

Nr 132

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen med förslag till förordning om ändring i vägtrafikförordningen den 28 september 1951 (nr 648), m. m.; given Stockholms slott den 20 mars 1964.

Kungl. Maj:t vill härmed, under åberopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för denna dag,

dels inhämta riksdagens yttrande över härvid fogade förslag till

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

2) förordning om ändring i förordningen den 5 maj 1960 (nr 134) om mopeder; och

3) förordning om ändring i förordningen den 25 oktober 1940 (nr 910) angående yrkesmässig automobiltrafik m. m.,

dels ock bereda riksdagen tillfälle att avgiva yttrande över vad föredragande departementschefen anfört angående tillämpningen framdeles av 56 § 4 mom. vägtrafikförordningen.

GUSTAF ADOLF

Gösta Skoglund

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen framlägges förslag till ändringar i vägtrafikförordningen med anledning av den föregående år beslutade reformen om årlig besiktning av vissa fordon.

Enligt förslaget skall den nya säkerhetskontrollen inordnas bland nu föreskrivna kontrollbesiktningar. Den skall, liksom fordonsbesiktningarna i övrigt utom typbesiktningarna, utföras inom det för ändamålet bildade Aktiebolaget Svensk Bilprovning. I vägtrafikförordningen skall upptagas den beslutade huvudregeln om årlig besiktning av minst tre år gamla registrerade motorfordon och släpvagnar. För att möjliggöra en successiv utbyggnad av verksamheten och en anpassning till erfarenheterna under utbyggnadstiden skall Kungl. Maj:t kunna förordna om inskränkning i besikt-

ningsskyldighetens omfattning och meddela regler om tider för fordonens inställelse. Avsikten är att besiktningsskyldighet till en början skall föreligga endast för fordon av 1960 års och äldre modell.

Vid kontrollbesiktning skall fordonet godkännas eller, om det inte kan ske, föreläggande ges om ny besiktning eller körförbud meddelas. Den som underlåter att inställa fordon skall inte som nu dömas till böter utan i stället skall körförbud automatiskt inträda. Körförbud skall kunna meddelas av besiktningsmannen vid själva besiktningen. Länsstyrelserna skall inte längre pröva körförbudsfrågor.

Uppföljningen av att reglerna om kontrollbesiktning efterkommes skall ske med hjälp av märken på fordonen och genom att besiktningsinstrument och typintyg alltid skall medföras vid färd. Kungl. Maj:t skall kunna förordna om att särskild vagnbok skall för ändamålet kunna ersätta besiktningshandlingen.

Skyldigheten att inställa fordon för besiktning föreslås träda i kraft den 1 januari 1965. För varje fordon — utom släpvagnarna — kommer att gälla en särskild inställelsemånad, som beror av slutsiffran i fordonets registreringsnummer. Möjlighet kommer att öppnas till viss frivillig besiktning under sista halvåret 1964 med giltighet för år 1965.

I propositionen behandlas vidare frågan om tillfälliga hastighetsbegränsningar i motortrafiken. Sådana begränsningar har genom 1961 års trafiksäkerhetskommittés undersökningar befasts vara ett effektivt medel att nedbringa antalet trafikolyckor, särskilt svåra olyckor. Detta instrument bör därför enligt propositionen i fortsättningen utnyttjas i trafiksäkerhetens intresse.

Slutligen bör enligt propositionen föreskrivas utrustning med backspegel för vissa trehjuliga motorcyklar.

Förslag
till
förordning om ändring i vägtrafikförordningen
den 28 september 1951 (nr 648)

Härigenom förordnas *dels* att i följande stadganden i vägtrafikförordningen¹ den 28 september 1951 ordet »besiktningsman» eller former av detta ord skola ersättas med ordet »bilinspektör» eller motsvarande former härav, nämligen 3 § 6 mom. första stycket, 12 § 2 mom. femte stycket, 23 a § första, andra och fjärde styckena, 27 § 4 mom. sjätte stycket, 29 § 4 mom., 31 § 1 mom. första stycket och 2 mom., 36 § 1 mom. andra stycket, 3 mom. första och fjärde styckena, 4 mom. första och tredje styckena samt 8 mom. andra stycket, 37 § 2 mom. sjunde stycket, 40 § 2 mom. andra stycket, 57 § 2 mom. fjärde stycket, 65 § 7 mom. första stycket samt 74 §, *dels* att 1 § 9 mom., 4 § 1 mom., 10 § 4 och 6 mom., 12 § 1 och 4 mom., 13 § 1 och 4 mom., 14 § 1 mom., 22, 23, 24 och 24 a §§ samt 65 § 2, 5 och 6 mom. nämnda förordning² skola erhålla ändrad lydelse på sätt nedan angives, *dels* ock att i samma förordning till 20 § skall fogas ett nytt moment, betecknat 6 mom., och till 21 § skall fogas ett nytt moment, betecknat 4 mom., av nedan angiven lydelse.

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

1 §.

9 mom. Besiktning och annan förättning, som i denna förordning avses, verkställes, där ej annorlunda är angivet, av särskilda besiktningsmän.

Närmare föreskrifter angående besiktningsmännen och deras verksamhet meddelas av Konungen eller av Konungen förordnad chefsmyndighet.

9 mom. Om bilinspektör och besiktningsman, som i denna förordning sägs, samt om dessa befattningshavares verksamhet meddelas närmare föreskrifter av Konungen eller av Konungen förordnad chefsmyndighet.

4 §.

1 mom. Motorcykel skall — — — — — svarande anordningar.

Motorcykel på tre hjul, vilken är försedd med förarhytt eller slutet karosseri, skall härjämte vara försedd med backspegel, så placerad,

¹ Senaste lydelse av 3 § 6 mom. se SFS 1961: 297; av 31 § 1 mom., 36 § 4 mom. och 36 § 8 mom. se SFS 1958: 222; samt av 40 § 2 mom. se SFS 1957: 356; 23 a § och 65 § 7 mom. införda genom SFS 1963: 652.

² Senaste lydelse av 4 § 1 mom. och 10 § 6 mom. se SFS 1955: 313; av 14 § 1 mom. se SFS 1953: 300; av 24 § 1 mom. se SFS 1958: 222; 65 § 2 och 6 mom. se SFS 1961: 297; 24 a § införda genom SFS 1961: 297.

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

att föraren med densamma kan iakttaga den bakomvarande trafiken.

Vad i — — — — — för motorcykel.

10 §.¹

4 mom. Såsom villkor för fordons upptagande i bilregister skall gälla, att fordonet inom ett år före ingivandet av registreringsansökan antingen godkänts vid registreringsbesiktning enligt 14 § eller ock upptagits i typintyg enligt 15 §, samt att fordonet icke därefter underkastats sådan ändring, att det ej längre överensstämmer med uppgifterna i utfärdat besiktningssinstrument eller typintyg.

4 mom. Såsom villkor för fordons upptagande i bilregister skall gälla, att fordonet inom ett år före ingivandet av registreringsansökan antingen godkänts vid registreringsbesiktning enligt 14 § eller upptagits i typintyg enligt 15 § eller ock, om fordonet är reservregistrerat, godkänts vid kontrollbesiktning enligt 24 §, samt att fordonet icke därefter underkastats sådan ändring, att det ej längre överensstämmer med uppgifterna i utfärdat besiktningssinstrument eller typintyg.

Skall fordon — — — — — angiven tid.

Med ändring — — — — — än förut.

6 mom. Vid färd med lastbil skall för fordonet gällande besiktningssinstrument eller typintyg eller styrkt avskrift eller fotografisk kopia härav medföras och på tillsägelse uppvisas för besiktningssman eller polisman. Handlingen skall vara i sådant skick, att den utan svårighet kan läsas.

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

Har för visst fordon enligt bestämmelser, som meddelas av Konungen, utfärdats särskild vagnbok, skall vad i första stycket sägs i stället gälla denna.

12 §.

1 mom. Utan hinder — — — — — 21 § 1 mom.; samt

3. att fordonet inom ett år före brukandet antingen godkänts vid registreringsbesiktning eller ock upptagits i typintyg, samt att fordonet icke därefter underkastats sådan ändring, som avses i 10 § 4 mom.

3. att fordonet inom ett år före brukandet antingen godkänts vid registreringsbesiktning eller upptagits i typintyg eller ock, om fordonet är reservregistrerat, godkänts vid kontrollbesiktning enligt 24 §, samt att fordonet icke därefter underkastats sådan ändring, som avses i 10 § 4 mom.

Under 3 — — — — — vid besiktning.

På reservregistrerat — — — — — eller släpfordon.

4 mom. Vid färd med fordon enligt interimslicens i andra fall än

4 mom. Vid färd med fordon enligt interimslicens i andra fall än

¹ Betr. 4 mom. jfr SFS 1964: 40.

(Nuvarande lydelse)

som i 1 mom. a—d) avses skall kunna styrkas, att fordonet inom ett år före brukandet godkänts vid registreringsbesiktning eller upptagits i typintyg. Såsom bevis tjänar intyg, tecknat å licensen av den, som utfärdat besiktningsinstrumentet eller typintyget, eller av polismyndighet, för vilken instrumentet eller typintyget företetts. Saknas sådant bevis, skall till styrkande av förhållandet medföras antingen instrumentet eller typintyget eller ock särskilt bevis, meddelat av den, som utfärdat instrumentet eller typintyget, eller av polismyndigheten. Här avsett instrument, typintyg eller bevis skall på tillsägelse uppvisas för *besiktningsman* eller polisman.

(Föreslagen lydelse)

som i 1 mom. a—d) avses skall kunna styrkas, att fordonet inom ett år före brukandet godkänts vid registreringsbesiktning eller upptagits i typintyg *eller ock, i förekommande fall, godkänts vid kontrollbesiktning*. Såsom bevis *i förstnämnda hänseenden* tjänar intyg, tecknat å licensen av den, som utfärdat besiktningsinstrumentet eller typintyget, eller av polismyndighet, för vilken instrumentet eller typintyget företetts. Saknas sådant bevis, skall till styrkande av förhållandet medföras antingen instrumentet eller typintyget eller ock särskilt bevis, meddelat av den, som utfärdat instrumentet eller typintyget, eller av polismyndigheten. *Såsom bevis om kontrollbesiktning tjänar intyg av den, som utfört besiktningen*. Här avsett instrument, typintyg eller bevis skall på tillsägelse uppvisas för *bilinspektör* eller polisman.

13 §.

1 mom. Utan hinder — — — — — — — — 21 § 1 mom.; samt

3. i andra fall än som i 12 § 1 mom. a—d) avses, att fordonet inom ett år före brukandet antingen godkänts vid registreringsbesiktning eller *ock* upptagits i typintyg, samt att fordonet icke därefter underkastats sådan ändring, som avses i 10 § 4 mom.

4 mom. Vid färd med fordon enligt saluvagnslicens i andra fall än som i 12 § 1 mom. a—d) avses skall, *till styrkande av* att fordonet inom ett år före brukandet godkänts vid registreringsbesiktning eller upptagits i typintyg, *medföras* antingen besiktningsinstrumentet eller typintyget eller ock särskilt bevis, meddelat av den, som utfärdat instrumentet eller typintyget, eller av polismyndighet, för vilken instrumentet eller typintyget företetts. Här av-

3. i andra fall än som i 12 § 1 mom. a—d) avses, att fordonet inom ett år före brukandet antingen godkänts vid registreringsbesiktning eller upptagits i typintyg *eller ock, om fordonet är reservregistrerat, godkänts vid kontrollbesiktning enligt 24 §*, samt att fordonet icke därefter underkastats sådan ändring, som avses i 10 § 4 mom.

4 mom. Vid färd med fordon enligt saluvagnslicens i andra fall än som i 12 § 1 mom. a—d) avses skall *kunna styrkas*, att fordonet inom ett år före brukandet godkänts vid registreringsbesiktning eller upptagits i typintyg *eller ock, i förekommande fall, godkänts vid kontrollbesiktning*. *Såsom bevis i förstnämnda hänseenden tjänar* antingen besiktningsinstrumentet eller typintyget eller ock särskilt bevis, meddelat av den, som utfärdat instrumentet eller

(Nuvarande lydelse)

sett instrument, typintyg eller bevis skall på tillsägelse uppvisas för *besiktningsman* eller polisman.

(Föreslagen lydelse)

typintyget, eller av polismyndighet, för vilken instrumentet eller typintyget företetts. *Såsom bevis om kontrollbesiktning tjänar intyg av den, som utfört besiktningen.* Här avsett instrument, typintyg eller bevis skall på tillsägelse uppvisas för *bilinspektör* eller polisman.

14 §.¹

1 mom. Befinnes vid — — — — — här brukas.

Gäller besiktningen fordon, som avses i 24 § 1 mom., skola föreskrifterna i 3 mom. samma stadgande om märke på fordon tillämpas. Föreskrifterna i sistnämnda mom. tredje, fjärde och femte styckena skola äga motsvarande tillämpning vid registreringsbesiktning av registrerat fordon.

20 §.

6 m o m. Har besiktningsinstrument eller typintyg förstörts eller förkommit eller undergått sådan förändring, att det icke lämpligen kan användas, må efter ansökan hos den länsstyrelse, där fordonet är registrerat, duplett av handlingen med särskild markering innehållande ordet »duplett» utfärdas. Ansökan skall, om handlingen förstörts eller förkommit, innehålla försäkran om förlusten. Finnes handlingen i behåll, skall densamma bifogas ansökningen.

Skulle förlorat besiktningsinstrument eller typintyg komma tillrätta, skall det ofördröjligen översändas till länsstyrelse, som utfärdat duplett därav.

Vad i detta moment sägs skall jämväl gälla vagnbok, som avses i 10 § 6 mom. andra stycket.

21 §.

4 m o m. Om märke angående kontrollbesiktning stadgas i 24 § 3 mom.

¹ Betr. 1 mom. jfr SFS 1964:40.

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

22 §.

Länsstyrelse äger — — — — — enligt 24 §.

Då besiktning eller annan undersökning av motordrivnet fordon eller släpfordon därtill föranleder eller då sådant fordon undanhålles besiktning, som förelagts av länsstyrelse eller vid flygande inspektion, som i 23 § sägs, må länsstyrelsen meddela förbud att använda fordonet (kör förbud). Förbudet, som skall delgivas fordonets ägare, länder till omedelbar efterrättelse och gäller för hela riket intill dess besiktningsman efter kontrollbesiktning intygat, att fordonet är i föreskrivet skick.

Har i sådant föreläggande angiven tid gått till ända, utan att kontrollbesiktning skett, skall — där under sagda tid ej heller registreringsbesiktning av fordonet ägt rum — gälla förbud att använda fordonet (kör förbud). Förbudet skall bestå, intill dess kontrollbesiktning eller registreringsbesiktning av fordonet företages. Utan hinder av att körförbud inträtt må fordonet brukas vid provkörning i omedelbart samband med reparation ävensom för färd kortaste lämpliga väg till reparationsverkstad för reparation och till besiktningsman för besiktning.

23 §.

Polisman, som länsstyrelse förordnat härtill, så ock besiktningsman äger att undersöka och provköra motordrivnet fordon eller släpfordon, som av honom anträffas på väg, för kontroll av fordonets beskaffenhet och utrustning (flygande inspektion).

Befinnes fordonet vara så bristfälligt, att det ej utan uppenbar fara för trafiksäkerheten kan vidare nyttjas, äger förrättningsmannen meddela körförbud beträffande fordonet. Förbudet länder till omedelbar efterrättelse och gäller för hela riket intill dess bristen blivit avhjälpt och besiktningsman efter kontrollbesiktning intygat, att fordonet är i föreskrivet skick. Förbudet må dock dessförinnan hävas av länsstyrelse, om skäl därtill anses föreligga.

Polisman, som länsstyrelse förordnat härtill, så ock bilinspektör äger, i den omfattning Kungl. Maj:t bestämmer, undersöka och provköra motordrivnet fordon eller släpfordon för kontroll av fordonets beskaffenhet och utrustning (flygande inspektion).

Befinnes fordonet vara så bristfälligt, att det ej utan uppenbar fara för trafiksäkerheten kan vidare nyttjas, äger förrättningsmannen meddela körförbud beträffande fordonet. Förbudet länder till omedelbar efterrättelse och gäller för tid som sägs i 22 § andra stycket. Utan hinder av att körförbud meddelats må fordonet brukas vid provkörning i omedelbart samband med reparation ävensom för färd kortaste lämpliga väg från plats, där reparation utförts, till besiktningsman för besiktning.

Befinnes fordonet — — — — — är avgiftsfritt.

Har i föreläggande om kontrollbesiktning angiven tid gått till ända, utan att sådan besiktning skett, skola bestämmelserna om körförbud i 22 § andra stycket äga motsvarande tillämpning.

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

24 §.

1 mom. Registrerat motorfordon — — — — — sådant gasverk.

Om skyldighet att för kontrollbesiktning inställa motordrivet fordon eller släpfordon i anledning av körförbud eller föreläggande stadgas i 22, 23 och 23 a §§.

Angående skyldighet att för kontrollbesiktning inställa fordon, som användes i yrkesmässig trafik eller uthyrningsrörelse, gäller vad därom särskilt stadgas.

Kontrollbesiktning skall jämväl ske av vissa fordon, som användas i sådan yrkesmässig trafik eller uthyrningsrörelse, varom särskilt stadgas. För detta ändamål skall bil eller släpfordon, som i yrkesmässig trafik användes för personbefordran, inom ett år efter närmast föregående besiktning, samt bil, som användes i uthyrningsrörelse, inom sex månader efter närmast föregående besiktning, av ägaren inställas hos besiktningsman.

Annat registrerat motorfordon och annan registrerad släpvagn än nu sagts, skall, om fordonet är minst tre år gammalt, i den mån Konungen ej annorlunda förordnar årligen undergå kontrollbesiktning på tid, som bestämmes av Konungen eller den myndighet Konungen förordnar.

2 mom. Vid anmälan av fordon till kontrollbesiktning skall företes:

2 mom. Om kontrollbesiktning i anledning av körförbud och föreläggande stadgas i 3 mom., samt i 22, 23 och 23 a §§.

a) i fråga om fordon, för vilket utfärdats besiktningsinstrument eller typintyg, det senast utfärdade instrumentet eller intyget; och

b) i fråga om fordon, för vilket meddelats körförbud eller föreläggande om kontrollbesiktning enligt vad i 22, 23 och 23 a §§ stadgas, handling, som utfärdats över förbudet eller föreläggandet.

3 mom. Befinnes vid kontrollbesiktning, att fordonet är i föreskrivet skick eller behäftat med fel av allenast ringa betydelse ur trafik-säkerhetssynpunkt, skall fordonet godkännas. Avser besiktningen fordon, som sägs i 1 mom. första och andra styckena, skall besiktnings-

3 mom. Befinnes vid kontrollbesiktning, att fordonet är i föreskrivet skick eller behäftat med fel av allenast ringa betydelse ur trafik-säkerhetssynpunkt, skall fordonet godkännas. Avser besiktningen fordon, som sägs i 1 mom. första och andra styckena, skall besiktnings-

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

mannen i samband med godkännandet förse fordonet med märke, utvisande tiden för nästa inställelse till kontrollbesiktning. Motsvarande skall äga tillämpning, då besiktningen gäller fordon, som avses i 1 mom. tredje stycket, och företages å tid, då skyldighet att inställa fordonet föreligger, eller då sådan tid gått till ända, utan att fordonet försetts med märke.

Märke, som nu sagts, må ej avlägsnas. Har märket förstörts eller förkommit, skall fordonets ägare utan oskäligt dröjsmål föranstalta om att nytt märke åsättes fordonet.

Befinnes fordonet vara så bristfälligt, att det ej utan uppenbar fara för trafiksäkerheten kan vidare nyttjas, skall besiktningsmannen meddela körförbud för fordonet. Förbudet länder till omedelbar efter rättelse och gäller för tid, som sägs i 22 § andra stycket, samt med inskränkning, som anges i 23 § andra stycket.

Företer fordonet brister av annan art än förut i detta moment sägs, skall besiktningsmannen förelägga fordonets ägare att avhjälpa anmärkta bristfälligheter på fordonet och att inom viss tid inställa detsamma hos besiktningsman för kontrollbesiktning.

Har i sådant föreläggande angiven tid gått till ända, utan att fordonet inställts till kontrollbesiktning, skola bestämmelserna om körförbud i 22 § andra stycket äga motsvarande tillämpning.

4 m o m. Har tid, inom vilken visst fordon skolat inställas till kontrollbesiktning enligt 1 mom., gått till ända, utan att sådan besiktning skett, skola bestämmelserna om körförbud i 22 § andra stycket äga motsvarande tillämpning.

5 m o m. Närmare föreskrifter om kontrollbesiktning och om märke, som sägs i 3 mom., meddelas

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

av Konungen eller den myndighet
Konungen bestämmer.

24 a §.

Har Konungen — — — — — till bilen.

Rörande besiktning som nu avses skola bestämmelserna i 24 § 2 och 3 mom. äga motsvarande tillämpning.

Det av besiktningsmannen utfärdade intyget skall medföras under färd med släpvagnen och skall på tillsägelse uppvisas för besiktningsman eller polisman. Intyget skall vara i sådant skick, att det kan avläsas utan svårighet.

Intyg, utfärdat vid besiktning som nu avses, skall medföras under färd med släpvagnen och skall på tillsägelse uppvisas för bilinspektör eller polisman. Intyget skall vara i sådant skick, att det kan avläsas utan svårighet.

Närmare föreskrifter om särskild kopplingsbesiktning meddelas av Konungen eller den myndighet Konungen bestämmer.

65 §.

2 mom. Brukas motordrivet fordon eller släpfordon i strid mot 11 §, 12 § 1 mom., 13 § 1 mom. eller 24 a § första stycket eller mot bestämmelse, som meddelats med stöd av 27 § 1 mom., eller mot 27 § 2 eller 3 mom., eller brukas fordonet i strid mot förbud, som meddelats enligt 22, 23 eller 23 a §, vare ägaren förfallen till dagsböter.

2 mom. Brukas motordrivet fordon eller släpfordon i strid mot 11 §, 12 § 1 mom., 13 § 1 mom. eller 24 a § första stycket eller mot bestämmelse, som meddelats med stöd av 27 § 1 mom., eller mot 27 § 2 eller 3 mom., eller brukas fordonet i strid mot körförbud, som meddelats enligt 14 § 1 mom. andra stycket, 23 § andra stycket, 23 a § tredje stycket eller 24 § 3 mom. tredje stycket, eller som eljest gäller jämlikt 14 § 1 mom. andra stycket, 22 § andra stycket, 23 § fjärde stycket eller 24 § 3 mom. femte stycket eller 4 mom., vare ägaren förfallen till dagsböter.

5 mom. Envar, som — — — — — med dagsböter.

