

## Nr 140

*Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen med förslag till kungörelse om ändring i vägtrafikförordningen (1951: 648), m. m.; given Stockholms slott den 24 oktober 1969.*

Kungl. Maj:t vill härmed, under återopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för denna dag, inhämta riksdagens yttrande över härvid fogade förslag till

- 1) kungörelse om ändring i vägtrafikförordningen (1951: 648),
- 2) kungörelse om ändring i förordningen (1940: 910) angående yrkesmässig automobiltrafik m. m.

Under Hans Maj:ts  
Min allernådigste Konungs och Herres frånvaro,  
enligt Dess nådiga beslut:

**BERTIL**

*Bengt Norling*

### **Propositionens huvudsakliga innehåll**

Mot bakgrund av en utveckling, som innebär att parkeringsärenden i allt större utsträckning måste avskrivas därför att det inte kan ledas i bevis vem som fört fordonet, föreslås ett straffansvar för fordonsägaren. Ansvaret skall gälla förseelser, där parkeringsbot kan användas, och inträda när det inte är utrett vem som begått förseelsen. I sammanhanget behandlas parkeringskommitténs förslag om avkriminalisering av vissa parkeringsförseelser och en riksdagsskrivelse som rör det s. k. förmyndaransvaret i trafikförfattningarna. Det anses inte föreligga skäl för en avkriminalisering f. n. Däremot läggs förslag fram om slopande av förmyndaransvaret.

Propositionen innehåller vidare en rad förslag till ändringar i skilda författningsbestämmelser på vägtrafikens område. Upplysningsmärket »Övergångsställe» skall lika väl som markering på körbanan betyda att övergångsställe föreligger i vägtrafikförordningens mening. Den som för sparkstötting skall i princip vara likställd med gående och företrädesvis färdas på vägens vänstra sida. När sparkstötting framförs under mörker skall den vara försedd med reflexanordning. Bland förslagen i övrigt kan nämnas att i enlighet med en internationell rekommendation utryckningsfordon skall föra lykta med blått roterande eller blinkande runt om synligt sken i stället för lykta med rött sken framåt.

**Förslag**  
till  
**Kungörelse**  
**om ändring i vägtrafikförordningen (1951:648)**

Härigenom förordnas i fråga om vägtrafikförordningen (1951:648),<sup>1</sup>  
*dels* att 1 § 11 mom., 10 § 6 mom., 11 § 3 mom., 14 § 1 mom., 30 § 1 mom.,  
38 §, 41 § 2 mom., 49 § 3 mom., 56 § 5 mom., 60 § 5 mom., 61 § 1 och 5 mom.,  
65 § 6 mom., 67 och 68 §§, 70 § 2 mom. samt rubriken närmast före 7 § skall  
ha nedan angivna lydelse,

*dels* att i förordningen skall införas två nya moment, 7 § 3 mom. och 49 §  
5 mom., av nedan angivna lydelse.

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

1 §.

11 m o m. Med övergångs-  
ställe avses i denna förordning  
sådan *genom målning eller på annat*  
*sätt markerad* del av körbana som är  
avsedd att användas av gående för  
att korsa körbanan. Övergångsställe  
är *b e v a k a t* om trafiken regleras  
med trafiksignaler eller av polisman  
och i annat fall *o b e v a k a t*.

11 m o m. Med övergångs-  
ställe avses i denna förordning  
sådan del av körbana som är avsedd  
att användas av gående för att korsa  
körbanan *och som är markerad på*  
*körbanan genom målning eller på*  
*annat sätt eller utmärkt med väg-*  
*märke*. Övergångsställe är *b e v a k a t*  
om trafiken regleras med tra-  
fiksignaler eller av polisman och i  
annat fall *o b e v a k a t*.

**Cykel.**

**Cykel och sparkstötting.**

7 §.

3 m o m. *Sparkstötting skall vara*  
*försedd med reflexanordning, när*  
*den framföres under mörker.*

10 §.

6 m o m. *För fordon* gällande be-  
siktningssinstrument eller typintyg  
*skall vid färd* medföras och på tills-  
sägelse uppvisas för trafikinspektör,  
bilinspektör eller polisman. Hand-  
lingen skall vara i sådant skick, att  
den utan svårighet kan läsas.

6 m o m. *Vid färd med annat for-*  
*don än traktor, motorredskap och*  
*släpvagn som drages av traktor eller*  
*motorredskap skall för fordonet* gäl-  
lande besiktningssinstrument eller  
typintyg medföras och på tillsägelse  
uppvisas för trafikinspektör, bilin-  
spektör eller polisman. Handlingen  
skall vara i sådant skick, att den  
utan svårighet kan läsas.

Har för \_\_\_\_\_ gälla denna.

<sup>1</sup> Förordningen omtryckt 1967:856.

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

## 11 §.

3 m o m. Angående rätt att, utan hinder av vad i 1 mom. stadgas, tillfälligt bruka personbil, som här i riket förvärvats av utomlands bosatt person, gäller vad Konungen därom förordnar.

3 m o m. Angående rätt att, utan hinder av vad i 1 mom. stadgas, tillfälligt bruka personbil *eller motorcykel*, som här i riket förvärvats av utomlands bosatt person, gäller vad Konungen därom förordnar.

