

## Nr 44

*Utlåtande i anledning av dels Kungl. Maj:ts proposition angående handläggningen av frågor om lokala trafikföreskrifter m. m., dels ock i ämnet väckta motioner.*

Genom en den 16 oktober 1964 dagtecknad proposition, nr 176, vilken hänvisats till lagutskott och behandlats av tredje lagutskottet, har Kungl. Maj:t under återopande av propositionen bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden velat

dels föreslå riksdagen att antaga vid propositionen fogat förslag till lag om trafiknämnder,

dels inhämta riksdagens yttrande över vid propositionen fogade förslag till

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

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

### Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen framlägges förslag om utskiftande på andra organ av vissa uppgifter, som enligt vägtrafikförordningen och förordningen om yrkesmässig trafik tillkommer poliskammare, magistrat och kommunalborgmästare. Uppgifterna avser främst dessa institutioners befattning med lokala trafikföreskrifter och med tillståndsgivningen rörande drosktrafiken i städerna. Förslagen föränledes närmast av förslaget i den till höstsessionen uppskjutna prop. 1964: 163 att magistrats- och kommunalborgmästarinstitutionerna skall avvecklas den 1 januari 1965. Vidare föreslås att ärendena i fråga skall handläggas i samma ordning på landsbygden som i städerna.

Den lokala trafikregleringen skall enligt förslaget såväl i stad som på landsbygd ankomma på särskilt inrättade trafiknämnder — i princip en för varje kommun — bestående av polischefen i orten såsom ordförande och två av kommunen valda ledamöter. Länsstyrelserna skall emellertid även framgent bestämma om hastighetsbegränsningar och om vägs karaktär av motorväg eller huvudled. Med hänsyn särskilt till betydelsen för den tunga genomgående trafiken av så långt möjligt enhetliga bestämmelser

skall länsstyrelse även generellt utfärda vissa andra lokala föreskrifter, bland annat angående fordons axeltryck och bruttovikt.

Tillståndsgivningen i fråga om beställningstrafik med personbil för personbefordran föreslås också både i stad och på landsbygd överflyttad på trafiknämnderna.

Förslag framlägges, förutom till vissa ändringar i vägtrafikförordningen och i förordningen angående yrkesmässig automobiltrafik m. m., till en särskild lag om trafiknämnder. Enligt förslaget skall ärende, vari ordföranden å ena och kommunens representanter å andra sidan kommer till skilda meningar, hänskjutas till länsstyrelsen för avgörande. Trafiknämnd skall kunna delegera beslutanderätten i visst eller vissa ärenden till ordföranden.

De föreslagna författningarna skall enligt propositionen träda i kraft den 1 januari 1965.

### **Författningsförslagen**

De vid propositionen fogade författningsförslagen har följande lydelse.

**Förslag**  
till  
**Lag**  
**om trafiknämnder**

Härigenom förordnas som följer.

1 §.

I varje kommun skall finnas en trafiknämnd för den befattning med lokala trafikföreskrifter och ärenden angående yrkesmässig trafik varom särskilda bestämmelser meddelas.

Ingå delar av samma kommun i olika polisdistrikt skall finnas en trafiknämnd för varje sådan kommunedel.

2 §.

Trafiknämnd utgöres av ordförande och ytterligare två ledamöter.

Ordförande är polischefen i det polisdistrikt vari kommunen eller, i fall som avses i 1 § andra stycket, kommundelen ingår.

Övriga ledamöter väljas av kommunens fullmäktige. För varje sådan ledamot utses minst en suppleant. Väljas för någon ledamot flera suppleanter, skall tillika bestämmas den ordning i vilken suppleanterna skola inkallas till tjänstgöring.

3 §.

Valbar till ledamot eller suppleant i trafiknämnd är envar svensk medborgare som är bosatt inom polisdistriktet och har uppnått tjugotre års ålder samt ej är omyndig eller i konkurstillstånd.

Till ledamot eller suppleant bör endast den väljas som är väl förtrogen med de lokala förhållandena i fråga om samhällsplanering och trafikreglering.

Kommer ledamot eller suppleant efter valet i den ställning att han icke längre är valbar enligt första stycket, frånträder han omedelbart sitt uppdrag.

Har kommun utsett ledamot eller suppleant som är bosatt inom kommunen och flyttar denne till annan kommun inom polisdistriktet, må han entledigas från uppdraget.

Den som uppnått sextio års ålder må avsäga sig uppdrag att vara ledamot eller suppleant. Eljest må ej någon avsäga sig sådant uppdrag, med mindre han uppger hinder som godkännes av den väljande myndigheten.

4 §.

Ledamöter och suppleanter i trafiknämnd väljas för fyra år, räknade från och med den 1 januari året efter det, då valet skett. Valet skall för rättas i december månad året näst efter det, då allmänna val av fullmäktige ägt rum.

Avgår ledamot under den för honom bestämda tjänstgöringstiden, anställes fyllnadsval för den återstående delen av denna tid.

Sker ändring i rikets kommunala indelning, äger länsstyrelsen förordna om nytt val till trafiknämnd.

#### 5 §.

Underrättelse om val till trafiknämnd skall ofördröjligen sändas till länsstyrelsen för att intagas i länskungörelserna.

#### 6 §.

Trafiknämnd äger infordra de yttranden och upplysningar från statliga och kommunala myndigheter och befattningshavare som fordras för nämndens verksamhet.

#### 7 §.

Trafiknämnd sammanträder på plats och tid som ordföranden bestämmer. Kallelse till sammanträde utfärdas av ordföranden.

Suppleant som ej kallas till sammanträde skall erhålla underrättelse om sammanträdet. Han äger närvara och deltaga i överläggningarna men ej i besluten.

#### 8 §.

Trafiknämnd äger uppdraga åt ordföranden att på nämndens vägnar fatta beslut i visst ärende eller vissa grupper av ärenden, vilkas beskaffenhet skall närmare anges i nämndens beslut. Beslut som fattas på grund av sådant förordnande skall anmälas vid nämndens nästa sammanträde.

Ärende som ej enligt första stycket ankommer på ordföranden må icke avgöras utan att nämnden är fulltalig. Såsom nämndens beslut gäller den mening som biträdades av ordföranden och minst en av övriga ledamöter. Vinnes ej sådan anslutning för någon mening, skall nämnden med eget yttrande, vari de skilda meningarna anges, hänskjuta frågan till länsstyrelsen för avgörande. För uppdrag enligt första stycket fordras enhällighet.

Ledamot må ej deltaga i behandling av ärende som personligen rör honom eller någon honom närstående som sägs i 4 kap. 13 § 2 rättegångsbalken.

#### 9 §.

Länsstyrelses beslut i ärende som hänskjutits från trafiknämnd skall omedelbart delges nämnden. Handlingarna i ärendet skola tillställas nämnden, sedan beslutet vunnit laga kraft.

#### 10 §.

Polismyndigheten tillhandahåller lokal och kansli för trafiknämndens verksamhet. Nämndens handlingar ingå i polismyndighetens arkiv.

Uppbörd och redovisning av avgifter för trafiknämnds expeditioner jämte den befattning med stämplars som därmed har samband ombesörjes av polismyndigheten.

#### 11 §.

Beträffande ersättning till vald ledamot och suppleant i trafiknämnd äga kommunallagens bestämmelser om ersättning till ledamot av kommuns styrelse eller annan kommunal nämnd motsvarande tillämpning.

---

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1965.

Val av ledamöter och suppleanter i trafiknämnd skall första gången äga rum år 1964 samt avse åren 1965—1967.

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

Härigenom förordnas, *dels* att 61 § 6 mom. vägtrafikförordningen den 28 september 1951 skall upphöra att gälla, *dels* att till 1 § förordningen skall fogas ett nytt moment, betecknat 10 mom., av nedan angiven lydelse, *dels* att 5 § 2 mom., 35 §, 61 § 1 och 3 mom., 62 §, 63 § 1 mom., 64 § 4 mom. och 76 § samma förordning<sup>1</sup> skola erhålla ändrad lydelse på sätt nedan anges.

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

1 §.

*10 mom. Att ärende, som enligt denna förordning ankommer på trafiknämnden, i vissa fall avgöres av länsstyrelse framgår av lagen om trafiknämnder. Sådant beslut av länsstyrelsen skall vid förordningens tillämpning anses meddelat av trafiknämnden.*

5 §.

2 mom. Vid färd — — — — — tillkopplat fordon.

Då skäl därtill prövas föreligga, äger, såvitt angår stads område, stadsmyndighet, som nedan angives, och eljest länsstyrelsen förordna, att bestämmelserna i föregående stycke skola vinna tillämpning även beträffande viss enskild väg. Sådant förordnande skall bekantgöras i den ordning vederbörande myndighet bestämmer.

Då skäl därtill prövas föreligga, äger trafiknämnden förordna, att bestämmelserna i föregående stycke skola vinna tillämpning även beträffande viss enskild väg. Sådant förordnande skall bekantgöras i den ordning nämnden bestämmer.

Med stadsmyndighet avses i detta moment poliskammare eller, där sådan saknas, magistrat eller kommunalborgmästare.

35 §.

Har förare vid färd med motor-drivet fordon ådagalagt grov vårdslöshet eller visat uppenbar likgil-

Har förare vid färd med motor-drivet fordon ådagalagt grov vårdslöshet eller visat uppenbar likgil-

<sup>1</sup> Senaste lydelse av 5 § 2 mom., 35 §, 61 § 3 mom. och 64 § 4 mom. se 1958: 222 samt av 61 § 1 mom. se 1961: 299.

## (Nuvarande lydelse)

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

Misstänkes förare ————— förstnämnda lagrum.

Beslut, som ————— meddelat beslutet.

Beslut om ————— föranlett åtgärden.

Beslut om ————— körkortspliktigt fordon.

## 61 §.

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

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

b) parkering eller ————— av fordon;

c) färdhastighet;

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

e) att viss ————— av trafiken.

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

Länsstyrelsen äger ————— lägre hastighet.

## (Föreslagen lydelse)

tighet för andra människors liv eller egendom eller företett tydliga tecken på påverkan av starka drycker eller annat ämne, eller har förare till följd av sjukdom, skada eller dylikt förlorat förmågan att föra körkortspliktigt fordon på ett trafiksäkert sätt, skall *polismyndigheten* skyndsamt besluta om körkortets omhändertagande. Samma skyldighet åvilar åklagare, som vid beslut om åtal finner att förhållande, som nu sagts, är för handen.

1 m o m. Beträffande viss allmän väg, gata eller annan allmän plats eller beträffande samtliga dylika vägar inom visst område må erforderliga föreskrifter meddelas, avseende

a) förbud mot trafik eller inskränkning i trafiken beträffande körriktning och provkörning eller övningskörning med fordon;

d) inskränkning i trafiken beträffande fordon av visst slag eller fordon med last av viss beskaffenhet eller medgivande av större eller inskränkning till mindre axeltryck eller bruttovikt eller bredd å fordon och last än som tillåtes i 54 §;

Föreskrifter, som avses under a), b) och g), meddelas av trafiknämnden. Övriga föreskrifter meddelas av länsstyrelsen.

## (Nuvarande lydelse)

## (Föreslagen lydelse)

Väg må — — — — — väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

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

3 *m o m.* Det åligger länsstyrelse eller *trafiknämnd*, vilken meddelat föreskrift, som i denna paragraf avses (*lokal trafikföreskrift*) att införa föreskriften i en för ändamålet avsedd liggare samt att underrätta väg- och vattenbyggnadsstyrelsen om föreskriftens innehåll. Om föreskrift av *trafiknämnd* skall länsstyrelsen omgående underrättas. Föreskrift, som icke skall tillkännagivas genom vägmärke, skall skyndsamt införas i länskungörelserna eller, om den utfärdats av *trafiknämnd*, i den eller de tidningar, vari kommunala meddelanden för *orten* införas.

## 62 §.

1 *m o m.* Det åligger länsstyrelse ävensom *stadsmyndighet*, som angives i 61 § 6 *mom.*, att före mars månads utgång varje år utfärda kungörelse om vägar och gällande lokala trafikföreskrifter enligt de närmare grunder väg- och vattenbyggnadsstyrelsen bestämmer. Vad nu sagts om länsstyrelse skall dock icke gälla *överståthållarämbetet*.