Till samma straff vare den förfallen, som lämnar veterligen oriktig uppgift i typintyg, varom förmåles i 15 § 2 mom., eller i ansökningshandling, som avses i 12 § 2 mom. andra stycket eller 27 § 4 mom. andra stycket.

Till samma straff vare den förfallen, som lämnar veterligen oriktig uppgift i typintyg, varom förmåles i 15 § 2 mom., eller i ansökningshandling, som avses i 12 § 2 mom. andra stycket, 20 § 6 mom. första eller tredje stycket eller 27 § 4 mom. andra stycket.

6 mom. Den, som bryter mot 10 § 5 mom. första stycket eller 24 § 1

6 mom. Den, som bryter mot 10 § 5 mom. första stycket eller icke ef-

(Nuvarande lydelse)

mom. första stycket eller icke efterkommer föreläggande, som meddelats enligt 22 § första stycket eller 23 § tredje stycket, straffes med dagsböter.

Till samma — — — — —

Förseelse mot 10 § 6 mom., 12 § 2 mom. femte stycket, 3 mom. tredje stycket eller 4 mom., 13 § 3 mom. fjärde stycket eller 4 mom., 21 § 2 mom. första stycket a—d), samma moment första stycket e), såvitt angår tjänstevikt, bredd, maximalast och största antal passagerare, eller andra stycket eller 3 mom. eller 24 a § tredje stycket, 27 § 4 mom. sjätte stycket eller 5 mom. fjärde stycket, straffes med böter, högst trehundra kronor.

(Föreslagen lydelse)

terkommer föreläggande enligt 23 § tredje stycket om styrkande för förretningsman av att bristfälligheter på fordon blivit avhjälpta, straffes med dagsböter.

— — sjätte stycket.

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

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 1965, från och med vilken dag förordningen den 25 mars 1955 (nr 98) angående tillfälligt upphävande av viss i vägtrafikförordningen den 28 september 1951 (nr 648) föreskriven besiktningsskyldighet, m. m. skall upphöra att gälla.

Förslag

till

**förordning om ändring i förordningen den 5 maj 1960 (nr 134)
om mopeder**

Härigenom förordnas, att i 6 § förordningen den 5 maj 1960 om mopeder ordet »bilinspektör» och detta ord i bestämd form skola utbytas emot motsvarande former av ordet »besiktningsman», samt att i 9 § samma förordning och i övergångsbestämmelsen till förordningen ordet »besiktningsman» skall utbytas mot ordet »bilinspektör».

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 1965.

Förslag

till

**förordning om ändring i förordningen den 25 oktober 1940 (nr 910)
angående yrkesmässig automobiltrafik m. m.**

Härigenom förordnas, att i 27 § 2 mom. första, fjärde och sjätte styckena samt 6 mom. förordningen den 25 oktober 1940 angående yrkesmässig automobiltrafik m. m.¹ ordet »besiktningsman» och detta ord i bestämd form skola utbytas emot motsvarande former av ordet »bilinspektör», samt att 25 § 4 mom., 32 § 5 mom., 34 § 2 mom. och 42 § samma förordning² skola erhålla ändrad lydelse på sätt nedan angives.

25 §.

4 mom. Automobil eller släpfordon, som i yrkesmässig trafik användes för personbefordran, skall inom ett år efter närmast föregående besiktning av ägaren inställas hos besiktningsman för kontrollbesiktning, varom i vägtrafikförordningen förmäles.

De befogenheter att förordna om kontrollbesiktning av automobil eller släpfordon och att meddela förbud mot sådant fordons användande, vilka jämlikt vägtrafikförordningen tillkomma länsstyrelse, skola med avseende å fordon, som användes i yrkesmässig trafik, jämväl tillkomma annan myndighet, som meddelat trafikillstånd.

4 mom. Om skyldighet att för kontrollbesiktning inställa automobil eller släpfordon, som i yrkesmässig trafik användes för personbefordran, stadgas i vägtrafikförordningen.

32 §.

5 mom. Automobil, som användes i uthyrningsrörelse, skall inom sex månader efter närmast föregående besiktning av ägaren inställas hos besiktningsman för kontrollbesiktning, varom i vägtrafikförordningen förmäles.

5 mom. Om skyldighet att för kontrollbesiktning inställa automobil, som användes i uthyrningsrörelse, stadgas i vägtrafikförordningen.

34 §.

2 mom. Bryter någon mot föreskrifterna i 25 § 4 mom. första styck-

2 mom. Bryter någon mot föreskrifterna i 25 § 7 mom.,

¹ Senaste lydelse av 27 § 2 mom. se SFS 1958:226.

² Senaste lydelse av 25 § 4 mom. samt 34 § 2 mom. se SFS 1957:474; av 32 § 5 mom. se SFS 1951:653.

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

ket eller 7 mom. eller i 32 § 5 mom.,
 eller för någon i yrkesmässig tra-
 fik eller uthyrningsrörelse automo-
 bil eller släpfordon med vetskap om
 att vederbörlig kontrollbesiktning
 icke verkställts,

eller uraktlåter — — — — — med dagsböter.

42 §.

Föreskrifter om avgifter för vissa
 förrättningar, som enligt denna för-
 ordning utföras av besiktningsman,
 meddelas av Konungen.

Föreskrifter om avgifter för vissa
 förrättningar, som enligt denna för-
 ordning utföras av *bilinspektör el-*
ler besiktningsman, meddelas av
 Konungen.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 1965.

*Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför
Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms
slott den 20 mars 1964.*

Närvarande:

Ministern för utrikes ärendena NILSSON, statsråden STRÄNG, ANDERSSON, LANGE, LINDHOLM, KLING, SKOGLUND, EDENMAN, JOHANSSON, HERMANSSON, HOLMQVIST, ASPLING, PALME.

Chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Skoglund, anmäler — efter gemensam beredning med statsrådets övriga ledamöter — fråga om *ändringar i vägtrafikförordningen, m. m.* samt anför därvid följande.

Inledning

1960 års utredning *angående kontrollbesiktning av bilar m. m.* avlämnade i juni 1962 betänkandet *Säkerhetsinspektion av motorfordon och släpvagnar* (SOU 1962: 29), däri framlades förslag om årlig teknisk kontroll av i princip samtliga i bilregister upptagna motorfordon och släpvagnar. Kontrollen skulle utövas genom ett privatägt aktiebolag, medan övrig fordonsbesiktning allt fortfarande skulle ske inom statens bilinspektion.

Sedan infortrade yttranden över utredningens förslag inkommit och ärendet varit föremål för beredning inom kommunikationsdepartementet, föreslog Kungl. Maj:t, på min hemställan, genom *propositionen 1963: 91*, att riksdagen skulle för sin del besluta om införande av säkerhetsinspektion av motorfordon och släpvagnar från och med den 1 januari 1965 i huvudsaklig överensstämmelse med propositionens förslag. Dessa innebar i förhållande till utredningsförslaget en inskränkning av kontrollens omfattning till treåriga och äldre fordon. I fråga om den framtida organisationen av besiktningsverksamheten innebar förslaget, att ett särskilt för ändamålet bildat bolag skulle ombesörja såväl de nya besiktningarna som i huvudsak all den besiktningsverksamhet statens bilinspektion nu omhänderhar, utom typbesiktningarna. Propositionen bifölls av riksdagen (L³ U 22; SU 83; rskr 184 och 198).

Kungl. Maj:t bemyndigade genom beslut den 15 mars 1963 chefen för kommunikationsdepartementet att tillsätta en *arbetsgrupp* om högst sex personer med uppgift att närmare undersöka och överväga de särskilda detaljspörsmål som vid riksdagens bifall till de i förutnämnda proposition

föreslagna riktlinjerna för verksamheten återstod att lösa, innan reformen skulle träda i kraft.

Med stöd av bemyndigandet uppdrog jag den 22 mars 1963 åt statssekreteraren i kommunikationsdepartementet N. J. Hörjel, ordförande, direktören i Motorförarnas helnykterhetsförbund N. R. G. Andréasson, överdirektören och souschefen för väg- och vattenbyggnadsverket G. V. Hall, byråchefen i kommunikationsdepartementet E. Nilsson, direktören i Motorbranschens riksförbund B. F. Rosenquist och direktören i Svenska lasttrafikbilägareförbundet K. A. B. Thorell att ingå i en arbetsgrupp med i bemyndigandet angiven uppgift.

Arbetsgruppen framlade den 15 januari 1964 en *promemoria* (stencilerad), däri dels behandlas vissa frågor av omedelbar betydelse för innehållet i de författningar som i anledning av statsmakternas berörda beslut skall utfärdas under år 1964, dels på grundval av de gjorda övervägandena framläggas vissa författningsförslag.

Över promemorian har efter remiss *yttranden* avgivits av riksåklagarämbetet, Svea hovrätt, armétygförvaltningen, statspolisintendenten, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, överståthållarämbetet, länsstyrelserna i Östergötlands, Malmöhus, Kopparbergs och Västerbottens län, Aktiebolaget Svensk Bilprovning (bilprovningbolaget), Automobilbesiktningsmännens förening, Föreningen Sveriges landsfiskaler, Föreningen Sveriges landsfogdar, Föreningen Sveriges polismästare, Föreningen Sveriges stadsfiskaler, Kungl. automobilklubben (KAK), Motorförarnas helnykterhetsförbund (MHF), Motorbranschens riksförbund (MRF), Motormännens riksförbund (M), Näringslivets trafikdelegation, Svenska droskbilägareförbundet, Svenska lasttrafikbilägareförbundet, Svenska omnibusägareförbundet, Svenska polisförbundet, Trafikförsäkringsföreningen samt Åkeriföretagarnas centralförening. KAK, MHF och M ha avgivit gemensamt yttrande genom Motororganisationernas samarbetsdelegation (MSD). Överståthållarämbetet och de hörda länsstyrelserna har vid sina yttranden fogat yttranden från skilda lokala myndigheter.

Med stöd av Kungl. Maj:ts bemyndigande den 23 mars 1961 uppdrog jag den 24 samma månad åt generaldirektören, numera vice verkställande direktören i Skandinaviska banken O. Karleby, ordförande, verkställande direktören i Motormännens riksförbund N. Ahlgren, ledamoten av riksdagens första kammare, redaktören N. B. Lundström, numera polisintendenten H. A. L. Rydberg samt numera häradshövdingen A. W. Stoltz att såsom sakkunniga inom departementet verkställa utredning angående tillfälliga hastighetsbegränsningar för motorfordon och därmed sammanhängande spörsmål.

De sakkunniga, vilka antagit benämningen *1961 års trafiksäkerhetskommitté*, avgav, efter verkställda studier över verkningarna av de hastighets-

begränsningar som gällde under tiden maj—september 1961, till mig en stencilerad redogörelse betitlad »Tillfällig hastighetsbegränsning i motortrafiken under år 1961». Innehållet i nämnda redogörelse jämte däröver infortrade yttranden redovisades i propositionen 1962: 155, däri jämväl behandlades frågan om fortsatt försöksverksamhet under år 1962. I skrivelse nr 278 år 1962 gav riksdagen såsom sin mening till kända vad tredje lagutskottet i sitt utlåtande nr 34 samma år anfört i anledning av propositionen. Utskottet anslöt sig i utlåtandet till den i propositionen uttalade uppfattningen att försöksverksamheten borde fortgå, så att tillräckligt underlag erhöles för ställningstagande till frågan om användbarheten av tillfällig hastighetsbegränsning såsom reguljärt trafikpolitiskt instrument att användas under särskilda förhållanden.

1961 års trafiksäkerhetskommitté har därefter den 5 oktober 1963 framlagt ett på 1961 och 1962 års försök grundat betänkande, »*Tillfällig hastighetsbegränsning i motortrafiken under åren 1961 och 1962*» (SOU 1963: 59). I betänkandet har uttalats, att enligt kommitténs mening tillfällig hastighetsbegränsning av den art som kommittén prövat är ett tjänligt och lämpligt instrument till förekommande av trafikolyckor, allrahelst svårare olyckor. Vid betänkandet har fogats en av kommitténs experter, professorn vid tekniska högskolan i Stockholm B. J. Andersson, fil. kand. S. B. Erlander samt fil. kand. J. O. Gustavsson, under ledning av professorn Andersson författad redogörelse, innefattande redovisning av det samlade undersökningsmaterialet samt för metoderna för dess insamling, gruppering och vetenskapliga utvärdering.

Över betänkandet har efter remiss *yttranden* avgivits av statspolisintendenten, generalpoststyrelsen, järnvägsstyrelsen, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut, statens väg-institut, statens trafiksäkerhetsråd, statistiska centralbyrån, överståthållarämbetet, samtliga länsstyrelser, Folksam, Föreningen Sveriges landsfiskaler, KAK, M, MHF, NTF, Näringslivets trafikdelegation, Svenska försäkringsbolags riksförbund, Svenska lokaltrafikföreningen, Svenska matematikersamfundet, Sveriges trafikbilägares riksorganisation, Svenska vägföreningen samt Trafikförsäkringsföreningen. KAK, M, MHF, Sveriges trafikbilägares riksorganisation och Svenska vägföreningen — fortsättningsvis benämnda motororganisationerna — har avgivit gemensamt yttrande. Överståthållarämbetet och samtliga länsstyrelser har vid sina yttranden fogat särskilt infortrade yttranden av skilda myndigheter och organisationer.

I propositionen 1963: 41 anmälde jag, med hänsyn till att då vunna erfarenheter gav anledning till antagande, att hastighetsbegränsningar bidragit till en minskning av trafikolyckorna, min avsikt att föreslå Kungl. Maj:t att jämlikt 56 § 4 mom. vägtrafikförordningen förordna om tillfälliga hastighetsbegränsningar även under tiden fram till dess att statsmakterna tagit ställning till trafiksäkerhetskommitténs betänkande. Jag framhöll därvid,

att, ehuru dessa hastighetsbegränsningar inte i första hand borde karakteriseras som försök, det var givet, att utvecklingen skulle komma att noga följas av vederbörande myndigheter, institutioner och organisationer på trafiksäkerhetsområdet, och att inträdda förändringar i olycksutvecklingen skulle komma att redovisas. I samband med att Kungl. Maj:t därefter dels inför sommaren 1963, dels med tillämpning på helgerna kring årsskiftet 1963/64 och dels i anslutning till påsk innevarande år utfärdat kungörelser om hastighetsbegränsning för motorfordon, har Kungl. Maj:t uppdragit åt *statens trafiksäkerhetsråd* att statistiskt följa förhållandena i trafiken. Rådet har hittills avgivit utlåtande såvitt rör hastighetsbegränsningsperioderna under sommaren 1963.

I skrivelse den 18 september 1963 har *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* hemställt om viss ändring av bestämmelserna om motorcykels utrustning i 4 § 1 mom. vägtrafikförordningen. Över skrivelsen har Nordisk vägtrafikkommitté yttrat sig.

Sedan berörda frågor ytterligare beretts inom kommunikationsdepartementet, anhåller jag att nu få taga upp dem till behandling.

Årlig besiktning av vissa fordon

Gällande bestämmelser

Den i *vägtrafikförordningen den 28 september 1951 (nr 648)* — VTF — och *förordningen den 25 oktober 1940 (nr 910) om yrkesmässig automobiltrafik m. m.* — YTF — föreskrivna fordonskontrollen ankommer enligt de skilda bestämmelserna — jfr också 1 § 9 mom. första stycket VTF — på särskilda *besiktningsmän*. I sistnämnda författningsrum sägs, att närmare föreskrifter om besiktningsmännen och deras verksamhet meddelas av Kungl. Maj:t eller av Kungl. Maj:t förordnad chefsmyndighet. Sådana föreskrifter innefattas i *instruktionen för statens bilinspektion den 30 juni 1947 (nr 374)* och i för denna myndighet fastställd arbetsordning, vilken utfärdats av *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* i egenskap av chefsmyndighet över bilbesiktningsväsendet.

Den besiktningsverksamhet som således skall utföras av bilinspektörerna utgöres av dels registrerings- och typbesiktningar, vilka senare enligt 20 § *vägtrafikkungörelsen den 7 december 1951 (nr 743)* — VTK — ankommer på förste bilinspektörerna i rikets tre största städer, dels kontrollbesiktningar och dels särskilda kopplingsbesiktningar. Besiktningsmännen — bilinspektörerna — har vidare enligt de nämnda författningarna dels att jämte polisen företa s. k. flygande inspektion av fordon och ombesörja en rad kontrollerande uppgifter såsom granskning av att bilförare medför kör-

kort, trafik kort, besiktning sinstrument eller typintyg och andra handlingar som enligt VTF skall medföras vid färd, dels att företa inspektion hos försäljare och dels slutligen att svara för särskilda uppgifter som sammanhänger med förarprovningen och körskolorna.

Regler om *registrerings- och typbesiktning* återfinnes i 14 och 15 §§ VTF. Godkännande vid registreringsbesiktning, varöver besiktning sinstrument utfärdas, eller redovisning i s. k. typintyg är, som närmare framgår av 10 § 4 mom. VTF, en förutsättning för att fordon skall upptagas i bilregister (registreras). Registreringsplikt — d. v. s. förbud mot brukande utan registrering — föreligger enligt 11 § VTF i princip för alla motorfordon, utom mopeder, för traktorer, som är försedda med gummihjul eller band, samt för släpfordon, som drages av bil (jfr 1 § 2—4 mom. VTF). Godkännande vid registreringsbesiktning eller redovisning i typintyg är också med vissa undantag villkor för brukande av fordon, för vilket erhållits interimis- eller saluvagnslicens (12 § 1 mom. och 13 § 1 mom. VTF). Reglerna om krav på registrerings- eller typbesiktning har i fråga om vissa reservregistrerade fordon tills vidare upphävts genom *förordningen den 25 mars 1955 (nr 98) angående tillfälligt upphävande av viss i vägtrafikförordningen den 28 september 1951 (nr 648) föreskriven besiktningsskyldighet m. m.* — jfr SFS 1958: 323.

Registreringsbesiktning är för visst fall föreskriven också i fråga om registrerat fordon, nämligen enligt 10 § 5 mom. VTF, då fordon undergått sådan ändring att det ej längre överensstämmer med uppgifterna i besiktning sinstrumentet eller typintyget.

Enligt VTF utfärdas närmare bestämmelser beträffande såväl registreringsbesiktning som typbesiktning av Kungl. Maj:t eller den myndighet Kungl. Maj:t bestämmer. Sådana bestämmelser ges i 9—29 §§ VTK. Därav framgår bl. a., att vid båda dessa former av besiktning en undersökning skall ske, huruvida fordonet är i föreskrivet skick. Detta innebär en kontroll av samtliga fordonsdetaljer. Vidare skall vissa mätningar och beräkningar göras, därvid bl. a. såsom grund för fordonsskatten fordonets tjänstevikt skall uträknas.

Mopeder, som enligt det förut sagda inte är underkastade registreringsplikt, må enligt *förordningen den 5 maj 1960 (nr 134) om mopeder* — MopF — i princip ej tas i bruk med mindre de efter typbesiktning erhållit *väg- och vattenbyggnadsstyrelsens typgodkännande* eller också godkänts vid *särskild besiktning*, verkställd av bilinspektör. Har godkänd moped ändrats, föreligger förbud mot brukande utan ny godkänd särskild besiktning (4—6 §§ MopF).

Kontrollbesiktning förekommer dels som en periodiskt återkommande efterkontroll av vissa fordon och dels som en kontroll i det enskilda fallet, föranledd av särskilt beslut från myndighets eller enskild förrättningsmans sida.

Bestämmelser om periodisk kontrollbesiktning ges i VTF och YTF.

I 24 § VTF stadgas, bl. a., att registrerat motor- eller släpfordon, vilket är inrättat uteslutande för brandväsendet eller för transport av sårade eller sjuka eller som användes uteslutande för brandväsendet och är försedd med beteckning därom, ävensom registrerat motorfordon, som användes för övningskörning i körskola, skall inom ett år efter närmast föregående besiktning av ägaren inställas för kontrollbesiktning. Detsamma gäller registrerat motorfordon, som är inrättat för och drives med acetylen- eller gengas, framställd i ett på fordonet eller på tillkopplat släpfordon befintligt gasverk, liksom registrerat släpfordon, som uppbär sådant gasverk.

YTF innehåller motsvarande bestämmelser rörande fordon för yrkesmässig personbefordran och uthyrningsfordon. I 25 § 4 mom. föreskrives således, att bil eller släpfordon, som i yrkesmässig trafik användes för personbefordran, skall inom ett år efter närmast föregående besiktning av ägaren inställas för kontrollbesiktning. I 32 § 5 mom. YTF slutligen stadgas, att bil, som användes i uthyrningsrörelse, skall inom sex månader efter närmast föregående besiktning av ägaren inställas för kontrollbesiktning.

I fråga om motordrivna fordon och släpfordon kan föreläggande om kontrollbesiktning meddelas endera av länsstyrelse jämlikt 22 § VTF eller motsvarande myndighet enligt 25 § 4 mom. YTF eller också av förrättningsman vid flygande inspektion enligt 23 § VTF. Andra former av kontrollbesiktning är dels den i 27 § 6 mom. VTF föreskrivna i fråga om fordon, för vilka utfärdats turistvagnslicens, dels den av reservregistrerade fordon, varom stadgas i den tidigare nämnda förordningen den 25 mars 1955 (nr 98). Slutligen är kontrollbesiktning en förutsättning för hävande av alla former av körförbud för fordon (22, 23 och 23 a §§ VTF).

Närmare regler om kontrollbesiktning ges dels i 24 § 2 och 3 mom. VTF, dels i 55 § VTK. Kontrollbesiktning innebär en fullständig kontroll av att det undersökta fordonet är i föreskrivet skick. Konstateras vid sådan besiktning brister på fordon, skall besiktningsmannen föreskriva viss tid, inom vilken vederbörande har att visa, att bristerna avhjälpits. Efterkommes inte en sådan föreskrift, ankommer det jämlikt 22 § VTF på länsstyrelsen — eller enligt 25 § 4 mom. YTF på där angiven myndighet — att avgöra, om körförbud skall meddelas för fordonet. Enligt samma författningsrum har angivna myndigheter att pröva, huruvida körförbud skall meddelas, då fordon undanhålles besiktning, som myndigheten förelagt, eller som förelagts vid flygande inspektion jämlikt 23 § VTF. Meddelas körförbud, gäller det till dess besiktningsman efter kontrollbesiktning intygat, att fordonet är i föreskrivet skick.

