

Nr 37

Utlåtande i anledning av dels Kungl. Maj:ts proposition med förslag till förordning om ändring i vägtrafikförordningen den 28 september 1951 (nr 648), dels ock i ämnet väckta motioner.

Genom en den 3 april 1959 dagtecknad proposition, nr 136, vilken hänvisats till lagutskott och behandlats av andra lagutskottet, har Kungl. Maj:t, under åberopande av propositionen bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden, anhållit om riksdagens yttrande över följande

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 1951¹ skola erhålla ändrad lydelse på sätt nedan angives.

(Gällande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

32 §.

1 m o m. 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 före-

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

(Gällande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

lägga honom viss tid att inkomma med övriga i tredje stycket omförmälda handlingar vid äventyr att ansökningsen 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.

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.

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.

(Gällande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

33 §.

2 m o m. 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;

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;

6. om föraren — — — sådant föreläggande.

Återkallelse av — — — körkortspliktigt fordon.

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 släpvagnens totalvikt skall, därest släpvagnen 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 cirkula-

(Gällande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

tionstrafik 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.

I samband med propositionen har utskottet behandlat två i anledning därav väckta likalydande motioner, nämligen nr 469 i första kammaren av herrar *Lundström* och *Edström* samt nr 574 i andra kammaren av herr *Carlsson* i Huskvarna m. fl.

I motionerna har hemställts, »att kammaren vid sin behandling av Kungl. Maj:ts proposition nr 136 med avslag i vad avser förslaget om ändring av 56 §, 1 mom. andra stycket i vägtrafikförordningen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t begära en allmän översyn av bestämmelserna om hastighetsbegränsning m. m. för fordon med tillkopplade släp». Motionärerna har anfört, att av dem i motionerna uttalade synpunkter bör beaktas vid den begärda översynen. Beträffande dessa synpunkter får utskottet, i den mån redogörelse för dem inte lämnas i det följande, hänvisa till motionen I: 469.

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 er-

hålla 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.

Inledning

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.

I förevarande proposition behandlas

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 yttranden 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 befogen-

heten 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 driftfärdigt 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 driftfärdigt 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 åberopande 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 föreslagna 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 fordonsvägar, och även med tillgång till sådana vägar skulle över-

vakningsarbetet 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 tillrädligt 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.

Motionerna

Motionärerna yttrar, att det är angeläget, att man på allt sätt söker uppmjuka de nuvarande bestämmelserna om maximihastighet för bilar med släpfordon. Med bilarnas nuvarande tekniska utrustning bör man enligt motionärerna utan att eftersätta trafiksäkerheten kunna tillåta högre hastigheter än de nuvarande. Motionärerna fortsätter:

Internationella jämförelser visar för övrigt att Sverige har de lägsta tillåtna hastigheterna för bilar med tillkopplade släpfordon. Det kan också ifrågasättas om inte ett fordon som framföres på starkt trafikerade riksvägar i 40 km:s hastighet innebär en större trafikfara än om fordonet skulle framföras med högre hastighet, förslagsvis 60 km/tim. Bromssystemen på de moderna bilarna är i regel dimensionerade för inbromsning vid relativt höga hastigheter.

Även om ett släpfordon således nedsätter bilens bromsförmåga torde säkerhetsmarginalen vara tillräckligt stor för att anses betryggande. Hithörande frågor är emellertid av mycket invecklad beskaffenhet. Det finns en rad skilda typer av släpfordon, och deras tekniska utrustning särskilt i fråga om bromsanordningar är mycket varierande.

Nuvarande hastighetsbestämmelser kan inte sägas vara anpassade efter den moderna motorismens krav och tekniska förutsättningar. Frågan om tillåtna maximihastigheter liksom andra bestämmelser beträffande bilar med tillkopplade släp bör därför enligt vår mening snarast bli föremål för en genomgripande översyn.

Användande av vissa påbudsmärken utan samband med lokal trafikföreskrift

Vad beträffar gällande bestämmelser, framkomna önskemål om ändringar däri samt remissyttrandena i denna del får utskottet hänvisa till framställningen i propositionen (s. 10—13).

Departementschefen

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

Emellertid har det efter hand visat sig erforderligt att använda vissa märken 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 bety-

delse. 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 förekommade 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 förekommade bestämmelsen av samma innehåll. Det torde med hänsyn härtil 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 bibehålles vid den bestämmanderätt, som de hittills haft, och att trafikföreskrifter av mera genomgripande natur endast får tillkomma i former, 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 körriktningsmärken 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

Vad beträffar gällande bestämmelser och framkomna önskemål om ändringar däri får utskottet hänvisa till framställningen i propositionen (s. 16—17).

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 intäkt för en praxis av innebörd, 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 besiktningsmannorganisationen.

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 ansökan 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 lämplig-

hetsfrågan 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.

Utskottet

Vad gäller *maximihastigheten för vissa fordon* beröres i propositionen frågan om hastigheten för bil med släpvagn. Bortsett från det fall att släpvagnen är försedd med bromsar av viss beskaffenhet får bil med släpvagn som regel inte föras fortare än 40 km/tim. Undantag gäller för det fall att släpvagnens totalvikt, d. v. s. dess tjänstevikt plus dess maximilast, inte överstiger en tredjedel av bilens tjänstevikt. För sådant fall gäller ingen särskild hastighetsbegränsning.