Kungörelsen, vilken skall mot ersättning tillhandahållas allmänheten, skall översändas till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen samt chefen för försvarsstaben. Av *stadsmyndighet* utfärdad kungörelse skall därjämte insändas till *länsstyrelsen*.

2 *m o m.* För allmänheten skall i Stockholm hos *poliskammaren* och eljest hos länsstyrelsen hållas tillgänglig en i lämplig skala upprättad karta, varå, enligt de närmare grunder väg- och vattenbyggnadsstyrelsen bestämmer, upptagits de allmänna vägar inom länet, vilka äro tillåtna för trafik med motordrivna fordon.

Kopia av — — — — — vara tillfyllest.

1 *m o m.* Det åligger länsstyrelse att före mars månads utgång varje år utfärda kungörelse om vägar och gällande lokala trafikföreskrifter inom länet enligt de närmare grunder väg- och vattenbyggnadsstyrelsen bestämmer. Vad nu sagts om länsstyrelse skall i *Stockholm* gälla *trafiknämnden*.

Kungörelsen, vilken skall mot ersättning tillhandahållas allmänheten, skall översändas till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen samt chefen för försvarsstaben. Av *trafiknämnden i Stockholm* utfärdad kungörelse skall därjämte insändas till *överståthållarämbetet*.

2 *m o m.* För allmänheten skall i Stockholm hos *polismyndigheten* och eljest hos länsstyrelsen hållas tillgänglig en i lämplig skala upprättad karta, varå, enligt de närmare grunder väg- och vattenbyggnadsstyrelsen bestämmer, upptagits de allmänna vägar inom länet, vilka äro tillåtna för trafik med motordrivna fordon.

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

## 63 §.

1 m o m. Om särskilda skäl därtill äro, äger, såvitt angår stads område, stadsmyndighet, som angives i 61 § 6 mom., och eljest länsstyrelsen att för visst ändamål medgiva undantag från bestämmelserna i 54 § 1 och 2 mom., 55 § 1 mom. och 56 § 1—3 mom. ävensom från lokal trafikföreskrift, som meddelats av myndigheten.

Undantag, som ovan sägs, må ock meddelas, om trafiken berör såväl stad som landsbygd inom visst län, av länsstyrelsen samt, om trafiken berör mer än ett län, av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

1 m o m. Om särskilda skäl därtill äro, må för visst ändamål undantag medgivas från bestämmelserna i 54 § 1 och 2 mom., 55 § 1 mom. samt 56 § 1—3 mom. ävensom från lokal trafikföreskrift. Undantag meddelas i fråga om lokal trafikföreskrift av den myndighet, som utfärdat föreskriften, och eljest av trafiknämnden.

Undantag, som ovan sägs, må ock meddelas, om trafiken berör mer än en trafiknämnds verksamhetsområde inom visst län, av länsstyrelsen samt, om trafiken berör mer än ett län, av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

## 64 §.

4 m o m. Anbringande och — — — — — finnas uppsatta.

I den mån så erfordras må föreskrifter om uppsättandet av vägmärken meddelas, såvitt angår stads område, av stadsmyndighet, som angives i 61 § 6 mom., och eljest av länsstyrelsen.

Det ankommer — — — — — vägmärkens uppsättande.

I den mån så erfordras må föreskrifter om uppsättandet av vägmärken meddelas av trafiknämnden.

## 76 §.

Emot beslut, som på grund av denna förordning meddelas av länsstyrelse eller polismyndighet, må besvär anföras inom tid, som är bestämd för överklagande av förvaltande myndigheters och ämbetsverks beslut. Sådant beslut skall utan hinder av besvär lända till efterrättelse, intill dess annorlunda kan bli förordnat. Beslut om återkallelse eller omhändertagande av körkort eller om återkallelse av tillstånd, varom i denna förordning förmäles, är dock icke gällande, förrän den, som avses med beslutet, erhållit del av detta.

Talan mot beslut av polismyndighet eller trafiknämnd enligt denna förordning föres hos länsstyrelsen genom besvär. Mot beslut av länsstyrelse med stöd av förordningen eller i ärende angående lokal trafikföreskrift, vilket från trafiknämnd hänskjutits till länsstyrelse, föres talan hos Konungen genom besvär. Beslut, som nu sagts, skall utan hinder av besvär lända till efterrättelse, intill dess annorlunda kan bli förordnat. Beslut om återkallelse eller omhändertagande av körkort eller om återkallelse av tillstånd, varom i denna förordning förmäles, är dock icke gällande, förrän den, som avses med beslutet, erhållit del av detta.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 1965.

Lokal trafikföreskrift, som gäller vid förordningens ikraftträdande, skall alltså äga giltighet. Detsamma gäller förordnande, som meddelats enligt 5 § 2 mom. andra stycket eller 6 § 4 mom. tredje stycket vägtrafikförordningen, undantag, som medgivits enligt 63 § 1 mom. första stycket samma förordning och föreskrift som utfärdats enligt 64 § 4 mom. andra stycket vägtrafikförordningen.

Behörighet att medgiva undantag enligt 63 § 1 mom. första stycket vägtrafikförordningen skall i fråga om lokal trafikföreskrift, som gäller vid de nya bestämmelsernas ikraftträdande, tillkomma myndighet, som därefter äger utfärda motsvarande föreskrift.

Ärende, som ej är avgjort vid denna förordnings ikraftträdande, skall i förekommande fall överlämnas till myndighet, som enligt de nya bestämmelserna har att handlägga sådant ärende.

## Förslag

till

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

Härigenom förordnas, att 5 §, 9 § 3 mom., 15 §, 25 § 1 och 5 mom., 29 § 1 mom. samt 39, 41 och 44 §§ förordningen den 25 oktober 1940 angående yrkesmässig automobiltrafik m. m.<sup>1</sup> skola erhålla ändrad lydelse på sätt nedan anges.

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

## 5 §.

Yrkesmässig trafik — — — tillstånd (*trafik tillstånd*).  
Trafiktillstånd skall, — — — släpfordon befordras.  
Släpfordon, som — — — — — yrkesmässig trafik.  
Tillstånd att — — — — — av biltrafiknämnden.  
Tillstånd att med personautomobil *stationerad i stad* bedriva beställningstrafik för personbefordran meddelas av *polismyndigheten i staden*.

Tillstånd att med personautomobil bedriva beställningstrafik för personbefordran meddelas av *den trafiknämnd, inom vars verksamhetsområde stationsorten skall förläggas*.

I övriga — — — — — skall förläggas.

## 9 §.

3 mom. Vad i 1 mom. är stadgat skall ock i tillämpliga delar iakttagas beträffande behandling av ansökan om sådant trafiktillstånd, vars meddelande ankommer på *polismyndighet i stad*.

3 mom. Vad i 1 mom. är stadgat skall ock i tillämpliga delar iakttagas beträffande behandling av ansökan om sådant trafiktillstånd, vars meddelande ankommer på *trafiknämnd*.

## 15 §.

Har biltrafiknämnden — — — — — är beläget.  
Har biltrafiknämnden — — — — — beslutet angår.  
Har länsstyrelse — — — — — å stationsorten.  
Av *polismyndighet i stad* meddelat beslut om trafiktillstånd skall delgivas biltrafiknämnden och länsstyrelsen. I Stockholm skall dock sådant meddelande icke tillställas överståthållarämbetet.

Av *trafiknämnd* meddelat beslut om trafiktillstånd skall delgivas biltrafiknämnden och länsstyrelsen. I Stockholm skall dock sådant meddelande icke tillställas överståthållarämbetet.

Vad sålunda — — — — — i trafiktillstånd.

Om anslag — — — — — i 44 §.

<sup>1</sup> Senaste lydelse av 5 §, 29 § 1 mom. och 41 § se 1964: 103, av 15 § se 1948: 755 samt av 25 § 1 och 5 mom. se 1957: 474.

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

## 25 §.

1 m o m. Automobil må — — — — eller släpfordonet.

För befordran av personer i yrkesmässig trafik må lastautomobil godkännas allenast, då särskilda förhållanden därtill föranleda. Därvid skola för trafikens påkallade anordningar å lastautomobilen godkännas av länsstyrelsen eller i fråga om trafik, vartill tillstånd meddelats av *polismyndighet*, av denna. Tillika skall bestämmas det högsta antal passagerare, som må befordras med fordonet.

Ej må — — — — försäkringsplikten fullgjorts.

Godkännande, varom — — — — myndighet återkallas.

5 m o m. Om beslut, varigenom länsstyrelse godkänt automobil eller släpfordon för användning i sådan yrkesmässig trafik för personbefordran, vartill tillstånd meddelats av biltrafiknämnden, så ock om härutinnan beslutade ändringar skall länsstyrelsen underrätta nämnden. Motsvarande underrättelse skall av *polismyndighet*, som godkänt fordon för användning i sådan trafik, lämnas länsstyrelsen i det län, där fordonet skall anses hava sin hemort.

Om beslut, — — — — meddelat trafiktillståndet.

## 29 §.

1 m o m. Utövare av yrkesmässig trafik skall vara underkastad de bestämmelser rörande taxa, som fastställas

*i fråga om trafik, vartill polis-kammaren i Stockholm meddelat tillstånd, av överståthållarämbetet,*

*i fråga om beställningstrafik för personbefordran med personautomobil stationerad i annan stad på sätt § 23 i ordningsstadgan för rikets städer den 24 mars 1868 angiver*

samt i övriga fall av myndighet, som meddelat trafiktillståndet.

Vad nu — — — — stycket 1).

För befordran av personer i yrkesmässig trafik må lastautomobil godkännas allenast, då särskilda förhållanden därtill föranleda. Därvid skola för trafikens påkallade anordningar å lastautomobilen godkännas av länsstyrelsen eller i fråga om trafik, vartill tillstånd meddelats av *trafiknämnd*, av denna. Tillika skall bestämmas det högsta antal passagerare, som må befordras med fordonet.

5 m o m. Om beslut, varigenom länsstyrelse godkänt automobil eller släpfordon för användning i sådan yrkesmässig trafik för personbefordran, vartill tillstånd meddelats av biltrafiknämnden, så ock om härutinnan beslutade ändringar skall länsstyrelsen underrätta nämnden. Motsvarande underrättelse skall av *trafiknämnd*, som godkänt fordon för användning i sådan trafik, lämnas länsstyrelsen i det län, där fordonet skall anses hava sin hemort.

1 m o m. Utövare av yrkesmässig trafik skall vara underkastad de bestämmelser rörande taxa, som fastställas

*i fråga om beställningstrafik för personbefordran med personautomobil på sätt 25 § allmänna ordningsstadgan angiver,*

*i fråga om annan trafik, vartill trafiknämnden i Stockholm meddelat tillstånd, av överståthållarämbetet*

samt i övriga fall av myndighet, som meddelat trafiktillståndet.

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

## 39 §.

Finner biltrafiknämnden, — — — — — i ärendet.

Biltrafiknämnden äger med iakttagande av stadgad besvärstid under vederbörande besvärsinstans' prövning draga beslut, som av länsstyrelse eller *polismyndighet* enligt denna förordning meddelats.

Biltrafiknämnden äger med iakttagande av stadgad besvärstid under vederbörande besvärsinstans' prövning draga beslut, som av länsstyrelse eller *trafiknämnd* enligt denna förordning meddelats.

## 41 §.

Uttrycken *v ä g* — — — — — i vägtrafikförordningen.Med *traktortåg* — — — — — tillkopplat släpfordon.

Med *polismyndighet* förstås i denna förordning: för stad, där poliskammare finnes, denna, för övriga städer magistrat eller kommunalborgmästare och för landet polischefen i orten.

Att ärende, som enligt denna förordning ankommer på trafiknämnd, i vissa fall avgöres av länsstyrelse framgår av lagen om trafiknämnder. Sådant beslut av länsstyrelse skall vid förordningens tillämpning anses meddelat av trafiknämnd.

Den befattning med ärenden angående beställningstrafik för godsbefordran och uthyrningsrörelse, som enligt denna förordning tillkommer länsstyrelse, skall i Stockholm i stället tillkomma *poliskammaren*.

