

## Nr 136

*Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen med förslag till förordning om ändring i vägtrafikförordningen den 28 september 1951 (nr 648); given Stockholms slott den 3 april 1959.*

Under återopande av bilagda i statsrådet förda protokoll vill Kungl. Maj:t härmed anhålla om riksdagens yttrande över härvid fogade förslag till förordning om ändring i vägtrafikförordningen den 28 september 1951 (nr 648).

## GUSTAF ADOLF

*Gösta Skoglund*

---

### Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen framlägges förslag till ändringar i vägtrafikförordningen, berörande *dels* maximihastigheten för vissa fordon, *dels* möjligheten att använda vissa påbudsmärken utan samband med lokal trafikföreskrift, *dels* ock vissa frågor om utfärdande och återkallelse av körkort.

Förslaget till ändring av bestämmelserna rörande maximihastighet innebär höjning i speciella fall av hastighetsgränsen för bil med en tillkopplad släpvagn.

Vissa påbudsmärken, nämligen trafikdelarmärken och märken för tillkännagivande av cirkulationstrafik, har kommit till användning i synnerligen stor omfattning. Av praktiska skäl föreslås, att trafikdelarmärken, cirkulationsringar och i viss omfattning körriktningsmärken skall vid allmän väg, gata eller annan allmän plats få uppsättas efter väghållarens beprövande, även om någon lokal trafikföreskrift i ämnet icke meddelats.

Med avseende å reglerna om utfärdande av körkort föreslås införande av möjlighet för körkortssökande att utan undergående av förarprov erhålla förhandsbesked, huruvida hinder för erhållande av körkort möter med hänsyn till de allmänna lämplighetskraven för motorförare. Vidare föreslås en viss jämkning av nuvarande bestämmelse om att körkort i allmänhet icke får utfärdas för den, som under de två sistförflutna åren sakfällts för fylleri eller olovlig körning. Jämkningsen innebär i huvudsak

att tvåårstiden skall räknas från dagen för själva förseelsen och alltså icke, såsom nu, från den dag, då vederbörande sakfällts. Förutsättningarna för undantag från regeln jämkas något i syfte att möjliggöra större hänsynstagande till omständigheterna i det särskilda fallet. I anslutning härtill föreslås en liknande jämkning av bestämmelsen om återkallande av körkort.

**Förslag**  
till  
**Förordning om ändring i vägtrafikförordningen den 28 september  
1951 (nr 648).**

Härigenom förordnas, att 32 § 1 och 2 mom., 33 § 2 mom., 56 § 1 mom. och 64 § 2 mom. vägtrafikförordningen den 28 september 1951<sup>1</sup> skola erhålla ändrad lydelse på sätt nedan anges.

*(Gällande lydelse)*

*(Föreslagen lydelse)*

32 §.

*1 mom.* Ansökan om ——— han vistas.  
Ansökan skall ——— erhållit körkort.  
Vid ansökan ——— i riket.

*Önskar någon, innan han undergår förarprov, påkalla länsstyrelsens prövning, huruvida hinder för utfärdande av körkort möter oavsett utgången av provet, må han vid ansökningen föga allenast lämplighetsintyg samt de handlingar i övrigt, som han åberopar. Finner länsstyrelsen att hinder ej möter med hänsyn till de ingivna handlingarnas innehåll eller vad som eljest är känt om sökanden, skall länsstyrelsen förelägga honom viss tid att inkomma med övriga i tredje stycket omförmälda handlingar vid äventyr att ansökningen eljest förklaras förfallen.*

Om ansökan ——— Konungen förordnar.  
Innan lämplighetsintyg ——— två åren.  
Polismyndighet skall ——— i saken.  
Framkommer anmärkning ——— att insändas.  
Sökande är ——— två åren.  
Lämplighetsintyg är avgiftsfritt.

<sup>1</sup> Senaste lydelse av 32 § 1 och 2 mom., 33 § 2 mom., 56 § 1 mom. och 64 § 2 mom., se 1958: 222

## (Gällande lydelse)

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

Formulär till ——— av Konungen.

På körkort ——— finnas angiven.

Då körkort ——— och traktor.

Om sökanden ——— nödiga glasögon.

## (Föreslagen lydelse)

2 mom. 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 förare av körkortspliktigt fordon kommer att visa hänsyn till andra, omdöme och ansvar samt respekt för trafikens regler. Den, som sakfällts för fylleri eller olovlig körning, må ej erhålla körkort *innan två år förflutit från förseelsens begående, såvida det ej kan anses uppenbart, att sökanden ändock är att bedöma som* en skötsam person. För sökande, som lider av sådant lyte, sådan sjukdom eller sådan syn- eller hörselnedsättning, som väsentligen minskar hans förmåga att föra fordon av det slag, varom fråga är, må körkort utfärdas allenast i de fall och på de villkor, som Konungen bestämmer.

## 33 §.

2 mom. I följande ——— 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 ——— sådant föreläggande.

Återkallelse av ——— körkortspliktigt fordon.

5. om föraren gjort sig skyldig till fylleri eller olovlig körning *och det ej kan anses uppenbart, att föraren ändock är att bedöma som* en skötsam person, eller om föraren med hänsyn till onyktert levnadssätt icke bör betros med att innehava körkort;

(Gällande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

## 56 §.

1 m o m. Sådan buss — — — i timmen.

Har till — — — — — 20.

Har till bil kopplats endast en släpvagn, vars totalvikt icke överstiger en tredjedel av bilens tjänstevikt, må fordonen utan hinder av vad ovan stadgats föras med samma hastighet, som är medgiven för bilen utan släpvagn.

Har till bil kopplats endast en släpvagn, vars totalvikt icke överstiger en tredjedel av bilens tjänstevikt, må fordonen utan hinder av vad ovan stadgats föras med samma hastighet, som är medgiven för bilen utan släpvagn. *Vad nu sagts om släpvnagens totalvikt skall, därest släpvnagen ej är lastad, gälla dess tjänstevikt.*

## 64 §.

2 m o m. Har beträffande allmän väg, gata eller annan allmän plats utfärdats lokal trafikföreskrift, avseende förbud eller påbud för trafiken på vägen, eller har beträffande enskild väg sådan föreskrift meddelats av myndighet, skall föreskriften, om så lämpligen kan ske, tillkännagivas genom *förbudsmärke* respektive *påbudsmärke*.

Föreskrift om provkörning eller övningskörning må tillkännagivas i annan ordning.

