag förut anfört i denna fråga.

De av utredningen framlagda synpunkterna på frågan om interimistisk återkallelse och det därmed sammanhängande förslaget till ändring av 33 § vägtrafikförordningen föranleder icke någon erinran från min sida. Givetvis förutsätter jag, att den utvidgade befogenhet, som sålunda lämnas körkortsmyndigheten, kommer att handhavas med tillbörlig försiktighet.

De i vissa av remissyttrandena framkomna förslagen till ytterligare ändringar i reglerna på förevarande område fordrar undersökningar och överväganden, som icke kan komma till stånd i detta sammanhang. De torde därför få anstå i avbidan på den ytterligare utredning av trafiksäkerhetsfrågorna, varom jag nyligen föranstaltat.

Fordonsutrustning och fordonskontroll

Utredningen

Utredningen har framhållit, att många av de motorfordon, som brukas på vägarna, icke befinner sig i ett skick, som kan anses tillfredsställande ur trafiksäkerhetssynpunkt. I och för sig vore det därför väl berättigat att föreskriva *kontrollbesiktning* med regelbundna mellanrum av samtliga motorfordon. De personella och materiella resurserna förslår emellertid icke på långt när till en så omfattande kontroll. Utredningen har därför begränsat sina förslag i fråga om kontrollbesiktning till vad som ansetts med minsta möjliga arbetsökning för besiktningsorganisationen ge största möjliga utbyte ur trafiksäkerhetssynpunkt. Förslagen går ut på att bestämmelserna i 17 och 18 §§ vägtrafikförordningen om vad som skall iakttagas vid överlåtelse och förvärv av motorfordon utbygges med bestämmelser om kontrollbesiktning i vissa fall. Närmare bestämt har utredningen föreslagit att den, som förvärvat motorfordon genom köp, byte eller gåva, skall vid den anmälan eller ansökan, som han i anledning därav har att ingiva till registreringsmyndigheten, foga ett inom tre månader före förvärvet utfärdat intyg att fordonet vid kontrollbesiktning befunnits vara i föreskrivet skick. Intyg, som nu avses, skall dock icke krävas vid sådant förvärv, som äger rum innan fem år förflutit efter utgången av det år, vilket på besiktningsinstrumentet antecknats såsom fordonets modellår.

Vissa andra förslag

I skrivelse den 9 oktober 1956 till samtliga länsstyrelser har statens brandinspektion påtalat, att vissa av brandkårernas *utryckningsfordon* — brandbilar och ambulanser — syntes vara i synnerligen dåligt skick, samt föreslagit att dessa fordon skulle sakkunnigt undersökas genom polisens försorg. I anledning härav har vissa länsstyrelser anmodat statspolisen att

verkställa besiktning av de fordon, som åsyftas i skrivelsen. Besiktningen har visat att av 859 undersökta fordon endast 74 kunde lämnas utan anmärkning.

På grund av vad som sålunda förekommit har *statspolisintendenten* i skrivelse den 3 april 1957, med framhållande av att särskilt höga krav ur trafiksäkerhetssynpunkt måste ställas på utryckningsfordonens beskaftenhet och utrustning, hos Kungl. Maj:t föreslagit sådan ändring av vägtrafikförordningen, att brandbilar och ambulanser — eventuellt alla utryckningsfordon — blir föremål för periodisk, förslagsvis årligen återkommande kontrollbesiktning.

Den 20 september 1957 har *den inom Förenta nationernas ekonomiska kommission för Europa tillsatta underkommittén för landsvägstransporter* antagit en rekommendation beträffande fordonsbelysning till regeringarna i de länder, vilka anslutit sig till 1949 års vägtrafikkonvention. Rekommendationen avser *dels* föreskrifter om lyktor eller reflektorer å fordon, vilkas last överskjuter fordonets längd eller bredd, *dels* föreskrifter om reflektorer å fordon, som kopplas till cykel, *dels ock* belysningen baktill å vissa motordrivna fordon. I sistnämnda hänseende har förordats, att motordrivna fordon eller fordonskombinationer, med undantag av motorcyklar utan sidvagn, skall ha två baklyktor.

I skrivelse den 7 maj 1957 har riksdagen för Kungl. Maj:t givit tillkänna vad andra lagutskottet i utlåtande nr 17 år 1957 uttalat bl. a. i anledning av viss motion rörande *förbud mot utskjutande dekorationer* å bilarnas fronter. I sitt nämnda utlåtande har utskottet av anförda skäl uttalat, att dylikt förbud snarast bör införas.

Med anledning av riksdagens skrivelse har Kungl. Maj:t från väg- och vattenbyggnadsstyrelsen inhämtat utlåtande i ärendet. Styrelsen har därvid framhållit, bl. a. att åtgärder mot onödiga och farliga prydnader på motorfordon förutsätter en komplettering av vägtrafikförordningens bestämmelser rörande fordons beskaftenhet och utrustning. Emellertid synes det utslutet att i vägtrafikförordningen kunna ge ifrågavarande bestämmelser en sådan utformning, att de blir helt uttömmande och tillräckliga för alla de skiftande detaljspörsmål, som kommer att uppträda vid bestämmelsernas tillämpning. Med hänsyn härtill bör enligt styrelsens uppfattning i vägtrafikförordningen endast införas en generellt hållen bestämmelse att på bil och motorcykel ej får finnas sådana för fordonets användning icke erforderliga utstående anordningar, exempelvis kylarfigurer, huvornament, lykt-skärmar och liknande, vilka kan utgöra fara vid påkörning eller sammanstötning. Närmare bestämmelser i ämnet torde det böra ankomma på styrelsen att meddela med stöd av 2 § andra stycket vägtrafikförordningen och 1 § vägtrafikkungörelsen. De nytillkommande bestämmelserna torde lämpligen böra tillämpas för nya fordon från och med den 1 januari 1959 samt för fordon, som redan brukas i trafik, från och med den 1 januari 1960.

Remissyttrandena

Förslaget om *kontrollbesiktning av äldre fordon, som blir föremål för överlåtelse*, har tillstyrkts i de flesta yttranden.

Ett antal yttranden ger dock uttryck för betänksamhet mot förslaget med hänsyn till besiktningsmannaorganisationens begränsade personalresurser. *Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* har biträtt förslaget endast under förutsättning att en tillräcklig förstärkning av bilinspektionen kommer till stånd. Ett genomförande av förslaget kommer enligt styrelsens beräkningar att innebära ytterligare minst 50 000, troligen inemot 75 000 ytterligare besiktningar per år. För utförande av dessa besiktningar kräves 11—17 heltidsanställda besiktningsmän. *Sveriges automobilindustrieförening* har betecknat förslaget som ogenomförbart med hänsyn till personalbristen, medan *kungl. automobil klubben* ansett att frågan bör bli föremål för ytterligare utredning med hänsyn till möjligheterna att tillgodose personalbehovet. *Förste bilinspektören i Örebro distrikt* har anmärkt att förslaget innebär en avsevärt större arbetsbelastning än som framgår vid första påseendet, därför att det medför att bilbesiktningsmännen får tjänstgöra som »felsökningsbyråer». Ofrånkomligt torde därför vara att den, som begär kontrollbesiktning, företer intyg från bilverkstad om att bilen blivit fullständigt genomgången och är fri från fel. I samband därmed bör auktorisation av bilverkstäder införas. *Motorförarnas helnykterhetsförbund* har ifrågasatt, om icke kontrollbesiktningen borde kunna helt anförtros auktoriserad bilverkstad, och *Sveriges automobilimportörförbund* om icke motororganisationerna skulle kunna medverka vid besiktningarna.

Å andra sidan har i åtskilliga fall uttalats önskemål om skärpning av den föreslagna bestämmelsen. *Statens trafiksäkerhetsråd* har betecknat förslaget som ett minimum. *Riksåklagarämbetet*, *Sveriges automobilimportörförbund* och *Sveriges motorcykelimportörers förbund* har ansett, att förslaget bör utvidgas att gälla alla motorfordon, som varit i bruk mer än fem år, oavsett om de blivit föremål för överlåtelse eller icke. *Landsfogden i Östergötlands län* har ifrågasatt om det icke, för att sanera handeln med begagnade motorfordon, är lämpligt att, utöver de föreslagna åtgärderna, göra förordningen angående handel med skrot, lump och begagnat gods tillämplig å yrkesmässig handel med begagnade bilar. *Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län* har funnit det olämpligt att låta skyldigheten att underkasta fordon kontrollbesiktning bero på huruvida fordonet blivit föremål för överlåtelse, eftersom detta utan tvivel medför att anmälan om överlåtelse ofta kommer att underlåtas. Enligt *landsfogden i Gävleborgs län* bör frågan, huruvida kontrollbesiktning skall äga rum, avgöras med hänsyn ej blott till fordonets ålder utan även till antalet körda mil.

Även i övrigt har i ett stort antal yttranden framkommit önskemål om jämkning av förslagen på särskilda punkter och om följdändringar i anslutning till dessa.

I avgivet yttrande över statspolisintendentens förslag om *kontrollbesiktning av utryckningsfordon* har *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* funnit det

vara ur trafiksäkerhetssynpunkt synnerligen otillfredsställande, att brandkårens utryckningsfordon visat sig väsentligt sämre än fordonsparken i övrigt. Styrelsen har betecknat det som angeläget att man skapar garanti för att brandbilar och ambulanser hålls i sådant skick, att de är lämpliga för sina uppgifter. För egen del har styrelsen förordat periodisk kontrollbesiktning av samtliga utryckningsfordon.

Vad härefter angår den rekommendation beträffande reglerna om *fordonsbelysning*, som framkommit under arbetet inom Ekonomiska kommissionen för Europa, har i remissyttrandena framhållits, att huvudparten av de rekommenderade bestämmelserna i praktiken nära överensstämmer med motsvarande svenska föreskrifter. *Statens trafiksäkerhetsråd* samt *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* har påvisat, att så är förhållandet i fråga om utmärkande av överskjutande last samt av fordon, som kopplas till cykel, och att de svenska bestämmelserna i vissa hänseenden t. o. m. är strängare än rekommendationen. I anledning av rekommendationen beträffande bakre fordonsbelysning har *styrelsen* framhållit, att de svenska bestämmelserna fyller kraven i rekommendationen utom i fråga om några få fordonstyper. *Trafiksäkerhetsrådet* samt *kungl. automobil klubben* har livligt påyrkat bestämmelser om att alla motordrivna fordon eller sammankopplade kombinationer med sådana fordon skall förses med två röda lyktor baktill.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förslag om *förbud mot utskjutande dekorationer* å bilar och motorcyklar har tillstyrkts av *statens trafiksäkerhetsråd*, *folkrörelsernas motorförbund*, *motormännens riksförbund* och *nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande*. Även *Sveriges automobilhandlareförbund* och *Sveriges automobilimportörförbund* har, ehuru med någon tvekan, lämnat förslaget utan erinran i princip. *Sveriges automobilindustriförening* har förklarat sig icke vilja frångå sin i andra sammanhang deklarerade ståndpunkt, att frontdekorationerna spelar blott en obetydlig roll ur trafiksäkerhetssynpunkt, men har likväl icke motsatt sig en bestämmelse av i huvudsak det innehåll, som väg- och vattenbyggnadsstyrelsen föreslagit. *Kungl. automobil klubben* har ifrågasatt, om tillräckliga skäl föreligger för en lagstiftning på området och om ej i stället bilfabrikanterna kan förmås att avstå från att förse fordonen med utskjutande prydnader och konstruktionsdetaljer. För det fall att en lagstiftning anses nödvändig har emellertid klubben anslutit sig till de synpunkter, som väg- och vattenbyggnadsstyrelsen anlagt på frågan.