Om *flygande inspektion* gäller enligt 23 § VTF följande. Av länsstyrelse därtill förordnad polisman liksom besiktningsman äger undersöka och

provköra motordrivet fordon eller släpfordon, som av honom anträffas på väg, för kontroll av fordonets beskaffenhet och utrustning. Sådan flygande inspektion kan utföras stickprovsvis och — i motsats till den undersökning polisman äger företaga enligt en allmän bestämmelse i 9 § VTF — utan att särskild anledning föreligger till antagande, att fordonet är bristfälligt. Om fordonet är så bristfälligt, att det inte kan användas utan uppenbar fara för trafiksäkerheten, äger förrättningsmannen meddela körförbud beträffande fordonet. Förbudet länder till omedelbar efterrättelse och gäller intill dess bristen blivit avhjälpt och efter kontrollbesiktning intygats, att fordonet är i föreskrivet skick. Förbudet kan dock dessförinnan hävas av länsstyrelse. Om fordonet anses vara bristfälligt i mindre omfattning, äger förrättningsmannen, om påpekande eller erinran inte anses tillräckligt, förelägga fordonsägaren att avhjälpa bristfälligheterna och att därefter inom viss tid inställa fordonet för kontrollbesiktning. Det har förut nämnts, att, när fordon undanhålles sådan besiktning, länsstyrelse äger meddela körförbud. Är bristfälligheterna av blott ringa betydelse från trafiksäkerhetssynpunkt, äger förrättningsmannen i stället förelägga vederbörande att inom viss tid styrka — genom intyg av polisman eller reparatör eller på annat tillförlitligt sätt — att bristfälligheterna avhjulpts.

Inspektion hos försäljare är en helt nyligen (prop. 1963:200; L³U 43; rskr 422; SFS 652) införd kontrollform, som har tillkommit för att hindra försäljning av trafikfarliga fordon. De nya reglerna trädde i kraft den 1 januari 1964. Enligt 23 a § VTF ges således besiktningsman befogenhet att hos bilförsäljare företa besiktning, motsvarande den vid flygande inspektion, av vissa begagnade fordon. Kontrollen kan leda till att körförbud utfärdas.

53 § VTK innehåller vissa närmare bestämmelser om flygande inspektion och inspektion hos försäljare. Bl. a. skall enligt detta stadgande körförbud, som meddelats vid inspektion, på lämpligt sätt utmärkas på fordonen. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har — i förekommande fall i samråd med statspolisintendenten — att utfärda närmare anvisningar för de angivna inspektionsformerna.

Genom en år 1961 i VTF införd bestämmelse, 24 a §, har Kungl. Maj:t bemyndigats förordna om *särskild Kopplingsbesiktning*. Har med stöd härav föreskrivits, att släpvagnar av visst slag skall undergå dylik besiktning, må efter utgången av i förordnandet angiven tid sådan släpvagn ej dragas av bil, såvida icke bilen och släpvagnen samtidigt inställts hos besiktningsman och släpvagnen godkänts för koppling till bilen. I *kungörelsen den 27 juli 1961 (nr 445) om särskild kopplingsbesiktning* har Kungl. Maj:t med stöd av denna bestämmelse förordnat om sådan besiktning i fråga om släpvagnar med totalvikt över tre ton. Kungörelsen avser icke påhängsvagnar.

Besiktningmans beslut rörande besiktning kan ej överklagas i annan mån än såvitt avser typbesiktning (25 § VTK). Över länsstyrelsens beslut i frågor som här avses kan besvär anföras i den ordning som stadgas i 76 § VTF.

Brukas fordon i strid mot registreringsvillkoret i 11 § jämförd med 12, 13 och 27 §§ VTF eller i strid mot bestämmelsen om särskild kopplingsbesiktning i 24 a § VTF eller brukas fordonet i strid mot meddelat körförbud skall enligt 65 § 2 mom. VTF ägaren (jfr 3 mom.) *straffas med dagsböter*. Brott mot kravet på registreringsbesiktning i 10 § 5 mom. VTF och mot föreskrifterna om periodisk kontrollbesiktning straffas enligt 65 § 6 mom. VTF och 34 § 2 mom. VTF också med dagsböter. Samma straff är i det förstnämnda stadgandet föreskrivet för den, som inte efterkommer föreläggande om kontrollbesiktning eller sådant annat föreläggande som sägs i 23 § tredje stycket VTF.

I bilregistret redovisas huruvida för registrerat fordon gäller körförbud eller föreläggande om kontrollbesiktning — det sistnämnda gäller dock ej föreläggande, meddelat vid flygande inspektion. Genom bilregistret skall också kunna kontrolleras, huruvida skyldigheten till periodisk kontrollbesiktning fullgöres. (Se bestämmelserna om underrättelseskyldighet i 52—55 §§ VTK och om anteckningsskyldighet i 33 § VTK).

Enligt 77 § VTF gäller för vissa fordon *undantag i fråga om fordonskontrollen* och kan Kungl. Maj:t eller den myndighet Kungl. Maj:t bestämmer förordna om ytterligare sådana undantag.

Principbeslutet

Genom riksdagens bifall till propositionen 1963: 91 (rskr 184 och 198) föreligger principiellt beslut om införande av årlig besiktning av registrerade motorfordon och släpvagnar äldre än tre år. Beslutet innebär i huvuddrag följande.

Den nya kontrollen skall avse registrerade motorfordon och registrerade släpvagnar. Bl. a. följande slag av fordon är således undantagna från kontrollen, nämligen traktorer, motorredskap, mopeder, icke registrerade släpvagnar, släpslädar, efterfordon samt fordon upptagna i det militära fordonsregistret. För fordon, som redan nu är underkastade regler om periodisk kontrollbesiktning, skall alltjämt de nuvarande bestämmelserna gälla.

Inställelseskyldigheten skall i princip första gången inträda, då fordonen är tre år gamla. Verksamheten skall påbörjas den 1 januari 1965 och utbyggas successivt, så att den under första verksamhetsåret begränsas till att omfatta fordon, som är fem år eller äldre. Om inte Kungl. Maj:t finner utbyggnadstakten böra ytterligare inskränkas, skall vidare år 1966 besiktigas jämväl fyraåriga fordon, medan treårsgränsen uppnås först år 1967.

1960 års utredning angående kontrollbesiktning av bilar föreslog i fråga om systemet för inställelse av fordonen, att för varje fordon skulle gälla

en inställesemånad, bestämd med ledning av sista siffran i registreringsnumret. Månaderna maj t. o. m. augusti skulle uteslutas som inställesemånader med hänsyn till anspråken på service- och verkstadsbranschen under denna tid. Fordonsägare skulle ha rätt inställa sitt fordon jämväl under de två månaderna närmast före och — mot förhöjd avgift — under de två månader som närmast följde på inställesemånaden. Den principiella utformningen av utredningens förslag härutinnan har godtagits. I propositionen anmärkes, att detaljutformningen av detsamma torde böra ytterligare övervägas, därvid de speciella spörsmål får beaktas som kan uppstå i fråga om bl. a. inspektion av bil och därtill använd släpvagn i de fall fordonen inte enligt huvudregeln skall inställas samtidigt.

Enligt utredningen skulle i kontrollen ingå följande moment, nämligen provkörning samt kontroll av styrinrättning, hjul och axlar, chassi, bromsar, karosseri, avgassystem jämte ljuddämpare, elektrisk utrustning och reflexanordningar, däck och fälgar samt eventuell draganordning för släpfordon. Utredningens förslag angående säkerhetsinspektionens utförande har biträts av statsmakterna, därvid uttalats, att besiktningsinstrument regelmässigt bör företes vid inspektionstillfället för att en säker fordonsidentifiering skall uppnås, att besiktningsprotokoll bör tillhandahållas fordonsägaren vare sig fordonet godkänts eller icke, samt att den närmare utformningen av bestämmelserna rörande inspektionens tekniska utförande synes böra ankomma på väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Vidare har fastslagits, att kontrollen över inspektionsskyldighetens fullgörande — såsom utredningen föreslagit — skall ske genom polisens försorg med hjälp av särskilda på fordonen anbragta kontrollmärken, därvid fordon som godkänts vid sådan periodisk kontrollbesiktning som nu är föreskriven skall förses med särskilt kontrollmärke.

Utredningens förslag om dagsböter som påföljd för brott mot förbud att framföra fordon på grund av underlåtenhet att inställa det under inställeseterminen samt om böter omedelbart i penningar för försummelse i fråga om fordons förseende med kontrollmärke skall läggas till grund för bestämmelser i ämnet.

Den nya kontrollen skall ske vid särskilda för ändamålet inrättade inspektionsanstalter. Verksamheten skall ombesörjas av ett för ändamålet bildat aktiebolag, vari staten äger huvudinflytandet. Statens bilinspektions uppgifter i fråga om registrerings-, kontroll- och kopplingsbesiktningar skall överföras till bolaget. Bolaget skall äga uppbära av Kungl. Maj:t fastställda avgifter för förrättningarna.

Bolaget bör successivt påbörja verksamheten redan under senare hälften av år 1964. Sker frivillig besiktning under denna tid bör, om fordonet godkänts, besiktningskyldigheten för närmast följande inställesemånad anses fullgjord.

Verksamheten skall kontrolleras och övervakas av föreståndare och bi-

trädande föreståndare vid inspektionsanstalt med ställning som offentliga tjänstemän. Dessa befattningshavare skall ha befogenhet att meddela körförbud. Befattningshavarnas beslut skall kunna överklagas hos väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

Promemorian

Samtidigt som arbetsgruppen övervägt, hur det närmare förfarandet för de nya säkerhetsbesiktningarna bör utformas, har en översyn företagits av bestämmelserna om de besiktningssformer i övrigt som framdeles skall omhändershas inom det nybildade besiktningssbolaget. Det har nämligen ansetts nödvändigt med en *samordning av reglerna för besiktningssverksamheten som helhet*, dels för att åstadkomma så långt möjligt enhetliga rutiner vid alla besiktningar, dels därför att besiktningar av olika slag men utförda på enhetligt sätt måste få samma verkan för fordonsägaren i den vid besiktningstillfället föreliggande situationen. Vidare har beaktats vissa från olika håll framförda synpunkter om modifiering av nu gällande regler på området, särskilt beträffande körförbudsfrågor.

De periodiska säkerhetsbesiktningar av fordon som f. n. är föreskrivna (d. v. s. besiktning av brandbilar m. fl. specialfordon enligt 24 § 1 mom. VTF samt av vissa fordon i yrkesmässig trafik och i uthyrningsrörelse enligt YTF) benämnes kontrollbesiktningar och har författningsmässigt inordnats bland övriga kontrollbesiktningar upptagna i 24 § vägtrafikförordningen. Arbetsgruppen finner något skäl numera inte kunna anföras för att de nya säkerhetsinspektionerna i motsats härtill skulle i författningarna behandlas som ett fristående institut. Anledningen till att man i betänkandet om säkerhetsinspektion fann det nödvändigt att såväl terminologiskt som eljest särskilja denna besiktningssform, anför gruppen, torde huvudsakligen ha varit att den skulle omhändershas av särskilda enskilda besiktningssanstalter, medan alla övriga besiktningar även fortsättningsvis tänktes utförda vid statens bilinspektion.

Det *tekniska förfarandet vid kontrollbesiktningarna* (till vilka alltså räknas de beslutade periodiska besiktningarna medan i sammanhanget bortses från de speciella kontrollbesiktningar av turistvagnar, som avses i 27 § 6 mom. VTF) bör, med de avvikelser som betingas av de olika fordonstyperna, enligt gruppens mening bli likartat för alla former av sådan besiktning. Sker besiktningen inom en månad efter föregående besiktning, skall undersökningen, om inte särskilda skäl föranleder till annat, kunna begränsas till de hänseenden, i vilka fordonet underkänts vid den tidigare besiktningen. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen skall ha att närmare bestämma om besiktningarnas tekniska genomförande. Arbetsgruppen har, vid övervägande av möjligheterna att anpassa produktionen för den händelse bilprovningssbolagets kapacitet inte skulle hinna utbyggas till den 1 januari 1965, bl. a. hänvisat till att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen un-

der ett övergångsskede kan medge avkall i kraven på besiktningarnas utförande på de orter där organisationen ej kunnat färdigställas.

I fråga om *körförbud* innehåller promemorian i huvudsak följande synpunkter och förslag.

Bilinspektörerna har, påpekas det, med nu gällande bestämmelser inte någon befogenhet att meddela körförbud i annan mån än om man — med tillämpning av 23 § VTF — i samband med kontrollbesiktningen kan »arrangera» en flygande inspektion »på väg». Det normala förfarandet med den nuvarande regleringen — som innebär att det ankommer på länsstyrelse att avgöra körförbudsfrågan, sedan fordonsägaren erhållit tillfälle att inom av besiktningssmannen angiven tid visa att bristen avhjälpes — torde på många håll uppfattas som en onödig och opraktisk omgång. Enligt arbetsgruppens mening bör det vid varje form av kontrollbesiktning ankomma på besiktningssmannen att, om fordonet befinner sig trafikfarligt, meddela körförbud. Länsstyrelsen bör ej längre besluta i körförbudsfrågor. Prövning av besvär över körförbud bör, såsom förutsatts i principbeslutet om säkerhetsinspektion, ankomma på väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, som i högre grad än länsstyrelserna inom sig representerar den tekniska sakkunskapen för avgörande av dessa frågor. I konsekvens härmed föreslås, att länsstyrelsernas uppgift att överpröva körförbud, som meddelats av förrättningsman vid flygande inspektion, skall upphöra och ersättas med en besvärregel motsvarande den i fråga om körförbud, som meddelats vid kontrollbesiktning.

Genom principbeslutet har fastställts, att underlåtenhet att inställa fordon till periodisk besiktning enligt de nya reglerna ej skall leda till annan påföljd än förbud att bruka fordonet. Den som inte efterkommer den f. n. föreskrivna skyldigheten att inställa fordon till periodisk kontrollbesiktning, är liksom den som inte iakttar föreläggande om kontrollbesiktning, förfallen till bötesstraff enligt 65 § 6 mom. första stycket vägtrafikförordningen. Underlåtenhet att efterkomma föreläggande om kontrollbesiktning kan dessutom — 22 § vägtrafikförordningen jämförd med 55 § sista stycket vägtrafikkungörelsen — föranleda körförbud efter särskild prövning av länsstyrelse. Viss osäkerhet lär ha gjort sig gällande vid denna prövning, vilket kan förklaras av att fordonets faktiska tillstånd endera kan ha varit obekant (i vissa fall då föreläggandet givits av länsstyrelse) eller ha konstaterats ej vara sådant att körförbud befunnits påkallat (då föreläggandet meddelats vid flygande inspektion). Såsom ett konsekvent och enligt gruppens mening rimligt system föreslås nu såsom en enda och enhetlig påföljd för samtliga fall av underlåtenhet att inställa fordon till kontrollbesiktning — alltså såväl då i författning angiven frist utlöper som då av förrättningsman särskilt meddelad tidsfrist försittes — att körförbud för fordonet automatiskt skall inträda i och med att fristen går till ända.

Körförbud upphör med nu gällande regler först sedan vid besiktning konstaterats, att fordonet är i föreskrivet skick. Det har upplysts, att det ofta vållar irritation hos allmänheten, att meddelat körförbud inte upphör i sådana fall då obetydliga fel förbisetts och kvarstår men de egentliga brister som påkallat körförbudet avhjälpes. Därest körförbud upphör i och med att fordon inställes för besiktning, kan vid varje besiktning beslutas den åtgärd som är adekvat till fordonets beskaffenhet. Det saknas f. n. regler, som modifierar körförbudet så att trots ett sådant förbud provkörning vid reparation och besiktning samt framförande till besiktningsman, sedan reparation skett, tillåtes. Om körförbud, som nyss sagts, upphör i och med inställelse till besiktning, hindrar förbudet inte provkörning vid besiktningen. De undantag som i övrigt påkallas angående rätt att framföra fordon trots körförbud bör givetvis göras restriktiva. Gruppens förslag innebär något olika regler för fall av automatiskt körförbud, å ena, och de fall då körförbud meddelats — och fordonet således konstaterats vara trafikvådligt — å andra sidan. I sistnämnda fall bör framförande ej få ske, innan fordonet reparerats.

Vad därefter angår frågan *vilka åtgärder konstaterade felaktigheter av olika slag bör föranleda* anföres i promemorian följande.

Till en början bör förfarandet — liksom det tekniska som förut sagts — vara detsamma i fråga om alla former av kontrollbesiktningar.

Endast fordon som är uppenbart trafikfarliga bör — liksom vid flygande inspektion — beläggas med körförbud. Alla fel som kan förekomma bör inte rimligen föranleda, att fordonen måste återinställas för ny besiktning. Vid flygande inspektion, där körförbud inte meddelas, leder endast de allvarigare felen till föreläggande om reparation och inställelse för kontrollbesiktning. För mindre allvarliga fel föreskrives reparation och uppvisande för förrättningsmannen av intyg från reparatör eller polisman om briterternas avhjälpande. Helt obetydliga felaktigheter får passera med påpekande eller erinran.

Att fel, som i händelse det varit fråga om flygande inspektion skulle föranlett föreläggande om kontrollbesiktning, även vid kontrollbesiktning skall uppföljas genom ny besiktning synes givet. Då sådana fel konstateras, bör därför föreläggande ges om ny inställelse inom en med hänsyn till omständigheterna i det särskilda fallet bestämd tid.

För trafiksäkerheten helt betydelselösa bristfälligheter bör lika givet få passera utan särskilda åtgärder.

Svårare är frågan om förfarandet vid fel motsvarande de s. k. visningsfelen vid flygande inspektion, där en förnyad besiktning i många fall — särskilt för den som bor på långt avstånd från besiktningsställe — måste framstå som oproportionerligt betungande. Situationen kompliceras av att enligt principbeslutet märke om nästkommande besiktningsstillfälle skall åsättas fordon, som godkännes vid periodisk kontrollbesiktning. Ett in-

tygsförfarande såsom vid flygande inspektion måste därför, trots att ny besiktning inte behöver ske, ändå innebära en återinställelse vid besiktningstationen för erhållande av märke på fordonet. Ett alternativ som övervägts är att vederbörande reparatör eller polisman — som eljest skulle ha avfattat intyget i fråga — får befogenhet att meddela det slutliga godkännandet. Detta skulle förutsätta någon form av delade märken. Att överlämna avgörandet av frågor om godkännande på helt privata verkstäder möter emellertid vissa betänkligheter bl. a. i fråga om auktorisation av ett antal verkstäder. Att anförtro polismyndigheterna uppgiften synes komma att medföra en väsentligt ökad arbetsbörda för polispersonalen. Inte heller torde man inom poliskåren alltid besitta erforderliga tekniska kunskaper för att kunna bedöma, om reparation i visst hänseende skett på godtagbart sätt.

Mot bakgrund av det anförda och då här är fråga om fel av endast ringa betydelse för trafiksäkerheten föreslås, att felen i fråga får passera utan åtgärd på samma sätt som de helt betydelselösa bristfälligheterna. Den effekten av besiktningarna bör inte heller förbises som uppnås enbart genom att felen upptäcks och bringas till fordonsägarens kännedom. I ett stort antal fall torde detta leda till att felen frivilligt avhjälpas. I upplysningsverksamheten kring de nya besiktningarna bör emellertid inskräpas nödvändigheten av att, för undvikande av risk för åtal, fel som nu sagts utan dröjsmål repareras.

Det bör ankomma på väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att utfärda detaljerade föreskrifter till ledning för bedömandet av vilka bristfälligheter hos fordonen som enligt det nyss sagda inte skall föranleda underkännande från kontrollbesiktningssynpunkt.

Gruppen betecknar det som väsentligt, att förfarandets effektivitet inte uteblir på grund av en bristande *uppföljning* av att reglerna efterlevs. Gruppens förslag till nya författningsbestämmelser utgår från, att bilprovningsbolaget inte skall omhänderha någon form av uppföljning av enskilda besiktningssärenden, samt innebär i fråga om uppföljning och övervakning i huvudsak följande.

Tillsynen över att bestämmelserna om periodisk kontrollbesiktning av vissa fordon — såväl enligt den nu gällande som enligt de tilltänkta nya bestämmelserna — efterlevs skall ske genom polisens försorg med hjälp av det märkessystem, vars principer angivits i utredningsförslaget om säkerhetsinspektion. Bilregistret kommer normalt inte att redovisa, huruvida fordon godkänts vid sådan besiktning, och ej heller, huruvida automatiskt körförbud inträtt till följd av att tid för inställelse till periodisk kontrollbesiktning försuttits.

Vad därefter angår körförbud och förelägganden, som meddelas i samband med kontrollbesiktning, har gruppen i och för sig funnit det önskvärt med en redovisning i bilregistret, eftersom sådana beslut ger en viktig

upplysning om vederbörande fordon. För undvikande av för stor arbetsbelastning hos registreringsmyndigheterna har gruppen emellertid valt medelvägen, att anteckning i registren skall ske i fråga om dels körförbud, dels de förelägganden som ej är möjliga att kontrollera med hjälp av märkessystemet. Övervakning via bilregistret finner arbetsgruppen emellertid inte nog för att en tillfredsställande kontroll skall kunna upprätthållas. Förutom anteckning i registren skall därför enligt gruppens förslag körförbud och förelägganden i motsvarande utsträckning instämplas i besiktningssinstrument eller typintyg. Detta förutsätter, att medförande av nämnda handlingar blir obligatoriskt vid färd. Gruppen motiverar ytterligare sitt förslag härom med, att medförandet torde påkallas även med hänsyn till polisens möjligheter att i fråga om fordon, som ej försetts med märke om inställelse, kontrollera, huruvida inställeskyldighet jämlikt reglerna om den nya periodiska besiktningen föreligger. Det påpekas i promemorian, att ett ändrat format och utförande av nämnda handlingar torde böra följa av en sådan reform.

Liksom sedan den 1 januari 1964 är föreskrivet i fråga om körförbud, meddelade enligt 23 och 23 a §§ vägtrafikförordningen, skall enligt gruppens förslag körförbud, som meddelas vid kontrollbesiktning, utmärkas på fordonen.

Förfarandet vid *flygande inspektion* föreslås — bortsett från detaljbestämmelserna angående uppföljningen, vilka bl. a. för underlättande av kontrollmöjligheterna föreskriver vissa anteckningar i besiktningssinstrument och typintyg — i princip oförändrat, utom såtillvida att, som tidigare berörts, beslut om körförbud ej längre skall överprövas av länsstyrelse.

I vägtrafikkungörelsen bör enligt arbetsgruppen föreskrivas, att den som inställer fordon till kontrollbesiktning alltid bör erhålla *protokoll* över förordningen.

Beträffande reglerna om *registreringsbesiktning*, anför arbetsgruppen, synes reformen inte aktualisera någon materiell ändring annat än för de besiktningar — upptagna i 10 § 5 mom. VTF — där fråga är om registrerade fordon. En registreringsbesiktning innefattar — förutom de speciella kontroller som föranleds av besiktningens särskilda syfte att utgöra underlag för fordonsskattens bestämmande — alla de moment som ingår i en kontrollbesiktning. Företas en sådan besiktning av ett registrerat fordon bör den därför, påpekar gruppen, få samma verkan som en kontrollbesiktning i den föreliggande situationen. Detta innebär, att körförbud och föreläggande om kontrollbesiktning upphör i och med inställelsen, att märke i förekommande fall skall åsättas, om fordonet kan godkännas från kontrollbesiktningssynpunkt, och att körförbud och föreläggande om ny registreringsbesiktning skall kunna meddelas.