Den befattning med ärenden angående beställningstrafik för godsbefordran och uthyrningsrörelse, som enligt denna förordning tillkommer länsstyrelse, skall i Stockholm i stället tillkomma *trafiknämnden*.

## 44 §.

Emot beslut, som på grund av denna förordning meddelas av biltrafiknämnden, länsstyrelse eller *polismyndighet*, må besvär anföras inom tid, som för överklagande av förvaltande myndigheters och ämbetsverks beslut är bestämd; dock gälla beslutet med nedan angivna undantag utan hinder av besvär, intill dess annorlunda kan bliva vederbörligen förordnat.

Talan mot beslut av trafiknämnd enligt denna förordning föres hos länsstyrelsen genom besvär. Mot beslut av biltrafiknämnden eller länsstyrelse med stöd av förordningen och mot länsstyrelses beslut i ärende angående yrkesmässig trafik, vilket från trafiknämnd hänskjutits till länsstyrelse, föres talan hos Konungen genom besvär. Beslut, som nu sagts, skall, med nedan angivna undantag, gälla utan hinder av besvär, intill dess annorlunda förordnas.

Beslut, som — — — — — beslutets dag.

Beslut om — — — — — erhållit del.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 1965.  
Trafiktillstånd, som gäller vid förordningens ikraftträdande, skall alltjämt äga giltighet.

Anmälan eller ansökan till eller delgivning med tillståndsmyndigheten i tillståndsärende skall efter förordningens ikraftträdande ske med den myndighet som enligt de nya bestämmelserna har att meddela tillstånd av motsvarande slag, även om tillståndet meddelats av annan myndighet.

Ärende, som ej är avgjort vid förordningens ikraftträdande, skall i förekommande fall överlämnas till myndighet, som enligt de nya bestämmelserna har att handlägga sådant ärende.

### Motioner

I samband med propositionen har utskottet behandlat följande i anledning av densamma väckta motioner, nämligen

dels i första kammaren nr 843 av herr Nilsson, Hjalmar, m. fl. samt i andra kammaren nr 1039 av herr Anderson i Sundsvall m. fl.,

dels i andra kammaren nr 1040 av herr Börjesson i Falköping m. fl.,

dels ock i andra kammaren nr 1041 av herr Wiklund och fru Forsling.

I motionerna I: 843 och II: 1039, som är likalydande, hemställas

»att riksdagen vid behandling av proposition nr 176/1964 ville med ändring av propositionens förslag om trafiknämnder besluta

*i första hand* att den angivna befogenheten att meddela lokala trafikföreskrifter m. m. skall tillkomma kommunens styrelse, samt

*i andra hand* att, om lokala trafiknämnder likväl anses böra inrättas, dessa får den sammansättning och beslutanderätt som ovan angivits och som ansluter sig till de allmänna riktlinjerna för kommunala nämnder och styrelser».

I motionen II: 1040 hemställer motionärerna »att riksdagen vid sin behandling av proposition nr 176 måtte besluta

I. att i trafiknämnd utöver de av departementschefen föreslagna må ingå statsplaneringskunnig person;

II. att hos Kungl. Maj:t begära utredning av frågan om enhetliga normer för lokalt beslutade trafikföreskrifter, som icke utmärkes genom vägmärke;

III. att hos Kungl. Maj:t begära utredning beträffande frågan om införande av lokal trafikföreskrift i länskungörelserna;

IV. att hos Kungl. Maj:t begära utredning dels beträffande frågan om be- myndigande åt jourhavande polisbefäl att omhändertaga körkort till följd av rattfylleri, dels beträffande frågan om åklagares skyldighet i sammanhanget; samt

att riksdagen i övrigt beaktar vad i motionen anförts».

Slutligen föreslås i motionen II: 1041

»att 6 § i den föreslagna lagen om trafiknämnder kompletteras med en bestämmelse, enligt vilken trafiknämnd före meddelande av lokal trafikföreskrift skall bereda trafiknämnderna i angränsande kommuner, som kan beröras av verkningarna av föreskriften, samt trafikantorganisationerna inom kommunen tillfälle att avgiva yttrande; samt

att vederbörande utskott utarbetar erforderlig lagtext».

Beträffande det huvudsakliga innehållet i motionerna får utskottet hänvisa till det nedan intagna avsnittet »Motionerna».

### Inledning

Chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Skoglund, anför i propositionen inledningsvis följande.

Med stöd av Kungl. Maj:ts bemyndigande tillkallades den 18 april 1961 hovrättspresidenten Knut Elliot, ordförande, rådmannen Birger Brandt, lagmannen Olof Engqvist, häradshövdingen Eric Stangenberg, numera t. f. expeditionschefen Harriet Stangenberg och överdirektören Paul Tammelin såsom sakkunniga för att överse domkretsindelningen för underrätterna i riket. Den 29 december 1961 utvidgades de sakkunnigas uppdrag till att avse en allmän översyn av domstolsväsendet.

Såsom experter åt de sakkunniga förordnades hovrättsassessorn Leif Brundin, hovrättsrådet Ingvar Henkow, byråchefen Folke Lyberg, numera lagmannen Bengt Sandström och numera byrådirektören Ivar Tiby. Till ledamöter av en rådgivande nämnd åt de sakkunniga utsågs ledamöterna av riksdagens första kammare redaktören Birger Andersson och hemmansägaren Erik Svedberg, ledamöterna av riksdagens andra kammare förbundsjuristen Astrid Kristensson, hemmansägaren Erik Larsson, expeditionsförståndaren Eric Nelander, redaktören Olaus Nyberg och hemmansägaren Gustaf Svensson, dåvarande ledamoten av första kammaren f. d. folkskoleinspektören Ragnar Bergh ävensom professorn Per Olof Ekelöf, direktören Styrbjörn von Feilitzen, stadsfiskalen Erik Gamstedt och advokaten Holger Wiklund.

De sakkunniga, som antagit benämningen *domstolskommittén*, har avgivit ett den 1 oktober 1963 dagtecknat delbetänkande, benämnt »Rådhusrätternas förstatligande». Betänkandet består av tre delar, av vilka en föreligger i tryck (SOU 1963: 56) och de båda övriga är stencilerade. I betänkandet framlägges förslag om förstatligande av de kommunala domstolarna, rådhusrätterna. I samband härmed föreslås, att magistrats- och kommunalborgmästarinstitutionerna skall avvecklas och att de uppgifter som för närvarande åvilar dem — bland annat i fråga om lokala trafikföreskrifter och vissa ärenden rörande yrkesmässig trafik — skall utskiftas på andra myndigheter.

Domstolskommitténs betänkande har efter en omfattande remissbehandling lagts till grund för två propositioner till innevarande års riksdag. Behandlingen av dessa har jämlikt beslut av riksdagen uppskjutits till höstsessionen. I prop. 1964: 156 föreslår Kungl. Maj:t, att rådhusrätterna skall förstatligas den 1 januari 1965 och framlägger vissa förslag angående rådhusrätternas personal m. m. Prop. 1964: 163 rör avveckling av magistrats- och kommunalborgmästarinstitutionerna och innehåller förslag till utskif-

lande på andra organ av dessa institutioners nuvarande statliga förvaltningsuppgifter. Frågan om överförande på annan myndighet av magistraternas och kommunalborgmästarnas befattning med lokala trafikföreskrifter och med vissa ärenden rörande yrkesmässig trafik har emellertid ej upptagits till behandling i sammanhanget.

Över domstolskommitténs betänkande såvitt rör sistnämnda fråga har remissyttranden avgivits av justitiekanslersämbetet, statspolisintendenten, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, statens biltrafiknämnd, statens trafiksäkerhetsråd, kommerskollegium, överståthållarämbetet, samtliga länsstyrelser, magistraterna i Södertälje, Nyköping, Motala, Kalmar, Kristianstad, Landskrona, Varberg, Uddevalla, Vänersborg, Östersund, Umeå och Skellefteå, samtliga poliskamrar, länsförvaltningsutredningen, parkeringskommittén, polisberedningen, Föreningen Sveriges häradshövdingar, Föreningen Sveriges kommunalborgmästare, Föreningen Sveriges kommunala förvaltningsjurister, Föreningen Sveriges landsfiskaler, Föreningen Sveriges polismästare, Föreningen Sveriges stadsdomare, Föreningen Sveriges stadsfiskaler, Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande, Svenska kommunförbundet, Svenska stadsförbundet, Sveriges advokatsamfund, Sveriges juristförbund och Sveriges kommunaltjänstemannaförbund.

Kommerskollegium har överlämnat yttranden från samtliga handelskamrar i riket. Överståthållarämbetet och länsstyrelserna har ingivit yttranden från ett stort antal lokala myndigheter och sammanslutningar.

Sedan berörda fråga ytterligare beretts inom kommunikationsdepartementet, anhåller jag att nu få taga upp den till behandling. Jag vill därvid erinra om den förestående reform av polisväsendet om vars närmare utformning statsmakterna nyligen beslutat (prop. 1964: 100; SU 114; rskr 259; prop. 1964: 101; L<sup>U</sup> 28; rskr 291; SFS 317—335) och som innebär förstatligande och omorganisation från den 1 januari 1965. Genomförandet av denna reform är förutsatt i domstolskommitténs betänkande.

### **Lokala trafikföreskrifter**

#### **Gällande bestämmelser**

Beträffande innehållet i gällande bestämmelser får utskottet hänvisa till propositionen s. 16.

#### **Stadsdomstolsutredningen m. m.**

Förslag om avveckling av magistrats- och kommunalborgmästarinstitutionerna och om utskiftande av dessa institutioners uppgifter på andra organ har tidigare framlagts av *stadsdomstolsutredningen* i samband med att denna i sitt betänkande »Underrätterna» (SOU 1961: 6) förordade, att staten skulle övertaga kostnaderna för stadsdomstolarna.

Stadsdomstolsutredningens förslag innebar i fråga om den lokala trafikregleringen, att beslutanderätten i alla städer skulle förläggas till stadens styrelse (drättselkammare eller stadskollegium) med skyldighet för styrelsen att inhämta yttrande från den lokala polismyndigheten samt att polismyndighet skulle tillerkännas rätt att anföra besvär över besluten.

Utredningen anförde, att de lokala trafikföreskrifterna måste samordnas med den planering av byggnadskvarter, gator och andra allmänna platser som ankommer på städerna själva. Förutsättningarna för en sådan samordning ökas, om ett och samma organ blir i tillfälle att leda och övervaka både stadsplaneringen och den lokala trafikregleringen. Vidare borde enligt utredningen beaktas, att de anordningar städerna måste vidtaga för att tillgodose den växande trafikens behov medför avsevärda kostnader för flertalet städer. Utredningen ansåg det därför önskvärt, att städerna får ökat inflytande över utformningen av de lokala trafikföreskrifterna, men fann det å andra sidan uppenbart, att polisen i egenskap av trafikövervakare och närmast ansvarig för ordning och säkerhet i trafiken måste delta i den lokala trafikregleringen. Utredningen ansåg, att genom dess förslag en lämplig avvägning mellan städernas och polisens inflytande skulle vinnas.

Förslaget har föranlett *Svenska stadsförbundet* att i skrivelse den 2 juni 1961 till Kungl. Maj:t hemställa, att frågan om kommunal bestämmanderätt i trafikregleringsfrågor måtte upptagas till särskild behandling vid sidan av stadsdomstolsutredningens övriga förslag och i huvudsaklig överensstämmelse med stadsdomstolsutredningens förslag lösas så, att den beslutanderätt i fråga om lokala trafikföreskrifter m. m. i stad som för närvarande enligt vägtrafikförordningens 61—64 §§ tillkommer där angiven stadsmyndighet överflyttas på stadens styrelse med yttranderätt — dock ej besvär rätt — för polismyndigheten. Förbundet har vidare ifrågasatt, om inte befogenheten att utfärda lokala trafikföreskrifter m. m. i köpingar och landskommuner borde överflyttas från länsstyrelse till kommunstyrelse i den omfattning befogenheten i stad tillkommer stadsmyndighet. Till stöd för sin hemställan har förbundet andragit bl. a. följande synpunkter.