Motorförarnas helnykterhetsförbund har vidare framhållit, att frågan bör tagas upp till behandling på det internationella planet för att få fram enhetliga bestämmelser för Europa.

Med avseende å bestämmelsernas närmare utformning har *Sveriges automobilindustriförening* framhållit vikten av att väg- och vattenbyggnadsstyrelsens tillämpningsföreskrifter får sådant innehåll, att man undviker mera kostsamma ingrepp på importerade bilar, samt har funnit det angeläget, att bestämmelserna i princip blir likartade för nya och äldre fordon. *Sveriges*

automobilimportörförbund har betonat, att de nya bestämmelserna med hänsyn till föreliggande praktiska svårigheter icke bör införas tidigare än den 1 januari 1960 vad angår begagnade fordon. Även *Sveriges automobilhandlareförbund* har framhållit att det för bilimportörerna är svårt att med kort varsel föranstalta om att hit införda kompletta fordon ej längre förses med utskjutande prydnader. Å andra sidan har *statens trafiksäkerhetsråd* som sin mening uttalat, att bestämmelserna bör träda i kraft den 1 januari 1959 beträffande alla motorfordon.

Departementschefen

Det är utan tvekan en brist i trafiklagstiftningen, att någon allmän föreskrift icke finnes om skyldighet att låta äldre motorfordon undergå periodisk *kontrollbesiktning*. Utredningens förslag att sådan skyldighet skall föreskrivas beträffande äldre fordon, som blir föremål för överlåtelse, är ur denna synpunkt välbetänkt.

Emellertid har den starka ansvällningen av bilparken och kanske framför allt den stora mängden ansökningar om körkort under senare år ställt besiktningssmannaanorganisationen inför en arbetsbörda, som det blivit allt svårare att bemästra. Införandet av besiktningstvång för de avsevärda kategorier äldre bilar, som åsyftas med utredningens förslag, medför ytterligare arbetsuppgifter, som organisationen icke kan ombesörja utan att allvarligt eftersätta sina övriga, lika viktiga åligganden. Det torde icke vara möjligt att med bibehållande av lämpliga kompetenskrav få till stånd en personalökning av den omfattning, som erfordras för att hålla befattningshavarnas göromål på en rimlig nivå och samtidigt genomföra den av utredningen förordade reformen.

Av nu anförda skäl anser jag att den av utredningen förordade reformen tyvärr måste få tills vidare anstå.

De erinringar, som nu anförts mot förslaget om en allmän kontrollbesiktning av motorfordon, är icke i samma mån tillämpliga på förslaget om periodisk kontrollbesiktning av *utryckningsfordon*, eftersom dessas antal är begränsat och åtgärden därför icke medför någon oöverkomlig belastning för besiktningssmannaanorganisationen.

Med hänsyn till de speciella och krävande förhållanden, under vilka brandbilar och ambulanser nyttjas, finner jag det naturligt att höga krav ställas på dessa fordonas trafikduglighet. Detsamma gäller, ehuru möjligen i varierande utsträckning, övriga utryckningsfordon.

Inom kommunikationsdepartementet pågår f. n. undersökningar om den ur trafiksynpunkt lämpligaste gränsdragningen mellan utryckningsfordon och andra fordon. Jag är med hänsyn härtill icke beredd att nu ta ställning till frågan om reglering av besiktningförhållandena för samtliga slag av utryckningsfordon. Beträffande brandbilar och ambulanser synes emellertid de förhållanden, som påtalats i statspolisintendentens skrivelse, göra det nödvändigt att garantier för full trafiksäkerhet hos dessa fordon snarast tillskapas.

Av nu anförda skäl vill jag förorda, att 24 § vägtrafikförordningen — som handlar om periodisk besiktning av körskolefordon och fordon med gengasverk — utbygges med bestämmelser, enligt vilka årlig kontrollbesiktning skall äga rum av sådana registrerade motorfordon och släpfordon, som inrättats uteslutande för brandväsendet eller för transport av sårade eller sjuka eller som användes uteslutande för brandväsendet och försetts med beteckning därom. För att bereda fordonens ägare skäligen rådum och med hänsyn till bilinspektionens kapacitet torde dock böra övergångsvis föreskrivas, att kontrollbesiktning icke på grund av nämnda författningsändring behöver äga rum före den 1 januari 1959.

Med avseende å frågan om *fordonsbelysning* vill jag erinra om att reglerna på detta område, med anledning av förslag från utredningens sida, undergick en genomgripande revision år 1955. Reglerna skärptes då på flera punkter. Enligt uttalande, som därvid gjordes av chefen för kommunikationsdepartementet, borde bestämmelserna om belysningsanordningar på motorfordon helst utformas så, att alla bredare fordon bleve försedda med två baklyktor och två reflektorer baktill. Önskemålet kunde emellertid icke helt förverkligas. Jag kan helt ansluta mig till nämnda uttalande och anser att man bör sträva efter att genomföra principen successivt i den mån detta låter sig göra utan att alltför mycket betunga fordonsägarna. Sedan samtliga de år 1955 beslutade författningsändringarna numera trätt i kraft, kan tiden sägas vara inne att ta under övervägande, vad som ytterligare kan göras för att främja trafiksäkerheten i detta väsentliga hänseende.

Enligt gällande bestämmelser i 3 § 1 mom. och 6 § 1 mom. vägtrafikförordningen skall bil liksom ock släpvagn, vilken drages av bil, ha två baklyktor och två reflektorer baktill. Släpsläde, som drages av bil, behöver däremot enligt 6 § 2 mom. samma förordning icke ha mer än en baklykta och två reflektorer och detta f. ö. blott vid färd under mörker. För färd under mörker med traktor, motorredskap eller sådan släpvagn eller släpsläde, som drages av traktor, gäller olika regler för det fall att fordonet framföres på allmän väg, gata eller annan allmän plats, där tillfredsställande belysning ej finnes, samt för det fall att fordonet framföres på annan väg. I det förra fallet skall fordonet enligt 5 § 2 och 4 mom. samt 6 § 4 mom. vägtrafikförordningen ha en baklykta och två reflektorer baktill. I det senare fallet skall traktor och motorredskap ha en baklykta och två reflektorer baktill, varemot någon bestämmelse icke finns meddelad om belysning eller reflexanordningar å tillkopplad släpvagn eller släpsläde. Vidare må nämnas, att traktor och motorredskap vid färd under mörker på allmän väg, gata eller annan allmän plats, där tillfredsställande belysning ej finnes, skall ha två lyktor framtill. Då traktor eller motorredskap eljest föres under mörker, fordras däremot endast en lykta framtill. För fullständighetens skull må anmärkas, att de bestämmelser, som sålunda gäller för trafik å allmän väg, kan göras tillämpliga även å viss enskild väg genom beslut av länsstyrelse eller stadsmyndighet.

För att bringa de svenska reglerna i överensstämmelse med nyssnämnda

rekommendation erfordras ändringar i 5 § 2 och 4 mom. samt 6 § 2 och 4 mom. vägtrafikförordningen av innebörd, att föreskrift om två baklyktor införes även för släpplåde, som drages av bil, samt för traktor och traktor-dragen släpvagn eller släpplåde. Dessa regler torde böra gälla när fordonet framföres på allmän väg, gata eller annan allmän plats, oavsett om den är tillfredsställande belyst eller icke, samt då det framföres på enskild väg, som särskilt förklarats skola i detta hänseende jämsställas med allmän väg.

Starka skäl talar dessutom för att i detta sammanhang förverkliga även önskemålet om att traktor, då den framföres på allmän väg, gata eller annan allmän plats eller på sådan enskild väg som nyss nämnts, skall föra två lyktor framtill, oavsett om väg- eller gatubelysningen kan anses tillfredsställande eller icke. Jag föreslår därför att även en sådan föreskrift införes.

Rent formellt torde rekommendationen icke avse motorredskap, men starka skäl talar uppenbarligen för att dessa även i fortsättningen jämsställas med traktorer i fråga om kraven på belysningsanordningar.

Jag anser mig av nu anförda skäl böra förorda, att 5 och 6 §§ vägtrafikförordningen undergår de ändringar, som jag nyss skisserat, därvid de bör utformas så, att de nya, skärpta reglerna blott blir tillämpliga vid färd under mörker på allmän väg, gata eller annan allmän plats samt då särskilt förordnande meddelats om deras tillämplighet å viss enskild väg.

Eftersom ägarna av de fordon, som beröres av reformen, skäligen bör få ett visst rådrum att anskaffa de erforderliga utrustningsdetaljerna, föreslår jag att de nya reglerna icke träder i kraft förrän den 1 januari 1959.

Vad slutligen beträffar frågan om *förbud mot utskjutande dekorationer* å bilar och motorcyklar finner jag angeläget, att bestämmelser med det av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen förordade innehållet snarast införes, samt förordar därför, att den för ändamålet erforderliga ändringen vidtages i 3 § 2 mom. vägtrafikförordningen. Med hänsyn till att dylika förbud icke gäller överallt utomlands bör emellertid genom en jämkning i 27 § 6 mom. samma förordning göras ett undantag för fordon, vilka tillfälligt nyttjas i riket enligt turistvagnslicens. För sådana fall, då från utlandet inkommande fordon på grund av internationella överenskommelser får brukas utan turistvagnslicens, blir de nya förbudsbestämmelserna ej heller tillämpliga med hänsyn till stadgandena i 2 § kungörelsen den 11 oktober 1930 med anledning av Sveriges tillträde till den i Paris den 24 april 1926 undertecknade internationella konventionen rörande automobiltrafik och 2 § kungörelsen den 30 juni 1952 med anledning av Sveriges tillträde till den i Genève den 19 september 1949 undertecknade konventionen rörande vägtrafik. För dessa fall erfordras således ej någon författningsändring.

I fråga om nya bilar och motorcyklar torde de nya bestämmelserna böra träda i kraft redan den 1 januari 1959, vilket lärer medge fabrikanterna och importörerna inom bilbranschen nödig tid till omställning. Med avseende å fordon, som besiktigats eller för vilka typintyg utfärdats före nämnda dag, anser jag däremot att ikraftträdandet bör få anstå till den 1 januari 1960.

Trafikregler m. m.

Utredningen

Avslutningsvis har utredningen i sitt betänkande upptagit till behandling vissa mera speciella trafiksäkerhetsfrågor. Den viktigaste av dessa gäller införande av en *allmän hastighetsbegränsning*.

Utredningen, som redan i sitt tidigare avgivna betänkande Trafiksäkerhet I framlagt ett förslag till allmän begränsning av hastigheten utom tätbebyggt område, har nu upprepat de synpunkter, som då anfördes på denna fråga. Bl. a. har framhållits, att de skador, som uppstår vid trafikolyckor, blir betydligt svårare om fordonen håller hög hastighet. Vid stigande hastighet ökas vidare bromssträckan proportionellt mot kvadraten på hastigheten; en fördubbling av hastigheten medför sålunda, att bromssträckan blir fyra gånger längre. Hög hastighet är även eljest ägnad att minska förarens manövreringsmöjligheter, när det gäller att undvika olycka, samt försliter fordonen. Även mindre brister i bromssystem eller styrinrättning kan vid högt uppdriven hastighet få katastrofala verkningar. En hög körhastighet innebär ofta ett överraskningsmoment för andra trafikanter, som icke får tillräcklig tid att handla på ett riktigt sätt. Vägarna här i landet är med få undantag icke byggda för högre hastigheter. Enligt utredningen skulle en hastighetsgräns främst tjäna till att minska fartvariationerna och därmed antalet omkörningar. Vidare skulle polismakten få större möjligheter än f. n. att i de mest extrema fallen ingripa mot fordonsförare, som bryter mot den allmänna skyldigheten att anpassa hastigheten till trafiksäkerhetens krav. En annan vinst av en hastighetsbegränsning är att den minskar de risker, som tendensen till fartblindhet vid högre hastighet innebär. Tidsvinsten vid en hastighetsökning är — särskilt vid högre hastigheter — så obetydlig, att man ganska generellt kan säga, att topphastigheterna icke lönar sig. De nackdelar, som ur denna synpunkt kan följa med en hastighetsbegränsning, är därför obetydliga.

