

## Nr 20

*Utlåtande i anledning av dels Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen med förslag till ändringar i vägtrafikförordningen m. m., dels ock i ämnet väckta motioner.*

Genom en den 14 februari 1958 dagtecknad proposition, nr 69, vilken hänvisats till lagutskott och behandlats av andra lagutskottet, har Kungl. Maj:t, under åberopande av propositionen bilagda i statsrådet och lagrådet förda protokoll,

*dels* anhållit om riksdagens yttrande över vid propositionen fogade förslag 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 föreslagit riksdagen att antaga vid propositionen fogat förslag till

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

De vid propositionen fogade författningsförslagen är av följande lydelse.

### Förslag

till

### Förordning om ändring i vägtrafikförordningen 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 § vägtrafikförordningen den 28 september 1951<sup>1</sup> 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.

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)

## 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 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 *dels på högra sidan lykta*, som visar rött sken bakåt (*baklykta*), *dels ock* 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.

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 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 *dels två på samma höjd, en på vardera sidan av traktorn, anbragta lyktor*, som visa rött sken bakåt (*baklyktor*), *dels ock* 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.

(Gällande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

Då skäl — — — myndighet bestämmer.

Med stadsmyndighet — — — eller kommunalborgmästare.

4 mom. Motorredskap skall — — — lämnat detta.

Vid färd under mörker skola på Vad i 2 och 3 mom. är stadgat om motorredskap föras belysnings- och traktor skall i tillämpliga delar gälla reflexanordningar, som beskrivas i även för motorredskap. 3 mom.

## 6 §.

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

Vid färd under mörker skall baktill på släpplåde, som här avses, eller på slädens 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; *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 *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; *lyktor* och *reflexanordningar* få kombineras. Vad sålunda föreskrives skall vid färd med flera släpplädar äga avseende endast å den sista av dessa.

4 mom. 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.

(Gällande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

## 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 besiktningsman för besiktning, avseende kontroll av fordonets beskaffenhet och utrustning (*k o n t r o l l b e s i k t n i n g*).

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 försedd 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 besiktningsman för besiktning, avseende kontroll av fordonets beskaffenhet och utrustning (*k o n t r o l l b e s i k t n i n g*). 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.

## 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 §§.

(Gällande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

## 30 §.

1 mom. 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 mom. 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 § förmåles.*

Den, som — — — — — sådan körning.

## 31 §.

1 mom. 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

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*

(Gällande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

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;

*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 förhör befinnes

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

omdömesförmåga;

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

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.

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 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*

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.

## (Gällande lydelse)

## (Föreslagen lydelse)

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

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

## 32 §.

1 m o m. 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 polismyndighet i annan ort, där sökanden må hava varit mantalsskriven *under ifrågavarande tid*.

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

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.

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.

*Intyg, som nyss sagts, är avgiftsfritt.*

*Framkommer anmärkning av beskaffenhet att inverka på bedömningen av sökandens lämplighet som mo-*

(Gällande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

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 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.

torfordonsförare, 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 ange, 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 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 enskilda 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 alle-



(Gällande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

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

(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.*

*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 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 trafik-*

(Gällande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

2. om föraren eljest vid färd med motordrivnet 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 mom. (första stycket)

Om förares 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.

olycka 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 motordrivnet 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;

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 in-

*(Gällande lydelse)**(Föreslagen lydelse)**(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 begåendet 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 bestämmas 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 vi-

komma 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)

dare 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 bestämts till ett år eller därunder och ansökan 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

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 förhållande 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

(Gällande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

om återfående av körkort, som återkallats enligt 2 mom., skall fogas synpunkt.  
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.

9 mom. Om skyldighet för polismyndighet och åklagare att lämna länsstyrelse underrättelse om trafikolyckor, i vilka körkortsinnehavare har del, och om vissa andra förhållanden beträffande körkortsinnehavare gäller vad därom är särskilt stadgat.

## 34 §.

Har innehavare — — — äro mildrande.

Har emot innehavare av körkort förebragts sådan omständighet, som jämligt 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.

(Gällande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

## 35 §.

Har förare vid färd med motordriv-  
vet fordon ådagalagt grov vårdslöshet  
eller visat uppenbar likgiltighet för  
andra människors liv eller egendom  
eller varit synbarligen berusad av  
starka drycker eller annat ämne, el-  
ler har förare till följd av sjukdom,  
skada eller dylikt uppenbarligen för-  
lorat förmågan att föra körkortsplik-  
tigt fordon utan risk för liv eller egen-  
dom, skall i Stockholm vederbörande  
poliskommissarie och i övriga delar  
av riket polismyndighet skyndsamt  
besluta om körkortets omhändertaga-  
nde.

Har förare vid färd med motordri-  
vet fordon ådagalagt grov vårdslöshet  
eller visat uppenbar likgiltig-  
het 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 för-  
lorat förmågan att föra körkortsplik-  
tigt fordon på ett trafiksäkert sätt,  
skall i Stockholm vederbörande po-  
liskommissarie och i övriga delar av  
riket polismyndighet skyndsamt be-  
sluta om körkortets omhändertagan-  
de. Samma skyldighet åvilar åklaga-  
re, 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 gäl-  
lande trafikföreskrifter samt om den  
verkan ur trafiksäkerhetssynpunkt,  
som trötthetstillstånd och alkohol-  
haltiga 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 (kompetensbevis).

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

c) äga ingående kännedom om gäl-  
lande trafikföreskrifter och i de öv-  
riga ämnena, i vilka undervisning  
skall meddelas i körskola; samt

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

Undervisning i körskola skall be-  
drivas i enlighet med kursplaner, som  
utfärdats av Konungen eller den  
myndighet Konungen därtill förord-  
nat.

(Gällande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

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

8 mom. 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 §.

Finns 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.

Finns på väg skilda banor för olika slag av vägtrafikanter, skall fordon föras på bana, som är avsedd för fordonet. Finns 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 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.

(Gällande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

## 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 tätbebyggt 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.*

## 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;

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;



(Gällande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

b) vid vägkorsning 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.

c) vid vägkorsning 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.

Har till ————— 20.

Har till — — — — — utan släpvagn.

## 60 §.

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

Gående får — — — — — störa trafiken.

*Motorväg får ej nyttjas för gångtrafik.*

(Gällande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

## 61 §.

1 mom. 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 anges i 6 mom., att meddela erforderliga föreskrifter i de fall, som under a), b), d) och f) sägs.

Länsstyrelsen äger — — — — i 56 §.

1 mom. 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 anges 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 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,*

(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 (*lokal trafikföreskrift*), 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.

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 (*lokal trafikföreskrift*), att införa föreskriften i en för ändamålet avsedd liggare samt att underrätta väg- och vattenbyggnadsstyrelsen om föreskriftens innehåll. Om föreskriften icke skall tillkännagivas genom vägmärke, skall densamma skyndsamt införas i länskungörelserna eller, om den utfärdats av stadsmyndighet, i den eller de tidningar, vari kommunala meddelanden för staden införas.

## 64 §.

2 m o m. Har beträffande — — — respektive *på budsmärke*. 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.

(Gällande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

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 tätbebyggt 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.

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

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

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 tätbebyggt 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.

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

(Gällande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

lande 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, vederligen 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 vederligen 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 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. Skyl-dighet att inställa motorfordon eller

(Gällande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

*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.<sup>1</sup> skall erhålla ändrad lydelse på sätt nedan anges.

(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.

<sup>1</sup> Senaste lydelse se SFS 1951: 653.

(Gällande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

Intyg, som — — — — — fråga är.

För provet — — — — sådant fordon.

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

a) besitta ur — — — mänskliga organismen;

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

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 svårbemästrade 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.

Om godkänt — — — — i beviset.

3 mom. 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.

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

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

(Gällande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

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

*Intyg, som nyss sagts, är avgiftsfritt.*

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.

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 känedom 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 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.*

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*



(Gällande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

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 einstaka 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.

(Gällande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

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.*

I anledning av propositionen nr 69 har inom riksdagen väckts 15 motioner, nämligen

de likalydande motionerna nr 334 i första kammaren av herr *Arvidson* samt nr 430 i andra kammaren av herrar *Lothigius* och *Gezelius*,

de likalydande motionerna nr 335 i första kammaren av herr *Geijer* och nr 431 i andra kammaren av herr *Gustafsson* i Stockholm,

de likalydande motionerna nr 337 i första kammaren av herr *Lundström m. fl.* och nr 436 i andra kammaren av herr *Carlsson* i Stockholm *m. fl.*,

de likalydande motionerna nr 338 i första kammaren av herr *Edström m. fl.* samt nr 438 i andra kammaren av herrar *Carlsson* i Stockholm och *Löfroth*,

de likalydande motionerna nr 339 i första kammaren av herr *Edström* och fru *Hamrin-Thorell* samt nr 437 i andra kammaren av herr *Jönsson* i Jämtlands Sikås *m. fl.*,

de likalydande motionerna nr 340 i första kammaren av herr *Alexander-son m. fl.* och nr 435 i andra kammaren av herr *Eliasson* i Stockholm,

de likalydande motionerna nr 341 i första kammaren av herrar *Nyström* och *Grym* samt nr 433 i andra kammaren av fru *Svensson m. fl.* samt motionen nr 434 i andra kammaren av herr *Henningsson m. fl.*

Vidare har utskottet till behandling i förevarande sammanhang förehaft följande under den ordinarie motionstiden vid riksdagens början väckta motioner, nämligen

de likalydande motionerna nr 271 i första kammaren av herr *Hermansson* och nr 342 i andra kammaren av herr *Björkänge* om införande på försök av viss hastighetsgräns för motorfordon samt

motionen nr 346 i andra kammaren av herr *Helén* angående åtgärder i syfte att nedbringa olägenheterna av omdömeslös motorcykeltrafik i tätorterna.

Redogörelse för de i motionerna framställda yrkandena kommer att lämnas i samband med behandlingen av de delar av propositionen som beröres av motionerna.

Beträffande de skäl, som anförts för de genom propositionen framlagda förslagen, ävensom i fråga om de skäl, som motionärerna åberopat till stöd för sina yrkanden, får utskottet, i den mån redogörelse härför icke lämnas i det följande, hänvisa till propositionen samt motionerna I: 335, I: 337—340, II: 342, II: 346, II: 430, II: 433 och II: 434.

Till utskottet har i ärendet inkommit en den 14 mars 1958 dagtecknad skrivelse från Motormännens riksförbund.

### 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 öknings 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 trafikföreskrif-

ter 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.

### Inledning

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 Automobilbesiktningens förening, Bilverkstädernas riksförbund, Cykel- och mopedfrämjandet, Föreningen för samhällsplanering, Föreningen Sveriges häradshövdingar, 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 advokatsambund, Sveriges automobilhandlareförbund, Sveriges automobilimportörförbund, Sveriges automobilindustriförening, Sveriges bilskolors riksförbund, Sveriges grossistförbund, Sveriges kvinnliga bilkårens riksförbund, Sveriges läkarförbund, Sveriges läkares automobilklubb, Sveriges motorcykelfabrikanters förening, Sveriges motorcykelhandlars riksförbund, Sveriges motorcykelimportörers förbund och Trafikförsäkringsföreningen.