## 14 §.

1 m o m. Befinnes vid sådan besiktning av fordon, som är avsedd att ligga till grund för registerföring beträffande fordonet (registreringsbesiktning), att fordonet är i föreskrivet skick, skall besiktningsmannen utfärda besiktningssinstrument. För sådant motorfordon eller släpfordon som ej är upptaget i bilregister eller bilreservregister och ej heller upptagits i typintyg, må dock besiktningsinstrument utfärdas allenast såframt utredning föreligger därom, att fordonet antingen tillverkats här i riket och därefter ej utförts ur riket eller efter vederbörlig införsel hit förtullats för att stadigvarande här brukas. För bil, som är eller utan efterföljande registrering varit införd i exportvagnsförteckning, må besiktningsinstrument utfärdas endast under förutsättning att utredning föreligger därom att förtullning skett för ändamål som nyss sagts.

1 m o m. Befinnes vid sådan besiktning av fordon, som är avsedd att ligga till grund för registerföring beträffande fordonet (registreringsbesiktning), att fordonet är i föreskrivet skick, skall besiktningsmannen utfärda besiktningssinstrument. Ä *är annat* motorfordon eller släpfordon *än sådant som tillfallit staten eller kommun enligt lagen den 9 juni 1967 (nr 420) om flyttning av fordon i vissa fall* ej upptaget i bilregister eller bilreservregister, och *har det* ej heller upptagits i typintyg, må dock besiktningsinstrument utfärdas allenast såframt utredning föreligger därom, att fordonet antingen tillverkats här i riket och därefter ej utförts ur riket eller efter vederbörlig införsel hit förtullats för att stadigvarande här brukas. För bil *eller motorcykel*, som är eller utan efterföljande registrering varit införd i exportvagnsförteckning, må besiktningsinstrument utfärdas endast under förutsättning att utredning föreligger därom att förtullning skett för ändamål som nyss sagts.

Gäller besiktningen — — — — — registrerat fordon.

## 30 §.

1 m o m. Den, som för — — — — — fordon; samt  
3. att, såvitt angår körning med bil, den, som utövar uppsikt över körningen, medföljer i bilen vid den körandes sida.

3. att, såvitt angår körning med bil, den, som utövar uppsikt över körningen, medföljer i bilen vid den körandes sida *eller körningen äger rum inom körgård, som är godkänd av statens trafiksäkerhetsverk, och sker i enlighet med av verket meddelade föreskrifter.*

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

Den, vars ————— § förmåles.

Den, som har ————— sådan körning.

## 38 §.

Bestämmelserna i ————— sådan bana.

I 40 ————— driva kreatur.

Vid tillämpning av bestämmelserna i denna avdelning skall såsom gående anses även den, som för barnvagn, rullstol eller lekfordon, så ock den, som åker skidor, skridskor eller rullskridskor.

Vid tillämpning av bestämmelserna i denna avdelning skall såsom gående anses även den, som för barnvagn, rullstol, *sparkstötting* eller lekfordon, så ock den, som åker skidor, skridskor eller rullskridskor.

## 41 §.

2 m o m. Förare av utryckningsfordon äger i trängande fall påkalla fri väg för fordonet. För sådant ändamål skall signal givas med särskild larmanordning och *framtil* på fordonet föras *minst en* lykta med kraftigt *rött* sken *framåt*. *Larmanordningen* skall vara av typ, som godkänts av Konungen eller den myndighet Konungen därtill förordnar.

2 m o m. Förare av utryckningsfordon äger i trängande fall påkalla fri väg för fordonet. För sådant ändamål skall signal givas med särskild larmanordning och på fordonet föras lykta med *roterande eller, på motorcykel, blinkande, runt om synligt* kraftigt *blått* sken. *Larmanordning och lykta skola* vara av typ, som godkänts av Konungen eller den myndighet Konungen därtill förordnar.

Det åligger ————— så påkallas.

## 49 §.

3 m o m. Parkering på ————— är avsedd;

e) *på bro eller viadukt eller i vägport eller trafiktunnel;*f) *framför ingång* ————— eller störes.

5 m o m. Om myndighets befogenhet att göra undantag från bestämmelserna i 2 mom. c) *stadgas* i 61 §.

## 56 §.

5 m o m. Bestämmelserna i denna paragraf och med stöd därav meddelade föreskrifter skola icke gälla utryckningsfordon, då det användes vid utryckning, och ej heller annat fordon, då det användes vid eldfara för brandväsendets räkning eller av polis- eller tullpersonal, läkare, barnmorska eller veterinär i brådska yrkesutövning.

5 m o m. Bestämmelserna i denna paragraf och med stöd därav meddelade föreskrifter skola icke gälla utryckningsfordon, då det användes vid utryckning, och ej heller annat fordon, då det användes vid eldfara för brandväsendets räkning eller av polis- eller tullpersonal, läkare, *distriktssköterska*, barnmorska eller veterinär i brådska yrkesutövning.

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

## 60 §.

5 m o m. *Skidåkare* skall, där så lämpligen kan ske, i stället för gångbana begagna yttersta delen av körbanan.

5 m o m. *Den som åker skidor eller för sparkstötting* skall, där så lämpligen kan ske, i stället för gångbana begagna *cykelbana eller, om sådan saknas, yttersta delen av vägen, företrädesvis den på vänstra sidan.*

## 61 §.

1 m o m. Beträffande viss — — — — av trafiken.