Gruppen påpekar, att dess tidigare angivna förslag om obligatoriskt med-

förande av besiktningsinstrument respektive typintyg vid färd måste innebära en avsevärd förbättring av möjligheterna att kontrollera fullgörandet av den i 10 kap. 5 § vägtrafikförordningen föreskrivna skyldigheten att låta registreringsbesiktiga fordon som ändrats i förhållande till uppgifterna i sådant instrument eller intyg.

Gruppen har konstaterat, att till bolaget kommer att överföras de i 24 a § VTF avsedda *kopplingsbesiktningarna*, de *särskilda besiktningarna av mopeder* enligt Mop F samt i övrigt vissa *speciella besiktningar* enligt särskilt utfärdade bestämmelser. Någon ändring av reglerna rörande dessa besiktningar har arbetsgruppen inte befunnit påkallad av reformen.

Beträffande *det direkta handhavandet av besiktningsverksamheten* upptager promemorian följande.

I principbeslutet om säkerhetsinspektion har förutsatts, att besiktningsverksamheten inom det nybildade bilprovningbolaget skall kontrolleras och övervakas av föreståndare eller biträdande föreståndare vid besiktningsstationerna, samt att dessa befattningshavare skall ha ställning som offentliga tjänstemän. Behörighetsbevis för dem bör utfärdas — och i förekommande fall kunna återkallas — av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, som bör utöva tillsyn över deras verksamhet. Tillsynen kan enligt gruppen lämpligen utövas genom inspektioner, företagna av befattningshavare vid statens bilinspektion.

Enligt gruppens bedömning finns inte någon reell möjlighet att de befattningshavare, som således skall handla under tjänstemannaansvar, skall kunna följa upp besiktningen av varje fordon. Beslut, som innebär meddelande av körförbud, torde alltid böra meddelas av föreståndare eller biträdande föreståndare. För att verksamheten skall kunna bedrivas rationellt synes det emellertid gruppen nödvändigt, att dessa befattningshavare skall på annan tillräckligt kvalificerad anställd i bolaget kunna delegera befogenheten att — efter givna anvisningar och under övervakning på lämpligt sätt — meddela övriga förekommande beslut.

Den *författningsmässiga utformningen* av de nya reglerna har arbetsgruppen tänkt sig på i princip följande sätt.

Då den egentliga besiktningsverksamheten — utom typbesiktningarna — från den 1 januari 1965 närmast skall omhändershas av de vid besiktningsbolaget anställda föreståndarna och biträdande föreståndarna för bolagets besiktningsstationer, har den i VTF upptagna termen »besiktningsman» ansetts böra reserveras för dessa befattningshavare. Med samma författningsteknik som f. n. har någon närmare definition av termen dock ej funnits böra intagas i VTF. Innehållet i besiktningsmannabegreppet skall i stället framgå av en särskild instruktion för de nämnda befattningshavarna. I denna bör enligt promemorian upptagas den i principbeslutet förutsatta särskilda bestämmelsen att föreståndare och biträdande föreståndare vid besiktningsstation skall ha ställning som offentlig tjänsteman. Av

instruktionen skall vidare framgå, i vilken utsträckning dessa tjänstemän lämpligen bör på övriga anställda inom bolaget kunna delegera olika uppgifter inom besiktningsverksamheten. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens ställning som överordnad myndighet för besiktningsmännen i deras egenkap av offentliga tjänstemän bör framgå av instruktionen för styrelsen.

Beträffande de i vägtrafikförfattningarna reglerade uppgifter, som anges skola utföras av besiktningsman, och som även fortsättningsvis skall utföras av tjänstemän inom statens bilinspektion, föreslår gruppen att be- teckningen besiktningsman ersättes av ordet bilinspektör.

Enligt förslaget fastställs i vägtrafikförordningen den nya besiktnings- skyldigheten till att avse fordon av angivna kategorier, som uppnått tre års ålder, men lämnas — mot bakgrund av principbeslutet om verksamhetens successiva utbyggnad — bemyndigande för Kungl. Maj:t att förordna om inskränkning i denna besiktningskyldighet. Kungl. Maj:t eller den myn- dighet Kungl. Maj:t bestämmer skall också äga meddela de erforderliga föreskrifterna om inställelsetider för fordonen. Med tanke på att reglerna i dessa hänseenden i möjligaste mån avses skola anpassas efter utbyggnads- takten inom bolaget och de erfarenheter som vinnes i verksamhetens inled- ningsskede, har det befunnits lämpligt att tills vidare några bestämmelser härutinnan inte upptages i vägtrafikkungörelsen, utan att i stället för vart år utfärdas särskild kungörelse i ämnet. Förslag till den kungörelse, som ansetts böra gälla från och med den 1 januari 1965, har bilagts promemo- rian. Den föreslagna ikraftträdande bestämmelsen härtill innebär, att instäl- lelseskyldighet såvitt angår 1965 upphäves i fråga om fordon, som före kungörelsens ikraftträdande undergått besiktning vid Aktiebolaget Svensk Bilprovning i de hänseenden som gäller beträffande kontrollbesiktning och därvid — enligt intyg på formulär som väg- och vattenbyggnadsstyrelsen fastställt — befunnits vara i föreskrivet skick. Förutom förslag till de änd- ringar i vägtrafikförordningen som befunnits påkallade med anledning av gruppens förut redovisade ställningstaganden i olika frågor har i promemo- rian vidare framlagts förslag till nya och ändrade bestämmelser i vägtra- fikkungörelsen, innehållande de föreskrifter om det närmare förfarandet vid och i samband med de olika besiktningarna som gruppen funnit erforder- liga. Gruppen har förutsatt, att kungörelse angående avgiftsbeläggning av de olika förrättningarna kommer att utfärdas, sedan besiktningsbolaget till Kungl. Maj:t inkommit med förslag härtill.

Nyssnämnda särskilda kungörelse angående besiktningskyldighetens omfattning och inställelsetiderna under det första verksamhetsåret avvi- ker såtillvida från vad som förutsatts i propositionen 1963: 91 som *fordons- åldern* enligt kungörelsen skall avgöras med ledning av årsmodellbeteck- ningen i besiktningsinstrument eller typintyg i stället för datum för första registrering av fordonet. Inställelseskyldigheten skall således enligt kungö- relseförslaget tills vidare från och med den 1 januari 1965 gälla fordon av

1960 eller tidigare års modell. Ändringen motiveras av att företagen undersökning i saken givit anledning till antagande, att ett stort antal besiktningssinstrument och typintyg saknar anteckning om tidpunkten för första registrering. Som ytterligare skäl anföres att om besiktningsskyldighetens inträde skall bestämmas med utgångspunkt från första registrering av fordonen, förväxlingar kan antas komma att ske mellan registreringsdatum enligt registreringsmyndighetens underskrift på instrumentet eller intyget, å ena, och datum för första registreringen, å andra sidan. I fråga om *inställesystemet* bygger förslaget till kungörelse väsentligen på det i förutnämnda proposition redovisade utredningsförslaget. För varje fordon, som skall inställas på grund av de nya reglerna om besiktning, skall således gälla en inställelsetermin om fem hela månader, därav den mellersta utgör den egentliga inställelsemånaden och bestämmas med ledning av sista siffran i fordonens registreringsnummer. För fordon med inställelsemånaderna januari och februari 1965 skall inställelseterminerna dock utgöras av inställelsemånaden jämte därpå närmast följande fyra månader. Dubbelavgift skall uttagas, då besiktningen ej sker förrän efter inställelsemånadens utgång. Med hänsyn till de olägenheter, som utredningsförslagets föreskrifter om koncentration till januari och november av dubbla normala »månadsbelastningen» enligt gruppens mening kan komma att medföra för allmänheten genom risk för köbildning men också för bolaget, i vart fall under uppbyggnadsperioden, förordar gruppen emellertid att — åtminstone till dess närmare erfarenheter vunnits av systemets praktiska verkningar — såväl maj som augusti upptages som inställelsemånader, och att således endast juni och juli månader uteslutes ur tabellen. För att möjliggöra samtidig inställelse av dragfordon jämte släpvagn, utan komplikation för de fall dragfordon utbytes, föreslås att för släpvagn inga regler om inställelsetermin skall gälla, utan att dessa fordon skall kunna inställas på valfri tidpunkt under löpande kalenderår. Kungörelseförslaget innehåller vidare bl. a. regler för de fall fordon, som är underkastat regler om inställelse enligt det system som för närvarande gäller, »byter status», så att systemet med inställelsetermin i stället blir tillämpligt. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen bemyndigas enligt förslaget att för särskilt fall meddela föreskrift om annan inställelsetermin än den författningarna anger. En sådan undantagsregel kan enligt gruppen motiveras bl. a. av att möjlighet bör ges till besiktning vid ett och samma tillfälle av ett större antal fordon hos ett företag eller eljest tillhöriga samme ägare. Däremot har gruppen efter ingående övervägande funnit någon förlängning eller förskjutning av inställelsetermin ej böra ske av den anledningen att laga förfall — såsom sjukdom eller utrikes resa — förelegat under inställelseterminen. Inte heller anses inställelsetermin böra förskjutas, då väntetid vid besiktningstation förhindrar inställelse inom föreskriven tid. Inställelseterminens längd anses anpassad efter angivna båda situationer. Prövning

av alla de påståenden om laga förfall som eljest måste förväntas ter sig dessutom för gruppen helt ogörlig. Beträffande frågan om försenad inställelse p. g. a. väntetid har gruppen övervägt någon form av dispens som utfärdades av bolaget och uppsköt senaste dag för inställelse men funnit att ett sådant förfarande skulle bli alltför svårhanterligt och komplicera övervakningen av besiktningsskyldighetens fullgörande. Den tänkta påföljden för utebliven inställelse — nämligen förbud mot fordonets framförande utan att besiktning skett — har inte i någotdera fallet förefallit gruppen orimlig. Härvid har påpekats möjligheten för den som är sjuk etc. att inställa fordonet genom annan och för den som inte bokat plats i tillräckligt god tid och därför p. g. a. köbildning inte kan få sitt fordon besiktigt vid en station att uppsöka en mindre fullbelagd sådan.

Remissyttrandena

Arbetsgruppens förslag har på samtliga punkter, såväl vad angår det materiella innehållet som beträffande den formella utformningen av författningarna, vunnit anslutning bland det helt övervägande antalet remissinstanser. Enligt *Föreningen Sveriges landsfogdar* fyller de av arbetsgruppen framförda förslagen högt ställda anspråk i fråga om att reglera verksamheten på ett klart och enkelt sätt och samtidigt åstadkomma ett rationellt förfarande. Liknande uttalanden förekommer från övriga bland remissorganen företrädde intressegrupper.

Promemorian har i de särskilda frågorna mött i huvudsak följande synpunkter och erinringar vid remissbehandlingen.

Förslaget att den nya besiktningens formen skall inordnas i institutet kontrollbesiktning i vägtrafikförfattningarna medför enligt *MSD*, att allmänheten får svårt att skilja på de olika formerna av besiktning och att författningstexterna blir svåröverskådliga. *MSD* anser, att samtliga bestämmelser om säkerhetsinspektion borde sammanföras i en fristående författning. *Motorbranschens riksförbund* finner, utan att närmare granska promemorians motiv för en samordning, att en skillnad ur bilkonsumentens synvinkel mellan säkerhetsinspektion och kontrollbesiktning är motiverad. Ett klart dylikt särskiljande skulle medföra en mer positiv inställning till hela idén hos motorfordonsägarna och under alla omständigheter borde ordet säkerhetsinspektion bli den praktiskt använda benämningen på den aktuella kontrollåtgärden. Liknande synpunkter framkommer i yttrandena från *Föreningen Sveriges polismästare* och *Akeriägarnas centralförening*, medan övriga remissinstanser tillstyrker eller lämnar utan erinran vad arbetsgruppen anfört i denna del.

Att det kan bli nödvändigt att sänka kraven på det tekniska förfarandet vid besiktningarna under ett inledningsskede accepteras uttryckligen i ett stort antal yttranden. Samtidigt avvisar man bestämt ett i promemorian

diskuterat alternativ att komma till rätta med eventuella övergångssvårigheter, nämligen genom att lokalt medge dispens från besiktningskyldigheten. *Bilprovningbolaget* understryker, att bolaget är väl medvetet om vikten av att resurserna i fråga om lokaler och utrustning så snart ske kan bringas att motsvara skäliga krav. Under de närmaste åren måste man emellertid räkna med, anför bolaget, att på vissa håll bolagets anordningar kommer att bli av provisorisk karaktär. I viss utsträckning torde särskilda anordningar för förrättningarnas genomförande komma att saknas. Sålunda kan exempelvis bromsprov på vissa orter få ske på allmän väg i stället för medelst särskild stationär utrustning, ett förhållande som dock icke heller under nuvarande organisation kunnat undvikas. Bolaget säger sig emellertid komma att under övergångstiden söka med tillgängliga resurser åstadkomma ett så gott resultat som möjligt i fråga såväl om effektiviteten hos organisationen som sättet för allmänhetens betjänande.

De föreslagna nya och ändrade reglerna angående körförbud har allmänt accepterats. *Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* anför, att den praktiska tillämpningen av de nuvarande bestämmelserna om länsstyrelsernas prövning av körförbud, som utfärdats av besiktningsman eller polisman efter flygande inspektion, inklusive »arrangerade» sådana inspektioner, då fordon vid kontrollbesiktning befinnes trafikfarligt, uppvisar stora variationer. Styrelsen tillstyrker därför förslaget, att besiktningsman skall tilläggas rätt att vid varje form av kontrollbesiktning samt vid registreringsbesiktning meddela körförbud, om fordonet befinnes trafikfarligt, att länsstyrelse ej längre bör besluta i körförbudsfrågor, och att prövning av besvär över körförbud skall ankomma på styrelsen. *Länsstyrelsen i Kopparbergs län* motiverar sin anslutning till förslaget, att länsstyrelsens befattning med körförbud skall upphöra, med att den prövning som nu sker hos länsstyrelserna merendels torde vara av formell art. Länsstyrelsen uttalar vidare utifrån sin erfarenhet, att någon anhopning av besvärssärenden hos väg- och vattenbyggnadsstyrelsen inte torde vara att befara, och förklarar sig inte ha något att erinra mot att styrelsen göres till besvärsmyndighet beträffande körförbud. Ett par remissorgan, bland dem *överståthållarämbetet*, har fäst uppmärksamheten på den i 9 § VTF upptagna regeln om befogenhet för polisman att förbjuda användande av visst fordon. Ämbetet uttalar, att i fråga om dylika förbud någon form av överprövning av tekniskt sakkunnig myndighet bör införas, enär nu tillämpad ordning med prövning av länsstyrelse inte synes väl ansluta sig till det av arbetsgruppen i övrigt förordade systemet. *Bilprovningbolaget* tar upp frågan om talerätt i fråga om körförbud och finner för sin del ett besvär förfarande mera bundet och formellt än som borde vara fallet beträffande klagomål i de här avsedda ärendena. Det föreslås därför, att rättelse i stället skall kunna vinnas genom s. k. rekurs, d. v. s. efter en formlös ansökan utan fatalitetid.

I fråga om de åtgärder, vartill olika vid kontrollbesiktning konstaterade fel bör föranleda, framhåller *Näringslivets trafikdelegation* nödvändigheten av, att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen utfärdar så långt möjligt detaljerade föreskrifter till grund för en enhetlig bedömning. *Riksåklagarämbetet* uttalar om de bristfälligheter, som motsvarar de s. k. visningsfelen vid flygande inspektion, att det såsom arbetsgruppen funnit från praktisk synpunkt är nödvändigt, att dessa får passera utan annan åtgärd än påpekande till fordonsägaren. Ämbetet påpekar, med anledning av gruppens uttalanden på denna punkt, att ringa brister inte omfattas av straffbestämelsen i 65 § VTF. *Föreningen Sveriges landsfiskaler* anser den förordade utvägen inte vara tillfredsställande men kan inte anvisa någon annan lösning av frågan och motsätter sig därför inte förslaget.

Systemet för uppföljning av att besiktningsskyldigheten i olika hänseenden fullgöres och att körförbud och förelägganden efterleves kan enligt *länsstyrelsen i Malmöhus län* inte, som arbetsgruppen föreslagit, bygga på att besiktningssinstrument och typintyg medföres vid färd. Ett ändrat format och utförande av dessa handlingar förutsätter nämligen, anser länsstyrelsen, en samtidig omläggning av länsstyrelsernas bilregister. Tre av de remissorgan, som företräder yrkesbilismen, nämligen *Svenska droskbilägareförbundet*, *Svenska lasttrafikbilägareförbundet* och *Svenska omnibusägareförbundet*, finner instämplingar i besiktningssinstrument och typintyg kunna avvaras, eftersom utmärkande på fordonen av meddelade körförbud får anses vara en tillräcklig kontrollåtgärd. För möjligheten att kontrollera inställelseskyldigheten anser förbunden fotokopior av handlingarna ge erforderligt underlag. Mot skyldighet att medföra handlingarna i original eller dupletter vid färd talar, anför omnibusägareförbundet, att det åtminstone för trafikföretag ofta föreligger behov och intresse av att ha handlingarna i säkert centralt förvar. Vidare ökar riskerna för att handlingarna förkommer eller förstöres, om de alltid skall medföras. Ehuru man i övriga remissyttranden mer eller mindre uttalat finner medförande av besiktningssinstrument eller typintyg nödvändigt för att en effektiv kontroll skall kunna upprätthållas, påtalas från olika håll vissa nackdelar som måste följa härav. Det framhålles, att den utvidgade skyldigheten att medföra handlingarna säkerligen kommer att medföra, att åtskilliga fordonsägare kommer att ständigt förvara dem i fordonet. Detta befinner ej önskvärt med hänsyn till att handlingarna kan komma till användning i samband med brott och för vissa personer med brottslig avsikt är särskilt eftertraktade. *Statspolisintendenten* betonar med hänsyn härtill vikten av att handlingarna får ett utförande som försvårar förfalskning. Intendenten förordar en utformning liknande ett pass med blad för anteckningar, där fordonets registreringsnummer perforeras genom samtliga blad. *Föreningen Sveriges landsfogdar* ifrågasätter, om man inte i stället för besiktningssinstrument eller typ-

intyg kunde använda sig av en särskild »besiktningssbok» som identifierades med fordonet och obligatoriskt skulle medföras vid färd. Boken skulle utslutande tjäna ifrågavarande kontrolländamål och ej i övrigt ersätta besiktningssinstrument eller typintyg. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen vill inte föreslå någon annan metod för uppföljningen än arbetsgruppen men anmäler farhågor för konsekvenserna i samband med stöld av fordon om handlingarna förvaras i fordonen. Styrelsen befarar också att många ägare med hänsyn till riskerna kommer att underlåta medföra handlingarna, varigenom uppföljningen försvåras och främst polisens arbete ökar. MSD förutsätter, att den av arbetsgruppen tänkta användningen av besiktningssinstrument och typintyg och deras utformning icke är en slutgiltig lösning av problemet, utan att systemet måste anpassas till de nya bestämmelser som kan bli resultat av pågående utredningar på området.

Bilprovningssbolaget erinrar om att arbetsgruppen enligt författningsförslaget utgått från att besiktningssinstrument och typintyg skall finnas i endast ett exemplar, fränsett det hos registreringsmyndigheten, och att de föreslagna bestämmelserna därför efter mönster av reglerna om duplettkörkort, och duplettskattekvitto utformats för att förhindra, att flera exemplar finns utelöpande. Förebilden passar emellertid, menar bolaget, inte för detta fall. Till skillnad från förhållandet i fråga om körkort och skattekvitto grundar sig nämligen, påpekar bolaget, de nu ifrågavarande handlingarna på en hos myndigheten befintlig originalhandling, varav envar är berättigad erhålla avskrift. Den omständigheten att sådan handling kommer att vara försedd med beteckningen »avskrift» i stället för »duplett» synes bolaget i sammanhanget ganska betydelselös. Yttrandet anvisar dock utvägen att original och duplett av handlingarna i fråga utmärkes på visst sätt, exempelvis genom särskild färgmarkering.

Riksåklagarämbetet och *statspolisintendenten* ifrågasätter, om inte besiktningssinstrument och typintyg bör undantas från bestämmelserna i 69 § VTF om straffrihet för den, som ertappats med att under färd ej ha medfört vissa föreskrivna handlingar men inom viss tid styrker innehav härav. Statspolisintendenten förordar vidare att polisman får befogenhet dels att ge föreläggande om uppvisande av nämnda handlingar för vederbörliga anteckningar, dels att, då automatiskt körförbud konstateras föreligga, utmärka detta på fordonet.

Länsstyrelsen i Östergötlands län anför i fråga om förfarandet vid flygande inspektion, att befattningshavarna vid besiktningssstationerna och inte, som arbetsgruppen föreslagit, vederbörande förrättningsman bör handha såväl kontrollen över att föreläggande om kontrollbesiktning fullgöres, som uppgiften att till vederbörande register anmäla utebliven inställelse. *Statspolisintendenten* erinrar om sina i olika sammanhang framförda synpunkter på vissa praktiska svårigheter vid tillämpningen av 23 § VTF och utta-

lar, att det ur effektivitetssynpunkt skulle vara av stort värde, om dessa synpunkter kunde vinna beaktande i samband med de nu föreslagna författningsändringarna. Härvid åsyftas det förhållandet, att genom orden »som av honom anträffas på väg» i stadgandet, polisman eller besiktningsman, som anträffar fordon, vilket exempelvis efter en trafikolycka förts av vägen, ej äger företaga flygande inspektion av fordonet.

Frågan om den ställning de befattningshavare kommer att inneha, vilka direkt skall ombesörja besiktningsverksamheten, har tilldragit sig *riksåklagarämbetets* särskilda uppmärksamhet. Ämbetets slutsats blir emellertid, att ehuru frågan uppenbarligen är tveksam, det torde kunna hävdas, att föreståndare och biträdande föreståndare vid inspektionsanstalterna — oavsett den privaträttsliga anställningen i det halvstatliga bolaget — på grund av de offentligrättsliga befogenheter, som tillagts dem i VTF, skall anses förordnade att »förrätta tjänsteärenden» i den mening som sägs i 25 kap. 11 § strafflagen. Beträffande den i promemorian angivna förutsättningen för verksamheten, att föreståndare och biträdande föreståndare skall kunna på annan kvalificerad personal, exempelvis verkmästare, delegera befogenheten att meddela andra förekommande beslut än körförbud, uttalas i ämbetets yttrande följande.