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

I propositionen upptages 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 yttranden 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 yttranden 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 vattenbyggnadssty-

relsen utarbetat förslag till bestämmelser om förbud mot utskjutande dekorationer å bilarnas fronter, över vilket förslag yttranden avgivits av statens trafiksäkerhetsråd, Folkrorelsernas motorförbund, Kungl. automobilklubben, Motorförarnas helnykterhetsförbund, Motormännens riksförbund, Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande, Sveriges automobilhandlareförbund, Sveriges automobilimportförbund och Sveriges automobilindustriförening.

En redogörelse för gällande författningar lämnas i propositionen å s. 30—31. Till denna redogörelse får utskottet hänvisa. Utskottet vill vidare erinra om att i propositionen för vart och ett av följande under särskilda rubriker upptagna avsnitt lämnas redogörelser för dels utredningens förslag och ovan berörda framställningar m. m. och dels de avgivna remissyttrandena.

### Allmänna synpunkter

#### *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, vägbygget 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 bemyndigande 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.

Även 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 remissyltanden 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 sakfällad 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 trafiksäkerhetsområde för vilket jag, såsom förut nämnts, nyligen vidtagit vissa förberedande åtgärder.

### *Utskottet*

Den rådande trafiksäkerhetssituationen på våra vägar är enligt utskottets mening icke tillfredsställande. Visserligen har 1953 års trafiksäkerhetsutredning redovisat en tendens till fortlöpande minskning av antalet svårare trafikolycksfall under åren 1954—1956. Till grund för redovisningen ligger emellertid delvis preliminära uppgifter för år 1956. De slutgiltiga siffrorna för detta år visar ett icke fullt ut lika gynnsamt läge. Vidare ger den nu föreliggande statistiken för år 1957 vid handen att olyckorna under detta år icke oväsentligt ökat i antal. Även om det som ett helhetsomdöme om de senare årens utveckling kan sägas att antalet olycksfall i trafiken relativt sett — d. v. s. om man tar hänsyn till den fortgående ökningen av antalet motorfordon i landet och den avsevärt stegrade trafikintensiteten — gått ner, så är dock siffrorna i absoluta tal sett skrämmande. Enligt en undersökning angående trafikolyckornas samhällsekonomiska konsekvenser, som statens trafiksäkerhetsråd låtit utföra, kostade oss trafikolyckorna under fjolåret genom direkta och indirekta produktionsförluster i samband med person- och egendomsskador nära en miljard kronor. Under senare år kan omkring 1 000 människor antas ha årligen omkommit i trafiken och 30 000 till 40 000 skadats, varav omkring 2 000 blivit mer eller mindre svårt invaliderade. Därtill kommer betydande kostnader för sjukvård i anknytning till skadefallen, myndigheternas och försäkringsbolagens arbete med trafikolyckorna samt de direkta egendomsskadorna. Till allt detta bör så läggas mänskliga lidanden som olyckorna förorsakar och som icke kan mätas i pengar eller andra enheter.

Mot bakgrunden av ovan redovisade förhållanden och i betraktande av att en fortsatt utveckling av motorismen är att förvänta finns det grundad anledning att allvarligt överväga vilka åtgärder som kan vidtas för att ernå större trafiksäkerhet på våra vägar och bringa ner olyckornas antal. Strävandena bör därvid inriktas på att nå största möjliga säkerhet med undvikande i görligaste mån av ingrepp som kan hämma en för samhället betydelsefull och önskvärd utveckling av trafiken. I många fall kan härvid uppstå svårigheter att göra en avvägning mellan å ena sidan fordringarna på säkerhet i trafiken och å andra sidan kraven på att de möjligheter som den tekniska utvecklingen bjuder skall kunna utnyttjas.

Utredningen har i föreliggande avsnitt i huvudsak sysslat med den mänskliga faktorn i trafiken. Helt visst kan på de sätt utredningen härvid anvisar vinnas en hel del av betydelse för trafiksäkerheten, framför allt om det gäller att snabbt och med ringa insats nå resultat. På längre sikt fordras emellertid, såsom departementschefen framhållit, att trafiksäkerhetsarbetet spänner över ett vidare fält.



Vad som i dagens läge gör bedömningen av vilka åtgärder som skall vidtagas för att ernå större trafiksäkerhet på våra vägar särdeles vanskligh är att våra kunskaper om de närmare orsakerna till trafikolyckornas uppkomst är ytterst begränsade. Till grund för ett effektivt reformarbete på området bör uppenbarligen ligga insikter om de faktorer som leder till olyckor i trafiken. Behovet av en vidgad trafiksäkerhetsforskning gör sig därför starkt gällande. De undersökningar som igångsatts på föranstaltan av statens trafiksäkerhetsråd utgör utan tvivel ett steg i rätt riktning. Med tillfredsställelse kan också konstateras att från läkarhåll visats stort intresse för trafiksäkerhetsfrågor, vilket under senare tid tagit sig uttryck i ett flertal undersökningar för bedömande av hithörande spörsmål. De resurser som på olika håll stått till buds, har dock hitintills varit otillräckliga. Ökat stöd åt trafiksäkerhetsforskningen från statsmakternas sida är därför i hög grad påkallat och motiverat. Utskottet förmenar, att det finns all anledning räkna med att de medel, som nedlägges på trafiksäkerhetsforskningen, med hänsyn till de värden som här står på spel och de brister som finns att reparera kommer att ge gott utbyte.

Stor betydelse vid det framtida trafiksäkerhetsarbetet bör enligt utskottets mening vidare tillmätas frågan om en utökad och förbättrad trafikundervisning. En grundförutsättning för ett riktigt uppträdande i trafiken måste givetvis vara kunskap om gällande regler och om de vådor, som under olika förhållanden är förenade med att uppträda som trafikant på våra gator och vägar. Den upplysningsverksamhet som bedrivits av olika organisationer med intresse för hithörande frågor har utan tvivel varit till stort gagn. Jämväl för framtiden torde upplysningsverksamheten till stor del komma att bygga på frivillig medverkan från olika sammanslutningar, varvid dock effekten i många fall blir i hög grad beroende på det stöd, som från det allmänna sidan kan lämnas. Genom press, radio, film och television ges möjligheter att i allt större omfattning nå de enskilda samhällsmedborgarna med betydelsefull upplysning i hithörande frågor. En icke ringa del av svaret för trafikundervisningen torde dock böra läggas på det allmänna skolväsendet. Icke minst med hänsyn till att enligt vad vissa undersökningar givit vid handen en relativt stor del av trafikens olycksoffer för närvarande är att söka bland barn och ungdom är det av vikt att trafikskolorna redan vid unga år bibringas samhällsmedborgarna redan vid unga år.

Såsom angeläget ur trafiksäkerhetssynpunkt framstår vidare kravet på en upprustning av vägväsendet. Genom byggande av nya och genom förbättring av redan befintliga vägar torde åtskilligt stå att vinna för trafiksäkerheten liksom vidare genom ett förbättrat vägunderhåll. Helt allmänt sett bör med synnerligt fog kunna hävdas att de medel som nedlägges på att förbättra vägväsendet ger god avkastning. Som god hushållning måste därför de åtgärder bedömas, som syftar till att ernå snabbare förbindelser med större säkerhet. Utskottet vill i detta sammanhang påpeka, att erfarenheter visar att ett stort antal trafikolyckor har sin grund i halt väglag. Åtgärder syftande till förebyggande och undanröjande i görligaste mån av halka

på vägarna framstår därför som angelägna. Även om det givetvis långt ifrån är möjligt att helt hindra förekomsten av halka utan att man i sista hand alltid måste lita till den enskilde vägförarens försiktighet och omdöme, torde dock en del kunna ernås genom sådana åtgärder.

Departementschefen har framhållit, att en fullgod trafiksäkerhet kräver förutom goda vägar och goda förare jämväl goda fordon. Även utskottet finner angeläget betona vikten av att fordonen fyller de säkerhetskrav, som bör ställas på dem. Härtill återkommer utskottet i det följande under rubriken »Fordonsutrustning och fordonskontroll».

Slutligen vill utskottet understryka departementschefens uttalande om nödvändigheten av en förbättrad trafikövervakning. Därest det icke kan tillses att de lagar och författningar, som har med trafiken att göra, verkligen efterleves, blir varje reform av trafikförfattningarna skäligen gagnlös. Målet måste vara att, såsom departementschefen framhåller, bygga ut övervakningsapparaten så, att den som begår en överträdelse måste som en praktisk realitet räkna med att bli ertappad. Det torde vara uppenbart att polismyndigheterna för närvarande icke har tillräckliga resurser för en effektiv övervakning. En förstärkning av resurserna härvidlag framstår som ett av de angelägnaste kraven för att ernå bättre trafiksäkerhet.

## **Förarutbildning**

### *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 förandet 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 skärpingarna 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 betänkelig 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 uppställes 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 förorddat, 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 lär 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.

### Motioner

I de likalydande *motionerna I: 337 och II: 436* yrkas under d) att riksdagen vid behandlingen av propositionen skall besluta »att vägtrafikförordningen skall inrymma bestämmelse att övningskörning på riks- och länshuvudvägar endast skall få ske efter tillstånd av polismyndighet». Motionärerna förutsätter därvid att körskolor skall ha möjlighet att erhålla generellt tillstånd för körning å sådan väg.

### Utskottet

Utskottet utgår ifrån att reformsträvandena i fråga om förarutbildningen icke bör främst syfta till att göra denna mera omfattande, utan att ansträngningarna i första hand bör inriktas på en effektivisering av utbildningen genom utmönstring av mindre betydelsefulla moment i förening med en skärpning i de avseenden, som mera direkt är ägnade att bilda underlag för ett trafiksäkert uppträdande. Teoriutbildningen bör sålunda i mindre mån gå ut på ett mekaniskt inlärande av minneskunskaper som saknar direkt betydelse för trafiksäkerheten och dessutom normalt snart faller ur minnet. Mera vikt bör i stället läggas vid att bibringa eleverna insikter om trafikreglernas praktiska verkningar och att skapa förståelse för de faror, som är förbundna med den moderna trafiken. Utskottet vill vidare understryka departementschefens uttalande, att utbildningen i körskolorna av naturliga skäl måste till väsentlig del inriktas på att bibringa eleverna praktiskt handlag med fordonet. Huvudvikten måste alltjämt läggas vid att eleverna beredes möjligheter att under lärares överinseende öva sig i att uppträda som motorförare i trafiken. I likhet med utredningen anser utskottet vidare att körutbildningen främst bör gå ut på att inlära vissa grundläggande manövermoment. Däremot torde icke några mera långtgående krav böra ställas på förmåga att utföra exempelvis fickparkering och andra mera komplicerade manövrer.

Med hänvisning till vad sålunda anförts tillstyrker utskottet de författningsändringar som föreslagits i anslutning till vad departementschefen avhandlat under förevarande rubrik.

Det i motionerna I: 337 och II: 436 framförda förslaget om att övningskörning på »riks- och länshuvudvägar» skall få ske endast efter tillstånd av polismyndighet kan utskottet däremot icke biträda. Några belägg för att olycksfrekvensen i samband med övningskörning skulle vara särskilt stor har icke framkommit. Dessutom måste det betraktas som önskvärt att köreleverna får tillfälle att under sin utbildning framföra fordon även under relativt krävande trafikförhållanden. Det torde vara bättre att de första lärospånen med avseende å sådan trafik vinnes under överinseende av en lärare än att de sedermera skall förvärfvas av den nyblivne körkortsinnehavaren på egen hand. Man torde för övrigt kunna förutsätta att övningskörning på mera livligt trafikerade leder regelmässigt icke kommer att företas på det allra första stadiet av körutbildningen utan först sedan eleven förvärvat någon vana av annan trafik.