Utöver dessa redan tidigare anförda synpunkter har utredningen framhållit de särskilda faromoment, som möter vid infart på huvudled, om fordon på denna framföres med mycket hög hastighet. Med utgångspunkt från ett ur verkligheten hämtat exempel har påvisats, att risken för sammanstötning i dylika situationer beror huvudsakligen på tre faktorer, nämligen dels längden av den sträcka på huvudleden som föraren på den anslutande vägen kan överblicka, dels den snabbhet varmed han kan korsa eller svänga in på huvudleden och dels hastigheten hos de fordon som framföres på huvudleden. Av dessa faktorer är den sistnämnda den enda som är föränderlig och som alltså kan anpassas så, att risk för sammanstötning ej uppkommer. Detta förhållande utgör ytterligare ett starkt argument för att genom en övre hastighetsgräns skära bort de överdrivet höga farterna.

Vidare har utredningen, med hänvisning till en verkställd undersökning av förhållandena på en riksväg i Dalarna, framhållit att icke mer än drygt 4 % av bilarna och motoreyklarna befunnits hålla högre fart än 90 kilometer i timmen och att icke mer än knappt 1 % hållit en fart av 100 kilometer i timmen eller mera. En rimlig fartgräns skulle därför för flertalet

förare icke innebära någon kännbar inskränkning i deras rätt att fritt anpassa sin hastighet.

Utredningen har också låtit verkställa undersökningar av hastigheten på vissa platser i Stockholms stad, varest en maximihastighet av 50 resp. 60 kilometer i timmen är gällande. Maximihastigheten överskreds i det förra fallet av 25 % samt i det senare fallet av 33 % av fordonen. Med stöd härav har utredningen fällt det omdömet, att trafikanterna på ett i det hela taget tillfredsställande sätt respekterar hastighetsbestämmelserna och detta trots att övervakningen icke varit så effektiv, som önskvärt vore.

Enligt utredningen kan man också av tillgänglig olycksfallsstatistik dra vissa slutsatser om verkan av en hastighetsbegränsning. Såsom redan tidigare anförts har, sedan bestämmelserna om hastighetsbegränsning inom tätbebyggt område trädde i kraft, antalet dödsolyckor minskat inom tätorterna men ökat inom landet i övrigt.

Med stöd av vad som sålunda anförts har utredningen upprepat sitt tidigare förslag om en allmän hastighetsbegränsning även utom tätbebyggt område. Eftersom den tidigare föreslagna 80-kilometersgränsen allmänt ansetts för låg, har utredningen emellertid föreslagit, att högsta tillåtna hastighet skall sättas till 90 kilometer i timmen. Härjämte har föreslagits, att länsstyrelsen skall ha rätt att höja denna gräns, om förhållandena tillåter det. Utredningen har vidare förklarat sig icke ha några invändningar att göra mot att undantag göres i fråga om momentana hastighetsöverskridanden i samband med omkörning.

Utredningen har anmärkt, att den, som färdas på väg, vilken icke är huvudled, enligt 48 § 2 mom. vägtrafikförordningen har obetingad *skyldighet att lämna företräde åt fordon, som kommer från vänster* i hans färdriktning räknat. Denna regel är enligt utredningens uppfattning i vissa situationer verklighetsfrämmande, och i praktiken brukar en omdömesgill förare, som färdas ut på väg från parkeringsplats, fastighet, tomt, äga eller annan dylik plats, lämna företräde åt den korsande trafiken. Utredningen har föreslagit, att en uttrycklig regel om skyldighet att lämna företräde i dessa fall införes i 48 § vägtrafikförordningen.

Utredningen, som i sitt tidigare betänkande ägnat särskild uppmärksamhet åt *olycksriskerna i samband med omkörning*, har under sitt fortsatta arbete funnit att dessa risker väsentligt påverkas av att fordonen, särskilt de tyngre lastbilarna, håller alltför kort inbördes avstånd till varandra, så att en omkörande icke kan komma in mellan fordonen. Efter mönster av vissa i Amerikas förenta stater och Danmark förekommande bestämmelser har utredningen föreslagit en ny bestämmelse i 45 § vägtrafikförordningen av innehåll att, då fordon vilkas maximihastighet är begränsad till 60 kilometer i timmen eller därunder utom tätbebyggt område föres efter varandra, avståndet till det framförvarande fordonet skall, när förhållandena medger det, anpassas så, att en omkörande utan fara kan svänga in mellan fordonen.

Bland de mera speciella reformer, som utredningen påyrkat, märks också ett förslag om *åtgärder mot vissa slag av störande trafik*.

I sistnämnda hänseende har utredningen framhållit, att vissa platser i städer och andra större samhällen kommit att bli samlingsplatser för unga motorcyklister. Inom ett vanligen ganska begränsat område kring sådana platser kör de ofta i flockar gata upp och ned, företrädesvis på kvällarna och förnätterna. Trafiken, som är av helt nöjesbetonad karaktär, vållar ofta befolkningen på platsen synnerligen stort obehag. På vissa håll har man sökt att komma till rätta med företeelsen genom lokala trafikföreskrifter. Frågan om möjligheten att utfärda dylika föreskrifter har emellertid bedömts olika av skilda myndigheter. Länsstyrelsen i Värmlands län har i ett fall förklarat sig lagligen förhindrad att utfärda förbud mot motorcykeltrafik under viss tid av dygnet, under motivering att det stadgande i 61 § vägtrafikförordningen, som ger länsstyrelse resp. stadsmyndighet rätt att utfärda trafikreglerande bestämmelser, endast avsåge åtgärder, vilka vore påkallade ur trafiksäkerhetssynpunkt eller för att befordra framkomligheten i trafiken. I vissa städer, bl. a. Lund och Gävle, har däremot stadsmyndigheten ansett sig kunna utfärda sådant förbud, som nu nämnts. Såsom exempel har anförts bestämmelserna för Lund, enligt vilka det är förbjudet att under tiden 21.00—06.00 framföra motorcykel eller moped med tillkopplad motor på gator, belägna innanför och i en gräns, som innefattar stadens centrum. Förbudet gäller dock icke för färd närmaste väg till eller från arbetsplats eller för sådan färd, som är oundgängligen nödvändig med hänsyn till arbets- och personliga förhållanden. I särskild tjänsteorder till polispersonalen har i anslutning till förbudet inskräpts, att detta har till ändamål att stävja okynneskörning samt att man vid övervakningen bör förutsätta, att en motorcyklist eller en mopedist, som kommer hyggligt körande inom området utan att åstadkomma mera buller än vad som måste anses ofrånkomligt, är ute i legalt ärende. Sedan besvär anförts över stadsmyndighetens beslut, har länsstyrelsen i Malmöhus län enligt utslag den 31 december 1955 ej funnit skäl att göra ändring i beslutet.

Utredningen har som sin mening framhållit, att polisen står praktiskt taget maktlös, när det gäller att komma till rätta med den störande okynnesåkningen. Utredningen har därför föreslagit en ändring i 61 § 1 mom. vägtrafikförordningen av innebörd, att länsstyrelse skall äga meddela föreskrifter för reglering av trafiken icke blott då så erfordras för att tillgodose säkerhet och framkomlighet i trafiken utan även för att undanröja mera betydelsefulla störningar eller olägenheter, härrörande från trafiken.

Ett av utredningens förslag rör frågan om *skärpning av åtgärderna mot olovlig körning*.

Utredningen har påvisat, att antalet fall, då personer utan körkort anträffas under förande av motorfordon, är relativt högt. Vidare har utredningen framhållit, att en avsevärd procent av alla straffade rattfyllerister saknat körkort och att antalet körkortslösa förare, som varit inblandade i trafikolyckor, är stort. På grund härav har utredningen såsom sin uppfatt-

ning framhållit, att det är en uppgift av utomordentligt stor betydelse ur trafiksäkerhetssynpunkt att skapa tillfredsställande respekt för kravet på körkort som en ovillkorlig förutsättning för rätt att föra motorfordon.

Enligt vad utredningen framhållit är straffet för olovlig körning f. n. jämlikt 3 § trafikbrottslagen dagsböter, dock att den, som efter det han genom lagakraftvunnen dom blivit dömd för olovlig körning ånyo begår sådant brott, kan dömas till fängelse i högst sex månader. Utredningen har föreslagit, att den särskilda bestämmelsen om straff för återfall skall upphävas och att normalstraffet för olovlig körning skall bestämmas till böter eller fängelse. I detta sammanhang har utredningen anfört ett flertal exempel på fall, då redan en förstagångsförbrytelse bör leda till fängelsestraff. Enligt utredningen bör det anses som en särskilt försvårande omständighet, om föraren tidigare haft körkort, som återkallats. I övrigt bör enligt utredningen straffet utmätas med hänsyn till om föraren tidigare dömts för olovlig körning samt om körningen med hänsyn till sin omfattning, det slag av fordon som kommit till användning etc. inneburit någon särskilt påtaglig fara för andra trafikanter. Om fängelse utdömes, bör enligt utredningens mening villkorlig dom av allmänpreventiva skäl i princip icke komma i fråga. Samtidigt med att utredningen sålunda förordat en straffskärpning för olovlig körning har utredningen uttalat sig för att den förseelse, som består i att någon åsidosätter särskild föreskrift, vilken meddelats vid utfärdande av körkort, t. ex. om skyldighet att bära glasögon, undantages från bestämmelserna om olovlig körning och tar form av ett speciellt stadgande, i vars strafflatitud blott dagsböter bör ingå.

Vissa andra förslag

Såsom tidigare framhållits har *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* i skrivelse till Kungl. Maj:t den 19 november 1957 framlagt vissa förslag till modifikationer i vägtrafiklagstiftningen, syftande bl. a. till att bringa densamma i överensstämmelse med rekommendationer, som underkommittén för landsvägstransporter inom Ekonomiska kommissionen för Europa framställt till regeringarna i de länder, vilka anslutit sig till 1949 års internationella vägtrafikkonvention. De frågor, som främst behandlas i skrivelsen, gäller *reglerna för trafiken på motorvägar*. I detta hänseende har styrelsen framhållit att vissa vägar numera utbyggts så, att de motsvarar internationell motorvägsstandard, och att bestämmelserna för trafiken på dessa vägar lämpligen bör utformas i enlighet med förutnämnda rekommendationer. För att så skall ske bör med avseende å dessa vägar — å vilka korsning i plan med andra trafikleder ej förekommer — gälla följande föreskrifter, nämligen: a) förbud att beträda vägen för dem som bor längs densamma; b) förbud mot gångtrafik, trafik med kreatur, med cykel med eller utan hjälpmotor, fordon som icke enligt konventionen är att anse som motorfordon, samt med fordon vilka icke kan framföras med en hastighet av 20 kilometer i timmen (därvid dock förutsatts att minimihastigheten genom nationell lagstiftning kan sättas högre); c) förbud att stanna på

körbana jämte skyldighet för förare vilken nödgats stanna av skäl som han ej kan påverka att omedelbart vidtaga åtgärder för fordonets undanförande från körbanan; d) förbud att i övrigt stanna fordon annat än på plats, som särskilt angivits medelst vägmärke; e) förbud att backa eller vända; samt f) förbud att utföra övningskörning. Styrelsen har framlagt förslag till härav påkallade ändringar i 1, 30, 38, 44, 45, 48, 49, 54, 59, 60, 61 och 64 §§ vägtrafikförordningen.