Denna personal förutsättes tydligen icke ha ämbetsansvar. Ämbetet kan icke anse det välbetänkt, att personer utan sådant ansvar skola få utöva sådana offentligrättsliga befogenheter, som det här är fråga om, särskilt som besluten icke skola kunna omprövas. Anses föreståndare och biträdande föreståndare ha ämbetsansvar såsom förrättande offentliga tjänsteärenden, torde emellertid sådant ansvar kunna åstadkommas även för verkmästare genom att ett uttryckligt stadgande om delegation upptages i vägtrafikförordningen. Skulle denna väg icke finnas framkomlig, bör enligt ämbetets mening samtliga här ifrågakommande beslut fattas av föreståndare eller biträdande föreståndare.

Om ämbetsansvar anses föreligga i den omfattning som förutsättes i promemorian, torde konsekvensen bli den, att inspektionsanstalten blir att betrakta som en statlig myndighet och att anstaltens handlingar i inspektionsärenden bli att anse som allmänna handlingar. Detta torde vara en fördel.

Statspolisintendenten anför, att delegation på befattningshavare utan tjänstemannaansvar inte bör ifrågakomma vid registrerings- och kopplingsbesiktningar.

Reglernas författningsmässiga utformning enligt förslaget, sådant det här förut angivits, har inte mött någon erinran.

Till arbetsgruppens uppfattning, att, med hänsyn till bristande uppgifter i vissa fall om första registreringsdag, fordonens årsmodell t. v. måste läggas till grund för inställeskyldighetens inträde ansluter sig samtliga remissorgan utom *länsstyrelsen i Kopparbergs län*, som anser, att tidpunk-

ten för första registreringen bör vara väl känd av fordonsägaren. *Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* tillstyrker gruppens förslag såsom preliminärt och upplyser, att styrelsen vidtagit åtgärder för att samtliga besiktningssinstrument och typintyg fortsättningsvis skall förseas med anteckning om datum för första registrering. *Näringslivets trafikdelegation* anser, att om årsmodellen tas till utgångspunkt fordonsägaren får avsevärt lättare att avgöra, när besiktningsskyldigheten inträder, och *Åkeriägarnas centralförening* understryker det som en påtaglig fördel, att årsmodellen i stället för registreringsdatum väljes såsom grundval för bestämmande av fordonsåldern.

Arbetsgruppens ställningstaganden i fråga om inställesystemet har relativt utförligt behandlats i ett stort antal yttranden.

Tre av remissinstanserna, nämligen *länsstyrelsen i Västerbottens län*, *MRF* och *Åkeriföretagarnas centralförening* motsätter sig, att — till skillnad från vad det ursprungliga utredningsförslaget angav — maj och augusti månader upptages som inställesemånader. *MRF* reagerar starkt emot, att bilprovningensbolagets intresse av en jämn tillströmning till stationerna med promemorians förslag tillmätas större vikt än önskemålen hos bilverkstadsbranschen med dess mångdubbla antal anställda och mångdubbelt större omsättning. Svårigheterna för denna bransch att anpassa sig är enligt förbundet mycket stora. Förbundet framhåller med skärpa, att den föreslagna ändringen inte är acceptabel och kommer att medföra olösliga problem, då enligt förbundets uppfattning konsumenterna inte får möjlighet att under en längre semesterperiod med nedskuren bilverkstadskapacitet få erforderliga reparationer utförda inför eller i anslutning till besiktningarna. I motsats härtill skulle, anför *MRF*, det ursprungliga förslaget innebära en önskvärd koncentration av reparationerna till den del av halvåret, då sysselsättningen traditionellt är lägst vid bilverkstäderna. Förbundet hänvisar också till möjligheterna att under ett par vintermånader genom lån av arbetskraft från bilverkstäderna tillfälligt förstärka kapaciteten vid bilprovningensanläggningarna. Också de två andra nämnda remissorganen motiverar sin inställning med att hänsyn bör tas till verkstadsbranschens intresse av en jämn sysselsättning. *Överståthållarämbetet* anser det med hänsyn till förläggningen av fyraveckorssemestern för kollektivanställd personal böra övervägas, om inte juli—augusti i stället för, som arbetsgruppen förordat, juni—juli bör uteslutas som inställesemånader.

I fråga om fordon med inställesemånaderna januari och februari 1965 förmenar *bilprovningensbolaget*, att spørsmålet, huruvida dessa skall medtagas i systemet, väsentligen är en fråga om tillräckliga resurser finns att tillgå, då bolagets verksamhet börjar, men för bolagets del också har en ekonomisk sida, som ej kan förbises. Då dessa frågor från bolagets sida kan belysas bättre under de närmaste månaderna, finner bolaget det önskvärt, om ett slutligt ställningstagande kan anstå något. Samtidigt uttalas i

yttrandet, att bolaget räknar med, att det skall vara i stånd att vid ingången av år 1965 fullgöra de förrättningar som kommer att påkallas, om »januari- och februarifordonen» medtages. I varje fall anses undantag i fråga om inställeskyldigheten i någon mer betydande utsträckning inte behöva bli erforderligt. *Föreningen Sveriges polismästare* ifrågasätter, om inte med gruppens förslag risken för överbelastning hos bilprovningssbolaget är så stor, att man i detta speciella fall kunde ge avkall på regeln om fem månaders inställesetermin och minska tiden till tre månader.

Svea hovrätt erinrar om sitt yttrande över betänkandet om säkerhetsinspektion, däri hovrätten ansett det böra stadgas, att ägare av fordon, som överförts till reservregister, må — därest inställesetermin helt infaller under tiden för avregistreringen — inställa fordonet för inspektion antingen under den närmast före avregistreringen infallande månaden eller under de två närmaste månaderna efter det fordonet åter registrerats.

Förslaget att släpvagnar må inställas när som helst under löpande kalenderår vinner anslutning från samtliga som yttrar sig i frågan. *Statspolisintendenten* anser samma regel kunna gälla även motoreyklarna. Härvid påpekas, att det övervägande antalet motoreyklar nyttjas i trafik huvudsakligen under sommarhalvåret, och att de för motoreyklar otjänliga väg- och väderleksförhållandena vintertid kan utgöra en fara för trafiksäkerheten.

Länsstyrelsen i Östergötlands län efterlyser möjlighet för besiktningsmyndigheten att ge anstånd med kontrollbesiktning, då fordonsägaren p. g. a. laga förfall ej kunnat inställa fordonet inom föreskriven tid. Samma ståndpunkt intar *länsstyrelsen i Kopparbergs län*, som anser prövning av sådana dispenser böra anförtros registreringsmyndigheten. Också *MSD* föreslår, att uppskov med inställelse skall kunna beviljas, när skäligheten härav visas genom läkarintyg eller motsvarande. Vidare avstyrker *MSD* arbetsgruppens förslag, att förlängning av inställesetermin ej heller skall få ske med hänsyn till väntetid vid bilprovningstation. Fordonsägare bör enligt samarbetsdelegationens mening kunna erhålla bevis om beställd tid exempelvis på besiktningsinstrumentet och därefter få framföra sitt fordon till dess stationen i fråga hinner utföra besiktningen. I övriga yttranden möter förslaget i denna del inga invändningar.

Ett par remissinstanser berör i sina yttranden innehållet i förordningen (SFS 1955:98) om tillfälligt upphävande av viss i vägtrafikförordningen föreskriven besiktningskyldighet m. m. *Svea hovrätt* finner att denna förordning genom de nya bestämmelserna blir oklar och svår att tillämpa. *Länsstyrelsen i Malmöhus län* anser den i kungörelsen angivna tiden fem år böra ändras till tre år.

Tillfällig hastighetsbegränsning i motortrafiken

Gällande bestämmelser

Någon generell bestämmelse om hastighetsbegränsning för motorfordon i allmänhet vid färd utom tätbebyggt område finns inte meddelad. Enligt 46 § 1 mom. VTF skall emellertid fordons hastighet anpassas till vad trafik-säkerheten och behörig hänsyn till omständigheterna i övrigt kräver. Särskilt åligger det förare av fordon att hålla en med hänsyn till förhållandena tillräckligt låg hastighet i vissa uppräknade fall, som återspeglar situationer, då sikten kan antas vara skymd eller förhållandena eljest påbjuder särskild försiktighet. Ytterligare bestämmelser om fordons hastighet finns meddelade i 56 § 1 mom. VTF. I 1 mom. nämnda stadgande återfinns föreskrifter om högsta tillåtna hastighet för vissa tyngre fordon och för fordonskombinationer. Däri anges bl. a., att sådan buss eller lastbil, vars totalvikt överstiger 3,5 ton, inte får föras med högre hastighet än 70 kilometer i timmen, dock må hastigheten på motorväg uppgå till 90 kilometer i timmen. Enligt 2 mom. samma paragraf får fordons hastighet inom tätbebyggt område ej överstiga 50 kilometer i timmen. 3 mom. i paragrafen innehåller hastighetsregler för vissa fordon med band eller med hjul av hårt material. Jämlikt 56 § 4 mom. VTF ankommer det på Kungl. Maj:t att meddela de ytterligare föreskrifter angående högsta hastighet, som med hänsyn till särskilda förhållanden må för viss tid finnas påkallade beträffande riket i dess helhet eller del därav. Där annat ej angivits i sådan föreskrift, innebär denna ej ändring av annan i VTF eller med stöd därav meddelad föreskrift om lägre hastighet. Hastighetsbestämmelserna i 56 § VTF eller med stöd därav meddelade föreskrifter gäller enligt paragrafens 6 mom. ej uttryckningsfordon, då det användes vid uttryckning, och ej heller annat fordon, som användes för vissa i stadgandet uppräknade tillfällen.

Om myndighets befogenhet att medgiva undantag från eljest gällande hastighetsbestämmelser stadgas i 61 och 63 §§ VTF. Enligt 61 § 1 mom. äger länsstyrelse föreskriva lägre eller högre hastighet än som tillåtes i 56 § 1—3 mom. VTF och utgör av Kungl. Maj:t med stöd av 56 § 4 mom. VTF meddelad föreskrift angående högsta hastighet ej hinder för länsstyrelse att föreskriva lägre hastighet.

Redan vår första förordning om automobiltrafik av år 1906 innehöll vissa regler om generell fartbegränsning. För frågans behandling därefter redogöres utförligt, särskilt såvitt avser de senaste åren, i tredje lagutskottets utlåtande 1963: 4, till vilket jag tillåter mig hänvisa.

1961 års trafiksäkerhetskommitté

Kommittén har vid *utredningsarbetets planläggning och bedrivande* funnit den ändamålsenligaste metoden bestå i en kontinuerlig undersökning av vissa närmare angivna faktorer under längre sammanhängande observationsperioder, i vilka tider med fartbegränsning omväxlar med tider med fri fart. Kommittén har organiserat en dylik sammanhängande observationsserie under ettvarvt av de båda åren 1961 och 1962.

Planläggningen och genomförandet av undersökningen har skett i nära samråd med väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, statens väginstitut, statens trafiksäkerhetsråd, Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut, statistiska centralbyrån, statspolisintendenten och NTF.

1961 års observationsserie ompändde tiden den 15 maj—den 15 september. Under denna tid förekom tre fartgränsperioder, nämligen dels i samband med pingsthelgen under tiden den 19—24 maj, dels under tiden den 22 juni—den 12 juli omfattande bl. a. midsommarhelgen, dels slutligen under tiden den 1—11 september. Observationsserien omfattade tillhoppa 86 dagar med fri fart och 38 dagar med fartbegränsning.

Under 1962 omfattade observationsserien en något längre tid, nämligen från den 15 mars till den 14 september. Därunder förekom fartbegränsning under fyra perioder: den 18 april—den 2 maj, den 8—25 juni omfattande pingst- och midsommarhelgerna, den 13—31 juli samt den 17 augusti—den 3 september. Observationsperioden omfattade sammanlagt 114 dagar med fri fart och 70 dagar med fartbegränsning.

Hastighetsgränsen låg vid samtliga fartgränsförsök under 1961 vid 90 km i timmen. Ehuru kommittén från utredningssynpunkt hade ansett det önskvärt att hastighetsgränsen varit densamma också vid samtliga försök under 1962, befanns det angeläget att man tillgodosåg framförda önskemål om försök med olika hastighetsgränser. Kommittén föreslog fördenskull Kungl. Maj:t att hastighetsgränsen skulle sättas vid 100 km i timmen vid det första och det sista av de i 1962 års observationsperiod ingående försöken. Vid de mellanliggande försöken sattes maximihastigheten på kommitténs förslag till 90 km i timmen.

Kommittén har i första hand insamlat uppgifter rörande antalet trafikolyckor under observationsperioderna, deras fördelning på perioder med fri fart och sådana med fartbegränsning ävensom efter typ, svårighetsgrad och vägens karaktär. Det framhålles emellertid, att variationerna i olyckstalen inte kan till sin innebörd bedömas med mindre hänsyn samtidigt tas till andra riskbetingande faktorer än hastigheten. Eftersom olycksrisken befunnits öka med stegrad trafikintensitet måste, anför utredningen, olyckstalen bedömas med hänsyn till variationerna i trafikarbetet under jämförelseperioden. (Med trafikarbete avses antal fordonskilometer — d. v. s. sammanlagd färdsträcka för alla motorfordon — per tidsenhet.) På liknande

sätt måste hänsyn tas till växlingar i väderlek och vägslag vid utvärderingen av olyckssiffrorna.

Med hänvisning till i bilagan återgivna diagram för 1961 och 1962 för olika vägklasser anför kommittén i fråga om *trafikarbetet*, att detta genomgående når sitt maximum under veckoskiftena och att fördelningen på veckans övriga dagar (måndag—fredag) är tämligen jämn med en viss ökning likväl under fredagsdygnet. Under såväl 1961 som 1962 uppvisar de tre sista veckorna i juli en påtaglig ökning av trafikarbetet under måndagar—fredagar uppenbarligen sammanhängande med ansvällningen under denna tid av semestertrafik. I vad avser veckoskiftena ger sig en dylik ökning av trafikarbetet till känna endast för lördagarnas del och i fråga om dessa i mindre mån än för veckans övriga vardagar.

En jämförelse mellan trafikarbetet under tider med fri fart och tider med fartbegränsning ger, anför kommittén vidare, för 1961 års del i huvudsak samma bild för de förra som för de senare. Under 1962 var däremot trafikarbetet avsevärt större under tider med fartbegränsning än då farten var fri. Det bör vidare observeras, säger kommittén, att trafikarbetsnivån genomgående var högre sistnämnda år än 1961. Skillnaden motsvarar i runt tal 15 procent.

I fråga om *väderlek och vägslag* anges i betänkandet, att under 1961 års observationsperiod inte kunde konstateras någon nämnvärd skillnad mellan väderlek och vägslag under tid med fri fart och vid fartbegränsning, medan år 1962 medelnederbörden till stor del var lägre under tid med fartbegränsning än då farten var fri. Dock var, framhålles det, den med den större medelnederbörden under tid med fri fart sammanhängande riskökningen i belysning av den nu föreliggande utredningen avsevärt mindre än den som under fartgränsperioderna föranledes av den större trafikintensiteten.

Kommittén upptar i sin redogörelse, på grundval av det i bilagan till betänkandet redovisade undersökningsmaterialet, vissa *siffror rörande antalet olyckor utom tätbebyggt område och olyckornas fördelning efter svårighetsgrad*. Siffrorna hänför sig till följande perioder, mellan vilka jämförelse göres, nämligen

1) de 86 dagarna med fri fart under observationsperioden 15 maj—15 september 1961;

2) de 38 dagarna med hastighetsbegränsning till 90 km/tim. under samma period;

3) de 69 dagarna med fri fart under motsvarande observationsperiod 14 maj—14 september 1962;

4) de 37 dagarna med hastighetsbegränsning till 90 km/tim. under samma period;

5) de 18 dagarna med hastighetsbegränsning till 100 km/tim. under samma period;

6) de 45 dagarna med fri fart under den observationsperiod 15 mars—

13 maj 1962 som inte kalendariskt sammanfaller med 1961 års försök; samt
7) de 15 dagarna med hastighetsbegränsning till 100 km/tim. under samma period.

Siffrorna framgår av följande uppställning:

Period	1	2	3	4	5	6	7
Antal olyckor	4 939	1 896	3 612	1 880	960	1 776	458
medeltal per dag	57,4	49,9	52,4	50,8	53,3	39,5	30,5
Antal dödsolyckor	163	50	114	48	25	34	15
medeltal per dag	1,9	1,3	1,7	1,3	1,4	0,8	1,0
Antal dödade.....	186	51	144	52	26	38	16
medeltal per dag	2,2	1,3	2,1	1,4	1,4	0,8	1,1
Antal olyckor m. svår personskada (inkl. dödade) .	505	177	376	166	88	122	47
medeltal per dag	5,9	4,7	5,4	4,5	4,9	2,7	3,1
Antal olyckor m. lindrig personskada	1 388	501	987	516	255	437	104
medeltal per dag	16,1	13,2	14,3	13,9	14,2	9,7	6,9
Antal olyckor m. enbart egendomsskada	3 046	1 218	2 249	1 198	617	1 217	307
medeltal per dag	35,4	32,1	32,6	32,4	34,3	27,0	20,5

I fråga om det totala antalet olyckor konstaterar kommittén, att de anförda siffrorna visar såväl för 1961 som för 1962 en minskning i dagsmedelvärdena vid fartbegränsning i jämförelse med tiden då farten varit fri.

Under 1961 då trafikarbetet inte uppvisade några nämnvärda skillnader mellan tid med fartbegränsning och tid med fri fart och då ej heller några väsentliga olikheter förekom med avseende på väderleken kan, anför kommittén, den sålunda noterade nedgången av olycksantalet anses direkt uttrycka motsvarande minskning av olycksrisken. Med avseende på 1962 måste emellertid såsom förut utvecklats såväl vid jämförelse mellan tid med fri fart och tid med fartbegränsning som med 1961 års siffror en avvägning ske mot olikheterna i trafikarbete och väderlek. En i bilagan på materialet från 1962 års undersökning grundad grafisk framställning av den beräknade olycksriskens inbördes fördelning under måndagar—fredagar mellan tider med fri fart och dem med fartbegränsning vid olika mått av trafikarbete visar emellertid samma tendens till minskad olycksrisk vid en fartgräns av 90 km i timmen som för 1961 års del framgår av en direkt jämförelse av dagsmedeltalen. En direkt jämförelse av dagsmedeltalen för lördagar och söndagar under observationsperioden 1962 ger vidare vid handen att nedgången varit större 1962 än 1961, trots att trafikarbetsnivån legat högre under tid med fartbegränsning 1962. Om försöken med fartgräns vid 100 km i timmen säger utredningen, att materialet visat sig bli alltför litet med den splittrade bild det företer för att med-

ge en detaljerad kvantitativ jämförelse med materialet från 90-kms-försöken. I bilagan har också givits en grafisk framställning av den beräknade olycksrisken vid fri fart och vid fartbegränsning till 90 km i timmen 1962 under samtidigt beaktande av trafikarbete och medelnederbörd. Också med denna beräkning har olycksrisken befunnits ligga tydligt lägre vid fartbegränsning.

I avseende på dödsolyckorna konstateras, att antalet ej är så stort att möjligheten till slumpmässiga variationer kan anses eliminerad. En jämförelse av gruppen olyckor med svår personskada (inkl. dödsolyckor) med grupperna lindrig personskada och egendomsskada ger däremot enligt kommittén för 1961 års observationsperiod till resultat att den relativa minskningen under tid med fartbegränsning varit större ju allvarligare den ifrågakomna olyckskategorien varit. Samma tendens avläser utredningen i 1962 års siffror än mera uttalad än 1961.

Kommittén har också ansett det vara av intresse att uppmärksamma variationen i antalet döda i genomsnitt per olycka. Vid de 163 olyckorna med dödlig utgång vid fri fart under observationsperioden 1961 omkom sammanlagt 186 personer. Under tid med fartbegränsning omkom 51 personer vid 50 olyckor. Tendensen var densamma 1962. Vid de 148 dödsolyckor som inträffade under tid med fri fart under hela observationsperioden den 15 mars — den 14 september omkom 182 personer. Under tid med fartbegränsning till 90 och 100 km i timmen omkom 94 personer vid 88 olyckor. Vid fartbegränsning har således också i så måtto en förskjutning mot mindre allvarliga olyckor skett som antalet dödade i genomsnitt vid varje dödsolycka nedgått till att endast i enstaka fall överstiga en. En liknande tendens har konstaterats i fråga om antalet svårt skadade vid olyckor med annan svår personskada än som lett till dödsfall.

Beträffande *olyckornas fördelning efter väglklass* uttalar kommittén, med hänvisning till i bilagan intagna tabeller och diagram, att dels under tid med fartbegränsning de fartinbjudande vägarna, särskilt riksvägarna, minskar sin andel i olyckorna i förhållande till övriga vägar, dels denna minskning är mera markant i fråga om de svårare olyckorna. Tendensen är, säger kommittén, likartad för 1961 års observationsperiod och motsvarande del av observationsperioden 1962 och blir särskilt tydlig om jämförelsen inskränkes till riksvägarna 1, 2 och 13. En grafisk framställning av den beräknade olycksrisakens fördelning inom olika väglklasser under 1961 och 1962 under tid med fri fart och med fartbegränsning till 90 km i timmen vid olika mått av trafikarbete visar för samtliga berörda väglklasser en tydlig riskminskning vid fartbegränsning. För riksvägarnas del är den sålunda beräknade riskminskningen påtagligt större såvitt avser 1962 än i fråga om 1961.

De redovisade olyckorna har i experternas bilaga *klassificerats efter olyckstyp*. Kommittén upptar härom bl. a. följande.

Under observationsperioden 1961 rapporterades i hela riket utom tätbebyggt område sammanlagt 6 835 olyckor i trafiken varav 4 939 under de 86 dagarna med fri fart och 1 896 under de 38 dagar då fartbegränsning rådde. Vanligast förekommande var de s. k. singleolyckorna, d. v. s. olyckor med endast ett fordon. Av sådana olyckor förekom 1 507 under tid med fri fart och 596 under tid med fartbegränsning eller per dag räknat resp. 17,5 och 15,7. En särskilt påtaglig minskning noterades också för de enligt erfarenheten ofta med hög hastighet sammanhängande s. k. avsvängningsolyckorna. Av sådana inträffade 415 under tid med fri fart och 136 vid fartbegränsning eller per dag resp. 4,8 och 3,6. Den alldeles övervägande delen av denna minskning föll på riksvägarna. För den mot 1961 års observationsperiod svarande delen av observationsperioden 1962 är tendensen i stort sett densamma som 1961. Utfallet av undersökningen beträffande risken för omkörningsolyckor är trots det större trafikarbetet under tid med fartbegränsning en betydande minskning — för 1962 per dag räknat från 2,8 till 2,2 eller omkring 20 procent. På riksvägnätet var minskningen ännu större, nämligen från 1,7 till 1,0. De renodlade motorfordonsolyckorna under 1962 har utgjort flertalet av samtliga olyckor såväl under fri fart som under fartbegränsning och medfört flera skadade än övriga olyckstyper. Vid en indelning efter detta mönster framträder icke några väsentliga skillnader mellan tid med fri fart och tid med fartbegränsning i avseende på den procentuella andelen olyckor inom vederbörande grupp. Vad nu sagts gäller även om fördelningen av skadade (inkl. dödade) på de olika olycksgrupperna.