Vad nu anförts utesluter dock icke att det i vissa fall med hänsyn till trafikförhållandena kan vara motiverat med förbud mot övningskörning. Härutinnan vill emellertid utskottet hänvisa till att enligt gällande bestämmelser i 61 § 1 mom. a) vägtrafikförordningen länsstyrelse har befogenhet att beträffande bl. a. viss allmän väg eller beträffande samtliga dylika vägar inom visst område meddela förbud mot övningskörning. Utskottet vill vidare erinra om att en bestämmelse angående förbud mot övningskörning på motorväg upptagits i det föreliggande förslaget till ändring i vägtrafikförordningen. Denna bestämmelse avhandlas nedan under rubriken »Trafikregler m. m.».

### Det allmänna lämplighetskravet

#### *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 tidigare vandel 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 nykterhets hänseende 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 prövningen 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 lämplighetsprövning 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 tillrädliga.

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. Häri 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 utskriven. 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 avfattning 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 förslagit 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.



### Motioner

I de likalydande *motionerna I: 337 och II: 436* yrkas under a) att riksdagen skall besluta »att avslå Kungl. Maj:ts förslag i vad det avser omformuleringen av § 32 mom. 1 c i vägtrafikförordningen». Som skäl för yrkandet anför motionärerna bl. a. följande.

Redan nu drar det ofta en avsevärd tid innan det s. k. nykterhetsintyget och därmed sammanhängande utredningar kan avlevereras. Särskilt är så fallet i större städer där körkortsansökningarna hopas. En väntetid på ett par månader förekommer. Med den utvidgning av förundersökningen, som Kungl. Maj:t föreslår, kan man befara, att väntetiden utsträcks till flera månader, ja kanske till halvår. Polisens åligganden är redan så omfattande i förhållande till personaltillgången att man i större städer inte hinner med ordentlig bevakning mot brott och brottsutredning. Antalet körkortssökande per år uppgår f. n. till bortåt 200 000. Med hänsyn till polisens personaluppställning och arbetsuppgifter torde den av Kungl. Maj:t föreslagna utredningen av förundersökningen bli svårgenomförbar.

Det kan ifrågasättas huruvida det för en bedömning av den körkortssökandes lämplighet skall vara nödvändigt med en så omfattande utredning som den Kungl. Maj:t föreslår, bl. a. innebärande att undersökningen i vissa fall skall omfatta längre tid tillbaka än nu vanliga 2 år. Nu gällande bestämmelser — reglerade i vägtrafikförordningens § 32 — lämnar enligt vår mening tillräckligt utrymme för de undersökningar som kan anses nödvändiga för att utröna en persons lämplighet som bilförare, såväl ur nykterhetssynpunkt som i avseende på hans allmänna lämplighet.

Undersökningar av den art som föreslagits i propositionen medför stora risker för en subjektiv bedömning och svårigheter att åstadkomma för hela landet giltiga bedömningsnormer. Stor risk föreligger att den föreslagna strängare granskningen av körkortssökande kan få en form, som tolkas som trakasseri mot oförvitliga människor.

### Utskottet

Utskottet vill betona vikten av att i görligaste mån en för hela landet enhetlig praxis tillämpas när det gäller de olika prövningar som föregår ett körkortsutfärdande. Såsom utredningen visat har bedömningsgrunderna varierat rätt avsevärt när det gällt det s. k. nykterhetsintyget. I det framlagda författningsförslaget ges i vissa avseenden mera detaljerade regler för prövningen i körkortsärenden, syftande bl. a. till att ernå större enhetlighet i bedömningen. I många fall torde de föreslagna ändringarna och tilläggen endast innebära ett inskrivande i författningen av vad som redan tillämpas på sina håll. Samtidigt avser dock de föreslagna ändringarna i vissa avseenden en skärpning av lämplighetsprövningen. Särskilt gäller detta betydelsen av faktorer som sammanhänger med körkortssökandens personliga vandel, varvid såsom utgångspunkt valts det av utredningen påtalade sambandet mellan en persons allmänna skötsamhet och hans lämplighet som förare av motorfordon. Utskottet vill i detta sammanhang som sin mening framhålla betydelsen ur rättssäkerhetssynpunkt av att en viss försiktighet iakttages när det gäller att ur de upplysningar, som föreligger om en person, dra-

ga slutsatser om hans framtida uppträdande i trafiken. I särskilt hög grad gäller detta givetvis när det rör sig om anmärkta förhållanden som ligger inte alltför nära i tiden. Vidare är det utskottet angeläget betona, att den personundersökning, som skall verkställas, utföres med takt och omdöme och icke i former som för den enskilde kan uppfattas som kränkande.

Det i motionerna I: 337 och II: 436 framställda yrkandet om avslag på förslaget till ändring av 32 § 1 mom. c) vägtrafikförordningen kan utskottet icke biträda. Propositionens förslag synes — mot bakgrunden bl. a. av vad utskottet ovan anfört — välgrundade. Motionärernas farhågor med avseende å den ökade arbetsinsats, som skulle krävas från polispersonalens sida vid ett realiserande av förslaget, förefaller vara något överdrivna. Med hänsyn till vad i motionen anföres torde böra framhållas att en stor del av det arbete, som i förevarande avseende kommer att åvila polismyndigheterna, kan utföras av expeditionspersonal utan polisutbildning och behöver alltså icke inkräkta på arbetsuppgifterna för den polispersonal, som sysselsättes med exempelvis bevakningsuppgifter och brottsutredningar. Utskottet vill framhålla vikten av att möjligheterna att rationalisera arbetet i enlighet härmed beaktas.

Under hänvisning till det anförda får utskottet med avstyrkande av motionsyrkandet tillstyrka propositionen i förevarande del.

### Körkortsåldern m. m.

#### *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 trafikfärdighet 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 framställs, 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 skäligen 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.

#### *Utskottet*

Utskottet ansluter sig till de av departementschefen anförda synpunkterna.

#### **Körkortsgivningen**

##### *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 kom-

mer till användning vid förhören, men anser likväl, att frågan om provets utformning är värd att tagas under omprövning.

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 körkortssökande 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 anfört 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 körkortmyndigheten 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.

### *Motioner*

I de likalydande *motionerna I: 339 och II: 437* hemställas »att riksdagen måtte besluta att körkort skall vara provisoriskt under två år, räknat från dagen för dess utfärdande, och benämnas *nybörjarkörkort*».

*Utskottet*

Till grund för beslut om utfärdande av körkort skall ligga en så långt möjligt utslagsgivande och rättvisande prövning av sökandens förmåga och lämplighet att på egen hand uppträda som förare av motorfordon. Det ligger i sakens natur att bedömningen härvidlag innebär stora vanskligheter. Redan praktiska skäl gör att prövningen måste hålla sig inom en rätt begränsad ram. Därtill kommer svårigheterna att på förhand uttala sig om hur en person kommer att bete sig som förare av motorfordon under eget ansvar. Här kan som regel något säkert svar ges först sedan vederbörande beretts tillfälle att under någon tid framträda som motorfordonsförare på egen hand. Dessa vanskligheter gör, att det måste betraktas som ett angeläget rättvisekrav, att en vägran att tilldela en person körkort inte får grundas på alltför lösa antaganden om bristande lämplighet och förmåga hos sökanden. Det bör i sammanhanget hållas i minnet att motorismens utveckling gjort att rätten att inneha körkort blivit en angelägenhet för ett allt större antal samhällsmedborgare. En ytterligare fortsatt utveckling i samma riktning är att förutse. Härigenom blir körkorsinnehavet av en alltmera vital betydelse för den enskilde individen. Rätten att få föra motorfordon kan vara av avgörande betydelse för hans val av arbete och bostad, för hur han skall använda sin fritid och för mycket annat. Över huvud taget blir innehav av körkort i stor utsträckning bestämmande för den enskildes möjligheter att tillgodogöra sig den pågående standardutvecklingen. Självfallet måste under sådana förhållanden stor försiktighet iakttagas, när det gäller att ställa vissa personer utanför. Väl ställer den moderna trafiken stora krav på dem som uppträder däri, och väl är det i hög grad önskvärt, att som förare av motorfordon uppträder bara de som är skickade därför. Givetvis måste man också av den enskilde individen kräva, att han gör vad som står i hans makt för att skaffa sig de färdigheter och kunskaper, som erfordras för ett trafiksäkert uppträdande. Emellertid kan inte alla utvecklas till lika skickliga och säkra förare, och kraven bör inte utan tvingande skäl ställas så höga, att en större del av samhällsmedborgarna berövas möjlighet att komma i åtnjutande av de förmåner, som innehavet av körkort innebär. Vad nu sagts får naturligtvis inte hindra att de verkligt trafikfarliga förarna rensas bort. I mycket stor utsträckning torde dock urvalet härvidlag bäst ske på grundval av bedömningar med utgångspunkt från hur vederbörande uppträtt i trafiken, det vill säga urvalet får som regel gunda sig på omständigheter som framkommer först efter det körkort utfärdats.

Förslaget om kombinerat skriftligt och muntligt teoretiskt prov finner utskottet välgrundat. I sammanhanget vill utskottet understryka departementschefens uttalande, att körkorsprovet icke får utvecklas till en omfattande examen med uppgift att i grunden utröna sökandens kunskapsnivå och psykiska kvalifikationer i övrigt. Provet måste begränsas till att fastslå, att sökanden når upp till en viss standard i dessa hänseenden. Uttalandet i propositionen, att det muntliga provet skulle kunna tillgå på det sättet, att för-

hörsledaren ställer frågor till sökanden i anslutning till körprovet, vill utskottet för sin del tolka så, att det inte är meningen att förhørsledaren skall ställa frågor under själva körningen på ett sätt som kan verka störande på sökandens möjligheter att koncentrera sig på körningen.

Det i motionerna I: 339 och II: 437 framförda förslaget om att körkort skall vara provisoriskt under två år, räknat från dagen för dess utfärdande, och benämnas nybörjarkort kan utskottet icke ansluta sig till. Enligt förslaget har bestämmelsen om provisoriskt körkort icke förenats med några andra praktiska bestämmelser än just den, att det skall benämnas nybörjarkörkort. Den psykologiska betydelsen av en sådan benämning — motionärerna synes lägga stor vikt härvid — torde i hög grad vara beroende av i vilken mån till benämningen är knutna några särstadganden för innehavaren av körkort av ifrågavarande slag. Den skärpta tillsyn över de nyblivna förarna, som synes vara ett av ledmotiven för motionärerna, skapas eller främjas icke blott och bart genom att de nyutfärdade körkortet erhåller en särskild benämning. Därtill fordras också att särskilda kontrollåtgärder sättes in mot innehavare av körkort, varom här är fråga. Några praktiska förslag i sådant avseende innehåller motionerna icke. För övrigt vill utskottet för sin del gärna ansluta sig till departementschefens uttalande, att manöverfel, som beror på bristande rutin hos en nybliven förare, i regel bör bedömas mildt.

Under hänvisning till det anförda får utskottet med avstynkande av motionerna tillstyrka propositionen i förevarande del.