Även trafikregleringsåtgärder, som kan sägas vara av kortsiktig natur, har ofta långsiktiga konsekvenser, som polisorganen saknar möjlighet att överblicka. Genom trafikreglerande åtgärder kan exempelvis i centrala stadspartier kollektivtrafiken böra främjas och det kan vara utomordentligt viktigt att i tid understödja den stadsbyggnadspolitiskt riktiga utvecklingen av trafikvanorna. Signalregleringar, enkelriktningar, förbud mot svängande trafik, parkeringsförbud, stoppförbud, placeringen av kollektivtrafikens hållplatser och av droskstationer bör ske i sitt trafikpolitiska sammanhang för att befrämja en ändamålsenlig trafikfördelning och en god lokalisering av arbetsplatser och bostäder. Åtgärderna har ofta direkta återverkningar för affärslivet och annan verksamhet. Ibland kan ett butiksstråk behöva avstängas för biltrafik, vilket kan få långtgående konsekvenser för ett helt

stadsparti. Hur parkeringsfrågan tillgodoses och styrs genom avgiftsbeläggning kan få vittgående betydelse från stadsbyggnads- och investeringssynpunkt. Polisorganen har inte tillräckliga möjligheter att göra en allsidig bedömning av sådana problem. Inte heller är de utrustade med sådan teknisk expertis att de kan bedöma sådana rent tekniska frågor som exempelvis angår högsta tillåtna hjultryck.

Å andra sidan måste, menar förbundet, stadsplaneringen ofta ske under förutsättning att trafikapparaten utnyttjas på visst sätt. Överhuvudtaget träffar städerna i olika sammanhang avgöranden, som långsiktigt bestämmer trafiken. Förbundet anser det därför successivt ha blivit alltmer angeläget, att samma instanser också har det avgörande inflytandet över löpande omregleringar av trafiken, så att dessa koordineras med den på längre sikt eftersträfvade utvecklingen.

Förbundet framhåller, att dess inställning inte skall tolkas så att erfarenheterna av nuvarande ordning generellt sett skulle vara dåliga. Tvärtom torde det vara regel att polismyndigheternas avgöranden träffas i gott samförstånd med de ansvariga kommunala myndigheterna. Å andra sidan saknas det enligt förbundet inte exempel på att regleringsingripanden företagits, som ej överensstämmt med vad man från kommunal synpunkt ansett vara god trafikpolitik, eller att vederbörande myndighet avböjt att vidtaga åtgärder, som man från kommunalt håll ansett motiverade. Man har också från allmänt trafikpolitiska och stadsbyggnadspolitiska synpunkter tyckt sig sakna konsekventa linjer i regleringsåtgärderna och en sådan samordning av olika åtgärder som kan vara avgörande för helhetsresultatet.

De yttranden som efter remiss avgivits över här nämnda förslag återspeglar mycket delade meningar. För ett överförande av bestämmanderätten till städernas styrelser i linje med stadsdomstolsutredningens och stadsförbundets förslag yttrar sig den övervägande delen av hörda myndigheter i och representanter för städerna, medan de flesta länsstyrelser och samtliga representanter för polisen och åklagarna uttalar sig till förmån för att befogenheten i fråga bör ligga hos lokal polismyndighet eller länsstyrelse eller delas mellan dessa myndigheter.

### Domstolskommittén

Med hänvisning till vissa bestämmelser rörande den lokala förordningsmakten, bl. a. i allmänna ordningsstadgan och hälsovårdsstadgan, framhåller kommittén, att beslut om lokal föreskrift av allmän karaktär enligt gällande lagstiftning skall utfärdas av kommunens fullmäktige — med undantag att byggnadsnämnd äger antaga tomtindelning och, på uppdrag av fullmäktige, stadsplan — samt att sådana beslut skall underställas länsstyrelsen för godkännande. Skulle beslutanderätten i trafikärendena i enlighet med stadsdomstolsutredningens förslag förläggas till stadens styrelse, kommer

man att i två hänseenden bryta mot nu gällande principer för den lokala förordningsmaktens utövande. Dels skulle beslutet fattas av kommunens styrelse och ej av dess fullmäktige och dels skulle föreskrifterna gälla utan att först underställas länsstyrelsens prövning. Kommittén ifrågasätter, om ett sådant frångående av de regler som gäller på andra områden av den kommunala förvaltningen är motiverat.

Domstolskommittén finner för sin del, att stadsdomstolsutredningen och Svenska stadsförbundet överdrivit den betydelse de lokala trafikföreskrifterna har för stadsplanering, bebyggelseutveckling, lokalisering av arbetsplatser och bostäder m. m. Trafikföreskrifternas uppgift är, anför kommittén, att möjliggöra, att redan befintliga gator och allmänna platser utnyttjas på bästa sätt. Trafikföreskrifterna följer stadsplaneringen; inte tvärt om. Trafikreglerande åtgärder av beskaffenhet att för staden medföra kostnader kan komma under diskussion i samband med stadsplanering och projektering av gator och vägar. Genom de trafikföreskrifter, som avses i vägtrafikförordningen, kan staden inte åläggas andra utgifter än kostnader för vägmärken.

Ett vägande skäl mot att överlämna beslutanderätten i ärenden av dessa slag till stadens styrelse finner kommittén vara, att den prövning som ifrågakommer väsentligen gäller ordnings- och trafiksäkerhetssynpunkter, där de polisiära hänsynen måste beaktas i sådan grad att polismyndigheten nödvändigtvis måste få ett avgörande inflytande på frågornas lösning. En särskild besvärsmått för polismyndigheten kan enligt kommittén ej anses innefatta en tillfredsställande lösning och skulle under alla förhållanden medföra, att det slutliga avgörandet efter besvär förlades till statlig myndighet, i första hand till länsstyrelsen.

Kommittén utgår från att polischeferna i den nya polisorganisationen kommer att ha samma förutsättningar att bedöma trafikfrågor som polismästarna i de nuvarande poliskammarstäderna och framhåller, att anmärkning inte riktats mot det sätt på vilket ärendena där handlagts. Inom polismyndigheten förväntas tillräcklig sakkunskap komma att föreligga för bedömningen av de tekniska frågor som i vissa fall kan uppkomma.

Domstolskommittén förordar på anförda skäl, att den befattning med de lokala trafikbestämmelserna som enligt nuvarande regler ankommer på magistrat eller kommunalborgmästare överlämnas till polismyndigheten i orten, varigenom vinnes överensstämmelse med vad som för närvarande gäller beträffande städer med poliskammare. I samband härmed föreslås sådan ändring i nu gällande bestämmelser att polismyndigheten, vars distrikt ofta omfattar såväl stad som landsbygd, inte får olika förvaltningsuppgifter inom olika delar av distriktet utan får överta beslutanderätten också såvitt angår landsbygden. Beslutanderätten decentraliseras härmed, anför kommittén, till den myndighet som under alla förhållanden måste yttra sig, innan beslut fattas i huvuddelen av trafikregleringsfrågorna.

Länsstyrelsen kommer emellertid likväl att ha det avgörande inflytandet på de för landsbygden viktigaste trafikföreskrifterna, eftersom länsstyrelsen avses skola bibehållas vid sina nuvarande uppgifter beträffande hastighetsbestämmelser samt huvudleds- och motorvägsförklaringar. Kravet på samordning och enhetlig planering av övriga trafikföreskrifter inom länet kan, säger kommittén, tillgodoses genom länspolischefens försorg.

Det är enligt kommittén uppenbart, att vederbörande kommunala myndighet bör höras före meddelande av lokal trafikföreskrift, när denna är av större allmänt intresse eller eljest särskilda skäl föreligger. Ett intimt samarbete i dessa frågor har etablerats mellan den beslutande myndigheten, å ena, samt kommunala organ och företrädare för köpmanna- och trafikantintressen, å andra sidan. Då samarbetsformerna utvecklats olika på skilda håll, finner kommittén ingen anledning att nu lämna särskilda föreskrifter härom.

Domstolskommittén lägger i anslutning till det anförda fram förslag till vissa ändringar i 61 § 1 mom. första och andra styckena samt 3 mom., 62 § 1 mom., 63 § 1 mom. ävensom 64 § 4 mom. andra stycket vägtrafikförordningen.

Författningsförslagen innebär bl. a. vissa ändringar också beträffande sättet för kungörande av lokala trafikföreskrifter. Således skall föreskrifter som ej tillkännages genom vägmärke införas, i den mån de utfärdas av polismyndighet och avser stads område, i den eller de tidningar, i vilka kommunala meddelanden för orten införas, och eljest i länskungörelserna. Vidare skall skyldigheten att utfärda sådan årlig kungörelse, varom stadgas i 62 § 1 mom. vägtrafikförordningen, i Stockholms stad ankomma på polismyndigheten men i övrigt helt åvila länsstyrelserna. Erforderliga föreskrifter om uppsättande av vägmärke skall alltid meddelas av polismyndighet.

### Remissyttrandena

I denna del hänvisar utskottet till propositionen s. 20—26.

### Departementschefen

Regleringen av den lokala trafiken har, särskilt inom städer och andra större samhällen, blivit en allt mer grannlaga och betydelsefull uppgift. Intresset av goda framkomst- och uppställningsmöjligheter för fordonen begränsar sig inte till den enskilde bilägaren. Motorfordonstrafiken har blivit en integrerande del i samhällets ekonomiska liv. Utformningen av de lokala trafikföreskrifterna är också i hög grad en trafiksäkerhetsfråga som rör alla slag av trafikanter. Under det intensifierade arbetet på ökad trafiksäkerhet har det klart visat sig, att trafikolyckornas antal kan påtagligt nedbringas genom lokalt genomförda särskilda åtgärder i fråga om trafikmiljö och trafikreglering.

Grundläggande för trafikregleringen är givetvis stads- och byggnadsplaneringen, som måste inrymma trafiktekniska synpunkter på utformning av gator och broar samt överväganden rörande den kollektiva trafiken, parkeringsfrågor och frågor om möjlighet till en ändamålsenlig trafikdirigering och trafikövervakning. De lokala trafikföreskrifterna — huvudsakligen bestämmelser om hastighet, vägs egenskap av motorväg eller huvudled, inskränkningar i trafiken för vissa fordon eller i fråga om körriktning samt parkering och annan uppställning av fordon — måste ansluta sig till denna planering. I sig själva har de närmast ordnings- och säkerhetskaraktär. Otvivelaktigt kan de emellertid också, som bl. a. Svenska stadsförbundet hävdar, i viss mån utformas så att de tillgodoser trafikpolitiska syften, såsom främjande av visst slag av trafik framför annan, och så att de får återverkningar för bebyggelseregleringen exempelvis då det gäller lokalisering av affärs- och bostadskvarter.

Utfärdandet av lokala trafikföreskrifter ankommer med nuvarande regler på länsstyrelser, poliskammare, magistrater och kommunalborgmästare. Denna ordning gällde redan före tillkomsten av 1951 års vägtrafikförordning. Länsstyrelserna handhar helt den lokala trafikregleringen på landet. I städerna bestämmer länsstyrelsen om hastighet och om vägs egenskap av motorväg eller huvudled.

Frågan om avveckling av magistrats- och kommunalborgmästarinstitutionerna och därmed frågan om en ny ordning för bl. a. meddelande av lokala trafikföreskrifter har varit aktuell sedan lång tid tillbaka. Som framgår av den tidigare redogörelsen har i den allmänna diskussionen åsikterna starkt brutits. Särskilt från kommunalt håll har hävdats, att föreskrifternas trafikpolitiska och stadsbyggnadspolitiska funktion är så dominerande att bestämmanderätten helt hör tillkomma kommunerna. Från andra håll har betonats reglernas ordnings- och säkerhetskaraktär, som naturligen gör dem till en polisiär angelägenhet. Domstolskommitténs nu framlagda förslag ansluter till den senare uppfattningen. Enligt kommitténs mening bör polismyndigheten, sådan den organiseras fr. o. m. den 1 januari 1965, överta beslutanderätten i såväl stad som landsbygd i fråga om alla andra lokala föreskrifter än dem som angår hastighetsbegränsningar samt huvudleds- och motorvägsförklaringar, där länsstyrelserna fortfarande bör vara beslutande.