I anslutning till nämnda författningsförslag har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen som sin mening framhållit, att minimihastigheten för de fordon, som skall få framföras på motorväg, bör sättas lika med maximihastigheten för cykel med hjälpmotor eller alltså till 30 kilometer i timmen. Med avseende å förhållandena vid de särskilt anordnade trafikplatser, där infart på och avfart från motorvägen skall få ske, har styrelsen framhållit bl. a. att den i 48 § 1 mom. vägtrafikförordningen givna föreskriften om skyldighet för den som färdas in på huvudled att dessförinnan stanna sitt fordon för motorvägarnas del kan innebära vissa olycksrisker. För att motverka dessa risker har vid trafikplatserna anordnats särskilda med motorvägens körfiler parallella filer såsom övergång mellan motorvägen och sidovägen (accelerations- eller fartökningssträckor resp. retardations- eller avsaktningssträckor). Längden av dessa sträckor har avpassats så, att trafikanten vid infart på eller avfart från motorvägen får viss möjlighet att själv bestämma den punkt, då övergången från parallellfilen till motorvägens körbana bör ske. Om dessa sträckor icke skall behöva göras alltför långa, bör trafikanterna redan vid infart på sträckan ha en viss minsta hastighet, och regeln om skyldighet att stanna före infart på huvudled är därför i detta fall icke lämplig. Styrelsen har därför föreslagit en sådan formulering av 48 § 1 mom. att det vid infart på motorväg visserligen kommer att åligga fordonsföraren att lämna företräde åt trafiken på motorvägen men däremot icke att dessförinnan bringa fordonet att stanna. — Vidare har föreslagits, att den f. n. föreskrivna högsta hastigheten för tyngre lastbilar och bussar, nämligen 60 kilometer i timmen, höjes till 80 kilometer i timmen på motorväg. Lokal trafikföreskrift för motorväg skall enligt en bestämmelse, som föreslås införd i 61 § 2 mom. vägtrafikförordningen, få utfärdas blott efter samråd mellan vederbörande länsstyrelse eller stadsmyndighet samt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

I anslutning till förslagen rörande motorväg har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i sin förenämnda skrivelse jämväl framlagt förslag till *vissa andra reformer*. Av dessa må i förevarande sammanhang nämnas ett förslag till en ny bestämmelse, avsedd att inflyta i 44 § vägtrafikförordningen, om att i fall, då dubbla körbanor finnes, endast den vänstra körbanan i färdriktning räknat skall få användas. Vidare har styrelsen föreslagit att bestämmelsen i 47 § vägtrafikförordningen om skyldighet för fordonsförare att sakta farten, då annan förare givit signal till omkörning, icke skall gälla på väg med enkelriktad fordonstrafik eller på väg med två körbanor. Förslag har också framlagts om införande av en ny paragraf, benämnd 42 a §.

om skyldighet att stanna för signaler som anbragts vid färja, rörlig bro eller brandstation eller såsom varning för flygplan på låg höjd eller pågående vägarbete samt om skyldighet att stanna då polisman eller person, som är sysselsatt med vägarbete, ger signal med röd flagga eller röd lykta. För att ge väg- och vattenbyggnadsstyrelsen överblick över gällande lokala kungörelser om vägar och lokala trafikföreskrifter har föreslagits en bestämmelse om skyldighet för länsstyrelse eller stadsmyndighet att fortlöpande insända dessa kungörelser och föreskrifter till styrelsen.

Sedan chefen för kommunikationsdepartementet åt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen uppdragit att framlägga förslag till *följändringar i vägtrafikförordningen med anledning av att vägstadgan genom kungörelse den 4 juni 1954 undergått sådan ändring, att tidigare indelning av de allmänna vägarna i grupperna huvudvägar, bygdevägar och ödebygdsvägar slopats* och ersatts av en ny indelning i grupperna riksvägar, länsvägar och ödebygdsvägar, har styrelsen i skrivelse den 15 februari 1957 framlagt vissa synpunkter på frågan. I skrivelsen har framhållits, att beteckningen huvudväg förekommer i 54 § 1 mom. andra stycket samt 64 § 3 mom. femte stycket vägtrafikförordningen. I 54 § 1 mom. andra stycket är föreskrivet, att eljest tillåtet största axeltryck för motordrivet fordon får på huvudväg överskridas med högst 2 ton. Enligt styrelsens mening bör den belastning, som tillåtes på viss väg, bero uteslutande på vägens bärighet och icke ha något sammanhang med dess benämning. Tillåtna boggietryck och bruttovikter framgår av kungörelser, som länsstyrelserna varje år utfärdar före mars månads utgång. Såväl länsstyrelserna som vägmyndigheterna strävar målmedvetet efter att höja tillåtna belastningar så mycket som möjligt. Ett upphävande av särbestämmelsen om huvudvägar kommer därför icke att medföra någon sänkning av de i praktiken gällande belastningsbestämmelserna för ifrågavarande vägar. Med hänsyn härtill har styrelsen föreslagit att den ifrågavarande bestämmelsen om huvudvägar slopas. — Bestämmelsen i 64 § 3 mom. femte stycket reglerar skyldigheten att sätta upp vägnummarmärken vid riks- och läns huvudvägar. Eftersom vägnummarmärken främst har betydelse för den genomgående trafiken, bör enligt styrelsens mening bestämmelsen ändras så, att vägnummarmärken förklaras skola vara uppsatta vid väg av betydelse för dylik trafik.

I skrivelse till Kungl. Maj:t den 18 april 1957 har *länsstyrelsen i Stockholms län* framhållit, att åtskilliga framställningar under senare år gjorts om *reglering av trafiken på enskilda vägar*, främst i form av hastighetsbegränsning. Dessa framställningar har emellertid — även om behov förefunnits av reglerande föreskrifter — ofta icke kunnat bifallas med hänsyn till lydelsen av 61 § 2 mom. vägtrafikförordningen. Enligt sagda bestämmelse kan nämligen länsstyrelse eller stadsmyndighet icke meddela några trafikföreskrifter för andra enskilda vägar än sådana, som är allmänneligen befarna. Ägare av enskild, icke allmänneligen befaren väg har visser-

ligen befogenhet att förbjuda trafik med visst eller vissa slag av motorfordon men kan däremot icke med utsikt till framgång reglera den trafik som han låter framgå på vägen, eftersom vägtrafikförordningen icke innehåller någon straffbestämmelse till skydd för en sådan reglering. Under åberopande av det anförda har länsstyrelsen hemställt att frågan måtte göras till föremål för närmare övervägande. Såsom en tänkbar lösning har antytts, att länsstyrelsen får befogenhet att på framställning, som göres eller biträdes av ägare till enskild väg eller av väghållare, vilken icke är ägare av vägmarken, förordna om trafikreglering å enskild väg, även om den icke är allmänneligen befaren. Enligt länsstyrelsens mening bör det i så fall ankomma på väghållaren att bekosta uppsättande och underhåll av erforderliga vägmärken.

Även i *väg- och vattenbyggnadsstyrelsens* nyssnämnda skrivelse den 19 november 1957 har inrymmts ett förslag till ändring av bestämmelserna i 61 § 2 och 4 mom. vägtrafikförordningen. Detta förslag går ut på att länsstyrelse resp. stadsmyndighet skall få en generell befogenhet att reglera trafiken på enskild väg, i den mån trafiken icke förbjudits av vägens ägare, och att alltså den nuvarande begränsningen av denna befogenhet att avse blott allmänneligen befarna vägar borttages. Skyldigheten att utmärka dylika lokala trafikföreskrifter genom vägmärken har föreslagits skola åvila vägens ägare under förutsättning att framställning om tillkännagivande av föreskriften gjorts av annan än myndighet samt att vägen icke är allmänneligen befaren.

Remissyltrandena m. m.

Förslaget att införa en *allmän hastighetsbegränsning* är en av de punkter, kring vilka meningarna brutit sig skarpast. Räknat i absoluta tal är antalet av de yttranden, i vilka förslaget avstyrkts, något flera än de, i vilka det tillstyrkts.

Bland dem, som i princip uttalat sig för en hastighetsbegränsning, är att nämna *riksåklagarämbetet, statens väginstitut, statens biltrafiknämnd, statspolisintendenten, länsstyrelserna i Stockholms, Södermanlands, Östergötlands, Gotlands och Örebro län, svenska transportarbetareförbundet, föreningen Sveriges häradshövdingar, föreningen Sveriges stadsdomare, föreningen Sveriges landsfogdar, föreningen Sveriges landsfiskaler, Sveriges advokatsamfund och riksförbundet landsbygdens folk.*

Av de yttranden, som gått i avstyrkande riktning, må nämnas de som inkommit från *hovrätten över Skåne och Blekinge, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, medicinalstyrelsen, överståthållarämbetet, länsstyrelserna i Uppsala, Jönköpings, Kronobergs, Kalmar, Kristianstads, Malmöhus, Hallands, Skaraborgs, Värmlands, Västmanlands, Kopparbergs, Gävleborgs, Jämtlands, Västerbottens och Norrbottens län, kungl. automobil klubben, motormännens riksförbund, motorförarnas helnykterhetsförbund, svenska omnibusägareförbundet, automobilbesiktningsmännens förening och föreningen Sveriges polismästare.*

Ganska många är de yttranden, i vilka förordats att en hastighetsbegränsning införes på försök i två eller tre år. En dylik mening har uttalats av bl. a. *länsstyrelserna i Göteborgs och Bohus samt i Västernorrlands län, landsfogden i Gotlands län och svenska matematikersamfundet*. Även *riksåklagarämbetet, statspolisintendenten, Sveriges advokatsamfund m. fl.* har alternativt uttalat sig för en sådan lösning. I några fall, t. ex. i yttrandena från *länsstyrelsen i Gotlands län och svenska matematikersamfundet*, har den meningen uttalats att försöket lämpligen kan begränsas till ett visst område, t. ex. ett eller flera län.

Statens trafiksäkerhetsråd har i sitt yttrande avböjt att ta bestämd ståndpunkt till frågan om en allmän hastighetsbegränsning utan ytterligare undersökningar, avseende bl. a. fordonens bromsningsförmåga vid höga hastigheter.

I åtskilliga av de yttranden, som icke ställer sig helt avvisande till en hastighetsbegränsning, har dock föreslagits modifikationer av olika slag i regelns räckvidd. *Statens biltrafiknämnd m. fl.* har uttalat sympatier för en prima-facieregul efter amerikanskt mönster, d. v. s. en regel om viss maximihastighet, som dock får överskridas om det kan visas att den högre hastigheten i det givna fallet icke inneburit något ytterligare riskmoment. *Vägförvaltningen i Kalmar län* har ifrågasatt, om man icke borde närmare undersöka förutsättningarna för en allmän hastighetsbegränsning under tid, då mörker är rådande. *Förste stadsfiskalen i Stockholm och landsfogden i Värmlands län* har förordat en hastighetsbegränsning, gällande blott omkring helgerna. *Förste bilinspektören i Örebro distrikt* har i sitt yttrande skisserat en regel om hastighetsbegränsning inom visst avstånd från vägskäl. *Landsfogden i Västerbottens län* har ansett att det bör ankomma på länsstyrelsen att avgöra, huruvida allmän hastighetsbegränsning skall gälla inom länet eller del därav.