I till bilagan hörande tabeller och diagram redovisas närmare *olyckornas fördelning på olika veckodagar* liksom även *frekvensen veckodagsvis av olyckorna indelade efter svårighetsgrad*. Det visar sig att totala antalet olyckor är lägst under måndag—fredag och når högst under lördagsdygnet för att åter avta något under söndagar. Tendensen är likartad för olyckor av alla svårighetsgrader. Den gäller även för antalet dödade och skadade. Intressant är, framhåller kommittén, att nedgången vid fartbegränsning, proportionellt sett, icke är mindre under måndag—fredag än under övriga dagar.

Kommittén noterar, att under 1961 års observationsperiod *olycksutvecklingen inom tätbebyggelse* icke uppvisade någon nämnvärd nedgång under fartbegränsningstiderna jämfört med tider med fri fart. Under 1962 års period däremot förekom en påtaglig nedgång i antalet olyckor under tid med fartbegränsning. Kommittén har inte kunnat bilda sig någon uppfattning om orsakerna till denna olikhet mellan perioderna.

För att erhålla vissa möjligheter att uppskatta *följderna i trafikekonomiskt hänseende* av en hastighetsbegränsning, har kommittén låtit utföra vissa mätningar av fordonens genomsnittshastigheter över en given sträcka — medelresehastigheten — under tid med fartbegränsning och vid fri fart.

Under 1961 års observationsperiod utfördes således en serie medelresehastighetsmätningar, vars resultat innebar att medelresetiden för personbilar och lätta lastbilar ökade med omkring 4 procent under hastighetsbegränsning. På grund av vissa tekniska missöden vidlåder en viss osäkerhet detta resultat. Under 1962 års observationsperiod har på kommitténs initiativ en i tekniskt hänseende bättre säkerställd serie mätningar utförts av statens väginstitut. Med hänvisning till den redovisning härför, som lämnats i en av institutet särskilt publicerad rapport, anför kommittén bl. a. följande. 1962 års undersökning har haft till syfte att fastställa hur stor genomsnittlig restidsökning som maximalt kan uppträda på grund av hastighetsbegränsning till 90 och 100 km i timmen. Undersökningen har vidare avsett förhållandet mellan vägens hastighetsstandard och restidsökningen. Fyra snabba och två långsamma sträckor av vardera omkring 5 kms längd har undersökts. På de fyra snabbare sträckorna var den mot medelresetiden svarande hastigheten vid fri fart för personbilar och lätta lastbilar i genomsnitt 87 km i timmen. Vid fartbegränsning till 90 km i timmen ökade restiden på dessa sträckor med i medeltal 12 procent och vid fartbegränsning till 100 km i timmen med i medeltal 6 procent. På de långsammare sträckorna var restidsökningen mindre. För de tunga fordonens del, i avseende på vilka enligt vägtrafikförordningen generell och permanent fartbegränsning gäller till lägre hastigheter än de nu aktuella, noterades såsom man haft anledning att vänta endast en obetydlig restidsökning. De angivna värdena avser vardagstrafik i dagsljus på torrt väglag och med god sikt. Vid undersökningar av förhållandet mellan vägens hastighetsstandard och restidsökningen vid fartbegränsning har hastighetsstandarden definierats såsom den hastighet med vilken fordon i genomsnitt framförs på vägen i fråga. Undersökningen har givit till resultat att restidsförlusten vid fartbegränsning till 90 km i timmen synes ha uppstått först då vägens hastighetsstandard varit 60 km i timmen eller högre samt vid fartbegränsning till 100 km i timmen först då hastighetsstandarden varit 65 km i timmen eller högre.

De av väginstitutet redovisade värdena för de uppmätta reshastigheterna ger också, anför kommittén vidare, en tydlig bild av en genomgående dämpning av trafikrytmen. Hastigheterna har under tid med fartbegränsning legat inom ett tämligen smalt register medan registret varit vidare under fri fart. Förhållandet ger kommittén anledning till förmodan att antalet omkörningar varit mindre vid fartbegränsning än vid fri fart. Detta bör, påpekas det, sammanställas med den vid fartbegränsning iakttagna markanta nedgången i antalet omkörningsolyckor och med det förhållandet att enligt insamlade uppgifter från statspolisens samtliga avdelningar någon genomgående tendens till ökad köbildning i betydelsen av minskad framkomlighet icke kunnat förmärkas vid fartbegränsning. Vad köbildningen angår nämnes i detta sammanhang att man vid de finska försöken verkställt spe-

ciella mätningar av köbildningstendensen och därvid funnit att denna avtagit vid fartbegränsning trots att trafikintensiteten varit högre än under tid med fri fart. Även i Finland har antalet omkörningsolyckor minskat vid fartbegränsning.

Utförda undersökningar har inte, anför kommittén slutligen, givit stöd för antagandet att förarna i allmänhet skulle under tid med hastighetsbegränsning i mindre mån än vid fri fart anpassa hastigheten till vad trafik-säkerheten kräver.

I fråga om *efterlevnaden av hastighetsbegränsningen*, upplyses, att under observationsperioderna statspolisen och den kommunala polisen utfört trafikövervakning på sedvanligt sätt, varvid emellertid, under de tider, då hastighetsbegränsning rått, efterlevnaden härav tillkommit såsom ett nytt övervakningsobjekt. Av infordrade och i betänkandet redovisade uppgifter från statspolisen angående bl. a. det totala antalet kontrollerade fordon (som för de olika perioderna varierar mellan ca 200 000 och ca 400 000 fordon) samt de uppmätta hastigheterna framgår, att överträdelse konstaterats allt som allt endast i fråga om 2,8 promille av de kontrollerade fordonen. Begränsar man sig till de fall där den iakttagna hastigheten varit mera än 10 km i timmen över den medgivna reduceras proportionen överträdelser till allenast 0,63 promille.

Med hänvisning till vissa yttranden över 1961 års redogörelse samt i pressdiskussionen, däri hävdats att erforderlig klarhet icke vunnits rörande sammanhanget mellan den konstaterade minskningen av olyckornas antal och svårighet samt den inför hastighetsbegränsningsförsöken förda upplysningskampanjen och polisövervakningen under försöken, har kommittén gjort vissa uttalanden i frågan om behovet att skilja mellan *propaganda- och övervakningseffekt*, å ena, samt *fartbegränsningseffekt*, å andra sidan. Därvid anföres bl. a., att, eftersom en tillfällig hastighetsbegränsning inte kan tänkas genomförd utan upplysning och övervakning, det skulle sakna mening att söka bestämma i vad mån de i samband med fartbegränsningen iakttagna förändringarna i olycksutvecklingen är att återföra på hastighetsnedsättningen eller på propagandan eller övervakningen såsom särskilda av varandra oberoende orsaker. Vad angår den föreslagna metoden med jämförande försök med bibehållen propaganda och polisövervakning men utan hastighetsbegränsning har kommittén sagt sig visserligen icke vilja bestrida att man genom en intensiv trafiksäkerhetspropaganda och en förstärkt polisövervakning i trafiken skulle kunna utan maximering av hastigheten nå samma effekt som vid en hastighetsbegränsning av den prövade typen. Den förutsatta propagandan och övervakningen skulle emellertid, utan en hastighetsbegränsning som föremål, få en annan karaktär än den vid fartbegränsningsförsöken förekommande. Därigenom skulle den avsedda jämförelsen förfelas. Att för jämförelses skull anställa försök med enbart trafiksäkerhetspropaganda och polisövervakning kunde möjligen

lämna svar på frågan om effekten härav i förhållande till effekten av tillfällig hastighetsbegränsning men skulle icke bidra till att kasta ljus över hastighetsfaktorns isolerade betydelse för trafiksäkerheten.

Utredningen har om olycksfrekvensen under de båda observationsperioderna *sammanfattningsvis* uttalat.

Såsom kommittén anför i redogörelsen för 1961 års försök medger en förändring i olycksutvecklingen under ett enstaka försök med hastighetsbegränsning icke några säkra slutsatser rörande orsakssammanhanget. Där-est förändringen återkommer vid ytterligare försök under motsvarande förhållanden, ger detta emellertid anledning att räkna med ett samband mellan förändringen och den för försöket specifika variationen i de yttre betingelserna för trafiken, d. v. s. i förevarande fall hastighetsbegränsningen. Vid den nu genomförda undersökningen omfattande icke mindre än sju särskilda försök med hastighetsbegränsning har det visat sig att en nedgång i olycksfrekvensen och en minskning av de svårare olyckornas andel i det totala antalet olyckor med en tydlig regelbundenhet uppträtt samtidigt med fartbegränsningen. Det har vidare framgått att de till höga hastigheter särskilt inbjudande större vägarna lika regelbundet minskat sin andel i olyckorna under tid med fartbegränsning jämfört med vad som iakttagits vid fri fart. Den i samband med fartbegränsning iakttagna förbättringen i olycksutvecklingen har således gjort sig mera märkbar på vägar, där de höga hastigheterna är vanligast. Kommittén anser det härigenom ådagalagt att den nämnda förbättringen i olycksutvecklingen sammanhänger med hastighetsbegränsningen.

Kommittén vill emellertid betona att den slutsats kommittén sålunda dragit av den genomförda utredningen endast avser det förhållandet att en fartbegränsning av den art som nu prövats regelbundet åtföljts av en minskning av antalet olyckor, vilken givit sig tillkänna med särskild styrka i fråga om de svårare olyckorna. Undersökningen ger icke möjlighet att dra några bestämda slutsatser beträffande förhållandet mellan de särskilda komponenterna i det antagna orsakssammanhanget, deras relativa styrka och rörelseriktning. Överhuvudtaget torde det på forskningens nuvarande ståndpunkt näppeligen vara görligt att genom analys i detalj klarlägga ett orsakssammanhang som det förevarande, i vilket den mänskliga naturens ofta irrationella reaktionssätt måste förutsättas inta en framträdande plats. Redan bestämningen av vad som är orsak måste här te sig utomordentligt problematisk. Förhållandet framträder omedelbart om man, såsom bl. a. förutsatts av tredje lagutskottet, försöker i en grupp sammanföra de olyckor, i vilka hastighetsfaktorn kan antas ha haft någon inverkan. Vad som i en given olycka skall anses ha varit huvudorsaken är helt enkelt icke möjligt att avgöra på grundval av objektiva kriterier. Det blir här alltid fråga om en subjektiv värdering som icke hör hemma i en på naturvetenskaplig grund företagen analys.

Den omständigheten att orsakssammanhanget icke är i sina detaljer klarlagt utgör emellertid mot bakgrunden av det redovisade utredningsmaterialet icke något skäl att betvivla att ett orsakssammanhang föreligger mellan fartbegränsningen och den med densamma regelbundet uppträdande förbättringen i olycksutvecklingen.

De undersökningar som utförts i Danmark och Finland pekar enligt kommittén tydligt i samma riktning som de nu genomförda svenska. I samman-

hanget hänvisas också till den redogörelse av den särskilda utredningen rörande erfarenheterna av tillfälliga hastighetsbegränsningar utomlands, vilken överlämnats till kommittén. Ehuru resultaten av dessa försök inte låter sig omedelbart infoga i serie med resultaten av de svenska försöken, anför kommittén, förtjänar det dock att observeras att fartbegränsningarna utomlands överlag anses ha haft den gynnsamma effekten på olycksutvecklingen att antalet **svåra olyckor reducerats**.

Kommittén finner det vid utredningen inte ha framkommit något som skulle kunna tyda på att fartbegränsningen i något hänseende skulle skapa ökad fara i trafiken.

Vidkommande återverkningarna i trafikekonomiskt hänseende finner kommittén genom den i detta hänseende företagna utredningen visat att de prövade hastighetsbegränsningarna inte varit förenade med sådana ogynnsamma verkningar i trafikekonomiskt hänseende som mot bakgrunden av förbättringen i olycksutvecklingen kan sägas innebära någon väsentlig olägenhet ur allmän synpunkt.

Beträffande de olika maximihastigheter som prövats sägs, att utfallet av de två försöken med maximihastigheten 100 km i timmen i jämförelse med försöken med fartgräns vid 90 km i timmen ej är helt entydigt. Försöket under våren 1962 gav större effekt, försöket under hösten samma år däremot klart mindre effekt än den för försöken med maximihastighet av 90 km i timmen genomsnittliga. Vårförsöket företedde dock, påpekas det, en från försöken i övrigt helt avvikande bild i fråga om av årstiden betingade förhållanden, vilket gör dess resultat mindre jämförbart med de övriga. Med beaktande härav och med hänsyn till den förhållandevis ringa omfattningen av materialet från dessa försök befinnes det inte möjligt att kategoriskt ange effekten av försöken med fartgräns vid 100 km i timmen i förhållande till effekten vid en maximihastighet av 90 km i timmen.

Det är kommitténs mening att tillfällig hastighetsbegränsning av den art som kommittén prövat är ett tjänligt och lämpligt instrument till förekommande av trafikolyckor, allrahelst svårare olyckor.

Vad angår frågan om den lämpligaste hastighetsgränsen finner sig kommittén böra vid en bedömning på grundval av föreliggande material förorda 90 km i timmen för normalfallet.

Kommittén finner det inte möjligt att på grundval av materialet närmare bedöma verkan av det under 1962 års försök tillämpade undantaget av motorvägarna från fartbegränsningen. Kommittén uttalar emellertid, att då någon ur trafiksäkerhetssynpunkt påtagligt negativ effekt inte synes ha gjort sig gällande och då allmänheten synes ha vant sig vid att dessa vägar ej omfattas av tillfällig fartbegränsning de också i fortsättningen lär kunna undantas, så länge trafikbilden förblir i huvudsak densamma som under försöken.

Upplysning och övervakning i samband med tillfällig hastighetsbegräns-

ning torde enligt kommittén kunna organiseras efter samma mönster som vid de nu genomförda försöken.

Kommittén understryker till sist vikten av att förändringarna i olycksutvecklingen i samband med tillfällig hastighetsbegränsning också i fortsättningen noga följs av de trafiksäkerhetsvårdande organen så att alla möjligheter tillvaratas att ytterligare utveckla och förfina instrumentet och anpassa dess utformning till den iakttagna utvecklingen.

Remissyttrandena

Betänkandet om tillfällig hastighetsbegränsning har fått ett genomgående positivt mottagande vid remissbehandlingen. De kritiska uttalanden som förekommer i enskilda punkter representerar inte i något fall någon majoritet av remissorganen.

Emot utredningens planläggning och bedrivande har remissinstanserna i huvudsak inte någon erinran. Med hänsyftning särskilt på expertgruppens bilaga yttrar *statens trafiksäkerhetsråd*, vars arbetsgrupp TRAG samarbetat med expertgruppen såvitt gällt sortering och registrering, att utredningen är ett synnerligen värdefullt bidrag till belysande av hastighetens inverkan på trafiksäkerheten. Utredningen har, anför rådet, en än större betydelse i det den tillämpade matematisk-statistiska metodiken skapat de första riktiga förutsättningarna för en objektiv uppföljning av olycksutvecklingen, efter det åtgärder i trafiksäkerhetsfrämjande syfte satts in. Enligt *Svenska matematikersamfundets* mening utgör de vetenskapliga analyser, som ligger till grund för utredningen, den tillförlitligaste grund för bedömning av hastighetsfaktorns betydelse för trafiksäkerheten, som finns att tillgå. *Statens väginstitut* har i en särskild, vid sitt yttrande fogad promemoria ingående redovisat sina i vissa delar kritiska synpunkter på expertgruppens utredningar. Institutets allmänna omdömen om försökens uppläggning är dock positiva. Det uttalas också att olycksutvecklingen under försöksperioderna redovisats ingående och på ett sätt som underlättar en kritisk granskning. Institutet finner redovisningen äga ett allmänt intresse från trafiksäkerhets-synpunkt och därför vara ett värdefullt bidrag till svensk trafikolycksstatistik.

Kommitténs uttalanden i de här förut redovisade särskilda avsnitten i dess redogörelse har föranlett förhållandevis få kommentarer i remissyttrandena.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen anför, att erfarenheterna från bl. a. hastighetsbegränsningsperioden vid jul- och nyårshelgen 1963/64 har antytt, att väglagsförhållandena kan ha en helt dominerande inverkan på antalet trafikolyckor, varför de i betänkandet dragna slutsatserna måste begränsas till att gälla för de tider, under vilka undersökningen bedrivits.

Statistiska centralbyrån påpekar rörande olycksredovisningen, att långt ifrån alla olyckor blir föremål för polisundersökning. (Samma påpekande görs i den av statens väginstitut i dess förstnämnda promemoria, vari även ifrågasättes, om en stor del av olyckorna, nämligen de ca 30 % i vilka rapporteftergift beviljas, redovisats till statistiska centralbyrån.) Statistiska centralbyrån framhåller också, att den bakomliggande mekanismen till och effekten av de säsongmässiga variationer, vilka veterligen förekommer i fråga om trafikolyckornas fördelning efter olyckstyp och efter skadepåföljd, är blott ofullständigt känd. Detsamma gäller den eventuella förefintligheten av säsongmässiga variationer i graden av fullständighet, varmed lindrigare olyckor, främst olyckor med enbart egendomsskada till följd, blir rapporterade. Sistnämnda omständighet försvårar, anför centralbyrån, slutledningar på grundval av vissa av de av kommittén framlagda kvottalen till belysande av förskjutningar i olyckornas svårighetsgrad i riktning mot lindrigare olyckor under hastighetsgränsperioder.

Statens trafiksäkerhetsråd anser, att kommittén bort behandla och draga någon slutsats av det genom expertutredningen klart påvisade förhållandet, att hastighetsbegränsningens trafiksäkerhetsfrämjande effekt varit störst inte under helger utan under vanliga veckodagar. *Svenska matematikersamfundet* påpekar samma förhållande och anför, att skillnaden beträffande riksvägar är mycket betydande; en reduktion för vardagar för antalet svårt skadade med 60 % och för söndagar med endast 20 %.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen framhåller, att den i betänkandet redovisade anmärkningsvärt låga överträdelsefrekvensen är avsevärt lägre än de resultat som statens väginstitut kommit till vid sina studier i samband med hastighetsbegränsningsförsöken 1961 och 1962. Vid väginstitutets mätningar konstaterades en överträdelsefrekvens av upp till 20 % och genomgående avsevärt mer än vad polisen rapporterat. Det synes därför tveksamt, menar styrelsen, om den av polisen rapporterade överträdelsefrekvensen avspeglar det verkliga förhållandet.

Kommitténs sammanfattande slutsatser har däremot föranlett särskilda uttalanden i de flesta yttranden.

Till kommitténs uppfattning, att det inte finns några skäl att betvivla, att ett orsakssammanhang föreligger mellan fartbegränsningen och den densamma regelbundet uppträdande förbättringen i olycksutvecklingen, ansluter sig uttryckligen *statspolisintendenten*, *generalpoststyrelsen*, *statens väginstitut*, *statens trafiksäkerhetsråd*, *statistiska centralbyrån*, *femton länsstyrelser* och *NTF*. *Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* jämte *fem av länsstyrelserna* ävensom *Folksam*, *motororganisationerna*, *Näringslivets trafikdelegation*, *Svenska försäkringsbolags riksförbund* och *Svenska lokaltrafikföreningen* anser anledning föreligga till viss försiktighet, då det gäller att dra slutsatser av de gjorda försöken, med hänsyn till att även andra fakto-

rer såsom propaganda, övervakning och väderlek påverkat olycksutvecklingen. *Länsstyrelsen i Hallands län* uttalar, att, innan en närmare analys klarlagt den markanta ökningen av antalet svåra trafikolyckor under fartbegränsningsperioden under jul- och nyårshelgen 1963—1964, kommitténs slutsatser ej kan anses fullt tillfredsställande belagda.

Beträffande frågan om fartbegränsning i något hänseende skapar ökad fara i trafiken understryker *generalpoststyrelsen jämte länsstyrelserna i Uppsala, Blekinge, Malmöhus, Älvsborgs och Västerbottens län* betydelsen av kommitténs konstaterande, att intet framkommit, som tyder på att hastighetsbegränsning i något avseende skulle innebära en trafikfara. *Länsstyrelsen i Jönköpings län* menar däremot, att det kan göras gällande dels att utredningsresultatet rörande omkörningsolyckorna är missvisande, eftersom trafikanterna i stor utsträckning måste antas ha överskridit maximihastigheten i samband med omkörning, och dels att en av förarna strikt iakttagen generell hastighetsbegränsning är ägnad att skapa särskilda — och allvarliga — olycksrisker. Är detta riktigt och kan inte någon lämplig undantagsregel införas för omkörningsfallet, kan det ifrågasättas, menar länsstyrelsen, om generell hastighetsbegränsning bör komma till användning i fortsättningen.

Flertalet remissinstanser ansluter sig till kommitténs uttalande, att ökningen i restid varit förhållandevis liten och inte medfört någon väsentlig ekonomisk förlust. Sålunda anför *järnvägsstyrelsen*, att dessa iakttagelser i stort överensstämmer med de erfarenheter SJ gjort beräffande köbildning och framkomlighet. *Länsstyrelsen i Hallands län* anför, att de nackdelar från trafikekonomisk synpunkt, som hastighetsbegränsningar eventuellt kan medföra, måste anses alltför obetydliga för att utgöra hinder för meddelande av fartbegränsningsbestämmelser under de perioder, då dylika bestämmelser bedömes reducera antalet trafikolyckor. *Statens väginstitut* finner slutsatsen riktig vid en måttfull användning av tillfälliga hastighetsbegränsningar inom den ram som ursprungligen tänkts, nämligen huvudsakligen vid större helger.

Samtliga remissinstanser synes uttryckligen eller underförstått ansluta sig till kommitténs förslag, i vad det innebär en rekommendation om användning av fartbegränsning för motorfordon i allmänhet till förebyggande av trafikolyckor.