2 m o m. Har beträffande allmän väg, gata eller annan allmän plats utfärdats lokal trafikföreskrift, avseende förbud eller påbud för trafiken på vägen, eller har beträffande enskild väg sådan föreskrift meddelats av myndighet, skall föreskriften, om så lämpligen kan ske, tillkännagivas genom *förbudsmärke* respektive *påbudsmärke*. Föreskrift om provkörning eller övningskörning må tillkännagivas i annan ordning.

*Vid allmän väg, gata eller annan allmän plats må påbudsmärke, som avser tillkännagivande att cirkulationstrafik skall förekomma, att fordonsförare skall hålla till vänster om märket eller att fordonsförare skall hålla till höger om märket, anbringas där väghållaren finner nödigt, såvida häremot stridande lokal trafikföreskrift ej meddelats.*

Har väg — — — — — motorvägen upphör.

Denna förordning träder i kraft den 1 juli 1959.

*Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför  
Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott  
den 3 april 1959.*

Närvarande:

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

Efter gemensam beredning med statsrådets övriga ledamöter anmäler chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Skoglund, fråga om *ändringar i vägtrafikförordningen* samt anför härvid följande.

Vägtrafikförordningen den 28 september 1951 (nr 648) har sedan sin tillkomst undergått åtskilliga ändringar, nämligen genom förordningar den 25 april 1952 (nr 164), den 5 juni 1953 (nr 300), den 4 juni 1954 (nr 338), den 25 mars 1955 (nr 99), den 14 juni 1955 (nr 313), den 25 augusti 1955 (nr 524), den 13 april 1956 (nr 122), den 27 april 1956 (nr 142), den 12 oktober 1956 (nr 523), den 6 juni 1957 (nr 356), den 27 september 1957 (nr 537), den 16 maj 1958 (nr 222) och den 14 november 1958 (nr 540).

Flertalet av ändringarna i vägtrafikförordningen har gällt detaljfrågor. Vid två tillfällen har emellertid mera genomgripande reformer företagits, båda grundade på förslag av den år 1953 tillsatta trafiksäkerhetsutredningen. Den ena av dessa reformer, närmare bestämt den som skedde genom förordningen den 14 juni 1955, rörde i huvudsak själva trafikreglerna. Den andra reformen, vilken skedde genom förordningen den 16 maj 1958, avsåg reglerna om behörighet att föra motorfordon och vissa närstående ämnen.

Det har sålunda visat sig, att vägtrafikförordningen, trots att den måste betecknas som en relativt modern författning, varit i behov av en ofta återkommande översyn. Med hänsyn till den snabba takt, som f. n. kännetecknar vägtrafikens utveckling, är det naturligt, att ett visst behov av ändringar åter gjort sig påmint. Redan vid tiden för 1958 års nyssnämnda reform handlades inom kommunikationsdepartementet vissa frågor om ytterligare författningsändringar, vilka icke lämpligen kunde genomföras i anslutning till reformen. Även därefter har genom inkomna framställningar eller på annat sätt en del frågor om författningsändringar blivit aktuella.

Jag hemställer att nu få till behandling upptaga

*dels* en den 19 november 1957 dagtecknad framställning från fiskerikon-sulenten hos Södermanlands läns hushållningssällskap om ändring av 56 § 1 mom. tredje stycket vägtrafikförordningen, över vilken framställning ytt-

randen avgivits av statspolisintendenten, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen samt statens trafiksäkerhetsråd;

dels en den 5 mars 1958 dagtecknad framställning av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen om ändringar i vägtrafikförordningen, avseende befogenheten att föranstalta om uppsättande av vissa vägmärken, över vilken framställning yttranden avgivits av riksåklagarämbetet, hovrätten över Skåne och Blekinge, statens trafiksäkerhetsråd, statspolisintendenten, överståthållarämbetet, samtliga länsstyrelser, Föreningen Sveriges polismästare, Kungl. automobil klubben och Motormännens riksförbund, i vissa fall med bifogande av utlåtanden från andra myndigheter och sammanslutningar;

dels en den 29 januari 1959 dagtecknad framställning av länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län om ändring av 32 § vägtrafikförordningen;

dels ock en den 17 februari 1959 dagtecknad skrivelse från länsstyrelsen i Västerbottens län, avseende vissa frågor rörande tillämpningen av 32 § 2 mom. första stycket och 33 § 5 mom. första stycket vägtrafikförordningen.

### Maximihastigheten för vissa fordon

#### Gällande bestämmelser

Inledningsvis torde böra erinras om vissa i 1 § 6 mom. vägtrafikförordningen upptagna definitioner. Med bils *tjänstevikt* förstås sammanlagda vikten av dels fordonet i normalt, fullt driffärdigt skick vid användande av tyngsta till fordonet hörande karosseri, dels till fordonet hörande verktyg och reservhjul ävensom bränsle, smörjolja och vatten, dels ock föraren av fordonet. Släpfordons tjänstevikt utgör vikten av fordonet i normalt, fullt driffärdigt skick vid användning av tyngsta till fordonet hörande karosseri. Med bils eller släpfordons *totalvikt* förstås summan av fordonets tjänstevikt och maximilast. Med fordons *bruttovikt* förstås den vikt, som vid visst tillfälle uppbäres av fordonets samtliga hjul, band eller medar.

Dessa begrepp har bl. a. kommit till användning vid utformningen av bestämmelserna i 56 § vägtrafikförordningen om den högsta hastighet, som är tillåten för olika slag av fordon och fordonskombinationer. I första stycket av denna paragraf ges en bestämmelse, som generellt begränsar hastigheten för vissa tyngre bussar och lastbilar. Därefter ges i andra stycket speciella regler om maximihastighet i fall då till bil kopplats ett eller flera andra fordon. Bl. a. regleras i andra stycket a) och b) vissa fall, då till bil kopplats endast ett släpfordon, som är försett med effektiv bromsanordning av närmare angiven beskaffenhet; maximihastigheten utgör då antingen 60 eller 50 kilometer i timmen, beroende på släpfordonets beskaffenhet. Enligt andra stycket c) är en maximihastighet av 40 kilometer i timmen föreskriven då bil i annat fall än som sägs under a) eller b) försetts med en släpvagn samt släpvagnen har en bruttovikt icke överstigande bilens bruttovikt. Dessa och övriga i andra stycket förekommande speciella regler modifieras emellertid av en i tredje stycket upptagen bestämmelse för det

fall, att till bil kopplats endast en släpvagn, vars totalvikt icke överstiger en tredjedel av bilens tjänstevikt. Fordonen får då, utan hinder av nyssnämnda speciella regler, föras med den hastighet som är medgiven för bilen utan släpvagn.