### Kompetensen för yrkesförare

#### *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 lär 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.

### *Utskottet*

Mot bakgrunden av den utveckling, som präglat särskilt den icke yrkesmässiga lastbilstrafiken under senare tid, har gällande bestämmelser rörande skyldighet att inneha trafik kort kommit att te sig mindre väl avvägda. Det kan icke anses tillfredsställande att exempelvis en yrkeschaufför, som är anställd som lastbilsförare i ett åkeriföretag, skall vara tvungen att ha trafik kort för att kunna fullgöra sitt yrkesarbete, medan föraren av en lastbil av motsvarande storlek, som tillhör ett industriföretag, icke behöver inneha sådant kort. Med utgångspunkt från det sagda kan utskottet med tillfredsställelse hälsa propositionens förslag, att trafik kort skall krävas för dem som



har till yrke att föra tyngre och mera svårmanövrerade fordon. Det synes även välbetänkt att i anslutning härtill på motsvarande sätt utvidga kravet på trafik kort till jämväl förare av utryckningsfordon. Emellertid måste det — såsom också framhållits i propositionen — räknas med vissa övergångssvårigheter i samband med förslaget genomförande. Utskottet beaktar härvid särskilt det förhållandet, att många — framför allt äldre — yrkeschaufförer, som enligt den nya ordningen blir tvingade att skaffa sig trafik kort, om de skall få fortsätta med sin gamla verksamhet, kan ha svårigheter att fylla kraven för erhållande av sådant kort. Speciellt kan de strängare kraven i fysiskt hänseende för erhållande av trafik kort visa sig utgöra hinder härvidlag. Det kan inte vara rimligt, att på så sätt yrkesutövare med kanske mångårig förtjänstfull gärning såsom yrkeschaufförer bakom sig berövas möjligheterna att fortsätta i sitt yrke och i stället hänvisas till att söka sig annan utkomst på en måhända hårdnande arbetsmarknad. Nu anförda synpunkter talar för att — såsom föreslagits — övergången bör göras mjuk. De talar enligt utskottets mening också för, att vid utfärdande av trafik kort särskild hänsyn bör kunna tagas till dem som övergångsvis beröres av de nya bestämmelserna, exempelvis genom en välvillig inställning vid behandling i förekommande fall av ansökningar om dispens från kraven på fysisk lämplighet.

Under hänvisning till det anförda får utskottet tillstyrka den föreslagna ändringen i 29 § vägtrafikförordningen.

### Den fortlöpande kontrollen av förarnas lämplighet

#### *Departementschefen*

Vad till en början angår utredningens förslag till *åtgärder för att uppspara olämpliga förare* vill jag hänvisa till vad jag förut anförde 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 förordade, 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 svårbelastat eller leder till kostnader, som ej står i skäligen förhållande till nyttan.

Utredningens förslag, att samtliga polisrapporter angående vägtrafikolyckor, även sådana av bagatellartad beskaffenhet, skall tillställas körkorts-

myndigheten, 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 meddela 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 skyldig-

het, 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 infördes. 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 körkortstyrelsens 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 ämna 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 civilförsvarsynpunkt 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 uppätta 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 kör-

kortsinnehavarna 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 registreringens 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.

### *Utskottet*

Såsom utskottet ovan framhållit är det vanskligt att bedöma en persons lämplighet som motorförare innan han börjat på egen hand uppträda i trafiken. Med hänsyn härtill blir de åtgärder, som syftar till att bland innehavarna av körkort skilja ut de i mera avsevärd mån trafikfarliga förarna, av största betydelse. Det är därför av vikt att körkortsmyndigheterna hålles underrättade om sådana efter körkortsutfärdandet inträffade händelser, som var för sig eller i förening kan vara ägnade att leda till omprövning av körkortsfrågan. För att detta syfte skall kunna bättre tillgodoses torde det vara motiverat med en viss revidering av gällande bestämmelser om skyldighet för olika myndigheter att hålla körkortsmyndigheterna underrättade om körkortsinnehavares förhållanden. Härvidlag vill dock utskottet understryka departementschefens uttalande, att rapportskyldigheten icke får utsträckas så långt, att systemet blir alltför svårbemästrat eller leder till kostnader, som ej står i skäligt förhållande till nyttan.

I propositionen förordas att i 81 § vägtrafikkungörelsen upptages en bestämmelse om skyldighet för polismyndighet att underrätta körkortsmyndigheten angående samtliga vägtrafikolyckor, i vilka innehavare av körkort på något sätt haft del. Underrättelse skulle således lämnas vare sig vederbörande körkortsinnehavare på något sätt haft skuld till olyckan eller ej; alltså även i det fall, då anledningen till det inträffade helt är att söka hos annan person eller på annat sätt legat i omständigheter utanför vederbörandes rådighet. Syftet med sådana underrättelser anges i första hand blott vara att få alla polisanmälda olyckor registrerade och på så sätt få fram vilka förare som rent statistiskt sett är mest belastade med olyckor. För det fall att någon åtgärd från körkortsmyndighetens sida överväges, t. ex. på grund av att enligt registret en förare är belastad med ett flertal sådana anmälningar, skall enligt propositionen tillgång till närmare uppgifter kunna erhållas genom att körkortsmyndigheten inforrdar fullständiga handlingar från polismyndigheten.

Ur rättssäkerhetssynpunkt synes det utskottet betänkligt, att sådana trafikhändelser, där åklagaren icke funnit någon vårdslöshet ligga föraren till

last eller där domstol meddelat friande dom, skall ligga till grund för prövningen i körkortsfrågor. Det kan vidare också synas betänkligt att denna för den enskilde ofta nog så betydelsefulla prövning skall kunna till väsentlig del bygga på innehållet i polisförhørsprotokoll. I sammanhanget må anmärkas, att enligt rättegångsbalken dom i brottmål regelmässigt icke får bygga på vad som förekommit vid polisförhör. Det föreslagna systemet skulle också vålla merarbete för polismyndigheterna liksom för körkortsmyndigheterna. De senare skulle få ett än mera svåröverskådligt material att handskas med. Om ett mera begränsat, till väsentligheter koncentrerat material inflyter, lär det underlätta för körkortsmyndigheterna att leta fram verkligt olämpliga förare. För de fall, där det är av särskild vikt att körkortsmyndigheterna på ett tidigt stadium erhåller besked angående omständigheter, som bör påverka vederbörandes rätt att inneha körkort, synes en tillfyllestgörande reglering erhållas med en allmänt hållen bestämmelse om skyldighet för polismyndighet att, då den erhållit kunskap om omständighet, som bör föranleda att vederbörande icke längre betros med körkort, insända underrättelse därom till körkortsmyndigheten. En liknande bestämmelse finns redan nu upptagen i vägtrafikkungörelsen. För det fall åter att en trafikolycka leder till att föraren blir fälld till ansvar, skall redan enligt gällande regler domstolen underrätta körkortsmyndigheten därom. Sådan underrättelse kan för övrigt komma att omfatta trafikhandelse beträffande vilken underrättelseskyldighet för polismyndighet enligt de föreslagna reglerna icke skulle föreläggas, nämligen då förare fällt till ansvar för vårdslöshet i trafik oaktat någon trafikolycka ej inträffat.

Mot bakgrunden av det anförda finner sig utskottet icke kunna förorda en utvidgning av polismyndigheternas underrättelseplikt till att avse skyldighet att lämna underrättelse om alla trafikolyckor vari körkortsinnehavare haft del. Ett beaktande av utskottets ställningstagande kräver en omformulering av 33 § 9 mom. i förslaget till ändring i vägtrafikförordningen. Utskottet vill än vidare i detta sammanhang uttala, att utskottet ifrågasätter, huruvida nämnda moment -- som endast innehåller en hänvisning till annan författning -- över huvud skall behöva belasta vägtrafikförordningen. Det förefaller i viss mån ologiskt med en sådan hänvisning beträffande polismyndighets och åklagares underrättelseskyldighet, då i förordning inte intages motsvarande angående domstolars och nykterhetsnämnders underrättelseskyldighet. I den mån motivet till att bestämmelsen föreslås införd är att söka i det förhållandet, att underrättelseskyldigheten från polismyndigheternas sida tidigare fullgjorts på ett mindre tillfredsställande sätt, torde rättelse kunna förväntas genom vad som nu förevarit. Erinringar till vederbörande myndigheter torde vidare, i den mån sådana ändock skulle erfordras, kunna bättre och effektivare meddelas i annan ordning. Utskottet vill i sammanhanget hänvisa till vad departementschefen i propositionen anført rörande motsvarande problem med avseende å nykterhetsnämndernas underrättelseskyldighet.

I fråga om domstolarnas underrättelseskyldighet har utskottet intet att

erinra mot en utvidgning härvidlag i enlighet med vad departementschefen angivit. Det torde dock vara av vikt att i kungörelsen så uttömmande som möjligt anges vilka brott som skall föranleda rapportering, detta för att undvika en alltför skiftande praxis hos olika domstolar. Utskottet vill också understryka den av Föreningen Sveriges häradshövdingar vid remissbehandlingen av utredningens förslag uttalade synpunkten om behovet av sekretesskydd, därest körkortsregistren skulle komma att i vidare utsträckning innehålla uppgifter om diffamerande brott.

I övrigt föranleder departementschefens uttalanden under förevarande rubrik ingen erinran från utskottets sida.

### Aterkallelse av körkort m. m.

#### *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, allttjämt 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 spørsmål, saknas förutsättningar för att nu allsidigt pröva nämnda spørsmål. 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 körkorts-innehavare 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 begäendet 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 lagakraftägande dom, är mera diskutabel. Den nuvarande bestämmelsen ger enligt min mening belegg 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 hän-seende anser jag dock att en strängare regel är påkallad, nämligen be-träffande den, som sakfällts jämlikt 1 § andra stycket trafikbrottslagen för att han vid framförande av bil, motorcykel, traktor eller motorredskap ådagalagt grov oaktsamhet eller visat uppenbar ligkiltighet 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 så-dan uppenbar olämplighet såsom motorförare, att han icke vidare bör an-förtros körkort. I allt fall bör detta ej ske förrän en längre tid efter brot-tets begående. Jag föreslår, att minimi-tiden för detta fall sättes till tre år.

Emellertid kan man icke bortse från att fall förekommer, då schablonreg-ler sådana som de av mig nu förordade framstår som oskäligt stränga. På längre sikt kan detta leda till att körkortsmyndigheterna icke använder åter-kallelsemöjligheten 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 före-läggande 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 kör-kort och återställande av körkort eller utfärdande av nytt körkort efter åter-kallelse 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 för-orda en sådan ändring av bestämmelserna i 34 § vägtrafikförordningen, att varning kan meddelas icke blott, såsom nu, i vissa av de formella återkal-lelsefallen 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 oaktsamhet vid förande av motorfordon och grövre trafikonykterhetsbrott — lorde 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. Där emot 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 sybarligen 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 föranstallat.