Föreskrifter, som — — — — av länsstyrelsen.

Ger länsstyrelsen — — — — liknande förhållanden.

Länsstyrelsen äger föreskriva lägre eller högre hastighet än som tillåtes i 56 § 1—3 mom. Föreskrift angående högsta hastighet, som meddelats med stöd av 56 § 4 mom. av Konungen eller myndighet som Konungen bestämt, utgör ej hinder för länsstyrelsen att föreskriva lägre hastighet.

*Om det kan ske utan fara för trafiksäkerheten, äger trafiknämnden meddela föreskrift om parkering som innebär avvikelser från 49 § 2 mom. c). Länsstyrelsen äger föreskriva lägre eller högre hastighet än som tillåtes i 56 § 1—3 mom. Föreskrift angående högsta hastighet, som meddelats med stöd av 56 § 4 mom. av Konungen eller myndighet som Konungen bestämt, utgör ej hinder för länsstyrelsen att föreskriva lägre hastighet.*

Väg må — — — — statens vägverk.

Statens trafiksäkerhetsverk — — — — lokala trafikföreskrifter.

5 m o m. Utan hinder av att enligt denna paragraf meddelats förbud eller inskränkande föreskrifter med avseende å rätten att trafikera viss väg må vägen befaras av polis- eller tullpersonal i tjänsteutövning ävensom av läkare, barnmorska eller veterinär i och för yrkesutövning, för sjuk persons forslande till läkare eller sjukvårdsanstalt samt i andra därmed jämförliga trängande fall.

5 m o m. Utan hinder av att enligt denna paragraf meddelats förbud eller inskränkande föreskrifter med avseende å rätten att trafikera viss väg må vägen befaras av polis- eller tullpersonal i tjänsteutövning ävensom av läkare, *distriktssköterska*, barnmorska eller veterinär i och för yrkesutövning, för sjuk persons forslande till läkare eller sjukvårdsanstalt samt i andra därmed jämförliga trängande fall.

Enligt denna paragraf utfärdad föreskrift om inskränkning i färdhastighet skall icke gälla utryckningsfordon, då det användes vid utryckning, och ej heller annat fordon, då det användes vid eldfara för brandväsendets räkning eller av polis- eller tullpersonal, läkare, barnmorska eller veterinär i brådslande yrkesutövning.

Enligt denna paragraf utfärdad föreskrift om inskränkning i färdhastighet skall icke gälla utryckningsfordon, då det användes vid utryckning, och ej heller annat fordon, då det användes vid eldfara för brandväsendets räkning eller av polis- eller tullpersonal, läkare, *distriktssköterska*, barnmorska eller veterinär i brådslande yrkesutövning.

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

## 65 §.

6 m o m. Den, som — — — — — med dagsböter.

Till samma — — — — — sjätte stycket.

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

Förseelse mot 10 § 6 mom., 12 § 2 mom. femte stycket, 3 mom. tredje stycket eller 4 mom., 13 § 3 mom. fjärde stycket eller 4 mom., 20 § 6 mom. andra stycket, jämväl såvitt detta äger tillämpning enligt samma mom. tredje stycket, 21 § 2 mom. första stycket a—d), samma moment första stycket e), *utom* såvitt angår *registreringsnummer*, eller andra eller tredje stycket eller med stöd av fjärde stycket meddelade bestämmelser eller 3 mom., 24 § 3 mom. andra stycket, jämväl såvitt detta äger tillämpning enligt 14 § 1 mom. andra stycket, eller 24 a § andra stycket, 27 § 4 mom. sjätte stycket eller 5 mom. fjärde stycket, straffes med böter, högst femhundra kronor.

67 §.<sup>1</sup>

Med dagsböter — — — — — som passagerare.

Med böter, högst femhundra kronor, straffes den, som bryter mot 40 § 1 mom., 41 § 1 mom. eller 2 mom. andra stycket, 42 § 2 eller 4 mom., 44 §, 45 § 1 mom. tredje stycket eller 7 mom. andra stycket eller 46 § 1 mom. tredje stycket, mot föreskriften om förbud mot omkörning strax före eller på obehåkat övergångsställe i 47 § 2 mom. eller föreskrifterna om signalering i 47 § 3 mom. första stycket, mot 48 § 1 eller 3 mom., 48 a §, 49 § 2, 3 eller 4 mom., 50 § 3 mom., 51 § 1 mom., 52 § 2 mom., 54 § 2 mom., 55 § 1 eller 2 mom. eller 56 § 1, 2 eller 3 mom., mot föreskrift meddelad med stöd av 56 § 4 mom. eller mot 57 § 2 mom. fjärde stycket, 58 §, 59 § 1 mom. första stycket eller 2, 3 eller 4 mom. eller 60 § 1 mom. andra stycket eller 2 mom. tredje stycket eller 3 mom.