Frågan om den lämpligaste hastighetsgränsen, därest en sådan införes, har blott berörts i ett fåtal yttranden. *Svenska transportarbetareförbundet* har föreslagit en gräns vid 100 kilometer i timmen. *Länsstyrelsen i Jämtlands län, förste bilinspektören i Jönköpings distrikt och Örebro läns trafiksäkerhetskommitté* har som sin mening framhållit att gränsen i allt fall ej bör sättas högre än nu nämns. Å andra sidan har *nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande* uttalat uppfattningen, att en hastighetsgräns, om en sådan införes, ej bör ligga högre än vid 80 kilometer i timmen.

Från några håll har i anslutning till diskussionen om en lämplig fartgräns framkommit den uppfattningen, att en höjning av maximihastigheten för lastbilar och bussar skulle vara till gagn för trafiksäkerheten. Såsom exempel på dylika yttranden må nämnas det, som avgivits av *svenska lasttrafikbilägareförbundet*.

Förslaget om *modifikationer i fråga om skyldigheten att lämna företräde åt fordon, som kommer från vänster*, har tillstyrkts eller lämnats utan erinran i samtliga yttranden. En viss betänksamhet har dock kommit till synes

i yttrandet från *Jönköpings läns avdelning av föreningen Sveriges landsfiskaler*, som anmärkt att överträdelser av regeln kommer att visa sig svåra att beivra.

Från några håll har ifrågasatts, om icke den föreslagna undantagsregeln bör vidgas till en allmän bestämmelse om företräde för den, som färdas på gata eller annan färdled med stark trafik, i förhållande till den, som kommer från gata med svagare trafik. Uttalanden av denna innebörd förekommer bl. a. i yttrandena från *länsstyrelsen i Västmanlands län, föreningen Sveriges landsfogdar* och *Sveriges advokatsamfund. Motormännens riksförbund* har ansett att undantagsregeln bör utvidgas att gälla den, som kör ut på körbanan från vägkant eller trottoarkant.

Utredningens förslag om skyldighet att hålla lämpligt avstånd till framförvarande fordon i ändamål att minska *olycksriskerna i samband med omkörning* har allmänt tillstyrkts. I två yttranden, nämligen de som kommit från *svenska lokaltrafikföreningen* och *Västernorrlands läns omnibusägareförening*, har dock ifrågasatts, om frågan är av beskaffenhet att böra regleras i allmän författning och om den icke hellre borde lösas genom propaganda.

I rätt många yttranden har ifrågasatts, om icke regeln lämpligen bör utsträckas att gälla alla fordon eller åtminstone flera kategorier av fordon än dem som nämnes i utredningens förslag. Bland dem, som uttalat sig i denna riktning, är att nämna *länsstyrelserna i Stockholms, Jönköpings, Västmanlands, Gävleborgs och Jämtlands län, vägförvaltningen i Södermanlands län, landsfogden i Gotlands län, kungl. automobil klubben, motorförarnas helnykterhetsförbund, svenska omnibusägareförbundet, svenska lokaltrafikföreningen, föreningen Sveriges häradshövdingar* och *svenska lasttrafikbilägareförbundet. Statspolisintendenten* har ansett, att regeln bör gälla alla fordon, som färdas med påtagligt lägre hastighet än andra vägfärdande. *Stockholms läns avdelning av föreningen Sveriges landsfiskaler* har uttalat sig för att regeln bör gälla oavsett det framförvarande fordonets beskaffenhet.

Å andra sidan har *nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande* bestämt varnat för att utsträcka regeln att gälla även snabbare fordon.

Såväl *nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande* som *statens trafiksäkerhetsråd* har ansett det böra inskärpas att oavsett den föreslagna regeln huvudansvaret vid eventuell omkörningsolycka åvilar den omkörande.

Utredningens förslag till *åtgärder mot vissa slag av störande trafik* har icke väckt någon större uppmärksamhet i yttrandena. I de yttranden, som inlåtit sig på frågan, har förslaget tillstyrkts eller lämnats utan erinran.

I en den 22 oktober 1957 dagtecknad skrivelse har *riksdagens justitieombudsman* anmält, att han på förekommen anledning haft att vid utöv-

ning av sitt ämbete taga befattning med frågan om lagligheten av nysnämnda för Gävle och Lund utfärdade lokala föreskrifter samt att han vid verkställd prövning funnit att föreskrifterna ifråga icke rätteligen bort utfärdas och fastställas. Härjämte har justitieombudsmannen — efter en redogörelse för utredningens förslag till ändrad lydelse av 61 § 1 mom. vägtrafikförordningen — förklarat sig jämlikt sin instruktion föranlåten att bringa sina synpunkter på frågan till Kungl. Maj:ts kännedom, samt har i sådant hänseende anfört bl. a. följande:

Redan enligt gällande lagstiftning föreligger straffsanktionerat förbud för fordonsförare att behandla motorn så, att störande buller onödigtvis åstadkommes. Det är enligt justitieombudsmannens mening uppenbarligen i hög grad angeläget, att polismyndigheterna också effektivt tillser efterlevnaden av detta förbud och, då det åsidosättes, med all kraft inskrider. Det ligger i sakens natur, att denna övervakning ställer vissa anspråk på polis-maktens förmåga till aktivt handlande och att den stundom kan vara besvärlig och ansträngande. Det synes likväl som om man på åtskilliga håll skulle kunnat gå i land med denna uppgift. Därest emellertid polisen på vissa platser — trots energiska och lämpligt avpassade åtgärder — icke skulle lyckas stävja nu avsedda fordonsförares framfart, synes frågan i första hand böra lösas genom erforderliga personalorganisatoriska åtgärder och icke genom att man öppnar möjlighet att över hela landet införa generella, lokala trafikförbud, en utväg som väl är den ur polisens synpunkt mest arbetsbesparande men som icke kan utnyttjas utan att medföra irriterande hinder för det stora flertalet lojala och korrekt körande motorfordonsförare.

Justitieombudsmannen har emellertid också framhållit, att det störande motorbullret ibland kan ha sin grund i själva den form, vari trafiken med ifrågavarande fordon stundom sker, d. v. s. genom klungkörning fram och tillbaka på vissa gator — utan att motorerna rusas eller eljest hanteras vårdslöst — och att således trafiken såsom sådan, på grund av dess intensitet och lokala begränsning, blir störande för omgivningen. Möjligen har det varit sådana fall, som trafiksäkerhetsutredningen närmast haft i åtanke. Ingripande mot sådan klungkörning synes i viss utsträckning kunna ske med stöd av vägtrafikförordningen och polisens allmänna befogenhet att inskrida mot ordningsstörande förehavanden. Även om olägenheterna icke därigenom skulle kunna helt undanröjas, synes det kunna ifrågasättas, huruvida det lämpligaste sättet att komma till rätta med problemet verkligen är att införa generella trafikinskränkningar vilka — därest de skall få åsyftad verkan — knappast torde kunna begränsas till någon eller några gator utan måste omfatta ganska betydande stadsdelar och således komma att beröra ett stort antal fordonsförare, mot vilka någon som helst anmärkning icke kan riktas. Närmare till hands synes ligga, att man prövar andra utvägar i syfte att motverka de störningar för omgivningen, som sammanhänger med att många ungdomar nuförtiden är ägare av motorecyklar och mopeder och naturligt nog också vill använda dessa

under sin fritid. I viss mån är det här fråga om ett ungdomsvårdsproblem, som självfallet bör beaktas av vederbörande kommunala myndigheter, därvid t. ex. kan ifrågakomma — såsom på vissa håll torde ha skett — att åt ungdomarna upplåta lämpligt område i samhällets utkant för den mer eller mindre utpräglade tävlingskörning, som eljest äger rum på allmänna gator och vägar. Frågan att genom tekniska förbättringar reducera fordonens ljudeffekter synes även förtjänt av uppmärksamhet. Det torde vidare t. ex. kunna övervägas, huruvida anledning föreligger att införa nya eller skärpta sanktioner mot de förare, som åsidosätter vad av dem rimligen kan krävas, exempelvis tillfälliga beslag av fordon. Överhuvudtaget synes problemet böra angripas från vidare utgångspunkter än vad som synes ha skett i det omnämnda betänkandet.

Generella, lokala förbudsregleringar bör enligt justitieombudsmannens mening icke genomföras eller ens möjliggöras med mindre en allsidig och ingående prövning skett av det problem, varom i varje särskilt fall är fråga, och av befintliga utvägar att i annan ordning åstadkomma en godtagbar lösning. Detta är en viktig principiell utgångspunkt vid bedömandet av spörsmål av förevarande art, och det synes finnas desto större anledning att fasthålla därvid, som det på många områden av samhällslivet torde kunna ifrågasättas inskränkande åtgärder gentemot allmänheten, vilka ur speciella och strängt begränsade synpunkter måhända kan te sig befogade, men för vilka objektivt godtagbara skäl i det särskilda fallet likväl icke föreligger och som i själva verket huvudsakligen är avsedda att tillgodose ovidkommande syften. Det är därför ur rättssäkerhetssynpunkt ett angeläget krav ej blott att myndigheterna med varsamhet och urskillning begagnar dem redan givna fullmakter att införa generella inskränkningar i den medborgerliga handlingsfriheten utan också att lagstiftaren icke utan tungt vägande skäl ger myndigheterna nya sådana fullmakter, vilka kan medföra risker för sakligt ogrundade förbud på sätt handlingarna i de förut omnämnda ärendena torde giva vid handen.

Den föreslagna *skärpningen av straffet för olovlig körning* har tillstyrkts av praktiskt taget alla dem, som avgivit yttranden i denna fråga. Beträffande utformningen av förslaget har däremot delade meningar gjort sig gällande.

I åtskilliga yttranden, bl. a. de som avgivits av *statsåklagaren i Stockholm* och *länsstyrelsen i Kopparbergs län*, har som en konsekvens av förslaget framhållits att det icke blir möjligt att använda strafförelägganden i mål om olovlig körning samt att även handläggningen vid domstol i vissa hänseenden blir besvärligare än förut, om fängelse ingår i normallatituden för detta brott. *Föreningen Västerbottens läns landsfiskaler* har uttalat tvivel, huruvida fängelsestraff verkligen kommer att tillämpas i praktiken. *Statspolisintendenten* och *föreningen Sveriges häradshövdingar* har ansett det mera realistiskt att införa visst minimum i dagsbotsskalan än att formellt låta strafflatituden innefatta även fängelse. *Länsstyrelsen i Jämtlands län*

har som sin mening uttalat, att fängelsestraff för förstagångsförseelse bör ifrågakomma blott då vederbörande förut haft körkort, som återkallats. *Länsstyrelsen i Östergötlands län* har föreslagit att till den nuvarande bestämmelsen skall fogas ett tillägg av innebörd, att straffet må höjas till fängelse ej blott såsom nu vid återfall utan även då föraren övertygats om att ha framfört motorfordon i större omfattning eller vanemässigt. Slutligen har *hovrätten över Skåne och Blekinge* framhållit, att straffet enligt den föreslagna ordalydelsen i vissa fall blir lindrigare än vad fallet nu är.

I övrigt innehåller yttrandena vissa synpunkter på frågan om brottsregistreringen beträffande olovlig körning. Bl. a. har *föreningen Sveriges landsfogdar m. fl.* framhållit, att svårigheterna att åstadkomma en tillfredsställande registrering är ett ytterligare skäl för den av utredningen föreslagna reformen.

Förslaget om införande av särskilda *bestämmelser om trafiken på motorvägar* har tillstyrkts av samtliga dem, som yttrat sig över förslaget. Åtskilliga detaljanmärkningar har dock framställts.