### Motioner

I de likalydande *motionerna I: 334 och II: 430* heter det bl. a.:

Enligt 33 § mom. 5 föreslås, att nytt körkort ej skall utfärdas innan tre år förflutit från den dag då föraren framtogs sin rätt att föra körkortspliktigt fordon. Tre års frånhandande av körkortet betyder för en person som bedriver yrkesmässig trafik att denne under dessa år måste övergå till annat arbete. Detta torde vara möjligt för de yngre. För äldre personer måste dock en omställning vara förenad med mycket stora svårigheter, om en sådan över huvud taget är möjlig. Bakgrunden till att en person gjort sig skyldig till brott av den art om vilket stadgas i 1 § andra stycket, lagen om straff för vissa trafikbrott, kan tänkas vara tillfällig depression eller liknande. Att på sådan grund beröva en person möjligheterna till utkomst för kanske återstående delen av dennes liv måste anses som ett särskilt hårt — men av förslagsställaren icke avsett — straff. Vi anser det därför riktigt att modifiera bestämmelserna i 33 § 5 mom. därhän, att länsstyrelsen äger befogenhet att, där synnerliga skäl föreligger, återställas eller utfärdas nytt körkort efter kortare tid än tre år, dock ej för mindre tid än 1 år.

Motionärerna hemställer därefter, att riksdagen vid behandling av propositionen nr 69 måtte föreslå de ändringar i 33 § vägtrafikförordningen, som följer av vad sålunda förordats.

I de likalydande *motionerna I: 338 och II: 438* hemställas »att riksdagen måtte besluta att i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa, att åt utredningen angående rattfylleribrott m. m. måtte uppdragas att utreda lämpligheten av att, med bibehållande av körkortsärendena vid länsstyrelserna, förstärka dessa med en rådgivande *körkorts nämnd*».

### Utskottet

Den skärpning och effektivisering av reglerna om återkallelse av körkort, som föreslås i propositionen, synes mot bakgrunden av vad utredningen anfört väl motiverad. Det torde främst vara denna väg man måste gå fram när det gäller att gallra ut olämpliga förare. Det måste också betraktas som riktigt att i princip kräva helt ny lämplighetsprövning för den som efter återkallelse önskar erhålla nytt körkort. Propositionens förslag härutinnan finner utskottet välgrundade. Även de föreslagna minimitiderna före vars utgång föraren icke skall kunna få nytt körkort utfärdat — härvidlag innebär förslaget en skärpning i förhållande till vad nu gäller — kan utskottet acceptera utom i vad angår brott mot 1 § andra stycket lagen om straff för vissa trafikbrott (grov vårdslöshet i trafik). Minimitiden har här — det rör sig om personer som sakfällts för att de vid förande av bil, motorcykel, traktor eller motorredskap ådagalagt grov oaktsamhet eller visat uppenbar likgiltighet för andra människors liv eller egendom — föreslagits till tre år under åberopande bl. a. av att domstolarna intagit en restriktiv praxis i hit hörande frågor. Någon redovisning av domstolspraxis i detta hänseende lämnas icke i propositionen. Emellertid har — bl. a. i den till utskottet inkomna skrivelsen från Motormännens riksförbund — gjorts gällande att praxis

under senare tid skulle tendera mot en skärpning härvidlag. Hur än härmed må förhålla sig, torde det under alla omständigheter vara uppenbart att det i ett givet fall kan vara ytterst vanskligt att avgöra huruvida ett trafikbrott skall hänföras till grov vårdslöshet enligt det nyss angivna lagrummet eller bedömas såsom vårdslöshet i trafik enligt 1 § första stycket ifrågavarande lag. Till sin svårighetsgrad varandra mycket närliggande förseelser kan alltså komma att hänföras under olika lagrum. Konsekvenserna med avseende på körkortsindragningen skulle emellertid bli att minimitiden för erhållande av nytt körkort i det ena fallet skulle bli tre och i det andra fallet ett år, en skillnad som i många fall icke skulle kunna sägas vara sakligt motiverad. En följd av att man vid den hårdare bedömningen stadgade en så avsevärt längre återkallelsetid skulle för övrigt också kunna tänkas bli att domstolarna påverkades i riktning mot den mildare brottsbedömningen, något som väl icke kan vara avsett med de föreslagna bestämmelserna. Det måste vidare betonas att det här är fråga om en minimitid och att utfärdande av nytt körkort skall föregås av ny lämplighetsprövning, varvid hänsyn kan tas till alla de omständigheter, som talar mot att föraren ånyo betros att föra motorfordon. Med utgångspunkt från det sagda föreslår utskottet att bestämmelsen i 33 § 5 mom. första punkten vägtrafikförordningen utformas så, att minimitiden vid där omförmålt fall blir två i stället för, som enligt propositionens förslag, tre år.

Departementschefen har i propositionen framhållit, att fall kan förekomma, då de förordade schablonreglerna med avseende å minimitider i fråga om rätt att ånyo erhålla körkort framstår som oskäligt stränga. Han har därför förordat att länsstyrelserna skulle få möjlighet att i återkallelsebeslutet, om synnerliga skäl föranleder därtill, föreskriva en kortare minimitid, dock lägst tre månader. Uttalandet synes äga giltighet jämväl för återkallelse i anledning av att körkorts innehavare dömts för grov vårdslöshet. Det framlagda förslaget till författningstext upptager emellertid icke den ifrågavarande undantagsregeln för de fall, där återkallelse skett i anslutning till brott mot 1 § andra stycket lagen om straff för vissa trafikbrott. Utskottet anser att en motsvarande undantagsregel bör finnas jämväl för detta fall. Dock bör härvidlag icke kunna föreskrivas kortare tid än ett år.

Genom vad sålunda anförts har utskottet jämväl besvarat motionerna I: 334 och II: 430.

Enligt förslaget skall nyssnämnda minimitider räknas från den dag föraren fråntogs sin rätt att föra körkortspliktigt fordon. Stadgandet torde böra innebära, att i minimitiden skall inräknas jämväl tid, varunder polismyndighets beslut om omhändertagande eller körkortsmyndighets beslut om interimistisk återkallelse av körkortet varit gällande.

Den vid förslaget till ändring i vägtrafikförordningen fogade övergångsbestämmlsen stadgar att, där länsstyrelse före den 1 juli 1958 meddelat slutligt beslut om återkallelse av körkort, äldre bestämmelser skall äga tillämpning i fråga om rätt att återfå körkortet eller erhålla nytt körkort. Med hänsyn till att de nya reglerna innebär en i vissa avseenden icke oväsentlig

skärpning i fråga om de stipulerade minimitiderna för erhållande av ny legitimation som motorförare, kan det te sig stötande och mindre rättvist att avgörande huruvida en återkallelse, som grundar sig på en före författningsändringens ikraftträdande inträffad omständighet, skall bedömas efter de mildare eller strängare reglerna alltefter den snabbhet, varmed vederbörande körkortsmyndighet kan komma att handlägga ärendet. Den ur berörda synpunkt riktigaste regleringen skulle enligt utskottets mening vara att föreskriva, att återkallelse på grund av straffbelagd förseelse, som begåtts före ikraftträdandet, skall behandlas efter de gamla reglerna. Måhända kan dock tillämpningen av en sådan bestämmelse stöta på vissa praktiska svårigheter, framför allt när fråga är om flera samverkande omständigheter som grund för återkallelsen. Skulle på grund av sådana eller andra skäl en ordning i stil med vad sålunda skisserats icke vara lämplig, torde dock en i tillbörlig grad rättvisande lösning kunna erhållas genom att körkortsmyndigheterna för ändamålet begagnar möjligheten att, då synnerliga skäl är därtill, i beslutet om återkallelsen föreskriva den kortare tid, lägst tre månader, som svarar mot den återkallelsetid, som skulle kommit i fråga om äldre regler varit tillämpliga.

Skärpningen av bestämmelserna rörande återkallelse av körkort framhäver ytterligare de synpunkter, som i skilda sammanhang framförts om nödvändigheten av att ur rättssäkerhetssynpunkt tillfredsställande garantier för prövning av frågor om körkortsåterkallelse förefinnes. I betraktande härav är det med tillfredsställelse utskottet konstaterar, att den nyligen tillsatta utredningen angående rattfylleribrotten m. m. jämväl fått i uppdrag att undersöka i vad mån prövningen av fråga om indragning av körkort kan överflyttas från länsstyrelse till domstol. En sådan överflyttning skulle också öppna möjlighet att vid bestämmande av påföljd för brottet ta hänsyn till det men motorföraren lider vid indragningen av körkortet.

I motionerna I: 338 och II: 438 föreslås — med utgångspunkt från tanken att det i första hand borde undersökas i vad mån det är möjligt och lämpligt att inom länsstyrelsernas ram tillskapa ett särskilt organ för handläggning av hithörande frågor — att riksdagen skall besluta att i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa, att åt den nyssnämnda utredningen uppdrages att utreda lämpligheten av att, med bibehållande av körkortsärendena vid länsstyrelserna, förstärka dessa med en rådgivande körkorts nämnd. En sådan utvidgning av direktiven för utredningen finner utskottet icke motiverad. Utskottet anser sig dock böra föreslå, att motionerna överlämnas till utredningen, så att de i motionerna framförda synpunkterna kommer till utredningens kännedom.

**Fordonsutrustning och fordonskontroll***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 besiktningsmännaorganisationen 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 besiktningsmännaorganisationen.

Med hänsyn till de speciella och krävande förhållanden, under vilka brandbilar och ambulanser nyttjas, finner jag det naturligt att höga krav ställas på dessa fordons 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 besiktningsförhållandena 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 snart 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 skäligt rådrum 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. Släpplåde, 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 släpplåde, 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 släpplåde. 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.

#### *Motioner*

I de likalydande *motionerna I: 335 och II: 431* heter det:

I skrivelse till Konungen av den 27 december 1957 har kungl. väg- och vattenbyggnadsstyrelsen anfört, att man i olika sammanhang med kungl.

arbetarskyddsstyrelsen till diskussion upptagit frågan om vikten av att skyddad och lämplig plats ordnas för förare av lastbil, t. ex. genom förstärkta fordonspartier, och att förarhytten utformas så, att skada vid kollision i möjligaste mån undvikes eller mildras. Styrelsen framhåller vidare, att man erfarit att flera trafikolyckor medfört svåra personskador på grund av att lasten på fordonet förskjutit sig och trängt in i förarhytten. Styrelsen avser att tillsammans med arbetarskyddsstyrelsen utarbeta vissa normer för lastbilshytters konstruktion, bl. a. i avsikt att skapa bättre skydd vid trafikolyckor, och finner det därför önskvärt att i samband med den revision av vägtrafikförordningen, som för närvarande överväges, i författningen intages bestämmelse som lämnar styrelsen formell befogenhet att ingripa på nämnt sätt. På enahanda sätt bör vägtrafikförordningen kompletteras med bestämmelse om att last i erforderliga fall skall förankras eller på annat sätt hindras från att vid kraftig inbromsning förskjutas framåt. Det anföres vidare att bestämmelser rörande utförandet av såväl lastbilshytter som anordningar till förhindrande av förskjutning av last bör meddelas av den myndighet, som Konungen därtill förordnar, och att det synes lämpligt att sådant förordnande meddelas styrelsen, som därvid skall ha att samråda med bl. a. arbetarskyddsstyrelsen.

Motionärerna hemställer därefter, att riksdagen »mätte besluta att uppdraga åt Konungen att utan riksdagens ytterligare hörande vidtaga erforderliga ändringar i vägtrafikförordningen i här berört avseende».

I de likalydande *motionerna I: 337 och II: 436* föreslås under c) att riksdagen skall besluta »att i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa att sådana tillämpningsföreskrifter till vägtrafikförordningen utfärdas att därav utförligt framgår vad som skall iakttagas beträffande fordons belysningsutrustning såväl i avseende på standardutrustning som beträffande extrabelysning».