Majoriteten av remissinstanserna tillstyrker kommittéförslaget. Även bland representanterna för kommunerna förekommer nu — i motsats till de gånger frågan senast remissbehandlats — åtskilliga som menar att polismyndigheterna är närmast till att handha den lokala trafikregleringen. Fortfarande ger sig emellertid kommunernas intresse av att själva få beslutanderätten starkt tillkänna i flera yttranden.

De kommunala och polisiära önskemålen om inflytande över utformningen av de lokala trafikföreskrifterna har hittills på ett i stort sett till-

fredsställande sätt kunnat tillgodoses genom ett formlöst samrådsförfarande. Med hänsyn till utvecklingen på stadsplaneringens område och tili bilismens expansion växer emellertid uppgiften i betydelse och omfattning. Enligt min mening kan man inte nu gå förbi någondera partens krav på ett större inflytande i dessa frågor än vad ett fritt samrådsförfarande kan ge. Många remissorgan har varit inne på denna linje. Några föreslår en lagfäst skyldighet till samråd, andra anser att besvärsrätt eller vetorätt bör tillerkännas den part som inte ges beslutanderätten. För min del finner jag övervägande skäl tala för att, såsom parkeringskommittén föreslagit, ett särskilt organ med representanter för såväl kommun som polis bör tillskapas för ändamålet. En sådan lösning innefattar enligt min uppfattning den bästa förutsättningen för sammanjämkning, i den mån intressemotsättningar uppstår mellan de två parterna. En vetorätt för den icke beslutande parten är också ett alternativ, som ligger nära till hands, men skulle, som justitiiekanslern påpekat, förutsätta ett skriftligen färdigställt förslag från den beslutande myndigheten. Utsikterna till en smidig samförstånds lösning måste därigenom antas bli mindre än om förslag framlägges vid en muntlig förhandling. Kan trots förhandlingar enighet inte uppnås mellan de olika intressena förefaller det skäligt, att avgörandet inte lägges i endera partens hand utan direkt ankommer på högre myndighet. Sådana frågor bör därför enligt min mening utan något beslut av den första instansen hänskjutas till länsstyrelsen.

Mot bakgrund av det anförda föreslår jag, att i princip för varje kommun skall inrättas en särskild nämnd, lämpligen kallad trafiknämnd. Ordförande i trafiknämnd bör vara polischefen i orten och för vederbörande kommun bör lämpligen väljas två representanter, som är väl förtrogna med de lokala förhållandena i fråga om samhällsplanering och trafikreglering. Domstolskommitténs tanke, att ordningen för den lokala trafikregleringen bör vara enhetlig för stad och landsbygd finner jag riktig. En riktlinje för den nya indelningen av riket i polisdistrikt har varit att så långt möjligt till ett distrikt sammanföra områden — oberoende av om de ingår i stad eller landsbygd — vilka av ekonomiska, kommunikationstekniska och andra skäl naturligen hör samman. Polischefens befattning med trafikregleringen inom hela distriktet ger goda förutsättningar för en önskvärd enhetlighet samtidigt som genom kommunrepresentanterna den ofta nödvändiga mer utpräglad lokala anknytningen erhålles.

För de fall olika församlingar inom en kommun ingår i skilda polisdistrikt måste gälla endera att en särskild trafiknämnd skall finnas för varje sådan del eller också att ordförandeskapet skall tillkomma den ene av polischeferna i fråga. Med hänsyn bland annat till vad jag nyss anført om grunderna för distriktsindelningen har jag stannat för den förra lösningen.

Liksom domstolskommittén finner jag, att länsstyrelserna bör bibehållas vid befogenheten att generellt besluta om hastighetsbegränsningar och vägs

karaktär av motorväg eller huvudled. Från flera håll har vid remissbehandlingens påpekats nödvändigheten av största möjliga samordning och enhetlighet också i fråga om sådana för den genomgående tunga trafiken betydelsefulla bestämmelser som föreskrifter om axeltryck och bruttovikt. Också genom motioner i riksdagen vid flera tillfällen och i olika framställningar till Kungl. Maj:t eller kommunikationsdepartementet har otillfredsställande förhållanden i denna fråga påtalats och önskemål uttryckts om en ändrad ordning. Berörda myndigheter har sedan länge uppmärksammat problemet och arbetat på att så långt möjligt tillmötesgå den tunga trafiken i detta hänseende. Jag anser det betydelsefullt, att den större överblicken i denna fråga garanteras genom att beslutanderätten — såsom hittills varit fallet på landsbygden — tillkommer länsstyrelserna. Förutom angående fordons axeltryck och bruttovikt bör länsstyrelserna — givetvis efter hörande av vederbörande intressenter — av samma skäl generellt besluta om inskränkning i trafiken beträffande särskilda slag av fordon samt om vad som lokalt skall tillåtas i fråga om fordons bredd eller last.

61 § 1 mom. vägtrafikförordningen bör ändras i överensstämmelse med vad jag nu sagt.

Trafiknämnderna bör, var inom sitt område, besluta om tillämpning beträffande viss enskild väg av bestämmelserna om traktor i 5 § 2 mom. första stycket och om släpfordon eller efterfordon i 6 § 4 mom. andra stycket vägtrafikförordningen. Vidare bör det tillkomma trafiknämnd att medge dispens för särskilt ändamål från de bestämmelser i vägtrafikförordningen som uppräknas i 63 § 1 mom. första stycket samma förordning. Dispens från lokal trafikföreskrift bör som hittills i princip meddelas av den myndighet som utfärdat föreskriften. Därvid bör länsstyrelses föreskrift i ärende som enligt det förut sagda hänskjutits från trafiknämnd anses utfärdad av nämnden. Erforderliga föreskrifter om uppsättande av vägmärken torde alltid böra ankomma på trafiknämnderna att utfärda. Det nu anförda föranleder vissa ändringar i 5 § 2 mom., 63 § 1 mom. och 64 § 4 mom. vägtrafikförordningen.

Kungörande av de lokala trafikföreskrifter som ej tillkännages genom vägmärken bör ske på ett för allmänheten lätt tillgängligt och överskådligt sätt. Tillkännagivandet bör ske fortlöpande, i fråga om trafiknämndernas föreskrifter — däri jag innefattar föreskrifter som meddelats av länsstyrelse i hänskjutet ärende — genom att dessa införes i den eller de tidningar, vari kommunala meddelanden för orten intages, samt beträffande bestämmelser, meddelade av länsstyrelse, i andra fall än nyss sagts, i länskungörelserna. En samlad överblick över gällande lokala trafikföreskrifter i ett län bör underlättas genom årliga länskungörelser. Detta förutsätter, att länsstyrelserna erhåller vederbörliga underrättelser från trafiknämnderna. I Stockholm bör motsvarande sammanfattande kungörelse utfärdas av trafiknämnden. De författningsändringar som angår tillkännagivandet av lokala

trafikföreskrifter berör 61 § 3 mom. och 62 § 1 mom. vägtrafikförordningen.

I 35 § vägtrafikförordningen bör genomföras den ändring som föranledes av att rätten för annat polisbefäl än polischef att besluta på polismyndighets vägnar regleras i annan ordning i anslutning till bestämmelserna i 2 § lagen den 29 maj 1964 (nr 320) om vad som avses med polismyndighet.

I 76 § vägtrafikförordningen erfordras med mitt förslag dels en ny föreskrift om fullföljd av talan mot trafiknämnds beslut, dels en besvärregel i fråga om beslut, som länsstyrelsen meddelat i ärende som hänskjutits dit från trafiknämnd. Jag föreslår vidare, att i sammanhanget bestämmelsen angående tid för anförande av besvär får utgå. Besvärstiden kommer då att regleras av bestämmelserna i lagen den 4 juni 1954 (nr 355) om besvärstid vid talan mot förvaltande myndighets beslut. I övrigt bör 76 § utformas enligt numera gängse mönster.

Jag har tidigare berört, att ärenden som i första hand skall prövas av trafiknämnd i vissa fall bör hänskjutas till länsstyrelsen för avgörande. Det synes inte nödvändigt att nämna detta i varje enskilt stadgande om nämndens åligganden. Jag föreslår, att i stället ett allmänt uttalande härom intages i ett nytt moment av 1 §. I detta bör också anges, att beslut av länsstyrelse i sådant ärende vid förordningens tillämpning skall anses meddelat av trafiknämnden. Härigenom förenklas avfattningen av stadgandena i 61 § 3 mom. och 63 § 1 mom.

Medan trafiknämndens uppgifter i fråga om den lokala trafikregleringen och besvärsförfarandet således skall framgå av vägtrafikförordningen, föreslår jag, med hänsyn till de förpliktelser som ålägges kommunerna, att erforderliga bestämmelser om nämnderna och deras verksamhet upptages i en särskild lag om trafiknämnder.

I enlighet med det anförda har inom kommunikationsdepartementet upprättats förslag till lag om trafiknämnder och till förordning om ändring i vägtrafikförordningen. Förslagen torde få fogas till statsrådsprotokollet i detta ärende. Om det närmare innehållet i lagförslaget vill jag anföra följande.

Enligt 2 § skall trafiknämnd bestå av polischefen i det distrikt, vari kommunen — eller kommundelen — ingår, såsom ordförande, samt två andra ledamöter, valda av kommunens fullmäktige. Ordförandeskapet ankommer som ett tjänsteåliggande på polischefen personligen eller den som förrättar hans tjänst. För envar av kommunens representanter skall väljas en eller flera suppleanter. Därvid skall i förekommande fall bestämmas ordningen för suppleanternas inkallande till tjänstgöring.

Om valbarhet och rätt till avsägelse ges bestämmelser i 3 §. Där anges bl. a., att den som väljes skall vara bosatt inom polisdistriktet. Anknytes bostadskravet på detta sätt till distriktet och ej till kommunen, öppnas möjligheter för samma person att tjänstgöra i flera trafiknämnder inom distrik-

tet. För mindre kommuner eller kommuner med särskilda förutsättningar för en samordnad trafikplanering torde en gemensam trafiknämnd i många fall vara att rekommendera. Bestämmelserna om valbarhetsvillkoren i övrigt, valbarhetens upphörande och rätten att avsäga sig givet uppdrag har utformats i huvudsak efter mönster av kommunallagens regler om kommuns styrelse, därvid jag emellertid ej anser det påkallat att upptaga föreskrifter motsvarande dem som enligt nämnda lag gäller om hinder för val av vissa särskilda ämbets- och tjänstemän. Kommun, som önskar upprätthålla krav på bostad inom kommunen och som förrättat val i enlighet härmed, bör ha rätt att entlediga den, som avflyttat till annan kommun inom polisdistriktet. Också en regel härom återfinnes i 3 §.

Reglerna i 4 § om mandattid, tid för vals förrättande och fyllnadsval motsvarar kommunallagens stadganden i samma hänseenden såvitt gäller kommuns styrelse. Sker förändring i kommunindelningen, skall länsstyrelsen äga förordna om nyval till trafiknämnd.

Underrättelse om val av ledamot eller suppleant i trafiknämnd skall enligt 5 § — i likhet med vad som vanligen gäller för kommunala nämnder — översändas till länsstyrelse för intagande i länskungörelserna.

Utlåtanden från sakkunniga statliga eller kommunala befattningshavare eller instanser måste ofta vara en förutsättning för att nämnderna skall kunna på ett riktigt sätt fullgöra sina uppgifter. En föreskrift om rätt för trafiknämnd att infordra sådana utlåtanden har upptagits i 6 §. Polischefen å sin och de kommunalvalda ledamöterna å sin sida är givetvis oförhindrade att med anlitande av för dem tillgängliga medel införskaffa den ytterligare utredning de kan finna erforderlig.

Det bör ankomma på ordföranden att närmare bestämma om tid och plats för sammanträde och att utfärda kallelser. Suppleanterna bör ges tillfälle att följa förekommande ärenden. De bör därför alltid erhålla underrättelse om utsatt sammanträde. Bestämmelser i angivna hänseenden upptages i 7 §.