#### **Framkomna önskemål om författningsändringar**

I förenämnda framställning från fiskerikonsulenten hos Södermanlands läns hushållningssällskap har framhållits bl. a., att enligt 56 § vägtrafikförordningen en till bil kopplad tom släpkärra, vars vikt kanske betydligt understiger en tredjedel av bilens tjänstevikt, ändå icke får framföras med mer än högst 40 kilometer i timmen, om kärrens vikt jämte den för kärren tillåtna största lasten överstiger en tredjedel av bilens tjänstevikt.

Under återopande härav har i framställningen yrkats sådan ändring av 56 § 1 mom. tredje stycket vägtrafikförordningen, att ordet »totalvikt» ändras till »bruttovikt». Innebörden av bestämmelsen skulle alltså därefter bli den, att bil med tillkopplad släpvagn finge föras med samma hastighet som den för bilen utan släpvagn medgivna, förutsatt att släpvagnens faktiska vikt vid tillfället (bruttovikten) icke överstege en tredjedel av bilens tjänstevikt.

Vidare har i framställningen yrkats på att den enligt 56 § 1 mom. andra stycket c) gällande högsta hastigheten för personbil med släpvagn måtte höjas från 40 till 60 kilometer i timmen.

#### **Remissyttrandena**

*Förslaget till ändring av 56 § 1 mom. tredje stycket vägtrafikförordningen:*  
*Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* har i sitt yttrande framhållit betydelsen ur trafiksäkerhetssynpunkt av att den obromsade släpvagnens vikt ej är för hög i förhållande till dragbilens. Det måste emellertid medgivas, att nuvarande bestämmelser kan få konsekvenser, som för fordonsföraren ter sig hindrande och onödiga. Sålunda får t. ex. en personbil med tjänstevikten 1 500 kg framföras med tillkopplad släpvagn med totalvikten 500 kg utan begränsning av hastigheten, medan samma personbil med en tom släpvagn, vägande 200 kg, ej får framföras med högre hastighet än 40 kilometer i timmen, om släpvagnens totalvikt överstiger 500 kg. I tekniskt avseende och ur trafiksäkerhetssynpunkt bör förhållandet mellan dragbilens och släpvagnens faktiskt förhandenvarande vikter få vara avgörande för den hastighet som bör medges för fordonskombinationen. Med hänsyn härtill och då styrelsen icke kunnat finna att trafiksäkerheten kan befaras bli lidande på den föreslagna ändringen, har styrelsen tillstyrkt framställningen.

*Statens trafiksäkerhetsråd* har icke velat motsätta sig att framställningen bifalles i denna del, men har framhållit, att svårigheter kan uppstå för polismyndigheten när det gäller att övervaka bestämmelsens efterlevnad.

Även *statspolisintendenten* har funnit det ur vissa synpunkter motiverat att utgå från släpvagnens bruttovikt i stället för dess totalvikt. Den före-

slagna författningsändringen skulle emellertid medföra att överträdelser av hastighetsbestämmelserna icke skulle kunna beivras utan vägning av de i fordonskombinationen ingående enheterna. Härigenom skulle övervakningen av bestämmelsernas efterlevnad omöjliggöras för polispersonal utan tillgång till fordonsvågar, och även med tillgång till sådana vågar skulle övervakningsarbetet avsevärt försvåras. Med anledning härav har statspolisintendenten förklarat sig icke kunna tillstyrka förslaget.

*Förslaget till ändring av 56 § 1 mom. andra stycket vägtrafikförordningen:*

*Statens trafiksäkerhetsråd och statspolisintendenten* har avstyrkt framställningen i denna del med motivering att det ur trafiksäkerhetssynpunkt icke kan anses tillrådligt att höja den medgivna hastigheten för en fordonskombination, där en så avsevärd tyngd tillåtes för den obromsade släpvagnen, nämligen en bruttovikt lika med bilens bruttovikt.

### **Departementschefen**

Bestämmelsen i 56 § 1 mom. tredje stycket innebär, på sätt framgår av det nyss anförda, att man vid den föreskrivna jämförelsen mellan vikten av det dragande fordonet och vikten av släpvagnen skall utgå från antagandet, att släpvagnen är lastad intill maximum av vad som är tillåtet, även om den i själva verket går tom eller medför blott obetydlig last. De begränsningar, som detta betraktelsesätt medför i fråga om tillåten hastighet, kan icke anses tillräckligt motiverade ur trafiksäkerhetssynpunkt. Att bestämmelsen utformats på angivet sätt, torde bero på önskemålet att möjliggöra en effektiv kontroll över hastighetsbestämmelsens efterlevnad.

En uppmjukning av bestämmelsen därhän, att den för bilen i allmänhet medgivna hastigheten får tillämpas så snart släpvagnens bruttovikt, d. v. s. dess faktiska vikt vid det tillfälle varom fråga är, icke överstiger en tredjedel av bilens tjänstevikt, är visserligen önskvärd ur trafikanternas synpunkt men skulle medföra sådana svårigheter vid trafikövervakningen, att hastighetskontrollen i fråga om stora kategorier av släpfordon knappast kunde bli mera än illusorisk. För vissa fall kan emellertid en lättnad åstadkommas utan åsidosättande av möjligheterna till kontroll. Om släpvagnen icke är lastad synes den föreskrivna jämförelsen med vikten hos det dragande fordonet lämpligen kunna grundas på släpvagnens tjänstevikt, varom enligt 21 § 2 mom. vägtrafikförordningen uppgift skall finnas anbragt på fordonet. Med en sådan författningsändring är åtminstone något vunnet ur praktisk synpunkt. Däremot är det av nyssnämnda skäl icke gärna möjligt att införa någon uttrycklig bestämmelse om rätt att medföra viss mindre mängd last i fall, då släpfordonets tjänstevikt understiger men dess totalvikt överstiger en tredjedel av det dragande fordonets tjänstevikt. Jag förutsätter emellertid, att ett fordon icke bör betraktas såsom lastat, med mindre därå medföres gods, som kan antagas märkbart påverka viktförhållandena, och att ansvar alltså icke kommer att inträda enbart därför att något enstaka mindre föremål av praktiska skäl medföres på släpvagnen i stället för i den dragande bilen.

Jag vill av nu angivna skäl förorda, att till de nuvarande bestämmelserna i 56 § tredje stycket vägtrafikförordningen fogas ett stadgande av innehåll att vad i nämnda författningsrum sägs om släpvagns totalvikt skall, därest släpvagnen ej är lastad, gälla dess tjänstevikt.