Statpolisintendenten och länsstyrelsen i Stockholms län har anmärkt, att förslaget icke innehåller några bestämmelser om straff för den, som överträder föreskrifterna om motorvägar. *Länsstyrelsen i Norrbottens län* har efterlyst klarare regler vilka fordon som får framföras på motorväg. *Statpolisintendenten, statens trafiksäkerhetsråd* och *motorförarnas helnykterhetsförbund* har ansett att en uttrycklig bestämmelse erfordras om skyldighet för förare av fordon, som blir stående på vägen, att snarast undanskaffa detta från körbanan. I flera av yttrandena har upphävandet av skyldigheten att stanna vid infart på motorväg tillstyrkts blott med tvekan, och i två yttranden, nämligen de som avgivits av *statens trafiksäkerhetsråd* och *motorförarnas helnykterhetsförbund*, har betonats, att stoppskyldighet vid behov bör införas genom uppsättande av stoppmärke. *Statens trafiksäkerhetsråd* har förordat, att maximihastigheten höjes icke blott för tyngre lastbilar och bussar utan även för bilar med tillkopplade fordon eller ock att dessa fordonskategorier förbjudes på motorväg. *Länsstyrelsen i Jönköpings län* har vidare ifrågasatt, om icke den föreslagna bestämmelsen om skyldighet för länsstyrelse och stadsmyndighet att i vissa fall samråda med väg- och vattenbyggnadsstyrelsen är överflödig.

De föreslagna speciella bestämmelserna om vägar med dubbla körbanor har kritiserats i yttrandena från *statens trafiksäkerhetsråd* och *kungl. automobilklubben* såsom ägnat att skapa oklarhet om vad som menas med körbana och körfil. — Mot förslagets bestämmelser om vad som skall iakttagas vid omkörning har anmärkningar riktats från *kungl. automobilklubben* och *motorförarnas helnykterhetsförbund*. Förstnämnda sammanslutning önskar en sådan utformning av bestämmelsen, att den som omköres skall sakta farten, när så är erforderligt, medan den senare sammanslutningen hellre vill att hela bestämmelsen omformuleras därhän, att den, som omköres, skall vidtaga de åtgärder som erfordras för att underlätta omkör-

ningen. — Den föreslagna bestämmelsen om skyldighet att stanna för vissa signaler har avstyrkts av *länsstyrelsen i Jönköpings län*, som ansett den genom sin avfattning ägnad att skapa stor oklarhet. *Kungl. automobil klubben* har som sin mening framhållit, att frågan bör tagas upp i annat sammanhang.

Förslaget till ändringar i 54 § 1 mom. och 64 § 3 mom. vägtrafikförordningen med anledning av förut skedd ändring i *kategoriindelningen av de allmänna vägarna* har i avgivet yttrande tillstyrkts av *svenska vägföreningen*.

Att ett visst behov kan föreligga av *trafikreglering på enskilda vägar*, även om de icke är allmänneligen befarna, har vitsordats av alla dem, som yttrat sig i frågan. I allmänhet har väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förslag i frågan tillstyrkts i huvudsak. *Länsstyrelsen i Jönköpings län* har dock ansett, att myndigheternas befogenhet att meddela trafikföreskrifter för sådan väg bör begränsas till fall, då synnerliga skäl föreligger. En fråga, som varit föremål för delade meningar, gäller kostnaden för utmärkande av lokal trafikföreskrift medelst vägmärken. *Statens trafiksäkerhetsråd* har uttalat sig för att kostnaderna för märken betalas av väghållaren även om trafikregleringen tillkommit på initiativ av myndighet. Å andra sidan har *Sveriges lantbruksförbund* ansett att någon grund icke kan anföras, varför kostnaden skulle övervältras på den enskilde. *Förbundet för enskild väghållning i Stockholms län* har framhållit, att trafikmärken som avser att öka trafiksäkerheten bör bestridas av allmänna medel och att i allt fall ett väsentligt statsbidrag bör lämnas till kostnaderna för anbringande och underhåll av sådana märken.

Departementschefen

Allmän hastighetsbegränsning är en fråga, som alltid haft en framträdande plats i diskussionen kring trafiksäkerhetsproblemen.

Det har ofta framhållits, att kärnpunkten i frågan om fordonens hastighet egentligen icke gäller begränsning av hastigheten utan anpassning av hastigheten till vad förhållandena i det särskilda fallet kräver. Detta är givetvis riktigt. Emellertid kvarstår ändock frågan, om icke en hastighetsbegränsning i viss omfattning kan vara ett tjänligt medel att nå fram till en bättre hastighetsanpassning. Redan den omständigheten att de allra högsta hastigheterna bannlyses innebär en vinst ur trafiksäkerhetssynpunkt. Verkingarna av en hastighetsbegränsning kan emellertid förmodas i många fall sträcka sig längre än så genom att den verkar såsom en erinran om den fara, som de höga hastigheterna innebär. Detta torde särskilt gälla lokala hastighetsbegränsningar.

Den viktigaste av de erinringar, som riktats mot en allmän hastighetsbegränsning, går ut på att en sådan i vissa hänseenden kan skapa nya faromoment. Speciellt har framhållits att man på de mera trafikerade vägarna

kan förvänta långa fordonsskøer med en hastighet vid eller i närheten av den föreskrivna fartgränsen, vilket medför svårigheter när det gäller att verkställa omkörningar. Ett annat argument är att en fix hastighetsgräns lätt kan leda till en felinriktning av trafikövervakningen, eftersom överträdelser främst är att förvänta på de bästa vägarna men endast mindre ofta på sådana trafikfarliga platser, där en skärpt övervakning ur saklig synpunkt skulle vara behövlig.

En annan synpunkt på frågan gäller möjligheterna att ordna en tillfredsställande övervakning av hastighetsregelns efterlevnad. Om man verkligen vill att regeln skall få någon verkan, måste övervakningen göras effektiv. Särskilt gäller detta tiden närmast efter regelns införande. Kan en tillfredsställande övervakning icke ordnas, förfelar man i stort sett syftet med hastighetsregeln, och fara uppstår därjämte för en uppluckring av respekten för trafikreglerna överhuvud. Såsom jag tidigare anført, är polisens resurser icke tillräckliga för en kontinuerlig övervakning av den omfattning, som skulle erfordras för att upprätthålla respekten kring en allmän bestämmelse om maximihastighet.

Sistnämnda argument bör enligt min mening tillmätas stor betydelse. Innan mera tillfredsställande övervakningsresurser skapats, är det icke lämpligt att införa en regel om allmän hastighetsbegränsning. Å andra sidan är det icke omöjligt, att en mera intensiv trafikövervakning kan leda till en så avsevärd förbättring av trafikförhållandena, att en hastighetsregel därefter icke vidare framstår som motiverad. Mot sådana förare, som färdas med påtagligt för hög hastighet, kan ingripande ske med stöd av andra bestämmelser.

Jag vill erinra om att frågan om införande av en allmän hastighetsbegränsning var föremål för riksdagens behandling så sent som år 1957 i anledning av vissa då väckta motioner. Andra lagutskottet, som behandlade motionerna, avvisade i sitt utlåtande (nr 9) tanken på en hastighetsbegränsning under motivering, bl. a., att efter frågans behandling inför riksdagen år 1955 några nya rön icke framkommit, som kunde sägas utgöra belegg för att en fix hastighetsgräns skulle leda till ökad trafiksäkerhet. Utlåtandet vann riksdagens gillande.

För egen del anser jag mig icke kunna tillstyrka utredningens förslag om införande av en allmän hastighetsbegränsning. Jag vill emellertid betona, att detta mitt ställningstagande endast avser situationen sådan den nu kan överblickas och att frågan bör tagas upp på nytt, om ändrade förhållanden föranleder därtill.

Jag vill vidare framhålla, att mitt nu gjorda ställningstagande icke avser lämpligheten av lokala hastighetsbegränsningar. Ett system med lokala hastighetsbegränsningar lider icke av samma stelhet som en regel om allmän hastighetsbegränsning utan medger ett verkligt bedömande, vad som i det särskilda fallet är en lämplig högsta hastighet på en viss väg eller vägsträcka. Till följd härav kommer hastighetsbegränsningen — såsom jag tidigare framhållit — att samtidigt verka som en varning till trafikanterna för risker,

som de kommer att möta på vägen, och detta torde i sin tur medföra, att en lokal hastighetsbegränsning oftast respekteras, även om det icke är möjligt att ingående övervaka dess efterlevnad. Speciellt synes det mig lämpligt att införa hastighetsbegränsning på sådana vägavsnitt, där olycksfrekvensen erfarenhetsmässigt är hög och detta kan antagas bero på att vägen lockar till alltför hög hastighet. I vissa fall, t. ex. där en livligt trafikerad väg mera allmänt korsas av fotgängare, bör man enligt min mening icke tveka att föreskriva t. o. m. mycket låg hastighet på en kortare sträcka. Däremot torde det i allmänhet icke vara behövt och knappast heller lämpligt att föreskriva hastighetsbegränsning i fall, då en vägfarande redan av vägens utseende kan sluta sig till att den icke medger någon högre hastighet. — Jag förutsätter, att länsstyrelserna i erforderlig omfattning kommer att utnyttja de möjligheter att införa lokala hastighetsbegränsningar, som bestämmelserna i 61 § vägtrafikförordningen bjuder.

Den av utredningen föreslagna regeln om vissa *undantag från skyldigheten att lämna företräde åt fordon, som kommer från vänster*, torde blott innebära ett inskrivande i författningen av något som redan nu allmänt anses gälla. Jag har icke något att erinra mot att så sker och tillstyrker alltså att en sådan bestämmelse inflyter i 48 § vägtrafikförordningen.

Måhända skulle det kunna övervägas att utvidga bestämmelsen till en allmän regel om företräde för den, som färdas på väg med starkare trafik, i förhållande till den, vilken kommer från väg med svagare trafik. Med en dylik utformning skulle bestämmelsen emellertid i praktiken sätta vänsterregeln ur kraft och därigenom leda till mycket långtgående konsekvenser. Jag är väl medveten om att många kunniga och hänsynsfulla förare i viss utsträckning tillämpar en dylik princip utan stöd i författningen men anser, med hänsyn till nyssnämnda följdverkningar, icke lämpligt att en bestämmelse i ämnet inflyter i vägtrafikförordningen.

Utredningens förslag att söka minska *riskerna i samband med omkörning* genom en regel om skyldighet för förare av vissa tyngre fordon, som framföres efter annat sådant fordon, att hålla lämpligt avstånd till den framförvarande, anser jag väl motiverat. Starka skäl talar dessutom enligt min mening för att regeln vidgas att avse varje fordon, som framföres efter annat fordon med påtagligt lägre hastighet än annan på vägen framgående trafik. Jag tillstyrker därför att bestämmelser av nämnda innebörd införes i 45 § vägtrafikförordningen.

Däremot är jag icke beredd att utan närmare undersökningar förorda en utvidgning av regeln att gälla fordon i allmänhet när de framföres med normal hastighet.

Enligt min mening är det uppenbart, att en regel av föreslaget innehåll icke rubbar principen om att huvudansvaret för en omkörning och därigenom uppkommande risker åvilar den omkörande. Något förtydligande härutinnan torde därför icke vara behövt.

Motorcyklar och mopeder är erfarenhetsmässigt att anse som bullersamma fordon. Om de handhaves på ett skickligt och hänsynsfullt sätt, är denna olägenhet likväl icke så framträdande, att några särskilda åtgärder är påkallade beträffande just dessa typer av fordon. Vad som aktualiserat utredningens förslag om *åtgärder mot vissa slag av störande trafik*, är närmast det förhållandet, att en del förare, främst yngre sådana, tagit för vana att under kvällar och nätter samlas på vissa platser i städer och andra tätorter samt därvid hanterar motorerna på ett sätt, som icke fyller skäligen anspråk på hänsyn till andra.