I anledning av en framställning från fiskerikonsulenten hos Södermanlands läns hushållningssällskap föreslås i propositionen den uppmjukningen, att, om släpvagnen inte är lastad, undantagsregeln skall gälla för det fall att släpvagnens blotta tjänstevikt inte överstiger en tredjedel av bilens tjänstevikt.

Utskottet anser den föreslagna utvidgningen **lämplig**.

I de förevarande motionerna har hemställts om allmän översyn av bestämmelserna om hastighetsbegränsning m. m. för fordon med släp. Hemställan motiveras framför allt med att de svenska bestämmelserna på området är strängare än vad som förekommer utrikes och med att de moderna motorfordonens bromssystem och tekniska utrustning i övrigt tillåter högre hastigheter än de här medgivna.

I anledning härav vill utskottet anföra, att det kan förutsättas, att Kungl. Maj:t och ansvariga myndigheter — i första hand väg- och vattenbyggnadsstyrelsen — har sin uppmärksamhet riktad på frågan i vad mån det med hänsyn till belastningen på vägarna och trafiksäkerhetens krav är möjligt att medgiva högre hastigheter för fordon med släp än de nu gällande maximihastigheterna. Något initiativ från riksdagens sida synes därför inte erforderligt, varför utskottet inte kan tillstyrka motionerna.

Beträffande de övriga genom propositionen framlagda förslagen — rörande *vissa slag av påbudsmärken* samt *utfärdande och återkallelse av körkort* — har utskottet inte funnit anledning till erinran eller uttalande.

Under återopande av vad sålunda anförts får utskottet hemställa,

A. att riksdagen i anledning av det vid förevarande proposition, nr 136, fogade förslaget till förordning om ändring i vägtrafikförordningen den 28 september 1951 (nr 648) måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t som sin mening giva till känna vad utskottet ovan anfört;

B. att motionerna I: 469 och II: 574 icke måtte föranleda någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 12 maj 1959

På andra lagutskottets vägnar:

EDVIN JACOBSSON

Vid detta ärendes behandling har närvarit

från första kammaren: herrar Nils Elowsson, Axel E. Svensson och Sunne, fru Carlqvist samt herrar Mannerskantz, Magnusson och Edström;

från andra kammaren: herrar Jacobsson i Tobo och Nilsson i Göteborg, fröken Wetterström, herr Carlsson i Bakeröd, fröken Sandell, fröken Höjer samt herrar Johansson i Södertälje och Svensson i Kungälv.

Reservation

av herrar *Mannerskantz* och *Edström* samt fröken *Höjer*, vilka ansett, att utskottet bort anföra följande.

Vad gäller — — — (lika med utskottet) — — — här medgivna.

Bilar med släpvagnar användes i stor utsträckning kommersiellt av rörelseidkare av olika slag. Oftast är det härvid fråga om personbilar med släpvagn. Det är av stor betydelse för att hålla transportkostnaderna nere, att hastigheten inte begränsas mer än vad som är nödvändigt med hänsyn till trafiksäkerhet och vägarnas belastning. Trafiksäkerhetsskålen talar inte odelat för att ifrågavarande fordon skall föras med låg hastighet. På livligt trafikerade vägar kan ett fordon, som håller en hastighet av 40 km/tim, otvivelaktigt stundom utgöra större trafikfara än fordon, som håller en hastighet av exempelvis 60 km/tim. Med lägre hastighet tilltar nämligen antalet omkörningar; dessa utgör erfarenhetsmässigt stora faromoment.

De gällande bestämmelserna om maximihastighet för bilar med släpfordon har inte reviderats sedan vägtrafikförordningens tillkomst år 1951. Sedan dess har bilarnas tekniska standard förbättrats avsevärt. Bl. a. har bromssystemen i allmänhet blivit effektivare. De gällande hastighetsgränserna kan därför betecknas såsom otidsenliga, något som vinner stöd av att de är lägre än motsvarande gränser på de flesta håll utomlands.

Enligt utskottets mening är alltså en översyn av bestämmelserna motive-rad, och utskottet tillstyrker därför motionsyrkandet om en sådan översyn.

Beträffande de — — — (lika med utskottet) — — — eller uttalande.

Under åberopande av vad sålunda anförts får utskottet hemställa,

A. att riksdagen i anledning av det vid förevarande proposition, nr 136, fogade förslaget till förordning om ändring i vägtrafikförordningen den 28 september 1951 (nr 648) måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t som sin mening giva till känna vad utskottet ovan anført;

B. att riksdagen i anledning av motionerna I: 469 och II: 574 måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om översyn av bestämmelserna om hastighetsbegränsning m. m. för fordon med tillkopplade släp;

C. att motionerna I: 469 och II: 574, i den mån de inte kan anses besvarade genom vad utskottet hemställt under B, inte måtte föranleda någon riksdagens åtgärd.