Den påyrkade ändringen i 56 § 1 mom. andra stycket vägtrafikförordningen kan jag icke tillstyrka.

### **Användande av vissa påbudsmärken utan samband med lokal trafikföreskrift**

#### **Gällande bestämmelser**

I 61 § vägtrafikförordningen är bestämmelser givna om behörighet att utfärda lokala trafikföreskrifter m. m. Dylig behörighet tillkommer i vissa fall länsstyrelse och i vissa fall stadsmyndighet. Med stadsmyndighet avses poliskammaren, där sådan finnes, och i städer utan poliskammare magistraten eller kommunalborgmästaren. Det åligger stadsmyndighet, som utfärdat lokal trafikföreskrift, att införa föreskriften i en för ändamålet avsedd liggare samt att vidtaga vissa andra åtgärder för att bringa föreskriften till myndigheters och enskildas kännedom.

Bestämmelser om vägmärken finns meddelade i 64 § vägtrafikförordningen. I 2 mom. av nämnda paragraf ges de grundläggande bestämmelserna om förbuds-, påbuds- och motorvägsmärken. Förbuds- och påbudsmärke skall enligt detta stadgande användas för tillkännagivande av lokal trafikföreskrift, avseende förbud eller påbud för trafiken på allmän väg, gata eller annan allmän plats, samt sådan lokal trafikföreskrift beträffande enskild väg, som meddelats av myndighet. Någon ytterligare föreskrift om användning av förbuds- eller påbudsmärken finns ej meddelad i vägtrafikförordningen, men av 8 § kungörelsen den 7 december 1951 (nr 744) angående vägmärken — vilken utfärdats med stöd av vägtrafikförordningen — framgår att förbudsmärke dessutom skall komma till användning för utmärkande att färdhastigheten inom lättbebyggt område är begränsad enligt 56 § 2 mom. vägtrafikförordningen.

Enligt 40 § 1 mom. vägtrafikförordningen åligger det vägtrafikant att ställa sig till efterrättelse de anvisningar rörande trafiken, vilka meddelas genom uppsatta anslag, vägmärken och signaler.

I 67 § första stycket vägtrafikförordningen finns en bestämmelse om straff för den, som åsidosätter föreskrifterna i 40 § samma förordning. I 68 § första stycket nämnda förordning stadgas straff för den, vilken bryter mot sådan av myndighet meddelad bestämmelse, som avses i 61 §.

#### **Framkomna önskemål om författningsändringar**

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har i sin förut omnämnda framställning anfört bl. a. att stadgandet i 40 § 1 mom. vägtrafikförordningen enligt rättspraxis icke — åtminstone såvitt angår förbuds- eller påbudsmärken —

är tillämpligt gentemot vägtrafikant, om icke lokal trafikföreskrift utfärdats och antecknats i den för ändamålet avsedda liggaren. Därest så ej skett, kan vederbörande icke straffas för underlåtenhet att efterkomma anvisningen å märket, med mindre han gjort sig skyldig till sådan oaktsamhet, vårdslöshet eller likgiltighet, som föranleder beivrande enligt lagen om straff för vissa trafikbrott. Förhållandet hade observerats av riksåklagarämbetet, som genom cirkulärskrivelse den 8 november 1957 till rikets åklagare fäst uppmärksamheten på vissa hithörande frågor.

Styrelsen har uppgett att den i sin verksamhet mött två olika uppfattningar om hur de lokala trafikföreskrifter, som sålunda erfordrades, borde avfattas. Enligt den ena uppfattningen skulle det beträffande t. ex. cirkulationsring enligt fig. 35 i vägmärkeskungörelsen vara tillräckligt med en generell bestämmelse i länskungörelse eller motsvarande publikation av inbörd, att plats, där cirkulationsring anbragts, skulle passeras i den riktning, som angåves av cirkulationsringen. Enligt den andra uppfattningen skulle en sådan bestämmelse icke vara tillräcklig för att åtal skulle kunna väckas, utan det borde krävas, att varje cirkulationsplats upptoges i liggaren. På samma sätt skulle då också varje trafikdelarmärke enligt fig. 36 i kungörelsen behöva förtecknas.

Enligt styrelsens mening torde det från praktiska synpunkter vara ogörligt att förteckna alla trafikdelarmärken, vilkas antal exempelvis i Stockholm uppginge till omkring 10 000. Då en sådan tolkning säkerligen icke varit avsedd och då det måste vara föga rationellt att varje länsstyrelse och stadsmyndighet för sig införde generella — än mindre särskilda — bestämmelser om att fordonstrafikant skulle vara skyldig att under alla omständigheter åttlyda innebörden av påbudsmärkena eller genom vägmärken på annat sätt utmärkt cirkulationstrafik, ville styrelsen föreslå att ändring vidtoges i vägtrafikförordningen.

Styrelsens framställning innefattar jämväl förslag till författningsändringar, som enligt styrelsens uppfattning erfordras. Enligt förslaget skall till 61 § 1 mom. vägtrafikförordningen fogas ett tillägg av innebörd att med lokal trafikföreskrift jämställas påbud eller förbud, som avser cirkulationsstrafik eller som eljest utmärkes genom trafikdelarmärke eller genom ljussignaler och andra anordningar för tillgodoseende av trafiksäkerheten och för reglering av trafiken på väg, uppsatta av den, som jämlikt 64 § 4 mom. sagda förordning har att anbringa och underhålla vägmärken. Föreskriften skall icke behöva införas i liggaren över lokala trafikföreskrifter. — Vidare innebär förslaget ett tillägg till 64 § 2 mom. av innehåll, att förbudsmärke resp. påbudsmärke skall uppsättas i fall, som avses med den av styrelsen föreslagna nya bestämmelsen i 61 § 1 mom.

### Remissyttrandena

Behovet av en reform i föreslagen riktning har nästan enhälligt vitsordats i remissyttrandena. I ett flertal yttranden, närmare bestämt i dem som av-

givits av länsstyrelserna i Stockholms, Kronobergs, Kalmar, Gotlands, Kristianstads, Hallands, Kopparbergs, Jämtlands och Norrbottens län samt Motormännens riksförbund, har förslaget lämnats utan erinran jämväl beträffande detaljerna.