Med böter, högst femhundra kronor, straffes den, som bryter mot 40 § 1 mom., 41 § 1 mom. eller 2 mom. andra stycket, 42 § 2 eller 4 mom., 44 §, 45 § 1 mom. tredje stycket eller 7 mom. andra stycket eller 46 § 1 mom. tredje stycket, mot föreskriften om förbud mot omkörning strax före eller på obehåkat övergångsställe i 47 § 2 mom. eller föreskrifterna om signalering i 47 § 3 mom. första stycket, mot 48 § 1 eller 3 mom., 48 a §, 49 § 2, 3 eller 4 mom., 50 § 3 mom., 51 § 1 mom., 52 § 2 mom., 54 § 2 mom., 55 § 1 eller 2 mom. eller 56 § 1, 2 eller 3 mom., mot föreskrift meddelad med stöd av 56 § 4 mom. eller mot 57 § 2 mom. fjärde stycket, 58 §, 59 § 1 mom. första stycket eller 2, 3 eller 4 mom. eller 60 § 1 mom. andra stycket eller 2 mom. tredje stycket eller

<sup>1</sup> Senaste lydelse 1968: 13.

## (Nuvarande lydelse)

Till samma straff dömes gående som bryter mot 40 § 2 mom.

## (Föreslagen lydelse)

3 mom. Till samma straff dömes gående som bryter mot 40 § 2 mom. *Har motorfordon stannats eller ställts upp i strid mot 49 § 2 mom. första stycket c—f) eller parkerats i strid mot 49 § 3 mom. och är det ej utrett vem som förde fordonet, dömes i stället ägaren till straff enligt detta stycke. Ägaren är dock fri från straff, när omständigheterna göra sannolikt, att fordonet var frånhänt honom genom brott.*

Befordras med — — — — — fordonets brukande.

För medverkan — — — — — kap. brottsbalken.

## 68 §.

Bryter någon i annat fall än som sägs i andra stycket mot sådan av myndighet meddelad bestämmelse, som avses i 61 § eller 63 § 2 mom., straffes med böter, högst femhundra kronor, dock att överträdelse av bestämmelse, som rör längd på fordon, fordonståg eller last eller som innebär förbud mot trafik med motordrivet fordon, straffes med dagsböter.

Rör *bestämmelsen* fordons axel- eller boggitryck eller bruttovikt, äga ansvarsbestämmelserna i 67 § tredje och fjärde styckena motsvarande tillämpning.

För någon — — — — — med dagsböter.

## 70 §.

2 m o m. I 1 mom. avsedda ansvarsbestämmelser skola, i händelse fordonet tillhör *någon, som står under förmyndare eller annan laga målsman, äga tillämpning å denne. Äges fordonet av oskiftat dödsbo el-*

Bryter någon i annat fall än som sägs i andra stycket mot sådan av myndighet meddelad bestämmelse, som avses i 61 § eller 63 § 2 mom., straffes med böter, högst femhundra kronor, dock att överträdelse av bestämmelse, som rör längd på fordon, fordonståg eller last eller som innebär förbud mot trafik med motordrivet fordon, straffes med dagsböter. *Har motorfordon stannats eller ställts upp i strid mot bestämmelse som avses i 61 § 1 mom. b) och är det ej utrett vem som förde fordonet, dömes i stället ägaren till straff enligt detta stycke. Ägaren är dock fri från straff, när omständigheterna göra sannolikt, att fordonet var frånhänt honom genom brott.*

Rör *sådan av myndighet meddelad bestämmelse som avses i första stycket* fordons axel- eller boggitryck eller bruttovikt, äga ansvarsbestämmelserna i 67 § tredje och fjärde styckena motsvarande tillämpning.

2 m o m. I 1 mom. avsedda ansvarsbestämmelser skola, i händelse fordonet tillhör oskiftat dödsbo eller konkursbo, gälla den eller dem, som äga företräda boet.

ler av konkursbo, skola bestämmelserna gälla den eller dem, som äga företräda boet.

---

Denna kungörelse träder i kraft den 1 januari 1970. Till utgången av år 1970 får dock lykta som anges i 41 § 2 mom. i dess äldre lydelse användas för att påkalla fri väg för utryckningsfordon.



**Förslag**  
till  
**Kungörelse**  
**om ändring i förordningen (1940:910) angående yrkesmässig**  
**automobiltrafik m. m.**

Härigenom förordnas, att 27 § 3 mom. och 37 § 2 mom. förordningen (1940:910) angående yrkesmässig automobiltrafik m.m. skall ha nedan angivna lydelse.

*(Nuvarande lydelse)*

*(Föreslagen lydelse)*

27 §.

3 m o m.<sup>1</sup> Ansökan om ———— utfärdat körkort.  
Ansökan skall ————— sökandens körkort.  
Vid ansökan ———— trafik (l ä m p l i g h e t s i n t y g).  
Innan lämplighetsintyg ————— två åren.  
Polismyndighet skall ————— i saken.  
Lämplighetsintyg är avgiftsfritt.  
Framkommer anmärkning ———— att insändas.  
Sökande är ————— två åren.  
Efter prövning ————— skötsam person.

*För sökande, som lider av sådant lyte, sådan sjukdom eller sådan ned-sättning av syn- eller hörsel-förmågan, som avses i 2 mom. andra stycket 2, må trafik-kort utfärdas endast i de fall och på de villkor, som Konungen bestämmer.*

Formulär till ————— av Konungen.  
Vad i ————— fogas fotografi.  
Om skyldighet ————— motsvarande tillämpning.

37 §.