I de sistnämnda motionerna anföres vidare under rubriken »Slutprovning för körkort» följande.

Slutprovningen av en körkortsaspirants förmåga att framföra fordon sker f. n. på ett sätt som inte alltid är helt tillfredsställande. Avgörandet fattas av en bilinspektör efter ett körprov som ibland endast omfattar några minuters körning. Körskolläraren, som torde vara den som bäst känner till elevens körförmåga, ges ingen möjlighet att påverka bedömningen.

En bilinspektör är således utrustad med relativt stora befogenheter. Trots detta existerar inga gemensamma normer för körprovsbedömningen, utan dessa varierar starkt mellan inspektörsdistrikt. Riktlinjer i syfte att möjliggöra en för hela landet enhetlig bedömning av uppkörningsprov för körkort bör utarbetas.

En annan fråga av betydelse i sammanhanget är den specialutbildning som bilinspektörerna erhåller. Denna är mycket knapphändig och omfattar endast en kurs på två månader. I kursen behandlas dels frågor rörande körprovsbedömning, dels frågor rörande bilbesiktning.

Önskvärt vore att dessa båda utbildningsavsnitt fördelades på två kurser varvid körprovsbedömningen ges ett betydligt större utrymme än vad som nu är fallet. På motsvarande sätt bör enligt vår mening bilinspektörernas verksamhet uppdelas så, att de två grenarna, körkortsprovning och bilbesiktning, handhas av olika inspektörer.



Med hänvisning till det anförda föreslår därefter motionärerna under e) »att frågan om statens bilinspektörers utbildning och verksamhet skall bli föremål för utredning, varvid bör beaktas de av oss ovan framförda synpunkterna».

### Utskottet

Av fundamental betydelse för trafiksäkerheten är, såsom utskottet ovan framhållit, att de fordon som brukas på vägarna är tillfredsställande ur trafiksäkerhetssynpunkt. Vägtrafikförordningen innehåller också relativt noggranna bestämmelser om vilka krav som i dessa hänseenden skall ställas på motorfordonen. Kontrollen över att fordonen sedan de väl satts i trafik fyller dessa krav är dock ytterst bristfällig, och det är ett allmänt omvittnat faktum, att ett stort antal av de fordon som nu är i bruk i vårt land befinner sig i ett skick som inte kan betraktas som tillfredsställande. Det enda effektiva sättet att komma till rätta med missförhållandena härutinnan torde vara att införa föreskrifter om kontinuerlig kontrollbesiktning i någon form. Departementschefen synes också klart inse det välmotiverade i en sådan ordning. Emellertid har han avvisat utredningens förslag om att ny kontrollbesiktning skall krävas vid överlåtelse av motorfordon som är mer än fem år gammalt. Som grund för sitt ställningstagande har han anført, att besiktningssmannaaorganisationens resurser för närvarande icke förslår för ett realiserande av förslaget.

Utskottet har ingen som helst anledning att ifrågasätta riktigheten av antagandet att resurserna för närvarande icke är tillräckliga för en mera betydande utvidgning av kontrollbesiktningsskyldigheten. Bilinspektionens ansträngda arbetsläge har i flera sammanhang omvittnats. Från denna utgångspunkt delar utskottet alltså departementschefens uppfattning att ett genomförande av den av utredningen förordade reformen tills vidare måste anstå. Emellertid finner utskottet angeläget framhålla nödvändigheten av att kraftiga åtgärder vidtages för en förstärkning av bilinspektionens resurser, så att genomförandet av välbetänkta reformer i stil med den föreslagna icke onödigtvis skjutes på framtiden.

I ett avseende, nämligen i fråga om vissa uttryckningsfordon — brandbilar och ambulanser — har dock departementschefen föreslagit en utvidgad kontrollbesiktning. Enligt propositionens förslag skall dessa fordon årligen underkastas sådan besiktning. Till vad departementschefen sålunda föreslagit kan utskottet ansluta sig. Utskottet vill dock framhålla vikten av att den besiktning, varom här är fråga, kan fullgöras på sådant sätt, att den beredskap fordonen skall tjäna i minsta möjliga mån eftersättes.

Propositionens förslag angående ändrade bestämmelser rörande fordonsbelysning i vissa avseenden kan utskottet liksom förslaget om förbud mot utskjutande dekorationer biträda.

Det i motionerna I: 337 och II: 436 framställda yrkandet om utfärdande av utförliga bestämmelser angående extrabelysning å fordon kan utskottet

däremot icke tillstyrka. Såsom motionärerna framhållit finns för närvarande utförliga tillämpningsföreskrifter utfärdade rörande standardbelysning, varvid utgångspunkten är de i vägtrafikförordningen meddelade reglerna angående vilka krav som skall ställas på belysningsanordningarna. Att tillskapa motsvarande regler beträffande icke obligatoriska belysningsanordningar torde stöta på stora praktiska svårigheter redan av den anledningen, att man här icke har några grundregler i vägtrafikförordningen, som anger vilka krav anordningarna skall fylla; förordningen upptar endast bestämmelser om obligatorisk sådan utrustning. Utskottet finner ej heller skäl att nu föreslå att förordningen kompletteras med bestämmelser om hur extrabelysning, som eventuellt anbringas å motorfordon, skall vara beskaffad. I anslutning till vad motionärerna anfört om risken för bländande ljus må framhållas att vägtrafikförordningen innehåller en allmän regel om att fordon icke får begagna bländande ljus på väg, där tillfredsställande belysning är anordnad, vid möte med annat fordon eller när fordonet är uppställt å väg ävensom att vid möte med fordon avbländning skall ske i god tid. Det avgörande för i vad mån belysningsanordningarna verkar bländande blir i många fall inte hur de är konstruerade utan hur de användes. Att exempelvis helt förbjuda användning av sökarlykta på motorfordon torde icke heller vara motionärernas avsikt. Det må anmärkas att de av kungl. väg- och vattenbyggnadsstyrelsen utfärdade anvisningarna rörande belysningsanordningar på motorfordon innehåller en bestämmelse om att annat hjälpljus än sökarlykta icke få placeras på större höjd över marken än vad som är medgivet för huvudstrålkastare.

Det i motionerna I: 335 och II: 431 framförda förslaget om att — i anslutning till en av kungl. väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i skrivelse den 27 december 1957 gjord framställning till Kungl. Maj:t — vägtrafikförordningen skall kompletteras med bestämmelser rörande de krav som ur säkerhetssynpunkt bör ställas på förarhytt till lastbil ävensom bestämmelser syftande till att förebygga skador genom förskjutning av last på sådant fordon finner utskottet välgrundat. Enligt styrelsens förslag i nämnda framställning skulle i 3 § 2 mom. vägtrafikförordningen intagas en föreskrift av innebörd att förarhytt på bil skall vara utförd på ett från säkerhetssynpunkt i möjligaste mån betryggande sätt. Vidare skulle 52 § 1 mom. i förordningen kompletteras med bestämmelse om att last skall i erforderliga fall förankras eller på annat sätt hindras från att vid kraftig inbromsning förskjutas framåt. Bestämmelser rörande utformningen av lastbilshytter samt anordningar till förhindrande av förskjutning av last föreslås skola meddelas av den myndighet Konungen bestämmer. Enligt skrivelsen borde sådant förordnande lämpligen meddelas styrelsen, som därvid skulle ha att samråda med bl. a. arbetarskyddsstyrelsen. Styrelsens framställning har remissbehandlats av kommunikationsdepartementet och därvid praktiskt taget genomgående rönt positivt mottagande.

Utskottet finner sig mot bakgrunden av det anförda böra tillstyrka motionerna och alltså hemställa om att sådana ändringar i vägtrafikförordning-

en, som åsyftas med motionerna, företages utan riksdagens vidare hörande. I sammanhanget vill dock utskottet framhålla, att det av praktiska skäl givetvis inte är möjligt att erhålla ett fullständigt skydd mot sådana skador, som bestämmelserna avser att förebygga. Å andra sidan synes dock inte oväsentliga förbättringar kunna vinnas inom ramen för de anordningar som rimligen kan krävas. Problemet hänger intimt samman med konstruktions-tekniken vad rör ifrågavarande fordon. Det är därför nödvändigt att vederbörande myndigheter vid utformningen av hithörande föreskrifter nära samarbetar med representanter för biltillverkare och karosserifabrikanter liksom det är av vikt att samråd sker med företrädare för näringslivet och trafikutövarna i övrigt. Vidare torde de nya bestämmelserna för sitt genomförande kräva avsevärda övergångstider. Det torde icke heller, såvitt utskottet nu kan bedöma, böra komma i fråga att ålägga innehavare av äldre fordon att bygga om dessa för att ernå anpassning till de nyuppställda kraven.

I anslutning till vad nu avhandlats vill utskottet erinra om att liknande säkerhetsproblem föreligger beträffande traktorer. Det synes angeläget att även på detta område så snart ske kan vidtages åtgärder för åstadkommande av bättre förhållanden.

Det i motionerna I: 337 och II: 436 framställda yrkandet om en utredning av frågan om statens bilinspektörers utbildning och verksamhet kan utskottet icke biträda. Statens bilinspektion står under fortlöpande kontroll av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, som också sörjer för samordningen av bilinspektörernas verksamhet och verkar för att likformig praxis skall utbildas sig i olika distrikt, bl. a. genom anordnande av återkommande centrala sammankomster för förste bilinspektörerna och genom utsändande av anvisningar till befattningshavarna. Den omorganisation av styrelsens vägbyrå, varom beslut fattats av årets riksdag, torde vara ägnad att i viss mån förbättra styrelsens möjligheter till effektiva insatser härvidlag. Några belägg för att bilbesiktningsmännen med avseende å sin kompetens icke skulle fylla de krav, som rimligen kan ställas på dem, har motionärerna icke anfört. Vad angår motionärernas förslag om en klyvning av bilbesiktningsmännens verksamhet på två verksamhetsgrenar, nämligen å ena sidan körkortsprövning och å andra sidan bilbesiktning, är att anföra, att en sådan uppdelning med största sannolikhet skulle leda till att antalet stationsorter för bilbesiktningsmän måste i icke ringa mån minskas, en utveckling som icke kan vara önskvärd med hänsyn till allmänhetens intresse av att ha så bekväm tillgång till bilbesiktningsmännens tjänster som möjligt.

#### Trafikregler m. m.

##### *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 fordonsköer 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 vägvagnsnitt, 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 framför-

varande, 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 behövligt.

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 skäliga 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 mopeder 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 arbetsbörda.

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 allttjämt 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 uppräknningen 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 utfärdande 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 utbyggs 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 tra-



fikföreskrifterna. 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 stadsliknande 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 marken kan ha vissa befogenheter med avseende å vägen. Huruvida utmärkandet av lokal trafikföreskrift skall bekostas av den ene eller den andre enskilde väginressenten, 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 obevakade 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 förorda 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.

#### Lagrådet

Över förslaget till *lag angående ändrad lydelse av 3 § lagen den 28 september 1951 (nr 649) om straff för vissa trafikbrott* har utlåtande inhämtats från lagrådet, som därvid yttrat:

»Enligt det remitterade förslaget skall straffet för olovlig körning kunna skärpas till fängelse i högst sex månader, om den skyldige tidigare innehaft 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.»