Den kritik, som förekommit, går i allmänhet ut på att de föreslagna bestämmelserna icke innebär någon klar gränsdragning mellan å ena sidan länsstyrelsens och stadsmyndighetens samt å andra sidan väghållarens befogenheter. Anmärkningar i detta hänseende har framställts av bl. a. *hovrätten över Skåne och Blekinge* samt *länsstyrelserna i Uppsala, Malmöhus, Göteborgs och Bohus, Älvsborgs, Gävleborgs* och *Västernorrlands län*.

*Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län* har framhållit som betänkligt, att väghållarna tydligen i stor utsträckning satt upp förbuds- och påbudsmärken utan stöd av lokala trafikföreskrifter. Detta bör för framtiden icke godtagas. Den trafikvårdande myndighetens mening bör först inhämtas. *Länsstyrelsen i Blekinge län* har bestämt avstyrkt förslaget i dess föreliggande utformning med hänsyn till att befogenheten att meddela lokala föreskrifter icke bör uppdelas på flera sidoordnade myndigheter. *Länsstyrelsen i Örebro län* har åberopat i stort sett samma synpunkter samt har rekommenderat, att frågan göres till föremål för ytterligare utredning. Liknande synpunkter har anförts av *Föreningen Sveriges polismästare*.

*Hovrätten över Skåne och Blekinge* och *länsstyrelsen i Södermanlands län* har ansett, att de föreslagna bestämmelserna bör omformuleras så, att den som har att anbringa vägmärke uttryckligen förklaras behörig att meddela föreskrift som avser påbud angående trafiken.

*Riksåklagarämbetet* har framhållit, att de föreslagna bestämmelserna fått en vidare avfattning än som betingas av ändamålet. Viktigare lokala trafikföreskrifter, exempelvis föreskrifter om förbjuden färdriktning och stoppförbud samt möjligen även om huvudled, bör även i fortsättningen beslutas och kungöras i nu gällande ordning. Ämbetet har därför föreslagit, att stadgandet begränsas att avse sådana trafikanvisningar, som meddelas genom körriktningsskylt, cirkulationsring och trafikdelarmärke. *Statens trafik-säkerhetsråd* har uttalat sig för att bestämmelsen i 61 § får avse körriktningsskylt, cirkulationsring, trafikdelarmärke och skylt angivande att fordon får passera såväl till höger som till vänster om märket samt därutöver ljussignaler men inga andra märken. *Kungl. automobil klubben* har ansett, att bestämmelserna bör avse cirkulationsringar, trafikdelarmärken och övergångsställen för gående.

Beträffande frågan, hur reformen skall genomföras i författningstekniskt hänseende, har olika meningar yppats. *Riksåklagarämbetet* har som sin mening framhållit, att bestämmelserna bör få form av ett undantag från bestämmelserna i 61 § 1 mom. första och andra styckena vägtrafikförordningen. *Statens trafik-säkerhetsråd* har ifrågasatt, om icke den föreslagna bestämmelsen lämpligast bör införas i 61 § 3 mom., medan *länsstyrelsen i Östergötlands län* ansett det lämpligast att ta in föreskriften i 40 §. *Länsstyrelsen i Uppsala län* har rekommenderat, att bestämmelsen i 40 § vägtrafik-

förordningen om skyldighet att åtlyda trafikmärken göres ovillkorligen bindande oavsett hur anordningen tillkommit. *Överståthållarämbetet* har ansett författningsändringen böra gå ut på att helt frikoppla påbud om cirkulationstrafik samt körning till vänster om trafikdelare från begreppet lokal trafikföreskrift. *Länsstyrelsen i Värmlands län* har förordat, att frågan löses genom upptagande i vägmärkeskungörelsen av allmänna anvisningar angående cirkulationstrafik och anbringande av trafikdelarmärken.

En fråga, som behandlats utförligt i flera av remissyttrandena, är den gällande bestämmelsen om skyldighet att införa lokala trafikföreskrifter i liggare. *Hovrätten över Skåne och Blekinge* har uttalat den uppfattningen, att underlåtenhet att införa en föreskrift i liggare ej medför att den, som — sedan föreskriften i vederbörlig ordning tillkännagivits eller eljest blivit honom bekant — bryter mot densamma, undgår ansvar enligt 68 § första stycket vägtrafikförordningen. Emellertid har hovrätten, för det fall att väghållare får befogenhet att meddela trafikföreskrifter, uttalat den mening- en, att i dylika ärenden bör föras protokoll, varjämte besluten bör upptagas i liggare och underrättelse lämnas väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Det kan vidare ifrågasättas, om icke föreskrifterna också bör upptagas i kungörelse, varom förmåles i 62 § 1 mom. vägtrafikförordningen. *Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län* har framhållit, att påbudsmärkenas stora antal gör det särskilt angeläget, att de förtecknas, och att vad som anförts av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i första hand bör föranleda en undersökning, hur liggaren lämpligen bör föras. *Kungl. automobil klubben* har förmenat, att föreskrifter av mera genomgripande natur, såsom rörande enkelriktning, förbud mot genomfart, omkörningsförbud, stopplikt m. m., alltid bör införas i liggare. I motsats härtill har *länsstyrelsen i Blekinge län* som sin mening framhållit, att den i 61 § 3 mom. omförmälda liggaren överhuvud icke har någon funktion att fylla annat än för internt bruk.

I anslutning till det remitterade förslaget har ett par remissmyndigheter framkommit med förslag till andra ändringar på närstående områden. *Riks- åklagarämbetet* har uttalat sig för en revision av bestämmelsen i 40 § 1 mom. vägtrafikförordningen och i anslutning därtill jämväl av straffbestäm- melsen i 67 § första stycket samma förordning. *Länsstyrelsen i Västerbottens län* har förordat upptagande i vägtrafikförordningen av föreskrift om att förbuds- och påbudsmärken icke får uppsättas av annan än den, på vilken det enligt 64 § 4 mom. nämnda förordning ankommer att anbringa så- dana märken, samt om ansvar för brott mot föreskriften i fråga.

### Departementschefen

Vid tillkomsten av gällande vägtrafikförordning torde det ha varit avsett, att förbuds- och påbudsmärken skulle användas endast för att utmärka lo- kala trafikföreskrifter.