2 m o m.<sup>2</sup> I 1 mom. avsedda an-svarsbestämmelser skola, i händelse fordonet tillhör någon, som står under förmyndare eller annan laga målsman, äga tillämpning å denne. Äges fordonet av oskiftat dödsbo eller av konkursbo, skola bestämmelserna gälla den eller dem, som äga företräda boet.

2 m o m. I 1 mom. avsedda an-svarsbestämmelser skola, i händelse fordonet tillhör oskiftat dödsbo eller konkursbo, gälla den eller dem, som äga företräda boet.

Denna kungörelse träder i kraft den 1 januari 1970.

<sup>1</sup> Senaste lydelse 1959:261.

<sup>2</sup> Senaste lydelse 1951:653.

*Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför  
Hans Maj:t Konungen i statsrådet på Stockholms  
slott den 24 oktober 1969.*

**Närvarande:**

Statsministern PALME, statsråden STRÄNG, LANGE, HOLMQVIST, ASPLING SVEN-ERIC NILSSON, LUNDKVIST, GEIJER, MYRDAL, ODHNOFF, MOBERG BENGTSOON, NORLING, LÖFBERG, LIDBOM, CARLSSON.

Chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Norling, anmäler efter gemensam beredning med statsrådets övriga ledamöter fråga om *ägaransvar för överträdelser av parkeringsbestämmelser, m. m.* och anför.

### 1. Inledning

Chefen för kommunikationsdepartementet bemyndigades den 15 september 1960 — med tillägg den 11 november 1960 och den 26 januari 1962 — att tillkalla sakkunniga med uppgift att verkställa översyn av gällande rättsregler om anordnande av parkeringsplatser för motorfordon m. m. De sakkunniga<sup>1</sup>, som antog benämningen parkeringskommittén, avgav den 25 mars 1968 betänkandet *Parkering* (SOU 1968: 18).

I betänkandet föreslås vittgående reformer när det gäller planering för parkering, ansvaret för tillskapande av parkeringsutrymme och reglering av parkeringen bl. a. på tomtmark. Ärendet överfördes utom i en viss delfråga den 1 juli 1969 från kommunikationsdepartementet till civildepartementet i samband med en ny fördelning av ärenden mellan departementen. Delfrågan avser ett förslag att vissa parkeringsföreseelser skall avkriminaliseras och straffet ersättas med skyldighet för fordonets förare att erlagga en kontrollavgift till kommunen. För betalning av avgiften skall fordonets ägare vara ansvarig jämte föraren.

Betänkandet har remissbehandlats. Såvitt kan anses röra kommitténs nyss angivna delförslag har yttranden inkommit från riksåklagaren (RÅ), Göta hovrätt, hovrätten över Skåne och Blekinge, rikspolisstyrelsen, fortifikations-

<sup>1</sup> Ledamöter landshövdingen Thure Andersson (sedan den 29 december 1962), tillika ordförande, överdirektören Gosta Hall (sedan den 26 januari 1962), tillika vice ordförande, riksdagsmännen chefredaktören Torsten Andersson och direktören Helge Berglund, landstingsmannen Sven-Olof Träff, hovrättsrådet Nils Mangård (sedan den 29 december 1962) och kommunalrådet Harald Aronsson (sedan den 22 februari 1963).

förvaltningen, poststyrelsen, televerket, statens järnvägar, statens vägverk, statens trafiksäkerhetsverk, riksrevisionsverket, domänstyrelsen, länsstyrelserna i Stockholms, Malmöhus, Göteborgs och Bohus, Örebro samt Kopparbergs län, kommunalrättskommittén, Svenska kommunförbundet, Landsorganisationen i Sverige, Riksförbundet Landsbygdens folk, Motororganisationernas samarbetsdelegation, Svenska lokaltrafikföreningen, Näringslivets trafikdelegation, Motorbranschens riksförbund, Svenska kommunaltekniska föreningen, Trafiktekniska föreningen och Tekniska samfundet i Göteborg. RÅ har vid sitt yttrande fogat yttranden från representanter för åklagarväsendet. Till yttrandena från länsstyrelserna har fogats yttranden från en rad myndigheter och tjänstemän huvudsakligen inom polisväsendet och på det kommunala området.

Det bör nämnas, att rikspolisstyrelsen redan i oktober 1967, i skrivelse till justitiedepartementet vari begärdes utvidgad tillämpning av systemen med ordningsbot och parkeringsbot, anhöll att frågan om ett strikt ansvar för fordonsägare i fråga om felaktig uppställning av fordon måtte tas upp till prövning. Ärendet har i sist angivna del överlämnats till kommunikationsdepartementet. I flertalet av de yttranden, som efter remiss avgavs över skrivelsen och som berörde frågan om ägaransvaret, förordades utredning eller uttalades, att parkeringskommitténs betänkande borde avvaktas.

Uppgifter i vissa av yttrandena över parkeringskommitténs betänkande och senare av rikspolisstyrelsen inlämnad statistik visar, att betalningsfrekvensen när det gäller anmaningar att erlægga parkeringsbot har sjunkit kraftigt under senare tid. Det är numera ett allmänt känt och utnyttjat förhållande att polisen ofta ställs inför oöverkomliga bevissvårigheter när det gäller att styrka vem som gjort sig skyldig till en olaglig uppställning, om parkeringsbot inte betalas och om fordonsägaren säger sig inte känna till vem som var förare. Problemet föranledde i våras en enkel fråga i riksdagens första kammare av herr Berglund, besvarad den 27 mars 1969. Samma dag inkom till chefen för kommunikationsdepartementet en skrivelse från borgarrådet för gatu- och trafikroteln i Stockholm, som med hänvisning till att en snabb försämring av läget inträffat hemställde, att ägaransvar införs för parkeringsförseelser utan att behandlingen av parkeringskommitténs förslag i övrigt avvaktas.