Det torde vara till fördel om nämndens överläggningar kan äga rum i helt obundna former. Om beslutförhet erfordras emellertid särskilda regler. Dessa ges i 8 §. För beslutförhet måste nämnden vara fulltalig. Jag anser det dock nödvändigt öppna möjlighet för nämnden att överlämna åt ordföranden att ensam besluta i särskilda frågor. Ordföranden handlar i sådant uppdrag på nämndens vägnar och kan självfallet inte i sin tur överlämna beslutanderätten. Som exempel på en grupp av ärenden, där delegation av beslutanderätten lämpligen kan ske, vill jag anföra frågor om dispens jämlikt 63 § vägtrafikförordningen från lokal trafikföreskrift som nämnden utfärdat. Ärende, i vilket ordföranden ensam fattat beslut, bör anmälas vid nästkommande sammanträde. Som jag tidigare nämnt bör avgörandet i ärenden, där kommunala och polisiära intressen inte kan förenas, d. v. s. där ordföranden å ena och de två ledamöterna å andra sidan stannar i olika mening, tillkomma länsstyrelsen.

En jävsregel, motsvarande den i 16 § första stycket kommunallagen, har med tanke särskilt på ärenden om yrkesmässig trafik också upptagits i 8 §.

Länsstyrelsens beslut i ärende som hänskjutits enligt 8 § bör omgående tillställas trafiknämnden. I ärenden angående lokal trafikföreskrift är detta bl. a. nödvändigt för att nämnden skall kunna fullgöra sin skyldighet att kungöra beslutet. Det synes mig vidare lämpligt, att de ärenden vars prövning i första hand ankommer på trafiknämnd arkiveras gemensamt. Länsstyrelse, som avgjort sådant ärende, bör därför tillställa nämnden handlingarna i detta. 9 § innehåller föreskrifter i enlighet med det nu sagda.

Någon egen kansliorganisation för trafiknämnderna finner jag inte erforderlig. I 10 § föreslås en föreskrift att polismyndighetens lokaler och kansli skall få utnyttjas av nämnden. Detta innebär bl. a., att kostnader för skrivhjälp, kontorsmateriel, kungörelser och liknande stannar på statsverket. Arkivering av nämndens handlingar skall enligt förslaget ombesörjas av polismyndigheten. Därigenom blir allmänna arkivstadgans bestämmelser, vilka avser arkiv hos statsmyndighet, utan särskilt stadgande gällande beträffande trafiknämnds arkiv. Genom stadgandet i andra stycket blir de bestämmelser om stämplor och expeditioner som har avseende på statlig myndighet direkt tillämpliga i fråga om trafiknämnds expeditioner.

Enligt 11 § skall bestämmelserna om ersättning till ledamöter i kommunens styrelse och övriga nämnder äga motsvarande tillämpning ifråga om vald ledamot av trafiknämnd och suppleant för sådan ledamot. Härmed äsyftas stadgandena i 46 § kommunallagen och motsvarande föreskrifter i kommunallagen för Stockholm. Någon ersättning av kommunala medel till ordföranden skall ej utgå. Dennes uppdrag i nämnden ingår som nämnts i tjänsten som polischef.

Författningarna angående avveckling av magistrats- och kommunalborgmästarinstitutionerna, varom förslag som tidigare är nämnt framlagts i prop. 1964: 163, avses skola — liksom lagstiftningen med anledning av förstatligandet och omorganisationen av polisväsendet — träda i kraft den 1 januari 1965. Under förutsättning att så blir fallet bör de av mig föreslagna författningsändringarna träda i kraft samma dag. Dessförinnan bör val ske av ledamöter och suppleanter i trafiknämnd så att nämnderna omedelbart kan övertaga på dem ankommande uppgifter. Ett uttryckligt stadgande i sistnämnda hänseende föreslås som övergångsbestämmelse till lagen om trafiknämnder. Med hänsyn till den i 4 § lagen om trafiknämnder föreslagna mandattiden bör däri också upptagas en föreskrift om begränsning till tre år av tjänstgöringstiden för de första gången valda ledamöterna och suppleanterna.

Den föreslagna förordningen om ändring i vägtrafikförordningen nödvändiggör särskilda övergångsbestämmelser. Mitt förslag härtill torde inte kräva närmare motivering.

## Vissa trafikillstånd

### Gällande bestämmelser

I denna del får utskottet hänvisa till propositionen s. 32—33.

### Stadsdomstolsutredningen m. m.

Enligt stadsdomstolsutredningens förslag i dess förutnämnda betänkande av år 1961 skulle i stad med poliskammare denna bibehållas vid sina nuvarande uppgifter i fråga om trafikillstånden samt i övriga städer länsstyrelsen övertaga den på magistrat och kommunalborgmästare ankommande prövningen av vissa trafikillstånd. Magistrats och kommunalborgmästares åliggande att yttra sig i ärenden som biltrafiknämnden eller länsstyrelsen avgör samt uppgiften att utfärda intyg, som erfordras för erhållande av trafikkort, borde enligt utredningen ankomma på polismyndighet.

Det stora flertalet av de remissinstanser som yttrade sig över detta förslag tillstyrkte detsamma. På sina håll betonades emellertid vikten av kännedom om de lokala förhållandena, varjämte framställdes önskemål om att kommunal myndighet skulle få tillfälle yttra sig i ärendena. I några remissyttranden förordades, att länsstyrelsen skulle ges beslutanderätten i alla städer. Därvid åberopades dels principiella skäl, dels att därigenom större enhetlighet skulle ernås.

### Domstolskommittén

Domstolskommittén lämnar till en början följande referat av föredragande departementschefens uttalande vid tillkomsten av bestämmelserna om tillståndsgivningen (prop. 1940: 115 s. 76 ff):

Frågan huruvida tillståndsgivning genom en central myndighet eller genom en lokal myndighet är att föredraga, synes böra bedömas uteslutande med hänsyn till de praktiska fördelar, som den ena eller andra organisationsformen kan väntas medföra, och det synes icke vara till nytta, att till en central myndighet överflytta handläggning av frågor om tillstånd till sådan trafik, som huvudsakligen är avsedd att tillgodose ett lokalt begränsat trafikbehov, eftersom en dylik centralisering skulle medföra icke bara onödig tidsutdräkt och ökat arbete vid tillståndsfrågornas behandling, utan även att den centrala myndigheten i regel skulle komma att sakna den kännedom om lokala förhållanden, som ofta nog finnes hos en lokal myndighet eller som utan svårighet kan där inhämtas. Vidare är verkan av lokala myndigheters beslut och åtgöranden inom persontrafiken endast i ringa grad märkbar utom det lokala området, enär drosktrafik och annan beställningstrafik för personbefordran har en utpräglad lokal karaktär och i regel icke sträcker sig utom ett tämligen begränsat område omkring stationsorten. Ett ändamålsenligt ordnande särskilt av sådan drosktrafik, som förekom-

mer i städer och större samhällen, kräver i regel en fortlöpande tillsyn och icke sällan förekommande tillfälliga dispositioner, varför en centralisering av tillståndsgivningen för denna trafik skulle komma att äventyra åtskilliga väsentliga fördelar, som varit förenade med det tidigare systemet. Till nytta för utvecklingen av detta slags trafik har även varit den kännedom, som den tillståndsgivande myndigheten ägt om kvalifikationerna hos personer, som sökt tillstånd, dessa myndigheters möjligheter att sörja för en rättvis befordran av förare, som under en längre tid ägnat sig åt yrket, samt möjligheten att vidtaga lokala åtgärder i fråga om ordnandet av uppställningsplatser, vakthållningsturer, uniformering m. m. liksom att i övrigt sörja för att trafiken på bästa sätt tillgodoser de lokala behoven.

Kommittén finner de av departementschefen sålunda gjorda uttalandena alltjämt ha aktualitet och tala mot att beslutanderätten centraliseras till länsstyrelsen. I stället talar enligt kommittén flera skäl för att besluten skall meddelas av lokal polismyndighet. I städer med poliskammare har dessa ärenden hittills utan anmärkning handlagts av poliskammaren. I den framtida polisorganisationen torde polismyndigheten regelmässigt bli lika väl kvalificerad för sina uppgifter som de nuvarande polismästarna. Även för landsbygdens del är beställningstrafik för personbefordran huvudsakligen en lokal angelägenhet. De praktiska fördelarna med lokal prövning av dessa ärenden är så stora att tillståndsprövningen även på landsbygden bör överflyttas till den lokala polismyndigheten. Kommunerna torde i denna angelägenhet huvudsakligen vara intresserade av att tillgången på droskbilar blir tillräcklig. Därest kommunal myndighet eller invånare i kommunen anser, att antalet droskrättigheter inom kommunen bör ökas, lär framställning här- om kunna göras till polismyndigheten, och det kan antagas, att en saklig sådan framställning icke kommer att lämnas obeaktad. Särskilda regler i detta hänseende torde därför ej erfordras.

Förutom den ändring i 5 § femte stycket förordningen angående yrkesmässig automobiltrafik m. m. som föranledes av det nyss sagda föreslår kommittén, att 41 § tredje stycket samma förordning upphäves, varigenom begreppet polismyndighet blir att bestämma enligt polismyndighetslagen. Kommitténs förslag till författningstext innefattar också viss ändring i förordningens 9, 15 och 29 §§.

### Remissyttrandena

Beträffande innehållet i remissyttrandena hänvisas till propositionen s. 34—36.

### Departementschefen

Av den föregående redogörelsen framgår, att poliskammare, magistrat och kommunalborgmästare har viss befattning med ärenden som anges i förordningen angående yrkesmässig automobiltrafik m. m. Tillståndsgiv-

ningen i fråga om drosktrafik i stad och vad därmed sammanhänger ankommer på endera av dessa myndigheter. I egenskap av polismyndighet i förordningens mening skall myndigheterna också yttra sig i vissa tillståndsärenden och utfärda intyg för erhållande av trafik kort.

Domstolskommittén intar här samma principiella inställning som i sitt förslag angående lokala trafikföreskrifter och anser således, att tillståndsärendena i fråga om drosktrafiken generellt — alltså även på landsbygden — skall övertagas av polismyndigheterna. Som framgår av vad jag anfört under avsnittet om lokala trafikföreskrifter är den nya indelningen av riket i polisdistrikt genomförd så att dessa omfattar områden, vilka får anses väl lämpade för en samordnad reglering av frågor om tillstånd till beställningstrafik. Poliskamrarna i städer, där sådana finnes, har hittills sävitt känt utan anmärkning handhaft ifrågavarande ärenden. Polismyndigheterna i den nya polisorganisationen kan, som domstolskommittén framhåller, förväntas bli lika väl kvalificerade för uppgiften. Tillskapas emellertid, på sätt jag för annat ändamål förordat i det föregående, särskilda trafiknämnder med polischefen i orten som ordförande och med två av kommunen valda ledamöter, anser jag att ärendena med fördel kan anförtros dem. Jag beaktar härvid, att prövningen i viss utsträckning omfattar frågor av intresse från kommunalpolitiska synpunkter.

Jag föreslår därför, att 5 § yrkestrafikförordningen ändras så att tillståndsgivningen i fråga om rätt att med personbil bedriva beställningstrafik för personbefordran skall ankomma på trafiknämnden i den kommun eller kommunedel där stationsorten skall förläggas. Detta förslag föranleder ändringar också i 9, 15, 25, 29, 39, 41 och 44 §§ samma förordning. På samma sätt som jag förordat beträffande vägtrafikförordningen torde vid utformningen av de särskilda stadgandena i förenklande syfte böra bortses från länsstyrelsernas befattnings med de ärenden som i första hand ankommer på trafiknämnderna. En hänvisning motsvarande den i 1 § 10 mom. vägtrafikförordningen kan lämpligen intagas i 41 § tredje stycket. Regeln att länsstyrelses beslut i hänskjutet ärende vid förordningens tillämpning skall anses meddelad av trafiknämnd får betydelse för tolkningen av 15 §, 25 § 1 mom. och 29 § 1 mom.

Som framgår av redogörelsen för gällande bestämmelser följer med tillståndsgivningen en rad uppgifter som inte återspeglas i författningsförslaget. De stadganden som här är aktuella syftar enligt sin lydelse på tillståndsgivande myndighet och blir därmed i förekommande fall — alltså även då länsstyrelse beslutat i hänskjutet ärende — tillämpliga på trafiknämnd.