Emellertid har det efter hand visat sig erforderligt att använda vissa mär- ken av förbuds- och påbudstyp även i andra fall. För utmärkande av den

i 56 § 2 mom. stadgade hastighetsbegränsningen inom tätbebyggt område användes samma förbudsmärke som då lokal trafikföreskrift meddelats om en högsta hastighet av 50 kilometer i timmen. Uttrycklig föreskrift om att så skall ske är meddelad i 8 § vägmärkeskungörelsen. Nämnas kan också, att det i 58 § 1 mom. stadgade förbudet att färdas in på huvudled utan att först stanna brukar utmärkas med ett förbudsmärke av samma typ som det, vilket kommer till användning då lokal trafikföreskrift meddelats om skyldighet att stanna vid viss väg, vilken icke är huvudled. Dessa avsteg från den ursprungliga principen har knappast lett till några olägenheter av betydelse. Överträdelse av förbuden är straffbar enligt särskilda bestämmelser i vägtrafikförordningen, och den omständigheten att straffet utmätas efter annat lagrum än vid överträdelse av lokal trafikföreskrift är huvudsakligen blott av teoretiskt intresse.

Av annan och allvarligare art är de praktiska svårigheter, som påvisats i den nu föreliggande framställningen, nämligen att den relativt rikliga användningen av vissa märken gjort det svårt att upprätthålla sambandet mellan de lokala trafikföreskrifterna och utmärkningen vid gator och vägar. På sina håll synes man icke ens ha försökt att upprätthålla sådant samband utan har helt förlitat sig på den i 40 § vägtrafikförordningen förekommande bestämmelsen om skyldighet för vägtrafikant att ställa sig uppsatta vägmärken till efterrättelse. Då rättspraxis emellertid numera synes gå i den riktningen, att ansvar icke ådömes vägtrafikant för underlåtenhet att ställa sig förbuds- eller påbudsmärke till efterrättelse, med mindre detta motsvaras av en i vederbörlig ordning meddelad trafikföreskrift, torde det bli nödvändigt att vidtaga åtgärder för att legalisera den skedda utmärkningen. Detta kan ske antingen genom utfärdande av lokala trafikföreskrifter i erforderlig omfattning eller genom en författningsändring, som ger väghållarna möjlighet att själva utfärda trafikföreskrifter eller tillerkänner märkena verkan utan att särskild föreskrift därom meddelats.

Att i de lokala trafikföreskrifterna införa bestämmelser om varje särskild plats, där något slag av påbuds- eller förbudsmärke erfordras, skulle medföra att föreskrifterna på vissa håll, särskilt i de större städerna, bleve synnerligen omfattande och svåröverskådliga. Att i trafikföreskrifterna för varje stad eller län upptaga en allmän regel om skyldighet att efterkomma vägmärken är knappast heller lämpligt. Det synes f. ö. knappast sannolikt att rättspraxis kommer att tillerkänna en sådan regel större verkan än den i 40 § vägtrafikförordningen förekommande bestämmelsen av samma innehåll. Det torde med hänsyn härtill knappast kunna förnekas, att ett verkligt praktiskt behov föreligger att få en enklare form för utfärdande av de vanligaste påbuden och förbuden än medelst lokala trafikföreskrifter i den utformning detta institut f. n. har. En författningsändring synes därför vara behövlig.

Å andra sidan talar givetvis starka skäl för att de lokala trafikmyndigheterna bibehållas vid den bestämmanderätt, som de hittills haft, och att trafikföreskrifter av mera genomgripande natur endast får tillkomma i for-

mer, som kan anses bjuda betryggande garantier ur rättssäkerhetssynpunkt. Någon allmän eftergift från reglerna om hur lokala trafikföreskrifter skall beslutas och utfärdas bör därför icke komma i fråga. Väghållarnas befogenhet att själva införa påbud och förbud för trafiken måste strängt begränsas. I detta hänseende är det framlagda förslaget icke helt tillfredsställande.

Främst är det i fråga om trafikdelarmärken samt påbudsmärken för tillkännagivande av cirkulationstrafik, nämligen cirkulationsringar och i vissa fall körriktningmärken, som behovet av enklare beslutsform gjort sig gällande. Möjligen kan det ifrågasättas, om ytterligare ett märke borde komma i fråga, nämligen det som utvisar förbjuden färdriktning eller förbud mot infart. Att upptaga detta märke bland dem, som väghållaren får uppsätta utan beslut av länsstyrelsen eller stadsmyndigheten, skulle emellertid i praktiken innebära, att väghållaren finge befogenhet att förordna om enkelriktning av trafikled. Enligt min uppfattning är en dylik åtgärd av så genomgripande natur, att det bör förbehållas länsstyrelsen eller stadsmyndigheten att besluta därom. Författningsändringen torde således böra begränsas att avse dels trafikdelarmärken, dels cirkulationsringar och dels körriktningmärken vilka användes för att påbjuda cirkulationstrafik.

Att direkt jämställa väghållarens åtgärd att sätta upp ett trafikdelarmärke eller märke för cirkulationstrafik med en lokal trafikföreskrift synes icke nödvändigt och knappast heller lämpligt. Detta skulle understundom kunna leda till besvärande kompetenskonflikter. Ett enklare och mera ändamålsenligt sätt att genomföra reformen synes mig vara att till bestämmelsen i 64 § 2 mom. vägtrafikförordningen foga ett tillägg av innebörd att de nu åsyftade vägmärkena får anbringas icke blott till utmärkande av lokal trafikföreskrift utan efter väghållarens beprövande även eljest, där så finnes nödigt. För undvikande av kompetenskonflikter bör dock uttryckligt undantag från denna väghållarens befogenhet göras såtillvida att märke icke får uppsättas i strid mot lokal trafikföreskrift. Därest väghållarens befogenhet att föranstalta om uppsättande av ifrågavarande märken på så sätt stadfästes i själva vägtrafikförordningen, torde tvekan ej behöva råda om att bestämmelsen i 40 § samma förordning om skyldighet för trafikant att ställa sig uppsatta vägmärken till efterrättelse avser bl. a. de märken, som tillkommit på angivet sätt. Vid överträdelse blir straffbestämmelsen i 67 § nämnda förordning att tillämpa.

Någon anledning att för ifrågavarande fall fordra iakttagande av särskilda formföreskrifter — t. ex. kungörande eller intagande i liggare — synes icke föreligga.

Ej heller anser jag anledning föreligga att i detta sammanhang upptaga fråga om en revision av bestämmelserna på närstående områden.

## Vissa detaljfrågor rörande utfärdande och återkallelse av körkort

### Gällande bestämmelser

Reglerna om utfärdande och återkallelse av körkort är i huvudsak inrymda i 32 och 33 §§ vägtrafikförordningen.