### *Departementschefen*

Vid avlåtande av propositionen förklarar sig *föredragande departementschefen, statsrådet Skoglund*, efter redogörelse för lagrådets utlåtande 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 strafförelägganden eller beträffande domstols sammansättning.

### *Motioner*

I de likalydande *motionerna I: 271 och II: 342* hemställas, »att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte anhålla om förslag av innebörd att en hastighetsgräns för motorfordon på 90 km/tim. införes på försök under viss tid».

I *motionen II: 434* föreslås tillskapande av ett nytt begrepp, »genomfartsled», samt att i anslutning härtill sådant tillägg till 48 § 1 mom. vägtrafikförordningen att förare som ämnar köra in på genomfartsled ålägges att lämna företräde åt fordon på denna.

I *motionen II: 346* anhålles, »att riksdagen må i skrivelse till Kungl. Maj:t uttala att åtgärder ofördröjligen bör vidtagas i syfte att nedbringa olägenheterna av omdömeslös motorecykeltrafik i tätorterna».

I de likalydande *motionerna I: 337 och II: 436* yrkas under b) att riksdagen skall besluta, »att sådan ändring av § 42 vägtrafikförordningen införes att motorfordons högsta tillåtna hastighet vid passerande av järnvägs korsning fastställs till 30 km/tim.».

I de likalydande *motionerna I: 340 och II: 435* behandlas frågan om inrättande av ett särskilt register beträffande ådömda straff för olovlig körning samt fall av återkallelse av körkort. I motionen heter det:

I propositionen nr 69 med förslag till ändringar i vägtrafikförordningen m. m. föreslås i syfte att höja trafiksäkerheten bl. a. skärpningar i körkortsprovningen och i fråga om straffpåföljden vid s. k. olovlig körning. För tillämpning av dessa skärpta bestämmelser är det av vikt, att utredning lätt kan erhållas om dels eventuellt tidigare ådömda straff för olovlig körning och dels huruvida vederbörande tidigare innehafvt körkort, som återkallats.

Straff för förseelser, som begås vid förande av motorfordon, skola av domstolarna enligt nu gällande bestämmelser, därest de begås av körkortsinnehavare, rapporteras till vederbörligt körkortsregister. Om den skyldige icke är innehavare av körkort, vilket ju regelmässigt är fallet vid olovlig körning, sker ingen dylik registrering. Beträffande körkort som återkallas publiceras, som av propositionen framgår, en förteckning av kriminaltekniska anstalten.

Enligt de föreslagna bestämmelserna skulle straff för olovlig körning under en viss tid hindra utfärdande av nytt körkort. För handläggning av mål om olovlig körning fordras dels kännedom om huruvida vederbörande innehåft körkort som återkallats, dels ock rörande tidigare förseelser av samma slag. Förstnämnda omständighet skulle t. o. m. vara avgörande för frågan om strafföreläggande kan användas eller icke.

Det synes lämpligt att uppgifter i de angivna hänseendena samlas i ett centralt register, vilket förslagsvis kan förläggas antingen till kriminaltekniska anstalten eller till överståthållarämbetets körkortsregister. Närmare åtgärder i dylikt syfte torde ankomma på Kungl. Maj:t.

Motionärerna hemställer därefter, »att riksdagen måtte i anledning av propositionen i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa om beaktande av vad sålunda anförts».

Slutligen hemställas i de likalydande *motionerna I: 341 och II: 433*, »att riksdagen vid behandlingen av Kungl. Maj:ts proposition nr 69 måtte uttala sig för att 60 § 2 mom. vägtrafikförordningen tillföres ett nytt stycke av huvudsakligen rådgivande karaktär och av innehåll, att gående, som använder cykelbana eller körbana, bör bära en tänd lykta eller vara försedd med armbindel, skärp eller annan anordning av reflekterande material eller ock bära något ljusst klädesplagg eller tygstycke eller vidtaga annan liknande åtgärd för att bli bättre synlig för andra trafikanter».

### *Utskottet*

Förslag om införande av *allmän hastighetsbegränsning* utom tätbebyggt område har avvisats av såväl 1955 som 1957 års riksdagar. I föreliggande proposition förordas ej heller sådan hastighetsbegränsning. Förslag därom har emellertid framlagts i *motionerna I: 271 och II: 342*, där det föreslås att en hastighetsgräns på 90 kilometer i timmen införes på försök under viss tid.

Utskottet vill för sin del instämma i departementschefens uttalande, där han förklarar sig icke kunna tillstyrka utredningens förslag om införande av en allmän hastighetsbegränsning. Ej heller kan utskottet finna det motiverat att — såsom yrkas i motionen — införa hastighetsbegränsning på försök under viss tid. Utskottet avstyrker därför *motionerna*. Såsom departementschefen föreslagit bör man i stället i viss utsträckning söka komma till rätta med hithörande problem genom lokala hastighetsbegränsningar inom ramen för de befogenheter, som tillkommer länsstyrelserna enligt gällande bestämmelser i vägtrafikförordningen.

Mot det i propositionen framlagda förslaget om *undantag från skyldighet att lämna företräde åt fordon, som kommer från vänster* har utskottet intet att erinra.

I detta sammanhang upptar utskottet till behandling det i motionen *II: 434* framlagda förslaget om tillskapande av s. k. genomfartsleder.

Utskottet vill för sin del uttala, att tillskapande av ett sådant institut,

som motionärerna avser, knappast skulle bli av något större värde vid sidan om det nu existerande huvudledsbegreppet. De väsentligaste olägenheterna med att ge trafiken på en genomfartsled absolut förträde framför anslutande trafik är att en sådan ordning medför hinder för den lokala trafiken, särskilt å tider då livlig trafik råder på genomfartsleden. Detta har medfört att man i stor utsträckning icke velat införa huvudledsbestämmelser i städerna. Berörda olägenheter skulle bli lika stora vid en tillämpning av de av motionärerna föreslagna reglerna. En nackdel med förslaget är därjämte att det skulle nödvändiggöra tillförandet av ytterligare ett vägmärke till vår redan tidigare stora flora på området. Allmänheten skulle också få svårt att hålla isär de olika bestämmelser, som skulle komma att gälla i avseendet. Utskottet vill vidare framhålla, att ett förslag liknande det i motionen framförda framlagts i en till Konungen ställd skrivelse den 30 januari 1957, avfattad av representanter för trafiknämnder och motsvarande organ i vissa skånestäder, som på initiativ av Kungl. Automobil klubbens södra avdelning sammanträtt i Malmö den 30 november 1956. Skrivelsen har gjorts till föremål för remissbehandling av kommunikationsdepartementet, varvid det allt övervägande antalet remissinstanser ställt sig avvisande till den framkastade tanken.

Under hänvisning till det anförda får utskottet avstyrka motionen.

Utredningen hade i syfte att minska *olycksriskerna i samband med omkörning* föreslagit att då fordon, vilkas maximihastighet är begränsad till 60 kilometer i timmen eller därunder, utom tättbebyggt område föres efter varandra, avståndet till det framförvarande fordonet skall, när förhållandena medger det, avpassas så, att en omkörande utan fara kan svänga in mellan fordonen. Bakom förslaget låg den synpunkten, att riskerna i samband med omkörning väsentligt påverkas av att fordonen, särskilt de tyngre lastbilarna, håller inbördes alltför kort avstånd, så att en omkörande inte kan komma in mellan fordonen. Departementschefen har upptagit utredningens förslag men utvidgat detsamma till att avse varje fordon, som framföres efter annat fordon med påtagligt lägre hastighet än annan på vägen framgående trafik.

Utskottet kan obetingat ansluta sig till den tanke som ligger bakom förslaget. Riskerna i samband med omkörning blir mindre, om en omkörande icke nödgas att i ett enda moment företa omkörning av mer än en bil utan i händelse av uppkommande fara kan svänga in mellan två fordon, som framföres efter varandra. Det har också sedan länge propagerats för ett körsätt som underlättar sådana manövrer. Utskottet känner dock tveksamhet inför det framlagda förslaget med hänsyn till den utformning den föreslagna författningstexten fått. Regeln skall enligt förslaget gälla blott fordon som framföres efter annat fordon med avsevärt lägre hastighet än övrig på vägen framgående trafik. I och för sig torde det kunna sägas, att regeln med lika stor rätt — med utgångspunkt från vissa bedömningsgrunder kanske med större rätt — borde gälla för de fall att fordonen framföres

med normal hastighet. Ur denna synpunkt är bestämmelsens utformning mindre logisk och rent av ägnad att verka vilseledande. Vidare måste uttrycket »avsevärt lägre hastighet än övrig å vägen framgående trafik» betraktas som högst diffust och ägnat att leda till osäkerhet och konflikter vid tillämpningen. Departementschefen har förklarat, att han icke är beredd att utan närmare undersökningar förorda en utvidgning av regeln till att gälla fordon i allmänhet, när de framföres med normal hastighet. Bakom detta yttrande torde främst ligga farhågor för att en sådan utvidgning skulle föra med sig icke önskvärda konsekvenser i fråga om utsträckningen av de fordonsköer, som vid toppbelastningstid är att finna främst i närheten av större tätorter, och därigenom förvärra olägenheterna med avseende å den bristande kapaciteten hos trafiklederna under rusningstid. De nämnda olägenheterna torde kunna tänkas bli än mera betydande, och utskottet är icke heller berett tillstyrka en sådan utvidgning. Det torde över huvud — om man skall utgå från en annan gränsdragning än den utredningen föreslagit i fråga om vilka fordon, som skall beröras av bestämmelsen — vara ytterst svårt att få till stånd en tillfredsställande utformning av densamma, såvida den icke skall göras generellt tillämplig för alla fordon. Även i andra hänseenden än vad nu berörts är den föreslagna utformningen mindre lycklig. Så torde exempelvis bestämmelsen, trots sin ordalydelse, icke avse att träffa det fall, då omkörning av det framförvarande fordonet avvaktas. Mot bakgrunden av det anförda vill utskottet förorda, att bestämmelsen utgår och att man även i fortsättningen litat till propaganda och upplysning för att hos motorfordonsförarna inpränta lämpligheten av att under vissa förhållanden lämna sådant utrymme till framförvarande fordon, att en omkörning underlättas. För övrigt torde det praktiska resultat, som bestämmelsen avser att åvägbringa, ernås om alla vägtrafikanter iakttar den i vägtrafikförordningen meddelade föreskriften att sakta farten, när de uppmärksammat tillämnad omkörning. Därest någon föreskrift i ämnet över huvud skall meddelas i vägtrafikförordningen torde den åtminstone tills vidare böra inskränkas till att omfatta tyngre och långsammare fordon i enlighet med utredningens förslag.

I fråga om *åtgärder mot vissa slag av störande trafik* ansluter sig utskottet till vad departementschefen uttalat. Härav följer att utskottet icke finner skäl föreslå någon särskild åtgärd i anledning av motionen II: 346. Utskottet finner sig dock böra framhålla vikten av att Kungl. Maj:t ägnar hithörande problem en ingående uppmärksamhet.

Ändringarna i lagen om straff för vissa trafikbrott syftande till skärpning av åtgärderna mot *olovlig körning* vill utskottet tillstyrka. Därvid förutsätter utskottet, att brottet i allmänhet skall komma att bedömas som grovt. då fråga är om återfall.