Mitt förslag om ändrad lydelse av 29 § yrkestrafikförordningen innebär en ändring också så tillvida som överståthållarämbetet vid bestämmande av taxa för drosktrafik i Stockholm — i likhet med länsstyrelserna i fråga om sådan taxa i övriga kommuner — skall höra fullmäktige på sätt stadgas i 25

§ allmänna ordningsstadgan. Särbestämmelsen i nu gällande regler har uppenbarligen sin grund i 23 § förut gällande ordningsstadga av år 1868. Där föreskrevs att taxa skulle upprättas av vederbörande magistrat och underställas länsstyrelsen, medan i Stockholm överståthållarämbetet — som i sin ämbetsbefattning hade att fullgöra sådana på magistrat eljest ankommande åligganden — ägde omedelbart utfärda dessa taxor. Då den motsvarande bestämmelsen i nu gällande ordningsstadga i stället för magistratens befattning med taxorna föreskriver hörande av kommunens fullmäktige, synes alltså någon särskild regel för överståthållarämbetet i fråga om drosktaxorna ej längre vara motiverad.

Besväreregeln i 44 § yrkestrafikförordningen bör omarbetas efter grunder motsvarande dem som föranlett mitt förslag till ändrad lydelse av 76 § vägtrafikförordningen. Jag hänvisar till vad jag tidigare anfört därom.

Den skyldighet poliskammare, magistrat och kommunalborgmästare har att avge yttranden i tillståndsärenden, som avgöres av biltrafiknämnden eller länsstyrelserna, bör, liksom åliggandet att utfärda vissa intyg för erhållande av trafik kort, enligt min mening överflyttas på polismyndigheten. Då den särskilda definitionen på polismyndighet i 41 § yrkestrafikförordningen med mitt förslag utgår, föranleder det nu sagda ingen ytterligare författningsändring. Termen polismyndighet i förordningen kommer, då ändringarna träder i kraft, att anknyta till lagen den 29 maj 1964 om vad som avses med polismyndighet.

Ikraftträdandet av de föreslagna ändringarna bör uppenbarligen ske samtidigt med övriga av mig föreslagna författningsändringar, d. v. s. den 1 januari 1965. Författningsförslaget innehåller vidare vissa bestämmelser som synes erforderliga i samband med övergången till den nya ordningen.

Beträffande trafiknämndernas handläggning av de uppgifter jag här berört torde till alla delar böra gälla samma regler som jag tidigare förordnat beträffande nämndernas befattning med lokala trafikföreskrifter. Ärenden, i vilka polischefen såsom ordförande i nämnden å ena och de båda kommunalvalda ledamöterna å andra sidan stannar i olika uppfattning, skall med dessa regler hänskjutas till länsstyrelsen för avgörande. Vidare vill jag erinra om, att enligt mitt förslag till lag om trafiknämnder nämnden skall äga delegera beslutanderätt till ordföranden. Även i fråga om ärenden angående yrkesmässig trafik torde en sådan möjlighet inte minst av praktiska skäl böra utnyttjas. Sålunda synes bl. a. befogenheten att godkänna fordon jämlikt 25 § 1 mom. yrkestrafikförordningen och att meddela dispenser enligt kungörelsen den 16 maj 1958 (nr 257) angående mellanvägg av splitterfritt glas å vissa i yrkesmässig trafik använda personbilar i allmänhet med fördel kunna anförtros nämndens ordförande.

I enlighet med det anförda har inom kommunikationsdepartementet upprättats förslag till förordning om ändring i förordningen angående yrkesmässig automobiltrafik, vilket torde få fogas till protokollet.

## Motionerna

### Motionerna I: 843 och II: 1039

Enligt motionärernas mening talar starka skäl för att befogenheten att fatta beslut om lokala trafikföreskrifter bör tilläggas kommunens styrelse med yttranderätt för polismyndigheten. Motionärerna anser därvid att de i olika sammanhang från kommunalt håll framförda stadsbyggnads- och trafikpolitiska synpunkterna bör tillmätas avgörande betydelse. Om det likvärt anses påkallat att inrätta särskilda trafiknämnder bör dessas sammansättning och beslutanderätt följa de allmänna riktlinjer som gäller för kommunala styrelser och nämnder. Om så sker anser motionärerna intet i och för sig vara att erinra mot att en särskild representant för den lokala polismyndigheten ingår som självskriven ledamot i trafiknämnden.

I frågan om beslutanderätten har i motionerna framhållits följande.

För trafiknämndens befogenhet att själv fatta beslut om lokala trafikföreskrifter m. m. erfordras att beslutet biträdes av ordföranden-polischefen. De två kommunvalda ledamöterna kan således aldrig överrösta polischefen. Vad som sker i ett fall där de kommunvalda representanterna går emot polischefen är att frågan hänskjutes till länsstyrelsen för avgörande. Om man således exempelvis vill enkelrikta en gata eller utfärda förbud mot trafik eller meddela parkeringsföreskrifter kan polischefen genom sin veto rätt förhindra ett beslut på det lokala planet. Alldeles bortsett från att dessa beslutsregler klart skiljer sig från regler som tillämpas vid beslutsförfarandet inom kommunala nämnder och styrelser kan det icke anses tillfredsställande att det kommunala inflytandet skulle bli så uttunnat som nu föreslagits.

### Motionen II: 1040

I motionen understrykes till en början vikten av att i trafiknämnden ingår en stadsplaneringskunnig person, vilken bör utses av drätselkammare respektive kommunalnämnd. Vid lika röstetal bör ordföranden ha utslagsröst.

Vidare ges i motionen uttryck åt den meningen att av lokal myndighet beslutad trafikföreskrift, som icke utmärkes genom vägmärke, bör vara enhetlig för hela landet; dock avses härvid icke föreskrift som gäller yrkesmässig trafik. Sålunda bör t. ex. bestämmelserna om den s. k. datumparkeringen tillämpas enligt generella regler på sådant sätt att samma regler gäller på alla orter. Beträffande lokala trafikföreskrifter bör enligt motionärernas mening dessa införas i länskungörelserna så att de blir tillgängliga för en större allmänhet. Länskungörelserna bör vidare innehålla kartor över tätbebyggda områden med angivande av trafikinskränkingar. Kungörelserna bör utkomma från trycket senast den 1 mars, varför lokal trafikföreskrift bör vara länsstyrelsen till handa senast den 1 decemer före-

gående år. Vad slutligen gäller frågan om omhändertagande av körkort till följd av rattfylleri anser motionärerna att det bör övervägas om inte jourhavande polisbefäl bör tillerkännas befogenhet att besluta om sådant omhändertagande. Det framhålles att det torde vara både lättare och säkrare att bygga ett beslut om sådan körkortsindragning på en okulärbesiktning än på en föredragning i ärendet. Beträffande åklagarens skyldighet i sammanhanget synes det motionärerna lämpligast att denna skyldighet anknyter till åtalets innehåll på sådant sätt att i det fall åtal t. ex. för vårdslöshet i trafik eller rattfylleri beslutas körkortet också omhändertages.

Motionärerna hemställer om utredning beträffande de i föregående stycke berörda frågorna.

#### Motionen II: 1041

Motionärerna framhåller i fråga om önskvärt samråd mellan trafiknämnder i angränsande kommuner följande.

Då det gäller trafikplanering (och i anslutning därtill utfärdande av lokala trafikföreskrifter liksom handläggning av vissa ärenden angående yrkesmässig trafik, d. v. s. de uppgifter de föreslagna kommunala trafiknämnderna skall ägna sig åt) är samråd mellan kommuner inom en region inte sällan angelägen, eftersom effekten av en lokal trafikföreskrift inom en viss kommun ofta sträcker sig till angränsande kommuner. Särskilt gäller detta regioner där någon storstadskommun ingår. Vi finner det därför nödvändigt att det föreskrives att trafiknämnd före utfärdande av lokal trafikföreskrift skall bereda trafiknämnderna i angränsande kommuner, som kan komma att beröras av verkningarna av någon föreslagen trafikföreskrift, tillfälle att avgiva yttrande. Ett visst genom en dylik föreskrift framkallat medinflytande av detta slag för grannkommuner bör med andra ord garanteras genom komplettering av texten till den föreslagna trafiknämndslagen. På s. 30 i propositionen uttalas visserligen i anslutning till en kommentar till valbarhetsbestämmelserna att för »mindre kommuner eller kommuner med särskilda förutsättningar för en samordnad trafikplanering» en gemensam trafiknämnd i många fall torde vara att rekommendera. I lagförslaget finnes dock inga bestämmelser om hur sådana för flera kommuner gemensamma trafiknämnder skall kunna tillsättas och ej heller någon reglering av deras befogenheter. Enligt tillfrågad expertis på kommunallagstiftning synes ej heller i allmänna bestämmelser angående den kommunala verksamheten lagstöd finnas för tillsättande av gemensamhetsnämnder för trafikfrågor av nu ifrågavarande slag. Vi anser därför behov av en bestämmelse om hörande av grannkommuners trafiknämnder, då en viss kommuns trafiknämnd förbereder någon lokal trafikföreskrift, föreligger.

Motionärerna gör vidare gällande att trafikantintressets medverkan vid utfärdande av lokala trafikföreskrifter bör uttryckligen garanteras genom en bestämmelse om att trafikantorganisationerna inom kommunen (företrädande både yrkes- och privatbilismen) skall beredas tillfälle att yttra sig, innan lokal trafikföreskrift meddelas.

### Utskottet

Enligt gällande bestämmelser är befogenheten att meddela lokala trafikföreskrifter uppdelad på länsstyrelse och stadsmyndighet, varmed i detta sammanhang avses poliskammare, magistrat eller kommunalborgmästare. Nämnda stadsmyndighet meddelar också tillstånd att med personbil, som är stationerad i stad, bedriva beställningstrafik för personbefordran. På grund av främst det förhållandet att magistrats- och kommunalborgmästarinstitutionerna skall avvecklas den 1 januari 1965 har genom förevarande proposition framlagts förslag om utskiftande på andra organ av vissa på bl. a. dessa institutioner och på poliskammare ankommande ärenden. Sålunda föreslås i framlagt förslag till lag om trafiknämnder att såväl den lokala trafikregleringen som tillståndsgivningen i fråga om drosktrafiken skall både i stad och på landsbygden framgent ankomma på särskilt inrättade trafiknämnder. I princip skall för varje kommun finnas en sådan nämnd, bestående av polischefen i orten som ordförande och två av kommunen valda ledamöter. Enligt förslaget skall som nämndens beslut gälla den mening, som biträdes av ordföranden och minst en av kommunens representanter. Kan sådan enighet ej uppnås skall ärendet hänskjutas till länsstyrelsen för avgörande. I fråga om de lokala trafikreglerna skall länsstyrelsen liksom hittills bestämma om hastighetsbegränsningar och om vägs karaktär av motorväg eller huvudled. Med hänsyn särskilt till betydelsen för den tunga genomgående trafiken av så långt möjligt enhetliga bestämmelser föreslås länsstyrelse även få befogenhet att generellt utfärda vissa andra lokala föreskrifter, bl. a. angående fordons axeltryck och bruttovikt.

I motionerna I: 843 och II: 1039 göres gällande att befogenheten att besluta om lokala trafikföreskrifter bör tilläggas kommunens styrelse med yttranderätt för polismyndigheten. Motionärerna åberopar därvid stadsbyggnads- och trafikpolitiska synpunkter och anser dessa böra tillmätas avgörande betydelse i frågan. Om särskilda trafiknämnder likväl inrättas, bör deras sammansättning och beslutanderätt enligt motionärerna följa de allmänna riktlinjer som gäller för kommunala styrelser och nämnder. Under hänvisning till att de kommunala representanterna aldrig kan överrösta polischefen såsom ordförande kritiserar motionärerna vidare de föreslagna beslutsreglerna som förmenas innebära att det kommunala inflytandet i hithörande frågor uttunnas på ett icke tillfredsställande sätt. Motionärerna hemställer om ändring i lagförslaget enligt de sålunda angivna riktlinjerna.