Enligt 32 § 1 mom. gäller, bl. a., att ansökan om körkort skall göras skriftligen hos länsstyrelsen och innehålla vissa angivna upplysningar samt vara åtföljd av åldersbetyg, läkarintyg, fotografi, kompetensbevis och lämplighetsintyg. I 32 § 2 mom. anges förutsättningarna för att körkort skall beviljas. Vid prövningen skall länsstyrelsen särskilt beakta, huruvida sökanden gjort sig känd för nyktert levnadssätt och om det kan antagas, att han såsom förare av körkortspliktigt fordon kommer att visa hänsyn till andra, omdöme och ansvar samt respekt för trafikens regler. Den, som under de två sistförflutna åren sakfällts för fylleri eller olovlig körning, må ej erhålla körkort, med mindre fråga uppenbarligen är om en enstaka förseelse av en i övrigt skötsam person. För sökande, som lider av sådant lyte, sådan sjukdom eller sådan syn- eller hörselnedsättning, som väsentligen minskar hans förmåga att föra fordon av det slag, varom fråga är, må körkort utfärdas allenast i de fall och på de villkor, som Konungen bestämmer. — I anslutning till nämnda bestämmelser har i 69 § vägtrafikkungörelsen givits vissa föreskrifter om möjlighet för körkortssökande att erhålla förhandsbesked, huruvida lyte, sjukdom e. d., varav sökanden lider, utgör hinder för utbe-  
kommande av körkort.

I 33 § 2 mom. vägtrafikförordningen uppräknas de fall, då länsstyrelsen skall återkalla utfärdat körkort. Bl. a. skall så ske, 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. I 33 § 5 mom. ges närmare bestämmelser om minsta tid för återkallelse. Om körkort återkallats på grund av brott mot 1 § andra stycket lagen om straff för vissa trafikbrott, får nytt körkort ej utfärdas innan två år förflutit från den dag, då rätten att föra körkortspliktigt fordon framtogs föraren. För flertalet övriga fall — bl. a. det nyss omnämnda — gäller att nytt körkort ej får utfärdas förrän ett år förflutit från sagda dag. I vissa fall kan länsstyrelsen i beslutet om återkallelsen föreskriva kortare tid än nu sagts, dock ej under viss minimetid.

### Framkomna önskemål om författningsändringar

Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län har i sin förut omnämnda framställning den 29 januari 1959 påtalat en såsom mindre önskvärd betecknad konsekvens av bestämmelserna i 32 § 2 mom. vägtrafikförordningen om utfärdande av körkort för den, som under de två sistförflutna åren sakfällts för fylleri eller olovlig körning. Länsstyrelsen har framhållit, att det ibland

kan dröja avsevärd tid, någon gång upp till ett par år, innan vederbörande blir åtalad och sakfälld. Det vore enligt länsstyrelsens mening lämpligast, att tvåårstiden räknades från den tidpunkt, då gärningen begicks.

Samma synpunkt har kommit till uttryck i framställningen den 17 februari 1959 från länsstyrelsen i Västerbottens län. Sistnämnda länsstyrelse har därjämte anmält tvekan angående tolkningen av gällande bestämmelser i 32 § 2 mom. och 33 § 5 mom. första stycket vägtrafikförordningen för det fall, att körkort återkallats på grund av förseelse, innefattande fylleri eller olovlig körning. Närmaste anledningen till att tvekan uppstått har varit den, att körkort enligt förstnämnda lagrum icke får utfärdas förrän två år förflutit från det vederbörande sakfälldes, medan i sistberörda lagrum minimitiden för körkortsåterkallelse bestämts till ett år med möjlighet för länsstyrelsen att i samband med återkallelsen bestämma tiden ännu kortare. Vidare har anmärkts på att bestämmelserna enligt ordalagen synes möjliggöra att en person, som straffats för allvarligt brott, t. ex. kvalificerat rattfylleri, får nytt körkort efter avsevärt kortare tid än den som sakfällts för fylleriförseelser.

### **Departementschefen**

Då nu närmare ett års erfarenheter föreligger av de år 1958 införda reglerna om utfärdande och återkallelse av körkort, synes det lämpligt att i anslutning till övriga av mig förordade författningsändringar något undersöka, huruvida behov gjort sig gällande av jämkning i körkortsbestämmelserna.

Före 1958 års författningsändring var bestämmelserna om körkortsåterkallelse konstruerade så, att föraren i regel återfick sitt körkort efter utgången av en viss tid, som bestämdes i beslutet om återkallelsen. I motsats härtill går de nuvarande reglerna — om man bortser från vissa speciella fall, t. ex. återkallelse av medicinska skäl — ut på att en körkortsåterkallelse innebär definitiv mistning av körkortet. Vid bedömande, huruvida vederbörande åter skall kunna förvärva rätt att föra körkortspliktigt fordon, är han i princip jämställd med vilken annan körkortssökande som helst. Vid den allmänna lämplighetsprövningen skall emellertid hänsyn tagas till det förhållande, som föranlett återkallelsen. Om återkallelsen berott på förhållande, som ådagalägger att vederbörande är mindre lämplig som förare, bör han överhuvud icke vidare betros med körkort. I allt fall bör detta ej ske, förrän så lång tid förflutit, att man skäligen bör kunna bortse från förhållandet. Det kan möjligen synas inkonsekvent, att författningen med denna inställning överhuvud upptager några bestämmelser om visst minimum för återkallelsetiden. Sådana bestämmelser har emellertid på basis av tidigare erfarenheter ansetts ofrånkomliga för att förebygga en alltför slapp tillämpning av reglerna om den allmänna lämplighetsprövningen. Förekomsten av dessa bestämmelser kan emellertid, i belysning av det nu anförda, uppenbarligen icke tagas till inläkt för en praxis av inne-

börd, att vederbörande mer eller mindre automatiskt erhåller nytt körkort, så snart den i 33 § 5 mom. stadgade minsta tiden gått till ända.

En viss olägenhet med det sålunda gällande systemet är att den, som fått sitt körkort återkallat, icke kan på förhand veta, huruvida en ansökan om nytt körkort kommer att avslås under hänvisning till det allmänna lämplighetskravet. För att bringa frågan under länsstyrelsens prövning nödgas han anskaffa bl. a. fotografi och läkarintyg samt undergå förarprov. Om ansökningen avslås, måste han, därest han vidhåller sin avsikt att erhålla nytt körkort, tid efter annan upprepa sin framställning under enahanda betingelser, till dess den bifalles. Anskaffandet av de erforderliga handlingarna drar varje gång vissa icke helt obetydliga kostnader. Kravet på särskilt förarprov vid varje ansökan innebär därjämte en belastning för besiktningsmannaorganisationen.