I anslutning härtill upptar utskottet till behandling motionerna I: 340 och II: 435. Utskottet får härvid instämma i vad motionärerna framfört om nöd-

vändigheten och lämpligheten av att ett centralt register inrättas med uppgift att registrera ådömda straff för olovlig körning samt beslut om återkallelse av körkort. Förefintligheten av ett sådant register synes vara av stor betydelse för en riktig tillämpning i åtskilliga avseenden av de i det föregående behandlade reglerna (exempelvis förbudet för den som fått sitt körkort återkallat att företaga övningskörning annorledes än vid körskola, reglerna angående prövning av körkortsansökningar, återfallsskärpning vid ådömande av straff för olovlig körning). Utskottet får således tillstyrka motionerna och samtidigt uttala den förhoppningen, att inrättande av sådant register skall kunna ske med det snaraste.

Vad departementschefen uttalat till belysning av frågan om *skyldighet för fordonsförare att stanna före passerandet av järnvägsövergång* kan utskottet i stort ansluta sig till. Utskottet vill dock framhålla, att meningarna torde vara delade om i vad mån införande av stopplikt framför järnvägsövergångar i varje enskilt fall leder till större säkerhet.

Det i motionerna I: 337 och II: 436 framförda förslaget om införande av en absolut hastighetsgräns om 30 kilometer i timmen vid passerandet av järnvägs korsning avstyrker utskottet redan på den grunden att ett realiserande av förslaget skulle nödvändiggöra att hastighetsbegränsningsskyltar uppsattes vid alla sådana korsningar.

Ej heller finner sig utskottet kunna tillstyrka det i motionerna I: 341 och II: 433 framförda förslaget om införande i vägtrafikförordningen av en bestämmelse av huvudsakligen rådgivande karaktär och av innehåll, att gående som använder cykelbana eller körbana, bör bära tänd lykta eller vara försedd med armbindel, skärp eller annan anordning av reflekterande material eller ock bära något ljusst klädesplagg eller tygstycke eller vidtaga annan liknande åtgärd för att bli bättre synlig för andra trafikanter. Detta utskottets ställningstagande innebär dock icke på något sätt att utskottet skulle anse att sådana åtgärder från fotgängarnas sida, som motionärerna avser, icke skulle vara välmotiverade och till gagn för trafiksäkerheten. Tvärtom vill utskottet kraftigt understryka angelägenheten av att gående på olika sätt underlättar för andra trafikanter att upptäcka dem under mörker. Utskottet vill också uttala sin uppskattning av det intresse för dessa problem som under senare tid ådagalagts av bland andra klädesfabrikanter, inte minst fabrikanter av barnkläder. Utskottet anser det dock icke lämpligt att i vägtrafikförordningen intaga bestämmelser av den karaktär som föreslagits. Problemet bör i stället lösas genom propaganda och upplysning.

I vad utskottet här ovan ej särskilt berört de av departementschefen under förevarande avsnitt förordade förslagen, tillstyrker utskottet desamma. Dock synes i förtydligande syfte en omformulering böra ske av den föreslagna texten beträffande andra meningen i 44 § vägtrafikförordningen på det sättet, att orden »Finnas skilda banor» utbytes mot exempelvis »Finnas från varandra åtskilda banor».



**Utskottets hemställan**

Utskottet hemställer,

A. att riksdagen i anledning av de vid förevarande proposition, nr 69, fogade förslagen till förordning om ändring i vägtrafikförordningen den 28 september 1951 (nr 648) samt förordning om ändrad lydelse av 27 § förordningen den 25 oktober 1940 (nr 910) angående yrkesmässig automobiltrafik m. m. ävensom motionerna I: 334 och II: 430, I: 335 och II: 431, I: 338 och II: 438 samt I: 340 och II: 435 måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t som sin mening giva till känna vad utskottet ovan anfört;

B. att riksdagen måtte antaga det vid propositionen fogade förslaget till lag angående ändrad lydelse av 3 § lagen den 28 september 1951 (nr 649) om straff för vissa trafikbrott;

C. att förevarande motioner

1. I: 271 och II: 342,
2. I: 334 och II: 430,
3. I: 337 och II: 436,
4. I: 338 och II: 438,
5. I: 339 och II: 437,
6. I: 341 och II: 433,
7. II: 346 samt
8. II: 434,

i den mån de icke kan anses besvarade genom vad utskottet ovan anfört och hemställt, icke måtte föranleda någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 9 april 1958

På andra lagutskottets vägnar:

EDVIN JACOBSSON

---

*Vid detta ärendes behandling har närvarit*

från första kammaren: herrar Nils Elowsson, Axel E. Svensson, fru Carlqvist, herrar Åkesson, Nils Theodor Larsson, Kaijser, Magnusson och Edström;

från andra kammaren: herrar Jacobsson i Tobo, Nilsson i Göteborg, Lundberg, Johansson i Södertälje, Larsson i Hedenäset, fru Svensson, herrar Jönsson i Jämtlands Sikås och Lothigius.

---

## Reservationer

### I. beträffande körkortsgivningen:

av herrar *Edström* och *Jönsson* i Jämtlands Sikås, vilka ansett att vad utskottet här i tredje och fjärde styckena yttrat bort ersättas med text av följande lydelse:

1953 års trafiksäkerhetsutredning har i sitt betänkande II (SOU 1957: 18) föreslagit införande av *provisoriska körkort* under viss tidsperiod, innan definitivt körkort erhålles. Detta skulle tjäna ej endast som ytterligare medel att uppsåra olämpliga förare utan främst som korrektiv mot två olycksfrämjande förhållanden, vilka i regel föreligger hos en ny körkortsinnehavare, nämligen *bristande trafikvana* och *ungdom*.

Utredningen har påvisat, att ovanan hos förarna är en framträdande olycksfaktor och att den sannolika förklaringen därtill är, att föraren ej förstår att anpassa sitt körsätt i förhållande till de olika slag av riskmoment, som kan uppstå i trafiken.

Utredningen har även påvisat, att de unga förarna har högre frekvens av olyckor än äldre förare och att de ungas högre olycksfallsfrekvens ej kan förklaras endast av att de är ovana som förare utan att den till väsentlig del beror på en åldersbetingad brist på förutseende och ansvar.

Ur trafiksäkerhetssynpunkt blir det mycket stor fördel, om man på lämpligt sätt kan motverka den benägenhet för olyckor, som följer av bristande körvana och ungdom. Man måste gentemot de nyblivna och särskilt de ungdomliga förarna ge eftertryck åt kravet på omsorg och varsamhet i trafiken. Genom att låta körkortet gälla provisoriskt under viss tid och icke taga slutlig ställning till vederbörandes lämplighet, förrän han verkligen visat sig ha förmåga att under växlande trafikförhållanden framföra fordon på betryggande sätt, skulle den nya körkortsinnehavaren på ett alldeles särskilt sätt göras uppmärksam på nödvändigheten av ett varsamt färsätt under den första tiden efter körkortsförvärvet, alltså under en tidsperiod, som ur flera synpunkter är den mest kritiska under en persons tid som förare.

I flertalet stater i USA finns sådana provisoriska körkort och även i vårt land är provtjänstgöring rätt vanlig före anställning eller påbörjande av utbildning i visst yrke.

Ur administrativ synpunkt bör besvär och utgifter kunna undvikas, om körkortet bibehålla sitt nuvarande utseende men med tryckt anteckning att körkortet är provisoriskt eller *nybörjarkörkort* under två år, räknat från dagen för dess utfärdande. Begår innehavaren under denna tid förseelse mot vägtrafikförordningen eller trafikbrott skall polismyndigheten göra anteckning därå på kortet, och frågan om vederbörande skall erhålla definitivt körkort skall av länsstyrelsen särskilt prövas, i annat fall blir körkortet automatiskt definitivt två år efter utfärdandet. Om innehavaren av ett nybörjar-

kort under förande av motorfordon haft del i trafikolycka och det på sannolika skäl kan antagas, att han är vållande till olyckan samt att oaktsamheten ej varit ringa, skall körkortet omhändertagas av polismyndigheten.

Under åberopande av det anförda föreslår utskottet — med bifall till motionerna I: 339 och II: 437 — dels att 32 § 2 mom. vägtrafikförordningen kompletteras med en bestämmelse om att körkort skall gälla som nybörjarkörkort under två år från dagen för utfärdandet, dels ock att i 35 § samma förordning införes stadgande av innebörd att i paragrafen nämnd skyldighet för polismyndighet och vissa befattningshavare att skyndsamt besluta om körkorts omhändertagande utsträcker till att avse jämväl fall där innehavare av nybörjarkörkort haft del i trafikolycka och det på sannolika skäl kan antagas att han varit vållande till olyckan samt att oaktsamheten ej varit ringa.

I övrigt tillstyrker utskottet propositionen i förevarande del.

## II. beträffande trafikregler m. m.:

av fru *Svensson*.

---

### Särskilt yttrande

av herrar *Nils Elowsson, Nilsson* i Göteborg och *Johansson* i Södertälje samt fru *Svensson*, vilka i anslutning till vad utskottet anført beträffande frågan om *allmän hastighetsbegränsning* yttrat:

I sitt betänkande SOU 1954: 38 förordade 1953 års trafiksäkerhetsutredning att en allmän hastighetsbegränsning skulle införas för bilar och motorcyklar såväl inom som utom tätbebyggt samhälle. Utredningen konstaterade

»att det klart framgår, att hög hastighet är en av de viktigaste — ja, kanske den allra viktigaste — olycksframkallande faktorn i vägtrafiken. Det kan icke vara föremål för tvekan, att om fordonen i allmänhet framföras med hög hastighet, antalet olyckor av svår beskaffenhet blir större än om hastigheten är lägre».

Ingen har hittills velat bestrida att detta är riktigt, men man synes ändå såväl inom som utom motorvärlden vara obenägen underkasta sig den inskränkning i rörelsefriheten på vägarna som en begränsning av hastigheten komme att innebära.

Då emellertid riksdagen nyligen avvisat förslag om begränsning av den fria hastigheten, finner vi det för dagen lönlöst att yrka på ett genomförande av utredningens enligt vår mening väl motiverade förslag. Till detta vårt ståndpunktstagande har också bidragit att departementsche-

fen i propositionen uttalat, att frågan om en hastighetsbegränsning bör tagas upp till nytt övervägande, ifall förhållandena föranleda därtill. Då departementschefen dessutom i propositionen förordar ett system med lokala hastighetsbegränsningar, kan det vara lämpligt att först se om några resultat i positiv riktning kan utvinnas ur sådana åtgärder och om de över huvud taget blir vidtagna.

### Innehållsförteckning

Kungl. Maj:ts proposition	1
Författningsförslag	
Förslag till ändring i vägtrafikförordningen	1
Förslag till ändring i förordningen om yrkesmässig automobiltrafik	22
Förslag till ändring i lagen om straff för vissa trafikbrott	25
Motioner	26
Propositionens huvudsakliga innehåll	27
Inledning	28
Allmänna synpunkter	30
Förarutbildning	34
Det allmänna lämplighetskravet	38
Körkortsåldern m. m.	42
Körkortsgivningen	43
Kompetensen för yrkesförare	47
Den fortlöpande kontrollen av förarnas lämplighet	49
Återkallelse av körkort m. m.	54
Fordonsutrustning och fordonskontroll	61
Trafikregler m. m.	67
Utskottets hemställan	81
Reservationer	82
Särskilt yttrande	83