Såsom justitieombudsmannen framhållit har polismakten redan enligt gällande bestämmelser vissa möjligheter att stävja detta ofog. Enligt 58 § första stycket vägtrafikförordningen skall föraren i görligaste mån behandla motorn så, att den icke åstadkommer störande buller, och överträdelse av bestämmelsen är straffbelagd i 67 § andra stycket nämnda förordning. Mot s. k. klungkörning kan ingripande ske enligt polismans allmänna befogenhet att ingripa mot störande uppträden. I vissa fall kan straff ådömas enligt 11 kap. 11 § strafflagen för förargelseväckande beteende.

Det torde vara en allmän uppfattning att dessa polismaktens befogenheter mångenstädes icke utnyttjas i tillnärmelsevis den omfattning, som skulle vara behövlig, och att polisen tolererar att motorcyklister och mopedister åstadkommer sådant buller och i övrigt gör sig skyldiga till sådant uppträdande, som utan tvekan skulle föranleda ingripande, därest fråga vore om trafikanter av någon annan kategori. Orsakerna torde vara dels att buller från motorcyklar och mopeder på sina håll förekommer i så stor omfattning, att ingripanden i enstaka fall lätt framstår som opåkallade, och dels bevisningssvårigheterna. Troligt är dock, att ett energiskt uppträdande från polisens sida i de flesta fall skulle kunna i allt väsentligt råda bot på det onödiga bullret.

Jag delar justitieombudsmannens åsikt, att ett mer eller mindre totalt förbud mot framförande av mopeder och motorcyklar i viss stad eller viss annan ort icke är möjligt att genomföra enligt nuvarande bestämmelser. Vad angår frågan, huruvida en dylik förbudsmöjlighet bör skapas genom ändring av bestämmelserna i 61 § 1 mom. vägtrafikförordningen, anser jag det principiellt oriktigt att införa förbudsbestämmelser med så generell utformning, att man i praktiken nödgas lägga en dispensbefogenhet i den enskilde polismannens hand. Å andra sidan måste det medgivas, att svårigheter kan möta, när det gäller att i det särskilda fallet utforma bestämmelser som tillgodoser sitt syfte utan att innebära avsteg från denna princip.

Överhuvud synes frågan om åtgärder mot gatubullret böra angripas på ett mera allsidigt sätt än som är möjligt på grundval av trafiksäkerhetsutredningens förslag. Hithörande frågor är f. n. föremål för särskild utredning, som statens institut för folkhälsan erhållit i uppdrag att ombesörja. Det synes mig lämpligt att avvakta resultatet av denna utredning, innan slutlig ståndpunkt tages till sådana förslag till partiella reformer som det nu förevarande.

Jag kan därför icke tillstyrka utredningens förslag i förevarande hänseende utan förutsätter att frågan t. v. bör lösas med andra åtgärder, i främsta rummet skärpt uppsikt från polisens sida över ifrågavarande trafikantgrupper.

Utredningens mening, att förhållandena påkallar en skärpning av åtgärderna mot *olovlig körning*, anser jag befogad. Jag vill i detta sammanhang särskilt hänvisa till vad jag inledningsvis anfört om behovet av bättre polisövervakning. Jämte en intensifierad övervakning är också den åtgärd, som utredningen föreslagit, nämligen en skärpning av strafflatituden, att tillråda. Jag delar i stort sett också utredningens uppfattning om de fall, då ett strängare straff bör ifrågakomma, och anser liksom utredningen att den nuvarande bestämmelsen, enligt vilken fängelse kan ingå i strafflatituden endast vid återfall, är mindre lämplig med hänsyn till bl. a. svårigheterna att ordna en tillfredsställande brottsregistrering.

Emellertid anser jag tveksamt, huruvida de av utredningen föreslagna ändringarna i 3 § trafikbrottslagen verkligen är ägnade att i någon nämnvärd omfattning leda till en kraftigare samhällelig reaktion i fall av olovlig körning. En påtaglig och mindre gynnsam konsekvens blir däremot att strafföreläggande icke vidare kan komma till användning i mål om olovlig körning samt att delvis andra regler kommer att gälla också för målens handläggning vid domstol. Åtgärden kommer därför att i ogynnsam riktning påverka åklagarmyndigheternas och domstolarnas arbetsbörd.

Lämpligare är enligt min mening, att de fall, då fängelsestraff skall kunna ifrågakomma, uppräknas i lagtexten. Därigenom får domstolen, då något av de sålunda angivna fallen är för handen, särskild anledning att överväga, huruvida icke straffet bör skärpas till fängelse. Vidare kan strafföreläggande alltså komma till användning i flertalet fall, och vid handläggning inför domstol kommer i regel att gälla de vanliga bestämmelserna om mål rörande ansvar för brott, varå icke kan följa strängare straff än böter.

En allmän förutsättning för att fängelse skall kunna ådömas bör, liksom hittills, vara att brottet hänför sig till förande av bil eller motorcykel. I den närmare uppräknings av de fall, vilka anses så allvarliga, att fängelsestraff kan komma i fråga, bör först nämnas olovlig körning av den, som innehaft körkort men fått detta återkallat. Ett annat fall, som enligt min mening bör inbegripas under den strängare bestämmelsen, är då någon bevisligen fört motorfordon olovligt vid ett flertal olika tillfällen och brottet sålunda kan sägas ha skett vanemässigt.

Härjämte anser jag lämpligt, att en skärpning av den normala strafflatituden för olovlig körning företages på det sättet, att ett visst minimum bestämmes för antalet dagsböter. Detta minimum torde, liksom i 4 § 2 mom. trafikbrottslagen, böra sättas till tio dagsböter.

Under de nuvarande bestämmelserna om straff för olovlig körning inbegripes jämväl det fall, då någon åsidosätter särskild föreskrift, t. ex. om användande av glasögon eller annat hjälpmedel, vilken meddelats vid utfär-

dande av körkort. Jag delar utredningens mening att dylika förseelser ej bör inbegripas under bestämmelserna om det relativt allvarliga trafikbrott, som olovlig körning utgör, utan bör brytas ut till ett särskilt stadgande, vars strafflatitud bestämmes till dagsböter utan särskilt minimum.

I 3 § trafikbrottslagen finnes jämväl ett stadgande om straff för den, vilken såsom förare av körkortspliktigt fordon anställer eller brukar någon som icke äger rätt att föra fordonet eller eljest tillåter annan att föra sådant fordon utan att vara berättigad därtill. Detta stadgande torde böra lämnas orubbat, bortsett från den i praktiken betydelselösa ändring, som bortfallet av den nuvarande bestämmelsen om straff för återfall innebär.

Den omständigheten, att vissa vägar numera utbyggts till *motorvägar* efter internationellt vedertagen standard, gör att särskilda föreskrifter om trafiken på sådana vägar ej längre kan avvaras. I anledning av tillkomsten i december 1957 av motorvägen Danderyd—Norrtälje har jag f. ö. redan förra året funnit nödvändigt att införa vissa tillfälliga föreskrifter, som kunnat genomföras utan ändringar i vägtrafikförordningen. Jag syftar härvid på kungörelsen den 15 november 1957 med vissa provisoriska bestämmelser angående vägmärken. I sagda kungörelse har begreppet motorväg definierats på ett sätt, som nära överensstämmer med de av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen nu föreslagna reglerna. Vad speciellt angår tillämpligheten å motorväg av de nuvarande bestämmelserna om skyldighet att stanna före färd in på huvudled torde ett system med parallellvägar, sådant som det å den nyanlagda motorvägen Danderyd—Norrtälje, i allmänhet bereda så goda garantier ur trafiksäkerhetssynpunkt, att någon föreskrift om stoppskyldighet icke erfordras. Om det i visst fall skulle visa sig, att stoppskyldighet är påkallad t. ex. därför att parallellvägar icke kunnat anordnas med tillräcklig längd för att medge trafiksäker infart, kan sådan skyldighet införas genom lokal trafikföreskrift och stoppmärke. De föreslagna bestämmelserna om de fordonskategorier, som får färdas på motorväg, synes mig lämpliga åtminstone till dess erfarenhet vunnits av trafikförhållandena på motorvägar. Bestämmelsen om skyldighet för länsstyrelse och stadsmyndighet att samråda med väg- och vattenbyggnadsstyrelsen torde vara påkallad för att vinna önskvärd enhetlighet i utformningen av de lokala trafikföreskrifterna. Sammanfattningsvis anser jag, att förslagen efter viss formell överarbetning, varom jag föranstaltat, bör kunna läggas till grund för bestämmelser i ämnet.

Den föreslagna nya bestämmelsen om att fordon endast får föras på vänstra körbanan, om flera körbanor finnes, kan göras till föremål för kritik ur den synpunkten, att tvekan kan tänkas uppstå vad som i olika fall förstås med beteckningen körbana. Jag syftar härvid närmast på sådana fall, då en väg försetts med mittmarkering e. d. För att undvika dylik tvekan synes bestämmelsen böra jämkas därhän, att den blott blir tillämplig, när fråga är om helt skilda körbanor, d. v. s. när de olika banorna skiljes av mittremsa eller annan anordning som uppenbarligen icke är avsedd att korsas med fordon.

Vad beträffar förslaget om jämkning av omkörningsreglerna synes detta med hänsyn till sina tänkbara konsekvenser icke böra förverkligas i detta sammanhang.

För att vinna närmare överensstämmelse med vad som gäller i andra länder torde i samband med de nya föreskrifterna om motorvägar böra i vägtrafikförordningen upptagas en uttrycklig bestämmelse om skyldighet för förare, vars fordon blivit stående på körbanan på grund av motorfel e. d., att ofördröjligen vidtaga åtgärder för att undanskaffa fordonet. Denna bestämmelse bör emellertid ej gälla endast motorväg utan bör avse alla de fall, då det jämlikt 49 § vägtrafikförordningen är förbjudet att stanna eller ställa upp fordon på väg.

I det skick, vari förslaget till nya regler om motorvägar nu föreligger efter omarbetning av väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förslag, får de sin plats i 1 § 1 mom., 44 §, 45 § 7 mom., 48 §, 49 § 2 mom., 56 § 1 mom., 60 §, 61 § 1 mom. och 64 § 2 mom. vägtrafikförordningen.

I anslutning till bestämmelserna om motorvägar m. m. bör även straffbestämmelserna i 67 § vägtrafikförordningen omarbetas så, att de korresponderar med de nya reglerna.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förslag att införa uttryckliga regler om skyldighet att stanna vid vissa signaler anser jag beaktansvärt. Föreskrifter av denna innebörd har emellertid enligt min uppfattning sin rätta plats icke i vägtrafikförordningen utan i vägmärkeskungörelsen, och jag avser därför att taga upp frågan till behandling vid den översyn av kungörelsen, som är omedelbart förestående i anledning av bl. a. de nyss föreslagna nya reglerna om motorvägar.

En föreskrift om skyldighet för länsstyrelser och stadsmyndigheter att hålla väg- och vattenbyggnadsstyrelsen fortlöpande underrättad om gällande lokala föreskrifter anser jag behövlig. Jag förordar sålunda, att en dylik föreskrift inflyter i vägtrafikförordningen, lämpligen i 61 § 3 mom. Vid sidan därav bör den nuvarande bestämmelsen i 62 § 2 mom. om skyldighet att tillställa väg- och vattenbyggnadsstyrelsen den årliga kungörelsen om vägar och gällande lokala trafikföreskrifter bibehållas oförändrad.