Visserligen kan det sägas, att alldeles samma olägenheter föreligger för den som första gången söker körkort och av någon orsak, t. ex. en begången fylleriförseelse, icke är helt säker på hur lämplighetsfrågan kommer att bedömas. Detta utgör emellertid ej något bärande skäl mot en reform utan talar blott för att reformen bör få sådan räckvidd, att den omfattar jämväl det sist omnämnda fallet.

Efter vad jag inhämtat, har vissa länsstyrelser redan infört en praxis, som ger de körkortssökande möjlighet att få ett visst förhandsbesked i lämplighetsfrågan. Innebörden av denna praxis är att länsstyrelsen upptager ansökning om körkort till prövning, även om den icke åtföljs av samtliga de i 32 § 1 mom. vägtrafikförordningen uppräknade handlingarna, under förutsättning att åtminstone lämplighetsintyg bifogats. Om lämplighetsfrågan bedömes i positiv riktning, erhåller sökanden under hand anmodan att komplettera ansökningen med övriga erforderliga handlingar. I annat fall avslås ansökningen. Länsstyrelsen vägrar alltså icke att upptaga ansökningen till prövning av den orsaken, att ansökningshandlingarna icke är fullständiga.

En reform i den av mig antydda riktningen synes lämpligen böra ta fasta på och legalisera denna praxis. Detta synes kunna ske genom upptagande av en uttrycklig föreskrift i 32 § om att sökande, som innan han undergår förarprov önskar påkalla länsstyrelsens prövning, huruvida hinder för utfärdande av körkort möter oavsett utgången av provet, äger inkomma med ansökning åtföljd av allenast lämplighetsintyg och de handlingar i övrigt, som sökanden vill åberopa. Härjämte bör föreskrift meddelas om att länsstyrelsen, därest hinder för utfärdande av körkort ej finnes möta med hänsyn till de ingivna handlingarnas innehåll eller vad som eljest är känt om sökanden, skall förelägga honom viss tid att inkomma med övriga handlingar vid äventyr att ansökningen eljest förklaras förfallen.

Med den sålunda föreslagna ordalydelsen kommer bestämmelsen att omfatta jämväl det fall, som nu regleras i 69 § vägtrafikkungörelsen, nämligen att sökanden vill erhålla förhandsbesked huruvida hinder för erhållande av körkort möter med hänsyn till lyte, sjukdom e. d. Sistnämnda

bestämmelse bör därför utgå och ersättas av detaljföreskrifter om förfarandet hos länsstyrelsen i ärenden rörande förhandsbesked.

Frågan om utgångspunkten för beräkning av den i 32 § 2 mom. stadgade tid av två år, före vars utgång den, som gjort sig skyldig till fylleri eller olovlig körning, icke må erhålla körkort, synes böra lösas genom en författningsändring, som fastslår att tiden skall räknas från förseelsens begående.

Med hänsyn till de erfarenheter, som inom kommunikationsdepartementet vunnits från tillämpningen av nuvarande regler, vill jag dessutom föreslå en annan ändring i 32 § 2 mom. vägtrafikförordningen. Enligt stadgandets nuvarande lydelse kan den, som gjort sig skyldig till fylleri eller olovlig körning, i undantagsfall erhålla körkort före utgången av nyssnämnda tvåårsperiod, såvida fråga uppenbarligen är om enstaka förseelse av en i övrigt skötsam person. Stadgandet ger möjlighet att i någon mån nyansera bedömningen i fråga om engångsförseelser. När fråga är om två förseelser, bortfaller emellertid denna möjlighet. Hur förmildrande omständigheterna än må vara, hur starkt behov av körkort som än må föreligga och hur skötsam sökanden än må vara, finns icke någon möjlighet att förkorta väntetiden något. Huruvida vederbörande fällts för en eller flera förseelser, beror ofta blott på polisens och åklagarnas utredningsmöjligheter. Jag förordar, att stadgandets formulering uppmjukas något, så att det absoluta hindret för erhållande av körkort efter två förseelser bortfaller. En liknande ändring bör då givetvis göras även i 33 § 2 mom. vägtrafikförordningen.

Det förtjänar anmärkas, att yttranden över de nu skisserade förslagen under hand inhämtats från vissa myndigheter, bland vilka må nämnas väg- och vattenbyggnadsstyrelsen samt statens trafiksäkerhetsråd, och att de sålunda hörda myndigheterna icke haft något att erinra mot att förslagen genomföres.

Vad beträffar tillämpningen i övrigt av bestämmelserna i 32 § 2 mom. och 33 § 5 mom. vägtrafikförordningen hänvisar jag till den redogörelse för stadgandenas innebörd, som lämnats i det föregående. Anledning torde ej föreligga att i detta sammanhang närmare ingå på bedömningen av olika tänkbara fall.

De av mig förordade författningsändringarna torde böra träda i kraft den 1 juli 1959. På grund av övergångsbestämmelserna till förordningen den 16 maj 1958 om ändring i vägtrafikförordningen blir emellertid de föreslagna nya bestämmelsernas räckvidd, när fråga är om utfärdande av nytt körkort i stället för återkallat sådant, begränsad till fall, då återkallelsen skett efter ikraftträdandet av 1958 års förordning.

I detta sammanhang torde jämväl böra anmälas, att jag överväger att föreslå en ändring av bestämmelserna rörande turistvagnslicenser, avsedd att i någon omfattning möjliggöra utfärdande av sådan licens för fordon,

som ännu icke hunnit registreras i annat land, t. ex. för fordon som turist inköper under vistelse i Sverige. Ärendet befinner sig emellertid icke i sådant skick, att förslag f. n. kan framläggas i ämnet. Vid sådant förhållande och då frågan ej synes vara av den betydelse, att den behöver underställas riksdagen i form av konkret författningsförslag, torde jag få återkomma till frågan i annat sammanhang.

Jag förutsätter vidare, att någon mindre jämkning av redaktionell natur i vägtrafikförordningen kan visa sig påkallad i anslutning till utfärdandet av de nu förordade författningsändringarna.

---

I enlighet med vad i det föregående anförts har inom kommunikationsdepartementet upprättats förslag till *förordning om ändring i vägtrafikförordningen den 28 september 1951 (nr 648)*. Förslaget torde såsom bilaga fogas vid protokollet i detta ärende.

Föredraganden hemställer,

att Kungl. Maj:t måtte genom proposition anhålla om riksdagens yttrande över förslaget.

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

Ur protokollet:

*Nils Engdahl*