En fortsatt tillämpning vid s. k. trafiktoppar av tillfälliga hastighetsbegränsningar tillstyrkes av *statspolisintendenten, generalpoststyrelsen, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, statens väginstitut, statens trafiksäkerhetsråd, överståthållarämbetet, samtliga utom tre länsstyrelser, Folksam, Föreningen Sveriges landsfiskaler, NTF, Näringslivets trafikdelegation, Svenska försäkringsbolags riksförbund, Svenska lokaltrafikföreningen och Trafikförsäkringsföreningen. Länsstyrelsen i Jönköpings län* är tveksam, huruvida det framlagda utredningsresultatet verkligen utgör ett tillräckligt underlag för

att en generell hastighetsbegränsning — låt vara tillfällig — skall slutligt godtas som ett reguljärt instrument i trafiksäkerhetsarbetet. Länsstyrelsen förordar ytterligare studier av omkörningsproblemet vid generell hastighetsbegränsning, innan slutlig ställning tas i ärendet. *Länsstyrelserna i Väster-norrlands och Västerbottens län* samt *motororganisationerna* anför, att innan man tar ställning till frågan om användbarheten i fortsättningen av tillfällig hastighetsbegränsning såsom reguljärt trafikpolitiskt instrument ytterligare allsidig försöksverksamhet synes lämplig. *Svenska försäkringsbolags riksförbund* instämmer i och för sig i kommitténs förordnande av fortsatt användning av tillfälliga hastighetsbegränsningar. Förbundet vill emellertid framhålla, att frågan om lämpliga hastighetsgränser för mindre vägar ej synes tillfredsställande utredd. I denna del bör därför fortsatta prov och undersökningar vidtagas.

Några remissinstanser går in på frågan om en permanent generell hastighetsbegränsning. *Länsstyrelsen i Östergötlands län* anför, att resultaten även synes giva visst stöd för antagandet, att en stadigvarande allmän hastighetsbegränsning skulle kunna medföra ökad trafiksäkerhet utan att medföra allvarigare olägenheter. Ytterligare utredning rörande verkningarna och utformningen av en dylik eventuell begränsning synes emellertid erforderlig. Undersökningen synes vara ett lämpligt objekt för internationellt samarbete bland annat med hänsyn till att den exempelvis bör söka klarlägga erfarenheterna av stadigvarande hastighetsbegränsning i olika länder. *Statens trafiksäkerhetsråd* och *NTF* finner det angeläget att det fortsatta arbetet lägges upp på ett sådant sätt, att resultaten bättre skall kunna belysa frågan om permanenta hastighetsregler i motortrafiken. *Svenska matematikersamfundet* framhåller, att det är uppenbart, att förhållandet att hastighetsbegränsningens trafiksäkerhetsfrämjande effekt varit störst inte under helger utan under vanliga veckodagar antyder, att permanent hastighetsbegränsning skulle ha utomordentligt stor trafiksäkerhetseffekt. Skulle den uppmätta effekten bestå, skulle den innebära ett räddande av 300—400 människoliv per år på våra landsvägar, d. v. s. hälften av alla dödsfall utanför tätbebyggt område. Samfundet vill hemställa om, att en ny utredning tillsättes med uppdrag att dels belysa hur tillfälliga hastighetsbegränsningar bör införas och dels, på längre sikt, genom lämpliga kompletterande mätningar och försök undersöka, om effekten beträffande trafiksäkerheten av en permanent hastighetsbegränsning kan förväntas bli den som antydes av nu föreliggande siffermaterial. *Länsstyrelsen i Värmlands län*, å andra sidan, anför, att tanken på en permanent hastighetsbegränsning inte för närvarande torde vara realistisk, eftersom samhällets trafikövervakande organ med nuvarande resurser blott tillfälligtvis kan åläggas de betydande meruppgifter, som en på effektivt sätt skärpt trafikövervakning medför. *Länsstyrelsen i Jämtlands län* anser, att man inte kan dra den slutsatsen, att en permanent generell fartgräns skulle vara ett radikalt medel för att

öka trafiksäkerheten, och pekar på svårigheten att fastställa en fartgräns, som året runt är lämplig under de vitt skilda förhållanden som råder inom landets olika delar. *Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* betonar, att trafikanternas respekt för förbud av olika slag i hög grad torde bestämmas — förutom av övervakningens intensitet — av frekvensen av resp. förbud. Hastighetsbegränsning kan vara ett verksamt trafiksäkerhetsfrämjande medel, säger styrelsen, under förutsättning att det användes med återhållsamhet och endast på sådana platser, där flertalet trafikanter kan finna det välbefogat. Om förbudet ges generell karaktär och hänsyn inte tas till vägens standard och de omständigheter, som i övrigt är rådande, kan man befara, att det inte vinner förankring hos allmänheten. Enligt styrelsens mening är det därför vanskligt att dra den slutsatsen att en permanent, generell hastighetsbegränsning även för personbilar skulle få motsvarande gynnsamma effekt på trafiksäkerheten.

Till kommitténs mening, att motorvägarna bör undantas från generella fartbegränsningar så länge trafikbilden förblir i huvudsak oförändrad, ansluter sig uttryckligen *generalpoststyrelsen*, *överståthållarämbetet*, *länsstyrelserna i Stockholms, Uppsala, Gotlands, Blekinge, Hallands, Älvsborgs och Jämtlands län*, *Föreningen Sveriges landsfiskaler*, *motororganisationerna*, *NTF*, *Näringslivets trafikdelegation* samt *Svenska försäkringsbolags riksförbund*. *Statens trafiksäkerhetsråd* anser däremot, att det vore ägnat att förvåna, om en hastighetsbegränsning ine skulle ha en trafiksäkerhetsfrämjande effekt på motorvägar, när den visat sig ha sin största effekt på övriga vägar som inbjuder till höga farter. Den omständigheten att allmänheten skulle synas vant sig vid att motorvägarna är undantagna eller det förhållandet att vi f. n. har endast ca 170 km motorväg kan ej motivera, menar rådet, att en hastighetsbegränsning inte får ha sin säkerhetsfrämjande effekt även på dessa vägar.

Följande remissinstanser förordar i likhet med kommittén 90 km i timmen som lämplig hastighetsgräns för »normalfallet», nämligen *statens trafiksäkerhetsråd*, *länsstyrelserna i Östergötlands, Gotlands, Blekinge, Hallands, Älvsborgs och Skaraborgs län*, *NTF*, *Svenska försäkringsbolags riksförbund* och *Svenska lokaltrafikföreningen*. *Statens väginstitut* förordar 90 km i timmen under barmarkstiden och uttalar i likhet med *statistiska centralbyrån*, *överståthållarämbetet*, *Näringslivets trafikdelegation* och *Svenska lokaltrafikföreningen*, att utredningsresultaten inte ger tillräckligt underlag för bedömning av om en hastighetsgräns av 100 km i timmen är lämplig. *Länsstyrelserna i Gävleborgs och Jämtlands län* förordar en fartgräns vid tillfällig hastighetsbegränsning av 100 km i timmen, medan *länsstyrelsen i Örebro län* anser en dylik fartgräns inte böra sättas högre än 100 km i timmen. *Motororganisationerna* framhåller, att en differentiering av fartgränsen är önskvärd. För riksvägar bör föreskrivas 100 km och för övriga vägar

90 km i timmen. *Länsstyrelsen i Kalmar län* menar, att större erfarenhet beträffande resultatet av hastighetsbegränsningar vinnes, om man även i fortsättningen arbetar med olika begränsningar, t. ex. 100 km och 80 km i timmen. Skillnaden i de olika hastighetsbegränsningarna bör uppgå åtminstone till 20 km i timmen för att man skall kunna förvänta något utslag i ena eller andra riktningen. *Länsstyrelsen i Gotlands län* ifrågasätter, om tillräckliga skäl föreligger att bestämma olika gränser för skilda perioder. Tyngden av de skäl som talar för hastighetsbegränsning under en viss period kan ej så fingraderas, att en differentiering av hastighetsgränsen med därav följande oklarhet hos allmänheten framstår såsom meningsfull.

Länsstyrelserna i Blekinge och Malmöhus län förordar lägre hastighetsgräns än 90 km i timmen under vintermånaderna och den förra ifrågasätter, om inte 70 km i timmen borde prövas som maximigräns under julperioden.

Förutom vad som framkommit härom av det förut sagda framföres i remissyttrandena en rad synpunkter på och önskemål om uppläggnings och uppföljningen av framtida hastighetsbegränsningar.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen framhåller, att antalet olyckor per trafikarbetsenhet har en tydlig tendens att vara högre i slutet av de båda treveckors begränsningsperioderna. Detta förhållande kan innebära, att det är olämpligt att ha begränsningsperioder av så stor längd. Styrelsen anser frågan om den optimala periodlängden vara av väsentlig betydelse. Den uppfattning styrelsen hävdar som skäl emot permanent hastighetsbegränsning, innebärande att den skulle kunna få en negativ psykologisk effekt hos motorförarna, har framförts som ett argument också emot ofta förekommande tillfälliga hastighetsbegränsningar. Sådana synpunkter har uttalats av *länsstyrelserna i Jönköpings, Kronobergs, Gotlands, Älvsborgs, Skaraborgs, Värmlands, Gävleborgs och Jämtlands län, Folksam, motororganisationerna, Svenska försäkringsbolags riksförbund och Trafikförsäkringsföreningen. Länsstyrelsen i Gotlands län* anser, med tanke både på den kommande förlängda semestern och på strävandena att komma bort från den nuvarande starka koncentrationen av sommarsemestern till en och samma tidsperiod, att man, för att bevara allmänhetens förtroende till systemet med tillfälliga hastighetsbegränsningar och därmed dess villighet att efterleva föreskrifterna om maximihastighet, fortsättningsvis ej bör utlägga någon begränsningsperiod till den s. k. industrisemestern. *Järnvägsstyrelsen, länsstyrelserna i Östergötlands, Älvsborgs och Västmanlands län samt Folksam, NTF och Svenska lokaltrafikföreningen* föreslår däremot prov med fartnedsättning under längre tidsperioder.

Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut har gjort en överslagsberäkning för perioden 14/5—14/9 1962, som visar, att det antal olyckor per dag som undvikits tack vare fartbegränsning skulle vara större vid våt än

vid torr vägbana, d. v. s. att den önskade effekten skulle till övervägande delen uppnåtts vid dåligt väder. Institutet anser det önskvärt att närmare studera detta förhållande samt sambandet mellan väder och trafikolyckor även under höst och vinter.

Länsstyrelsen i Värmlands län anför, att hastighetsbegränsningens effekt på medelhastigheten utgör ett betydelsefullt ekonomiskt problem och att anledning finnes att vid eventuellt fortsatta försök med hastighetsbegränsning ytterligare ingående studera hithörande frågor. *Länsstyrelsen i Norrbottens län* framhåller, att trafiksituationen i länet väsentligt skiljer sig från förhållandena i sydligare och mer tätbebyggda delar av landet. De trafikekonomiska konsekvenserna av en begränsad hastighet torde bliva mer kännbara på grund av de långa vägsträckorna. Länsstyrelsen hemställer, att länet måtte undantagas från generella hastighetsbegränsningar. Enligt länsstyrelsens mening torde nämligen trafiksituationen tills vidare kunna tillfredsställande bemästras med tillämpning av bestämmelserna i 61 § vägtrafikförordningen.

Överståthållararbetet, länsstyrelserna i Kalmar, Göteborgs och Bohus, Västmanlands, Västernorrlands och Västerbottens län, motororganisationerna samt Svenska lokaltrafikföreningen uttalar, att det vore av stort värde om de fortsatta försöken såvitt möjligt bl. a. toge sikte på att söka skilja effekten av propaganda och övervakning från effekten av fartnedläggning. *Länsstyrelsen i Södermanlands län* anser, att föreskrift om särskild hastighetsbegränsning på ett mera påtagligt sätt måste klargöras för allmänheten genom vägmärken och icke endast genom pressen och Sveriges Radio. *Folk-sam* anser det vara lämpligt att — såsom på sina håll i utlandet — med skyltar klart ange att »Fartkontroll» pågår. En sådan åtgärd torde dels skänka större respekt för polisens arbete och dels verka allmänt preventiv. *Statens väginstitut* finner det sannolikt att upplysning och övervakning måste intensifieras, om efterlevnaden av tillfälliga hastighetsbegränsningar skall kunna hållas på samma nivå som vid försöken. *Järnvägsstyrelsen* anför, att eftersom effekten av propaganda och övervakning torde vara abhängig av fartnedläggningsperiodens längd — ju kortare period desto större effekt — funnes det måhända anledning att göra ett prov med fartnedläggning under längre tidsperiod, några månader. Eftersom verkan av propagandan får förutsättas successivt avtaga, skulle fartnedläggningseffekten därvid framgå mera renodlad. *Länsstyrelserna i Kronobergs och Hallands län* framhåller, att en förutsättning för meddelande av fartbegränsningsbestämmelser bör vara, att en effektiv övervakning av bestämmelsernas efterlevnad kan anordnas.

Länsstyrelserna i Blekinge och Skaraborgs län föreslår — för att minska omkörningsrisken — en sänkning eller höjning i förhållande till personbilstrafiken av den tillåtna maximihastigheten för tyngre fordon.

Enligt länsstyrelsen i Malmöhus län bör i förevarande sammanhang övervägas också behovet av ytterligare åtgärder i syfte att maximera färdhastigheten i anslutning till vägkorsningar, horisontella och vertikala kurvor och eljest särskilt riskfyllda passager på de allmänna vägarna. Även *motororganisationerna* anser, att en viss utökning av hastighetsbegränsningar i hårt trafikerade vägvagnsnitt med bristfällig standard eller speciellt olycksbelastade punkter bör medföra en ökad säkerhet och minska behovet av tillfälliga hastighetsbegränsningar. *Överståthållarämbetet* anför, att om vägstandarderna ökar och trafikövervakningen blir mer tillfredsställande behovet av tillfälliga hastighetsbegränsningar kan minskas. *Länsstyrelsen i Västerbottens län* och *Näringslivets trafikdelegation* framhåller det som från trafiksäkerhetssynpunkt mest angeläget, att det svenska vägnätets standard förbättras, eftersom en sådan upprustning enligt delegationens mening har den bästa effekten på trafiksäkerheten.

Hastighetsbegränsningarna under sommaren 1963

Med anledning av Kungl. Maj:ts i inledningen nämnda uppdrag till statens trafiksäkerhetsråd har rådet följt olycksutvecklingen i samband med tillfälliga hastighetsbegränsningar i motortrafiken utom tätbebyggt område under hittills inträffade hastighetsbegränsningsperioder. En redogörelse rörande de begränsningar som gällt under tiden maj—augusti 1963 har inlagts i rådets yttrande över trafiksäkerhetskommitténs betänkande.

Hastighetsbegränsningarna har omfattat pingst- och midsommarhelgerna (31/5—3/6 och 20—23/6) ävensom det sista veckoslutet (fredag—söndag) i juni, samtliga veckoslut (fredag—söndag) i juli samt det första veckoslutet (fredag—söndag) i augusti. Med påpekande, att det av olika skäl inte är möjligt att i alla avseenden jämföra resultaten från dessa tillfällen med motsvarande resultat från de av trafiksäkerhetskommittén redovisade hastighetsbegränsningarna, anser sig rådet dock kunna fastslå, att resultaten från 1963 i sina huvuddrag bekräftar erfarenheterna av de hastighetsbegränsningar som presenterats i kommitténs betänkande. Det har sålunda konstaterats, anføres det, att olycksfrekvensen under de veckoslut i juni, juli samt augusti månader 1963, då hastighetsbegränsning rått, varit lägre — 17 % — än under de veckoslut i juni och augusti 1963, då fri fart rått. Motsvarande minskning för de svåra olyckorna, d. v. s. olyckor med dödlig eller annan svår personskada, var 27 %. Minskningen har alltså varit mer markerad ifråga om de svåra olyckorna än för övriga olyckor. Dessa skillnader i olyckstal bör därjämte, anmärker rådet, ses mot bakgrund av, att trafikarbetet under de hastighetsbegränsade veckosluten 1963 var 18 % större än under de ej hastighetsbegränsade. Olycksminskningen har enligt yttrandet främst gjort sig märkbar på vägar, som tillåter högre hastigheter, d. v. s. riksvägar och genomgående länsvägar. Vid en jämförelse mellan samtliga veckoslut under juni, juli och augusti månader åren 1961, 1962 och 1963,

har rådet som en genomgående tendens funnit, att de veckoslut, under vilka hastighetsbegränsning rått, uppvisar ett lägre genomsnittligt antal olyckor per dygn än de veckoslut, då fri fart varit rådande. Det framhålles vidare beträffande erfarenheterna från 1963 års uppföljning, att frekvensen av sådana olyckstyper, som kan antagas vara mest känsliga för en hastighetsbegränsning, t. ex. singleolyckor och avsvängningsolyckor, varit markant lägre under de hastighetsbegränsade veckosluten än under de veckoslut, då fri fart varit rådande. Det genomsnittliga antalet singleolyckor per dygn har sålunda varit 22 % lägre under de hastighetsbegränsade veckosluten än under de icke hastighetsbegränsade. För avsvängningsolyckorna är motsvarande värde 37 %. Även beträffande omkörningsolyckorna under fartbegränsningen år 1963 har 1961 års trafiksäkerhetskommittés erfarenheter bekräftats. Det har nämligen på material från 1963 konstaterats, att det genomsnittliga antalet omkörningsolyckor per dygn varit 26 % lägre under veckoslut med hastighetsbegränsning än under övriga veckoslut. Ingenting har enligt rådet framkommit, som tyder på att fartbegränsningarna skulle skapa förutsättningar för ett ökat antal riskfyllda omkörningar. Enligt uppgift från statspolisen har under 1963 liksom under 1961 och 1962 vid fartbegränsning icke förmärkts någon genomgående tendens till ökad köbildning i betydelsen av minskad framkomlighet. Den av 1961 års trafiksäkerhetskommitté påvisade trafiksäkerhetsfrämjande effekten av försöken med tillfälliga hastighetsbegränsningar under åren 1961 och 1962 har sålunda enligt av rådet hittills vunna resultat visat sig bestå under 1963 års hastighetsbegränsningsperioder. Motorfordonsförarnas respekt för bestämmelserna om hastighetsbestämmelserna har enligt vad statspolisen meddelat rådet varit fullt jämförbar med vad trafiksäkerhetskommittén i sitt betänkande redovisat i motsvarande avseende.

Backspegel på vissa motorcyklar

I den inledningsvis nämnda skrivelsen den 18 september 1963 hemställer väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, att åtgärder vidtages för komplettering av 4 § 1 mom. VTF med föreskrift om att trehjulig motorcykel med överbyggd förarplats skall vara försedd med backspegel, så placerad, att föraren med densamma kan iakttaga den bakomvarande trafiken. Till stöd för sin hemställan anför styrelsen i huvudsak följande.

I marknaden förekommer trehjuliga motorcyklar med överbyggt förarutrymme, vilka beträffande möjligheterna för förarna att iakttaga bakomvarande trafik är att jämställa med bil. För att föraren på tillfredställande sätt skall kunna iakttaga bakomvarande trafik erfordras, enligt styrelsens mening, att sådant fordon är försett med för ändamålet lämpligt placerad backspegel. Oaktat förhållandet inte varit till avsevärd olägenhet, beroende

på att sådana fordon som regel ändå är försedda med godtagbar backspegel, anser styrelsen det vara en brist, att bestämmelse härom ej finns. Styrelsen, som avser att komplettera och förnya de närmare föreskrifterna om olika anordningar på fordon inför det stundande överförandet av besiktningsverksamheten från statens bilinspektion till bilprovningssbolaget, anser därför en sådan bestämmelse nu böra införas.

Styrelsen hänvisar också till en av Underkommittén för vägtransporter inom Förenta nationernas ekonomiska kommission för Europa utfärdad rekommendation i ämnet. Rekommendationen, vilken på underkommitténs uppdrag slutligt utformats inom arbetsgruppen för fordons konstruktion (se kommissionens dokument TRANS/SC1/168; TRANS/WP 29/54) är i översättning av följande lydelse i det nu aktuella hänseendet:

De stater som önska reglera utrustningen av fordon såvitt avser backspeglar mer ingående än som skett i 1949 års konvention rörande vägtrafik (bilaga 6 kapitel III b) rekommenderas att helt eller delvis antaga följande regler och att inte införa någon annan regel.

Antal

4. a) Motorcyklar, motorcyklar med sidvagn och andra motorfordon på tre hjul som ej är försedda med förarhytt eller slutet karosseri: ingen bindande föreskrift.

b) Motorfordon på tre hjul utrustade med förarhytt eller slutet karosseri: en backspegel.

Nordisk vägtrafikkommitté har förklarat sig intet ha att erinra emot bifall till väg- och vattenbyggnadsstyrelsens framställning.

Departementschefen

Statistiken över trafikolycksfall 1963 visar en påtaglig förbättring av trafiksäkerheten relativt sett, d. v. s. om man beaktar, att under året inregistrerades inte mindre än i runt tal 250 000 nya fordon. Preliminära siffror ur statistiska centralbyråns månadsstatistik över polisundersökta vägtrafikolyckor under januari och februari 1964 visar emellertid en betydande stegring av antalet i sådana olyckor dödade och skadade personer i förhållande till 1963 års siffror. Stegningen är särskilt markant i fråga om svåra personskador. Även om ökningen är mindre famträdande vid en jämförelse med 1962 års statistik — antalet dödade i trafiken under februari månad visar samma siffra för åren 1962 och 1964 — är förhållandet oroväckande. Den omständigheten att fordonsparken kraftigt växer får inte leda till att man godtar en ständigt stegrad olyckssiffra som ofrånkomlig. Jag ser trafiksäkerheten som ett av departementets väsentligaste arbetsområden. Vid återkommande tillfällen har jag tidigare lämnat riksdagen ut-

förliga redogörelser för de initiativ på detta område som tagits inom departementet och för det arbete på olika fronter som i saken bedrivs inom landet och i internationellt samarbete. Framför allt hänsynen till de rent mänskliga intressena kräver en intensifiering och ytterligare samordning av detta arbete. Uppgiften att finna nya vägar härför måste ständigt hållas aktuell.

I förevarande sammanhang behandlas två frågor som länge uppmärksamats i debatten kring trafiksäkerheten, nämligen frågorna om kontroll av fordonens beskaffenhet och om tillfälliga hastighetsbegränsningar.

Under senare tid har jag föreslagit flera reformer som, enligt min mening, sammantagna är ägnade att på ett avgörande sätt reducera fordonets roll såsom olycksfaktor. Den mest ingripande av dessa är den av statsmakterna förra året beslutade årliga säkerhetskontrollen av motorfordon och släpvagnar äldre än tre år. Vidare antogs under hösten 1963 ett förslag till lagstiftning, som innebär, att från och med innevarande års ingång inspektion kan ske hos bilförsäljare för att utröna beskaffenheten hos saluförda begagnade fordon. Jag åsyftar slutligen också det förslag till åtgärder för en effektivare typbesiktning som framlagts i propositionen 1964: 71.

En särskild arbetsgrupp har nu, som framgår av det föregående, utarbetat en promemoria, vari upptagits olika förslag med anledning av principbeslutet om årlig besiktning av vissa fordon. Förslagen har mottagits väl vid remissbehandlingen och synes mig i allt väsentligt kunna läggas till grund för bestämmelser i ämnet.