De angivna förhållandena påkallar enligt min mening omedelbara åtgärder. Hinder föreligger inte mot att behandla frågan om införande av ett ägaransvar för parkeringsförseelser innan ställning tas till parkeringskommitténs betänkande i övrigt. Vid remissbehandlingen har den principiella frågan om ägaransvar belysts ingående. Det finns därför tillräckligt underlag för att pröva, om man med hänsyn till utvecklingen särskilt under senare tid bör gå längre än kommittén syftat till och införa ett straffrättsligt ägaransvar för alla brott som kan beivras med parkeringsbot. Jag tar upp den frågan i det följande och tar samtidigt ställning till förslaget om

avkriminalisering. Vidare behandlar jag frågan om slopande av de regler i trafikförfattningarna som anger, att det ansvar som i olika hänseenden gäller för ägare av fordon skall bäras av förmyndaren när ägaren är ommyndig.

Arbetet på nya internationella överenskommelser på vägtrafiklagstiftningens område är nu i sitt slutskede. Sedan två nya världskonventioner, en rörande vägtrafikregler och en om vägmärken och trafiksignaler, under-tecknats i Wien i november 1968, pågår nu förhandlingar på det europeiska planet för att regionalt nå en än större enhetlighet. Nordisk vägtrafikkommitté driver parallellt härmed arbetet på ett slutligt förslag till gemensam nordisk trafiklagstiftning och reviderar fortlöpande sina ställningstaganden med hänsyn till de överenskommelser som träffats på det vidare internationella planet.

Innan de nordiska och internationella ställningstagandena är definitiva, bör av given anledning några mer genomgripande reformer av den svenska vägtrafiklagstiftningen inte ske. Behandlingen av en rad framställningar på området måste därför anstå tills vidare. Vissa aktualiserade ändringar i trafikbestämmelserna är emellertid av den arten, att de antingen faller utom ramen för vad som behandlas i det internationella arbetet eller, mot bakgrund av de förhandlingsresultat som nåtts, med all säkerhet kan förutses komma att överensstamma med de definitiva internationella ställningstagandena. De ändringar jag funnit böra genomföras nu framgår av det följande.

## 2. Ägaransvar för parkeringsförseelser m. m.

### 2.1 Nuvarande ordning

#### 2.1.1 Bestämmelser om stannande och uppställning

Bestämmelser som reglerar rätten att stanna eller ställa upp fordon återfinns dels i vägtrafikförordningen (1951:648) — VTF — dels i lokala trafikföreskrifter som utfärdats med stöd av VTF. Med stannande avses de åtgärder genom vilka ett fordon bringas till stillastående. Med uppställning betecknas stillastandet efter det ett fordon stannats. Parkering är en form av uppställning. Enligt 1 § 7 mom. VTF räknas inte som parkering uppställning tillfälligt under kortare tid för åkandes av- eller påstigning eller för av- eller pålastning av gods och inte heller uppställning under högst fem minuter för annat liknande ändamål.

Enligt en allmänt hållen bestämmelse i 49 § 1 mom. VTF är det förbjudet att stanna eller ställa upp fordon på sådan plats eller på sådant sätt att fara uppstår för person eller egendom eller trafiken onödigtvis hindras eller störs. Fråga om ansvar för brott mot förbudet bedöms enligt bestämmelserna i lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott (TBL).

I 49 § 2 och 3 mom. VTF uppräknas vissa konkreta fall när stannande

eller uppställning inte får ske. Överträdelse av dessa förbud kan föranleda ansvar för vårdslöshet i trafik eller hinder i trafik enligt TBL, men straff utdöms även om gärningen inte är straffbar enligt TBL. Det sker med tillämpning av 67 § andra stycket VTF, varav framgår att den som bryter mot bestämmelserna i fråga dömes till böter, högst 500 kr. Att straff enligt VTF inte får utdömas, om förseelsen är belagd med straff enligt TBL, framgår av 72 § VTF.

Fordon får enligt 49 § 2 mom. VTF inte utan att trafikförhållandena föranleder det stannas eller ställas upp a) på motorväg eller motortrafikled annat än på parkeringsplats, b) i skarp kurva eller nära sådan eller på backkrön eller i närheten därav eller på annan plats, där sikten är skynd, c) vid vägkorsning inom ett avstånd av 10 meter från korsande körbanas närmaste ytterkant, d) framför vägmärke så att detta skymms, e) på övergångsställe för gående eller inom ett område av 10 meter före övergångsstället, f) inom särskild filmarkering eller så nära sådan att inkörning i rätt fil försvåras. Enligt 3 mom. får parkering inte ske a) där parkering hindrar andra fordon att fritt komma förbi, b) vid spårväghållplats eller på utrymme avsett för trafik med spårvagn, c) vid busshållplats inom ett område av 10 meter på vardera sidan om hållplatsskylt, d) på tydligt markerad plats för droskstation, e) på bro eller viadukt eller i vägport eller trafikunnel, f) framför ingång eller infart till fastighet om passage till eller från fastigheten obehörigen hindras eller störs. Från förbudet i 2 mom. a undantas vissa polisens fordon m. fl. och från förbudet i 3 mom. d givetvis de fordon droskstationen är avsedd för. Samtliga förbud gäller bara på väg med den betydelse ordet har enligt 1 § 1 mom. VTF.