Av den föregående redogörelsen framgår att frågan om en lämplig nyordning på förevarande område varit föremål för delade meningar. Å ena sidan har i anslutning till vad stadsdomstolsutredningen anfört särskilt från kommunalt håll hävdats att stadsbyggnads- och trafikpolitiska syn-

punkter på sätt motionärerna nu gör gällande bör leda till att bestämmanderätten tillägges kommunerna med besvärs- eller yttranderätt för polismyndigheten. Å andra sidan har från flera håll i överensstämmelse med domstolskommitténs förslag framhållits de lokala föreskrifternas betydelse från ordnings- och säkerhetssynpunkt, till följd varav bestämmanderätten ansetts böra ankomma på polismyndigheten. I likhet med departementschefen finner utskottet att ingendera partens krav på ett reellt inflytande i dessa frågor kan förbigås. Såsom departementschefen framhållit, får tillskapandet för ändamålet av ett särskilt organ med representanter för såväl kommun som polis anses innebära en lösning som ger den bästa förutsättningen för sammanjämkning, i den mån intressemötsättningar uppstår mellan de två parterna. Utskottet tillstyrker därför att trafiknämnder inrättas i enlighet med departementschefens förslag. Beträffande beslutanderätten vill utskottet till en början erinra om att avgörandet beträffande lokala trafikföreskrifter f. n. är fördelat mellan länsstyrelse och poliskammare, magistrat eller kommunalborgmästare, vilka samtliga i princip har en i förhållande till kommunen fri och oavhängig ställning. Visserligen kan kommunerna med avseende på de mera kommunalt förankrade magistrats- och kommunalborgmästarinstitutionerna anses i växlande grad ha haft visst inflytande. Trots detta förhållande innebär förslaget allmänt sett ökad insyn och medverkan i avgörandet för kommunens del. Det torde kunna förväntas att enighet mellan polischefen, å ena, samt de kommunala representanterna, å andra sidan, i allmänhet kommer att kunna vinnas. På grund av det anförda avstyrker utskottet den av motionärerna förordade ändringen i beslutsreglerna.

I motionen II: 1040 yrkas att i trafiknämnd skall ingå som ytterligare ledamot en stadsplaneringssakkunnig person. Utskottet delar uppfattningen att sådan sakkunskap bör vara företrädd inom nämnden. Emellertid föreskrives i 3 § andra stycket lagförslaget att till ledamot eller suppleant i nämnden endast den bör väljas som är väl förtrogen med de lokala förhållandena i fråga om samhällsplanering och trafikreglering. Då motionärernas önskemål således får anses ha i huvudsak tillgodosetts genom Kungl. Maj:ts förslag, avstyrker utskottet bifall till förevarande motionsyrkande.

I motionen II: 1041 föreslås komplettering av 6 § lagförslaget med en bestämmelse, enligt vilken trafiknämnd, innan lokal trafikföreskrift meddelas, skall bereda trafiknämnderna i sådana angränsande kommuner som kan beröras av föreskriften ävensom trafikantorganisationerna inom kommunen tillfälle att yttra sig i ärendet. Eftersom verkningarna av en lokal trafikföreskrift ofta sträcker sig över kommunens gränser, är det enligt utskottets mening angeläget att samråd mellan trafiknämnderna äger rum i erforderlig omfattning. Att lagstifta i ämnet framstår likväl för utskottet som mindre lämpligt med hänsyn särskilt till ärendenas skiftande beskaffenhet. Utskottet vill också framhålla att polischefen, då fråga är om större

polisdistrikt omfattande flera kommuner, i sin egenskap av ordförande i samtliga nämnder inom distriktet kan sörja för viss samordning. Såsom departementschefen påpekat är vidare trafiknämnd oförhindrad att utöver de utlåtanden som avses i 6 § införskaffa erforderlig utredning i förekommande ärenden. Det torde kunna förutsättas, att yttrande därvid också, om så befinnes påkallat, inhämtas från trafikantorganisation inom kommunen. Ehuru utskottet således finner motionens syfte förtjäna beaktande, anser utskottet med hänsyn till det sagda att motionsyrkandet ej bör bifallas.

Utskottets granskning av de särskilda bestämmelserna i det framlagda lagförslaget har ej heller eljest givit anledning till anmärkning. Utskottet tillstyrker därför att riksdagen med avslag å motionerna I: 843 och II: 1039 samt II: 1040 och II: 1041, i vad däri yrkats ändring i lagförslaget, för sin del antager samma förslag. Mot de föreslagna ändringarna i vägtrafikförordningen och i förordningen angående yrkesmässig automobiltrafik m. m., vilka har samband med nu behandlade lagstiftningsfråga, har utskottet icke funnit anledning till erinran.

Utskottet vill slutligen behandla återstående i motionen II: 1040 berörda frågor. Motionärerna hemställer till en början om utredning av frågan om enhetliga normer för lokalt beslutade trafikföreskrifter, som icke utmärkes genom vägmärke. Utskottet, som erinrar om vad i det föregående anförts om möjligheterna att skapa likformighet på området, finner motionärernas hemställan ej böra föranleda någon riksdagens åtgärd.

Motionärerna hemställer vidare om utredning av frågan om införande av lokal trafikföreskrift i länskungörelserna. Utskottet hänvisar till att bestämmelser i ämnet återfinnes i 61 och 62 §§ vägtrafikförordningen och finner därför motionärernas yrkande ej böra föranleda någon riksdagens åtgärd.

Slutligen hemställer motionärerna om utredning av frågor dels om bemyndigande åt jourhavande polisbefäl att omhändertaga körkort till följd av rattfylleri, dels om åklagares skyldighet i sammanhanget. I dessa hänseenden vill utskottet hänvisa till bestämmelser i 35 § första stycket vägtrafikförordningen och 4 § femte punkten i kungörelsen den 9 oktober 1964 om handläggning av vissa polischefsuppgifter. Då någon översyn av dessa bestämmelser ej kan anses påkallad, finner utskottet att någon riksdagens åtgärd ej heller erfordras i anledning av nu behandlade motionsyrkande.

På grund av vad sålunda anförts får utskottet hemställa,

A. att riksdagen måtte med avslag å följande motioner, nämligen

1. I: 843 och II: 1039,
2. II: 1040 samt
3. II: 1041,

såvitt i motionerna yrkats ändring i den föreslagna lagtext-

ten, för sin del antaga det vid förevarande proposition, nr 176, fogade förslaget till lag om trafiknämnder;

B. att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anmäla att riksdagen icke funnit anledning till erinran mot vid propositionen fogade förslag till

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

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

C. att följande motioner, nämligen

1. I: 843 och II: 1039,

2. II: 1040 samt

3. II: 1041,

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

Stockholm den 24 november 1964

På tredje lagutskottets vägnar:

ERIK ALEXANDERSON

---

*Vid detta ärendes behandling har närvarit:*

från första kammaren: herrar Alexanderson, Göran Karlsson, Ebbe Ohlsson, Knut Johansson\*, Jonasson, Åkesson, Erik Jansson och Herbert Larsson;

från andra kammaren: herrar Levin, Johansson i Torp, Wachtmeister, fru Torbrink, herrar Johansson i Öckerö, Svenning, Mattsson och Tobé.

\* Ej närvarande vid utlåtandets justering.

---

### Reservation

av herr Tobé, som ansett

dels att det avsnitt av utskottets utlåtande, som börjar på s. 33 med orden »I likhet med» och slutar med »anledning till erinran», bort ha följande lydelse:

Utskottet finner att såväl kommunerna som polismyndigheten har berättigade krav på inflytande över den lokala trafikregleringen. Vid en bedömning av frågan om vilken av parterna som bör ha beslutanderätten över de lokala tra-

fikföreskrifterna måste emellertid de stadsbyggnads- och trafikpolitiska synpunkterna tillmätas den största betydelsen. Tätorternas utveckling och bilismens expansion har medfört att reglering av trafik och parkering blivit ett problem av betydande räckvidd. De lokala regleringsåtgärderna ingår som led i en bestämd, långsiktig kommunal trafikpolitik. De trafikpolitiska åtgärderna har på olika sätt betydelse för kommunerna, såväl generellt för kommunens utveckling som praktiskt och ekonomiskt för den kommunala förvaltningen och för kommunikationsföretagen inom kommunen. De olika regleringsåtgärderna— även sådana som ytligt sett förefaller ordnings- och trafiksäkerhetsbetonade — bör ses i ett trafikpolitiskt sammanhang. Därigenom främjas en ändamålsenlig trafikfördelning och en god lokalisering av arbetsplatser och bostäder.

Förslaget om inrättande av särskilda trafiknämnder med representanter för såväl polismyndigheter som kommunerna har sagts skola utgöra en sammanjämkning av de bägge parternas intressen. I den föreslagna utformningen synes emellertid inte kommunerna få ett tillräckligt reellt inflytande i trafiknämnderna, därigenom att för beslut i trafiknämnden erfordras instämmande av ordföranden — polischefen. Fråga om kommunalorgan med inblandning av representanter för statliga organ eller med självskrivna ledamöter utöver de förtroendevalda har under senare år diskuterats i flera sammanhang. Tredje lagutskottet anförde härom vid behandling av ändringar i byggnadslagstiftningen vid 1959 års höstriksdag bl. a. följande (tredje lagutsk. utl. 26/1959, s. 116).

När den nuvarande kommunallagen kom till, uttalades av såväl föredragande departementschefen (prop. 210/1953 s. 53) som vederbörande riksdagsutskott (konstitutionsutskottet nr 22/1953 s. 8) att man vid kommande reformer av lagar med kommunalrättsligt innehåll borde tillse, att bestämmelserna om kommunernas förvaltningsorgan anpassades efter den nya kommunallagen och därigenom fick en enhetligare karaktär. Detta får anses innebära att speciella kvalifikationsgrunder för medlemskap i kommunalt organ om möjligt bör utmönstras ur författningarna. I enlighet med dessa grundsatser har bestämmelserna om socialnämndens och hälsovårdsnämndens sammansättning utformats.

Numera är också socialnämnd, hälsovårdsnämnd, byggnadsnämnd och barnavårdsnämnd helt kommunalvalda nämnder fastän de i viss utsträckning kan sägas utöva statliga funktioner.

På grund av det anförda avstyrker utskottet nu det förslaget om inrättandet av en särskild trafiknämnd som framlagts av departementschefen. Då ett stärkande av det kommunala inflytandet över den lokala trafikregleringen synes önskvärt, vill utskottet föreslå att med utgångspunkt från förstahandsyrkandet i motionerna I: 843 och II: 1039, befogenheten att meddela lokala trafikföreskrifter skall tillkomma kommunalt organ genom att de uppgifter som enligt gällande rätt åligger s. k. stadsmyndighet överföres till kommunen. Härigenom ges möjlighet för kommunens fullmäktige att till

kommunens styrelse eller för ändamålet inrättad nämnd överlämna beslutanderätten beträffande de lokala trafikföreskrifterna m. m. Kravet på polisiärt inflytande över den lokala trafikregleringen bör tillgodoses genom att det beslutande kommunala organet ålägges att samråda med den lokala polismyndigheten.

I konsekvens med att utskottet avstyrkt propositionens förslag om inrättandet av trafiknämnder kan utskottet icke heller tillstyrka de motionsyrkanden som har samband med förslaget om inrättande av sådana nämnder. Utskottet vill emellertid i detta sammanhang påpeka att det ligger i sakens natur att det kommunala trafikorganet samråder med angränsande kommuner beträffande trafikföreskrifter som berör dessa ävensom med trafikorganisationen inom kommunen. Sådant samråd med angränsande kommuner torde inom kommunblocken kunna ske genom kommunblockens samarbetsnämnder.

*dels* att utskottet bort hemställa:

A. att riksdagen i anledning av motionerna I: 843 och II: 1039 måtte avslå förevarande proposition, nr 176;

B. att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte an hålla att de uppgifter på den lokala trafikregleringens område som enligt gällande rätt åligger stadsmyndighet överföres till kommun;

C. att följande motioner, nämligen

1. I: 843 och II: 1039,

2. II: 1040 samt

3. II: 1041,

i vad de ej kan anses besvarade genom vad utskottet ovan anført och hemställt, icke måtte föranleda någon riksdagens åtgärd.