Gruppens förslag innebär, att besiktningarna materiellt och formellt inordnas i institutet kontrollbesiktning i vägtrafikförfattningarna. Från ett par håll har i remissyttranden rests invändningar emot att härigenom termen säkerhetsinspektion — som man anser vara en från allmänhetens synpunkt mera tilltalande beteckning — inte längre blir aktuell. Vidare anser motororganisationerna, att reglerna skulle bli mera lättförståeliga, om de upptogs i en fristående författning. Besiktningarnas syfte är visserligen att — inte minst i fordonsägarnas eget intresse — tillgodose trafiksäkerheten. Detsamma är emellertid i normalfallet huvudsyftet också med de kontrollbesiktningar som för närvarande företas. Någon anledning att med hänsyn till syftet särskilja de båda besiktningssyftena föreligger därför inte. Då dessutom såsom arbetsgruppen funnit enhetliga regler bör gälla för de nya besiktningarna och de redan nu föreskrivna kontrollbesiktningarna, biträder jag promemorian i denna del. Givetvis föreligger intet hinder emot att i upplysningsverksamheten kring de nya besiktningarna betona dessas egenskap av en säkerhetskontroll och beteckna dem därefter.

Besiktningarnas tekniska utförande — varom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, såsom fastställts redan i principbeslutet, skall ha att närmare bestämma — bör alltså i princip omfatta endast för bedömande av trafiksäker-

heten nödvändiga kontrollåtgärder. De protokoll över kontrollbesiktningarna som allmänheten skall erhålla torde bl. a. med hänsyn härtill kunna erhålla en rationell och lättfattlig utformning.

Jag anförde i anslutning till det förutberörda principförslaget om årlig fordonskontroll, att avkall på inspektionskraven inte bör ske utan synnerliga skäl. I remissyttrandena över promemorian är man i allmänhet inte främmande för tanken på ett provisorium i fråga om förhållandena vid besiktningarna under ett övergångsskede. Liksom hittills statens bilinspektion haft att arbeta under delvis provisoriska förhållanden, utan att därför fordonskontrollen eftersatts, torde under en uppbyggnadstid bilprovningssbolaget kunna driva en effektiv kontroll, även om resurser i form av lokaler och utrustning inte motsvarar de krav som måste ställas på den utbyggda organisationen.

Arbetsgruppen har förordat vissa — vid remissbehandlingen genomgående godtagna — nya principer i fråga om körförbud. Dessa innebär i huvuddrag följande. Körförbud skall alltid kunna meddelas av vederbörande förrättningsman vid besiktning. Länsstyrelserna skall inte längre sakligt pröva frågor om körförbud. Körförbud skall — som uteslutande påföljd — utan särskild prövning inträda, så snart i författningarna föreskriven eller särskilt meddelad frist för inställelse till kontrollbesiktning utlöper utan att inställelse skett. Körförbud skall upphöra att gälla i och med inställelse till besiktning. Vissa undantag om rätt att framföra fordon trots körförbud införes. Till vad arbetsgruppen sålunda och i övrigt anført i denna del ansluter jag mig utom såtillvida, att jag finner bilprovningssbolagets förslag om ett formlöst förfarande för den som önskar påkalla väg- och vattenbyggnadsstyrelsens prövning av körförbud välgrundat. Utfärdande av regler här om torde ankomma på Kungl. Maj:t, som i VTK upptagit föreskrifter om fullföljd av talan angående typbesiktning. — I sammanhanget vill jag påpeka, att hinder för förrättningsman vid flygande inspektion att — om fordonets beskaffenhet påkallar det — meddela körförbud inte bör anses föreligga av det skälet att körförbud för fordonet automatiskt inträtt till följd av försummad inställelse. — Med anledning av ett uttalande vid remissbehandlingen torde böra erinras om, att det förbud mot användande av fordon, varom 9 § VTF stadgar, inte är att jämställa med körförbud. Någon ändrad reglering av detta förfarande synes inte vara påkallad. Länsstyrelserna bibehåller enligt förslaget möjligheten att jämlikt 22 § VTF meddela föreläggande om kontrollbesiktning. Härigenom tillgodoses bl. a. önskemålet, att ett förbud enligt 9 § skall kunna följas upp på ett adekvat sätt. — Den befogenhet länsstyrelserna f. n. har enligt 22 § VTF att meddela körförbud och föreläggande tillkommer enligt 25 § 4 mom. andra stycket YTF beträffande fordon i yrkesmässig trafik även annan myndighet, som meddelat trafikillstånd. Denna bestämmelse har visat sig sakna praktisk

betydelse och torde därför böra helt utgå. Jag föreslår vidare, att bestämmelserna om kontrollbesiktning av fordon för personbefordran i yrkesmässig trafik och av fordon i uthyrningsrörelse, samtidigt som de i fråga om påföljd för underlåten inställelse m. m. erhåller en med övriga regler om kontrollbesiktning enhetlig utformning, överföres från YTF till VTF.

Det förslag jag framlägger till ändring i VTF bygger helt på promemorians i remissyttrandena godtagna innehåll rörande de åtgärder — i form av körförbud, föreläggande om ny besiktning eller godkännande — som fordonets vid besiktningen konstaterade beskaffenhet bör kunna föranleda. Tanken på övervakning — motsvarande den vid flygande inspektion — över att fel av ringa betydelse för trafiksäkerheten repareras får avvisas av skäl som arbetsgruppen anfört. Som riksåklagarämbetet påpekat är sådana fel undantagna i bestämmelserna om ansvar för brukande av bristfälliga fordon.

Jag delar den i promemorian hävdade uppfattningen, att en effektiv övervakning över att besiktningens bestämmelserna efterlevs är möjlig endast om, vid sidan av det märkessystem som fastställts genom principbeslutet om årlig fordonsbesiktning, föreskrifter ges om generell skyldighet att medföra besiktningsskylt eller typintyg vid färd med fordon. Jag föreslår därför införande av en sådan regel jämte därav påkallade föreskrifter beträffande möjligheterna att utbekomma duplett av handlingarna i fråga ävensom erforderliga ansvarsbestämmelser. I sammanhanget bör beaktas vad bilprovningssbolaget anfört om nödvändigheten av att särskilja duplett, avsedd att ersätta förlorat original, från i vanlig ordning utfärdad avskrift av samma handling.

Ehuru endast ett fåtal remissorgan haft någon invändning rörande behovet av reformen, har i flera yttranden påpekats vissa nackdelar av att det vid färd blir obligatoriskt att medföra besiktningshandling. Jag kan förstå och delvis ansluta mig till de synpunkter som därvid uttalats. Jag avser därför att, under förutsättning av bifall till mina förslag, snarast vidta åtgärder för att handlingarna för de syften, om vilka här är fråga, skall — i linje med vad Föreningen Sveriges landsfogdar anfört och också i huvudsak med statspolisintendentens önskemål — kunna ersättas med en speciellt för vederbörande fordon utfärdad vagnbok. — Även om vägande skäl kan anföras för riksåklagarämbetets och statspolisintendentens uppfattning, att föreskriften om medförande av besiktningshandling inte bör modifieras efter mönstret i 69 § VTF, har jag stannat för att härutinnan inte göra någon åtskillnad i förhållande till bestämmelserna om körkort och övriga i stadgandet avsedda handlingar.

Systemet för övervakning av bestämmelsernas efterlevnad förutsätter en rad detaljföreskrifter angående antecknings- och uppgiftsskyldighet, varom jag ämnar sedermera framlägga förslag för Kungl. Maj:t. Härvid avser jag

att också föreslå, att körförbud som meddelas vid besiktning — såsom sedan den 1 januari i år är stadgat rörande körförbud meddelat vid flygande inspektion och inspektion hos försäljare — skall utmärkas på fordonen.

Jag vill erinra om, att frågan om en reformering av förfarandet för for-donsregistrering är aktuell. Den utredning jag tidigare förutskickat torde komma till stånd inom kort. En reform i detta hänseende kan givetvis komma att skapa nya förutsättningar för övervakning av att körförbud och besiktningsskyldighet efterkommes.

Beträffande flygande inspektion har i promemorian inte föreslagits annan ändring i VTF än vad som föranledes av de ändrade reglerna om körförbud. Då bilprovningbolaget över huvud taget inte bör ha någon uppgift i fråga om övervakning av att besiktningsskyldighet iakttas, kan jag inte biträda vad länsstyrelsen i Östergötlands län anfört om överförande i viss del av uppföljningen beträffande föreläggande vid flygande inspektion från förrättningsmannen till befattningshavare inom bolaget. Statspolisintenden-ten framhåller i sammanhanget angelägenheten av sådan ändring i 23 § VTF att anträffande på väg inte längre förutsättes för rätt att företa flygan-de inspektion. Jag föreslår, för att tillgodose de synpunkter som föranlett denna hemställan, att Kungl. Maj:t ges befogenhet att närmare bestämma i vilken omfattning flygande inspektion skall få ske. Det bör öppnas möjlig-het för vederbörande bilinspektör eller polisman att inspektera fordon, som, ehuru det uppenbarligen framförts i trafik, hunnit föras av vägen innan den-ne kommer till platsen. Behov av en sådan möjlighet torde vara särskilt ut-talat beträffande fordon som varit inblandat i en trafikolycka. De nya be-stämmelserna bör inte kunna åberopas till stöd för någon rätt att, utöver den polisman kan äga enligt gällande allmänna regler, beträda enskilt om-råde.

Företas registreringsbesiktning av fordon som är underkastade bestäm-melserna om periodisk kontrollbesiktning bör i förekommande fall regist-reringsbesiktningen tillika gälla som kontrollbesiktning så att märke åsatts fordon, som uppfyller de härför i 24 § 3 mom. första stycket i dess föreslagna lydelse angivna förutsättningarna. Om märket bör gälla vad som sägs i samma mom. andra stycket. Föreläggande om inställelse till ny regi-streringsbesiktning ävensom körförbud bör i förekommande fall meddelas vid registreringsbesiktning av registrerat fordon. Dessa synpunkter föranle-der ändrad lydelse av 14 § 1 mom. VTF.

Om innehållet i författningsförslagen vill jag tillägga, att jag funnit de närmare föreskrifterna om kontrollbesiktning och särskild kopplingsbesikt-ning — liksom är fallet beträffande registrerings- och typtesiktningarna — böra till alla delar upptagas i VTK, vilket bör föranleda, att föreskrifterna i nuvarande 24 § 2 och 3 mom. och 24 a § andra stycket VTF utgår.

Det har förutsatts i det förutnämnda principbeslutet, att för all besikt-ningsverksamhet inom bilprovningbolaget skall svara särskilda, av väg-

och vattenbyggnadsstyrelsen auktoriserade befattningshavare i bolaget, vilka skall stå under styrelsens tillsyn och vilkas ställning skall anses förenad med ämbetsansvar. Detta torde inte nödvändiggöra, att den direkta verksamheten skall handhas av dessa besiktningsmän. Det är uppenbarligen uteslutet, att de skall kunna i detalj följa varje besiktning eller ens meddela alla förekommande beslut. Körförbudsfrågor bör emellertid, som arbetsgruppen uttalat, alltid avgöras direkt av besiktningsmannen, som också bör omedelbart svara för registrerings- och kopplingsbesiktningar. Med anledning av vad riksåklagarämbetet anfört i denna del vill jag såsom min mening uttala, att handlingarna i inspektionsärenden torde bli att anse som allmänna handlingar.

I enlighet med arbetsgruppens förslag bör i VTF upptas huvudregeln angående omfattningen av den nya besiktningskyldigheten och — mot bakgrund av beslutet om en successiv utbyggnad av verksamheten — Kungl. Maj:t bemyndigas att meddela undantag från denna huvudregel. Det bör också läggas i Kungl. Maj:ts hand att utfärda bestämmelser om inställelsetid för fordonen. Jag biträder även i övrigt vad som anförts i promemorian rörande den författningsmässiga utformningen av de erforderliga bestämmelserna.

Rörande innehållet i de författningar, till vilka jag senare — under givna förutsättningar — har att framlägga förslag, torde jag få anföra följande.

Promemorians innehåll synes mig i huvuddrag väl ägnat att läggas till grund för förslagen. Jag avser således, bland annat, att föreslå, att fordonens årsmodell skall tas till utgångspunkt vid bestämmande av inställeskyldigheten, och att denna tills vidare endast skall omfatta fordon av 1960 eller tidigare års modell. I fråga om inställesystemet, som skall utformas efter i huvudsak de principer utredningen angående kontrollbesiktning av bilar utarbetat, möter bl. a. problemet om verkstadsbranschens kapacitet under sommarsäsongen och inställesernas anpassning härefter. Ehuru jag är väl medveten om toppbelastningen på verkstäderna under försommaren och svårigheterna därefter med hänsyn till semesterledighet för personalen, anser jag arbetsgruppens förslag, att endast två sommar månader bör uteslutas som inställesemånader — och att således fordonen efter slutsiffrorna i registreringsnumren fördelas på tio inställesemånader — i allmänhetens intresse böra prövas. Befinnes mot mitt antagande svårigheter av betydelse komma att uppstå med berörda system, bör givetvis frågan omprövas. De frågor om »januari- och februaribilarna» som upptagits i promemorian och remissvaren däröver torde böra avgöras av Kungl. Maj:t på grundval av den vid beslutet föreliggande situationen. För släpvagnarna bör som gruppen föreslår inga särskilda inställeseterminer gälla. Statspolisintendentens förslag om motsvarande regel för motorcyklar är jag åtminstone tills vidare inte beredd att förorda.

En presumtion för bristfälligheter hos fordonen har föranlett, att vid in-

ställelsefrists utgång körförbud föreslås automatiskt skola inträda, om fordonet inte besiktigats. Rent principiellt bör detta förhållande inte förändras av att orsaken till den uteblivna inställelsen är att söka i personliga förhinder för vederbörande ägare. Med hänsyn härtill och på de skäl arbetsgruppen anfört delar jag den i promemorian hävdade meningen, att ägare av fordon, även om han kan åberopa laga förfall eller väntetid vid besiktningstation, i princip ej bör få bruka sitt fordon, sedan inställelsefristen utgått, förr än det vid besiktningen konstaterats, att fordonet inte är trafikfarligt. Uppfattningen delas av det allt övervägande antalet remissinstanser.

Enligt 10 § 4 mom. VTF gäller som förutsättning för fordons registrering, att registreringsbesiktning skett eller fordonet upptagits i typintyg inom ett år före registreringsansökningen. Genom 1955 års förordning om tillfälligt upphävande av viss i VTF föreskriven besiktningsskyldighet m. m. (SFS 1955: 98) har detta villkor ävensom motsvarande villkor enligt 12 § 1 mom. 3 punkten och 13 § 1 mom. 3 punkten VTF för fordons brukande enligt interimslicens och saluvagnslicens i princip upphävts dels såvitt avser reservregistrerade personbilar och motorcyklar yngre än fem år — räknat från första registreringsdagen — vilka varit avregistrerade högst sex månader, dels beträffande andra reservregistrerade fordon som godkänts vid kontrollbesiktning inom ett år före registreringsansökningen eller brukandet. Förordningen gäller enligt senast utfärdad kungörelse om giltighetstiden (SFS 1958: 323) tills vidare. Av förarbetena till förordningen framgår, att en omprövning i ämnet förutsatts skola ske i samband med att frågan om periodisk fordonskontroll erhöll sin lösning. Jag föreslår nu, att nämnda förordning upphäves och att eftergiften genom viss ändring av de nämnda paragraferna bibehålles såtillvida, att i fråga om reservregistrerade fordon kontrollbesiktning inom ett år före registreringsansökningen respektive brukandet skall kunna ersätta den föreskrivna registreringsbesiktningen eller upptagandet i typintyg.

Jag övergår härefter till frågan om tillfällig hastighetsbegränsning i motortrafiken.

Den redogörelse av 1961 års trafiksäkerhetskommitté som framlades i november 1961 och behandlade erfarenheterna av hastighetsbegränsningarna samma år mottogs i stort sett positivt men föranledde dock en del kritik i remissyttrandena däröver och i den allmänna debatten. Då kommittén nu framlagt sitt betänkande på grundval av försöksverksamheten såsom helhet, d. v. s. i fråga om de begränsningar som gällt under åren 1961 och 1962, är anslutningen i remissvaren i det närmaste total till kommitténs uppfattning, att tillfällig hastighetsbegränsning av den art som prövats är ett tjänligt instrument till förebyggande av allrahelst svårare trafikolyckor. Den uppföljning statens trafiksäkerhetsråd verkställt av fartbegränsningarna under sommaren 1963 stöder i allt det av kommittén fram-

lagda utredningsresultatet. Jag anser mig därför kunna fastställa, att man här funnit ett effektivt medel att nedbringa antalet olyckor i trafiken. Ett mycket väsentligt konstaterande i sammanhanget är, att de meddelade föreskrifterna i påfallande hög grad lojalt följts av fordonsförarna.

Det har från något håll vid remissbehandlingen anförts och har också vid olika tillfällen gjorts gällande i andra sammanhang, att en markant ökning av antalet trafikolyckor trots fartbegränsningen ägt rum under jul- och nyårshelgerna 1963—64. Statens trafiksäkerhetsråd — som ännu inte kunnat insamla och slutligt bearbeta allt material rörande denna begränsning — har tillhandahållit mig vissa preliminära uppgifter om begränsningens effekt. En jämförelse har gjorts, avseende bl. a. årsskiftena fr. o. m. 1960/61, mellan för varje årsskifte hastighetsbegränsningsperioden över jul-, nyår- och trettonhelgerna, å ena, samt föregående och efterföljande frifartsperioder (1/12—ca 20/12 och ca 8/1—31/1) å andra sidan. Jämförelsen visar dagsmedeltalen för de olika perioderna av samtliga olyckor och av olyckor som medfört personskada. I båda hänseendena visar siffrorna för den senaste begränsningen, liksom i fråga om de föregående, en markant nedgång för begränsningsperioden i förhållande till de omgivande perioderna. Personskadeolyckorna minskade senaste årsskiftet från period 1 till 2 med 34,5 procent och ökade från period 2 till 3 med 27,9 procent. 1960/61 var motsvarande värden: 31,4 och 43,1; 1961/62: 33,3 och 38,3; samt 1962/63: 29,6 och 16,8. Olyckskurvan ligger emellertid totalt sett — såväl under hastighetsbegränsningsperioden som under perioderna med fri fart — på en högre nivå vid senaste årsskiftet. Med reservation för siffrornas preliminära karaktär och för de från vetenskaplig synpunkt grova beräkningarna kan sägas, att materialet inte på något sätt jävar påståendet om den tillfälliga hastighetsbegränsningens reducerande effekt på trafikolycksfallen utan tvärtom ger ett visst stöd för påståendet.

De företagna utredningarna får anses ge tillfredsställande belägg för att hastighetsbegränsningarna, sådana de hittills genomförts, inte inneburit någon olägenhet från trafikteknisk eller trafikekonomisk synpunkt av sådan betydelse, att institutet av den anledningen inte bör användas.

Stadgandet i 56 § 4 mom. vägtrafikförordningen om rätt för Kungl. Maj:t att, då särskilda förhållanden påkallar det, föreskriva hastighetsbegränsning för viss tid, infördes, som framgår av uttalanden vid dess tillkomst (prop. 1961: 130; L²U 48) för att möjliggöra en försöksverksamhet. Efter resultatet av denna verksamhet skulle beslutas om institutets fortsatta användning.

Jag föreslår nu, mot bakgrund av det förut anförda, att institutet tillfällig hastighetsbegränsning i motortrafiken fortsättningsvis så länge trafikbilden är väsentligen oförändrad regelbundet utnyttjas i trafiksäkerhetens intresse.

En rad synpunkter på och önskemål om innehållet i kommande författ-

ningar om tillfällig hastighetsbegränsning har framkommit vid remissbehandlingen av kommitténs förslag. Någon radikal förändring i uppläggningen i förhållande till de hittills meddelade bestämmelserna anser jag mig för närvarande inte böra förorda. Ehuru de kommande begränsningarna inte längre skall karakteriseras som försök i samma mening som de tidigare företagna, kommer de givetvis att med största uppmärksamhet följas av berörda myndigheter och andra trafiksäkerhetsorgan. Jag ämnar fortlöpande tillse, att utvecklingen bevakas och att materialet bearbetas och redovisas på ett sådant sätt att vunna erfarenheter tillvaratas vid utformandet av kommande bestämmelser och i det fortsatta trafiksäkerhetsarbetet över huvud taget. Den av kommitténs experter utarbetade redovisningen av och redogörelsen för undersökningarna kommer också i fortsättningen att utnyttjas som en synnerligen värdefull källa till information.

Åtskilliga remissinstanser har som alternativ till eller medel för reduktion av trafikolyckorna vid sidan av de tillfälliga hastighetsbegränsningarna pekat på åtgärder i form av vägförbättringar eller särskilda trafikföreskrifter på trafikfarliga vägavsnitt. Givetvis får hastighetsbegränsningarna inte uppfattas som något universalmedel i strävandena att åstadkomma ökad trafiksäkerhet. Som jag inledningsvis antytt måste trafiksäkerhetsproblemet angripas från olika utgångspunkter med anlitande av till utformning och verkningar olika instrument. Vad beträffar frågan om speciella åtgärder på trafikfarliga vägavsnitt redogjorde jag i den proposition, vari det principiella förslaget om årlig fordonsbesiktning framlades, för en inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen företagen undersökning rörande särskilt olycksbelastade vägsträckor. Denna undersökning fullföljes och bearbetas fortlöpande och har i flera fall lett till konkreta åtgärder. I avvaktan på att resultaten i större omfattning kan avsättas i vägombyggnads- och vägförbättringsarbeten torde efter omständigheterna i det särskilda fallet anpassade lokala trafikföreskrifter kunna få en påtaglig effekt. Radikala sådana föreskrifter bör gälla för vägsträckor med erfarenhetsmässigt särskilt hög olycksfrekvens. En nära kontakt i dessa frågor mellan väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och vederbörande myndigheter som svarar för den lokala trafikregleringen har inletts.

Jag vill slutligen föreslå, att väg- och vattenbyggnadsstyrelsens hemställan om ändring av utrustningsbestämmelserna, såvitt rör backspegel på trehjulig motorcykel med förarhytt eller slutet karosseri, föranleder erforderlig författningsändring.

Under åberopande av det anförda hemställer jag, att Kungl. Maj:t måtte dels inhämta riksdagens yttrande över förslag, som inom kommunikationsdepartementet utarbetats, till

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

2) förordning om ändring i förordningen den 5 maj 1960 (nr 34) om mopeder; och

3) förordning om ändring i förordningen den 25 oktober 1940 (nr 910) angående yrkesmässig automobiltrafik m. m., dels ock bereda riksdagen tillfälle att avgiva yttrande över vad jag anfört angående tillämpningen framdeles av 56 § 4 mom. vägtrafikförordningen.

Med bifall till vad föredraganden sålunda med instämmande av statsrådets övriga ledamöter hemställt förordnar Hans Maj:t Konungen, att till riksdagen skall avlåtas proposition av den lydelse bilaga till detta protokoll utvisar.

Ur protokollet:

C.-E. Brändström