De ändringar i 54 § 1 mom. och 64 § 3 mom. vägtrafikförordningen som väg- och vattenbyggnadsstyrelsen föreslagit i anledning av förut skedd *ändring beträffande indelningen av de allmänna vägarna*, torde i praktiken knappast ändra vad som nu gäller och är därför snarast att beteckna som redaktionella. Jag förordar, att ändringarna kommer till stånd.

Förslaget om att genom ändring av 61 § 2 mom. vägtrafikförordningen ge länsstyrelse och stadsmyndighet vissa möjligheter att utfärda *trafikreglerande föreskrifter för enskilda vägar* i allmänhet och alltså icke blott, såsom nu, för sådana enskilda vägar, som är allmänneligen befarna, torde i främsta rummet förestavas av behovet i vissa fall att kunna föreskriva maximihastighet på vägen. Ur trafiksäkerhetssynpunkt föreligger dessutom behov av

att kunna införa vissa föreskrifter för reglering av trafiken vid korsning med järnväg samt vid den enskilda vägens anslutning till allmän väg eller till annan enskild väg, som är allmänneligen befaren. Sådana föreskrifter bör kunna införas oavsett om vägens ägare medger det eller icke. Andra tänkbara föreskrifter, t. ex. om körriktning, parkering m. m., torde däremot vad beträffar nu avsedda vägar knappast vara av vital betydelse ur trafiksäkerhetssynpunkt men kan i vissa fall vara av intresse för vägens ägare. För dessa fall bör vägtrafikförordningen visserligen ge möjlighet att införa trafikreglerande bestämmelser, om ägaren det önskar, men sådana bestämmelser bör icke kunna införas mot hans vilja.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förslag, enligt vilket länsstyrelse eller stadsmyndighet alltid skall ha en generell befogenhet att utfärda trafikreglerande föreskrifter för enskild väg, går således enligt min mening onödigt långt och bör jämkas i enlighet med de principer, för vilka jag nu uttalat mig.

En dylik reglering torde också möjliggöra en acceptabel lösning av frågan, vem som har att utföra, underhålla och bekosta de vägmärken, vilka i regel erfordras för att utmärka en lokal trafikföreskrift. Sådana trafikföreskrifter, som avser maximihastighet eller reglering av trafiken vid korsning med järnväg eller vägens anslutning till allmän väg eller enskild allmänneligen befaren väg, torde, med hänsyn till sin betydelse ur trafiksäkerhetssynpunkt, böra utmärkas genom det allmännas försorg och på allmän bekostnad. För detta fall torde således lämpligen böra gälla samma föreskrift som för de allmänneligen befarna vägarna eller alltså att åtgärden skall ankomma, inom stad eller stadliktande samhälle på den som enligt lagen om allmänna vägar är väghållare samt eljest på vägförvaltningen i länet. Annan trafikföreskrift än nu nämnts torde däremot böra utmärkas av vägens ägare vid äventyr, om det försummas, att trafikföreskriften upphör att äga tillämpning.

Det torde i detta sammanhang böra framhållas, att det i vägtrafikförordningen förekommande uttrycket »vägens ägare» uppenbarligen icke syftar blott på den, som är ägare av vägmärken. Om väghållningen bekostas av andra än markägaren, torde i första hand dessa åsyftas, låt vara att de i sitt förfogande över vägen icke får överskrida den rätt till nyttjande av vägmärken, som blivit åt dem upplåten, och att således även ägaren av själva märken kan ha vissa befogenheter med avseende å vägen. Huruvida utmärkandet av lokal trafikföreskrift skall bekostas av den ene eller den andre enskilde vägitressenten, är en fråga som icke bör regleras i vägtrafikförordningen.

I detta sammanhang torde även böra beröras en annan fråga, som aktualiserats genom vissa av remissyttrandena över trafiksäkerhetsutredningens förslag, nämligen om *skyldighet för fordonsförare att stanna före passerandet av järnvägsövergång*. Med avseende å s. k. bevakade övergångar gäller redan nu, jämlikt 42 § 2 mom. vägtrafikförordningen, skyldighet att stanna då av signal eller annat förhållande framgår, att tåg nalkas. Såvitt angår

denna kategori av järnvägsövergångar torde en dylik bestämmelse vara tillfyllest. Däremot vore det enligt min mening ägnat att gagna trafiksäkerheten, om generell stoppskyldighet, liknande den som gäller vid infart på huvudled, kunde föreskrivas beträffande obehövade järnvägsövergångar. Att införa en sådan bestämmelse möter emellertid betydande svårigheter, bl. a. med hänsyn till förhållandena vid vissa korsningar inom tätorter mellan gata eller väg och sådan spårväg, som framgår på särskild banvall. Härtill kommer, att en stoppskyldighet, om sådan införes, enligt internationella regler, som Sverige biträtt, måste konsekvent utmärkas genom stoppmärken på båda sidor om järnvägsövergången. Eftersom antalet järnvägsövergångar, om vilka nu är fråga, betydligt överstiger 30 000, skulle åtgärden medföra stora praktiska svårigheter och draga betydande kostnader. Jag kan därför icke förordna en generell bestämmelse i ämnet. Däremot anser jag lämpligt, att stoppskyldighet successivt införes genom lokala föreskrifter och stoppmärken i första hand vid mera trafikerade järnvägsövergångar och i mån av tillgängliga resurser även vid mindre trafikerade sådana. Ett sådant förfarande möjliggöres även beträffande enskilda, icke allmänneligen befarna vägar genom de författningsändringar, som jag nyss förordat. När huvudparten av de järnvägsövergångar, vid vilka trafik med motorfordon förekommer, sålunda blivit försedda med stoppmärken, kan frågan om införandet av en allmän regel om stoppskyldighet vid järnvägsövergång måhända tagas upp till förnyad prövning.

I anledning av vad nu anförts har inom kommunikationsdepartementet utarbetats förslag till följande författningar, nämligen

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

2) *förordning om ändrad lydelse av 27 § förordningen den 25 oktober 1940 (nr 910) angående yrkesmässig automobiltrafik m. m.; samt*

3) *lag angående ändrad lydelse av 3 § lagen den 28 september 1951 (nr 649) om straff för vissa trafikbrott.*

Förslagen är av lydelse, som framgår av bilaga till detta protokoll.¹

Föredraganden hemställer att lagrådets utlåtande över det under 3) omnämnda lagförslaget måtte för det i § 87 regeringsformen angivna ändamålet inhämtas genom utdrag av protokollet.

Denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställan bifaller Hans Maj:t Konungen.

Vid protokollet:

Nils Engdahl.

¹ De under 1) och 2) upptagna författningsförslagen är — bortsett från en mindre jämkning av slutbestämmelserna i förstnämnda förslag — likalydande med motsvarande vid propositionen förgade förslag och har därför här uteslutits.

Förslag

till

**Lag angående ändrad lydelse av 3 § lagen den 28 september 1951
(nr 649) om straff för vissa trafikbrott**

Härigenom förordnas, att 3 § lagen den 28 september 1951 om straff för vissa trafikbrott skall erhålla ändrad lydelse på sätt nedan angives.

*(Gällande lydelse)**(Föreslagen lydelse)***3 §.**

För någon körkortspliktigt fordon utan att vara berättigad att föra sådant fordon *eller* med åsidosättande av föreskrift, som meddelats vid utfärdande av körkort, dömes för olovlig körning till dagsböter.

För någon körkortspliktigt fordon utan att vara berättigad att föra sådant fordon, dömes för olovlig körning till dagsböter, *lägst tio. Har den, som gjort sig skyldig till olovlig körning, tidigare innehaft körkort, vilket återkallats, eller är brottet begånget vanemässigt, må straffet höjas till fängelse i högst sex månader.*

För någon körkortspliktigt fordon med åsidosättande av föreskrift, som meddelats vid utfärdande av körkort, straffes med dagsböter.

Anställer och — — — med dagsböter.

Begår någon, efter det han genom laga kraftvunnen dom blivit dömd för något i denna paragraf avsett brott, som hänför sig till bil eller motorcykel, ånyo sådant brott, må straffet höjas till fängelse i högst sex månader.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1958.

Utdrag av protokollet, hållet i Kungl. Maj:ts lagråd den 13 februari 1958.

Närvarande:

justitieråden WALIN,
SJÖWALL,
HAGBERGH,
regeringsrådet KLACKENBERG.

Enligt lagrådet den 12 februari 1958 tillhandakommet utdrag av protokoll över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet den 7 februari 1958, hade Kungl. Maj:t förordnat att lagrådets utlåtande skulle för det i § 87 regeringsformen omförmälda ändamålet inhämtas över upprättat förslag till *lag angående ändrad lydelse av 3 § lagen den 28 september 1951 (nr 649) om straff för vissa trafikbrott.*

Förslaget, som finnes bilagt detta protokoll, föredrogs inför lagrådet av hovrättsrådet V. Körlof.

Lagrådet yttrade:

Enligt det remitterade förslaget skall straffet för olovlig körning kunna skärpas till fängelse i högst sex månader, om den skyldige tidigare innehåft körkort som blivit återkallat eller om brottet begåtts vanemässigt. Även i övrigt kunna förekomma grova fall av olovlig körning, såsom då någon för motorfordon efter att ha vägrats körkort på grund av uppenbar olämplighet eller då olovlig körning skett i större omfattning utan att det kan sägas ha skett vanemässigt. Den föreslagna bestämmelsen inbegriper ej heller alla grova fall som innefattas under den nuvarande straffskärpningsregeln för återfall. Lagrådet hemställer därför, att den nya regeln utvidgas till att omfatta — förutom de båda fallen som angivits i förslaget — de situationer då brottet eljest är att anse som grovt.

Ur protokollet:

Clas Amilon

Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 14 februari 1958.

Närvarande:

Statsministern ERLANDER, ministern för utrikes ärendena UNDÉN, statsråden NILSSON, STRÄNG, ANDERSSON, LINDELL, LINDSTRÖM, LANGE, LINDHOLM, KLING, SKOGLUND, EDENMAN, NETZÉN, KJELIN, JOHANSSON.

Efter gemensam beredning med statsrådets övriga ledamöter anmäler chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Skoglund, lagrådets den 13 februari 1958 avgivna utlåtande över det den 7 februari 1958 till lagrådet remitterade förslaget till *lag angående ändrad lydelse av 3 § lagen den 28 september 1951 (nr 649) om straff för vissa trafikbrott.*

Efter redogörelse för lagrådets utlåtande förklarar sig föredraganden tillstyrka lagrådets hemställan om viss jämkning i lagförslaget samt uttalar därvid att jämkningen för sådana fall, då brottet icke är grovt, ej torde leda till någon ändring beträffande möjlighet att använda strafföreläggande eller beträffande domstols sammansättning.

Föredraganden hemställer härefter, att Kungl. Maj:t måtte genom proposition

dels anhålla om riksdagens yttrande över de vid remissprotokollet fogade förslagen till

1) *förordning om ändring i vägtrafikförordningen den 28 september 1951 (nr 648)* med viss däri vidtagen jämkning av slutbestämmelserna; samt

2) *förordning om ändrad lydelse av 27 § förordningen den 25 oktober 1940 (nr 910) angående yrkesmässig automobiltrafik m. m.;*

dels ock jämlikt § 87 regeringsformen föreslå riksdagen att antaga förslaget till

3) *lag angående ändrad lydelse av 3 § lagen den 28 september 1951 (nr 649) om straff för vissa trafikbrott.*

Med bifall till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdade hemställan förordnar Hans Maj:t Konungen, att till riksdagen skall avlätas proposition av den lydelse bilaga till detta protokoll utvisar.

Ur protokollet:

Sven Swarting