Bestämmelser som rör stannande och uppställning av fordon finns också i 49 § 4 mom. VTF, där det föreskrivs vissa åtgärder för att hindra stannat fordon att komma i gång av sig självt, och i 42 § 4 mom. som, jämfört med 5 mom., reglerar stannande och uppställning intill korsande järnväg eller spårväg. Också överträdelser av dessa bestämmelser straffas som ordningsförselser enligt VTF, om det inte är fråga om straffbar vårdslöshet eller hinder i trafik. Straffet är enligt 67 § VTF böter, högst 500 kr.

Lokala trafikföreskrifter om parkering eller annan uppställning eller stannande av fordon meddelas av trafiknämnd med stöd av 61 § 1 mom. b VTF. Föreskrifterna får avse viss allmän väg, gata eller annan allmän plats eller samtliga sådana vägar inom visst område. Av 61 § 2 mom. VTF framgår, att föreskrifter får meddelas också beträffande enskild väg i fråga om trafik som vägens ägare inte förbjudit. Är vägen inte »allmänneligen befa ren» krävs medgivande av vägägaren. Lokal trafikföreskrift skall offentliggöras genom införande i liggare och genom vägmärke eller särskilt kungörelseförfarande. Bestämmelser härom finns i 61 § 3 mom. och 64 § 2 mom. VTF.

Med stöd av lagen (1957:259) om rätt för kommun att uttaga avgift för

vissa upplåtelser å allmän plats, m. m., kan kommun besluta om uttagande av parkeringsavgifter, dvs. avgifter för rätt att under begränsad tid begagna av kommunen för allmän parkering upplåten plats på gata, torg eller annan allmän plats, där det finnes påkallat för trafikens ordnande. Samtidigt bestäms grunderna för beräkning av avgifterna. Beslutet skall för att bli bindande fastställas av länsstyrelsen. Det ankommer på trafiknämnd att meddela de lokala trafikföreskrifter varigenom bilisterna åläggs att erlägga parkeringsavgift. Trafiknämnden anger på vilka parkeringsplatser och längs vilka gator avgift skall utgå och bestämmer också beloppen när beslut fattats om differentierade avgifter.

Bryter någon mot lokal trafikföreskrift om uppställning eller stannande av fordon är straffet enligt 68 § första stycket VTF böter, högst 500 kr., såvida inte förseelsen är av den art att TBL bör tillämpas.

### 2.1.2 *Beivrandet av förseelser mot bestämmelserna*

Straff för brott mot trafikförfattningarnas bestämmelser om stannande och uppställning av fordon kan givetvis utdömas av allmän domstol efter åtal. En enklare handläggningsform är strafföreläggande, varigenom åklagaren i stället för att väcka åtal förelägger den misstänkte det straff han anser brottet förskylla. Under senare tid har införts möjligheter till ytterligare förenkling av förfarandet genom systemen med parkeringsbot och ordningsbot.

*Parkeringsbotsförfarandet* regleras i lagen (1960: 683) om parkeringsbot och parkeringsbotskungörelsen (1968: 200). Förfarandet kan inte tillämpas annat än i fråga om motorfordon och bara på förseelser mot 49 § 2 mom. första stycket c—f och 49 § 3 mom. VTF samt mot föreskrift som avses i 61 § 1 mom. b VTF. Sedan den 1 juli 1968 kan förfarandet användas i samtliga polisdistrikt. Det innebär att, när förseelse av angivet slag begåtts, polisman eller trafikövervakare som avses i lagen (1964: 321) om kommunal trafikövervakning kan lämna till föraren eller fästa på fordonet en anmaning att betala parkeringsbot inom viss tid. Botens belopp fastställs inom vissa i lagen angivna gränser — lägst 10 och högst 100 kr. — av RÅ. Enligt RÅ:s beslut (1968: 397) om parkeringsbot utgår parkeringsbot i Stockholms polisdistrikt med 50 kr. och i övriga polisdistrikt med 35 kr. Boten betalas till rikspolisstyrelsen och tillfaller staten. Under den tid som angetts i anmaningen får inte åtal ske. Inte heller får strafföreläggande eller föreläggande av ordningsbot utfärdas. Betalas parkeringsboten inom tiden vidtas inga andra åtgärder i ärendet. Detsamma gäller om betalningen skett senare men innan stämning eller stämningsansökan eller föreläggande som nyss nämnts har utfärdats. I fråga om sådant föreläggande kan dessutom den som utfärdat det förklara, att betalningen av parkeringsbot skall gälla, och återkalla föreläggandet. Har betalning av parkeringsbot skett med giltig verkan, företas ingen utredning om vem som begått förseelsen utan den skyldige

behåller sin anonymitet. Parkeringsbot skall vid dubbelbetalning och i vissa andra fall återbetalas. Reglerna härom finns i parkeringsbotskungörelsen.

Också *ordningsbotssystemet* är sedan den 1 juli 1968 tillämpligt i hela landet. Det regleras i 48 kap. rättegångsbalken och ordningsbotskungörelsen (1968:199). RÅ bestämmer i samråd med rikspolisstyrelsen med viss i rättegångsbalken föreskriven begränsning vilka förseelser som får beivras genom föreläggande av ordningsbot. RÅ:s nu gällande beslut (1968:396) om ordningsbot för vissa brott upptar samtliga förseelser mot bestämmelserna om stannande och uppställning för vilka redogjorts i det föregående. RÅ bestämmer också botens belopp. Enligt nyss angivna beslut är ordningsboten för alla överträdelser som kan beivras med parkeringsbot densamma som parkeringsboten. Medan parkeringsbotsförfarandet kan användas bara i fråga om motorfordon, är ordningsbotssystemet tillämpligt också när det gäller olaga stannande eller uppställning av andra fordon, alltså bl. a. släpfordon och cyklar. Föreläggande av ordningsbot får utfärdas av polisman med vissa kvalifikationer i fråga om tjänsteställning eller utbildning. Villkor för föreläggande är bl. a. att den misstänkte inte förnekar gärningen. Det utfärdas till godkännande omedelbart eller inom viss tid. Har viss tid angetts, får fråga om ansvar för brottet inte prövas på nytt, förrän tiden gått ut. Sker godkännande sedan stämning eller stämningsansökan utfärdats är det utan verkan. Detsamma gäller i fråga om godkännande sedan strafföreläggande utfärdats, om inte åklagaren förklarar godkännandet giltigt och återkallar strafföreläggandet. Godkänt föreläggande gäller som lagakraftvunnen dom men kan undanröjas enligt bestämmelserna i 59 kap. 1—9 §§ rättegångsbalken.

Om parkeringsbot tillämpas kan uppenbarligen anmälan till körkortsregistret inte ske. När parkeringsbotssystemet infördes undantogs emellertid från anmälan till registret inte bara förseelser som beivras genom parkeringsbot utan samtliga motsvarande förseelser oavsett hur de beivras i det konkreta fallet. Enligt 80 § vägtrafikkungörelsen (1951:743) — VTK — skall således anmälan inte ske när det gäller överträdelse av 49 § 2 mom. första stycket c—f och 3 mom. samt föreskrift enligt 61 § 1 mom. b VTF, såvida det inte är fråga om brott mot TBL.

### 2.1.3 Ägaransvar i trafikförfattningarna

Ägare av fordon har enligt VTF i flera avseenden ett långt gående ansvar för att fordonet inte brukas i strid mot gällande bestämmelser. Föreligger hinder mot brukande på grund av bristfällig utrustning, underlåten registrering m. m. straffas enligt 65 § 1—3 mom. VTF i första hand ägaren. Han blir fri från ansvar bara om han kan visa, att han iakttagit vad som ankommit på honom för att hindra fordonets brukande. Föraren är jämte ägaren förfallen till straff om han känt till det hinder för brukande som förelåg. I vissa fall, bl. a. om fordonet brukats utan lov, är brukaren ansva-

rig i stället för ägaren. För överskridande av gällande föreskrifter om axeltryck, bruttovikt och maximilast är också ägaren ansvarig i den mån han inte kan visa att han iakttagit vad som ankommit på honom för att förekomma förseelsen. Även här gäller parallellt ett ansvar för föraren, om denne känt till eller bort känna till hindret för fordonets brukande. Bestämmelserna härom finns i 67 § tredje stycket och 68 § andra stycket VTF.

I 65 § 4—6 mom. VTF straffbeläggs vissa föreskrifter om skyldighet för fordonsägare att söka registrering, göra anmälan om förvärv av fordon etc. I dessa fall är ägaransvaret strikt.

I 70 § VTF ges föreskrifter om vem som skall bära ägaransvaret för fordon i vissa fall såsom när det ägs av staten eller kommun eller juridisk person. Står ägaren under förmyndare eller annan laga målsman skall enligt 70 § 2 mom. ansvarsbestämmelserna som rör ägare i stället tillämpas på förmyndaren eller målsmannen.

I fråga om moped gäller bestämmelserna i förordningen (1960: 134) om mopeder. Brukas moped på väg, trots att den inte är utrustad på föreskrivet sätt eller i strid mot vissa bestämmelser om besiktning, straffas enligt 11 § första stycket mopedförordningen ägaren. Bestämmelserna i 65 § 1 och 3 mom. samt 70 § VTF om befrielse i vissa fall från ansvar för fordonsägaren och om ansvar för annan än ägaren gäller också här. Förs moped av barn som inte fyllt femton år, straffas enligt 11 § tredje stycket mopedförordningen vårdnadshavaren eller, om förseelsen begåtts av barnet i anställning, arbetsgivaren med dagsböter, om han inte gjort vad som ankommit på honom för att förekomma förseelsen. Samma straff är föreskrivet för den som annars tillåter barn under femton år att föra moped.

Också förordningen (1940: 910) angående yrkesmässig automobiltrafik m. m. (YTF) innehåller i 34 § vissa ansvarsbestämmelser som gäller fordonsägaren. Enligt 37 § 2 mom. YTF bärs ägaransvaret, när det gäller fordon som tillhör omyndig, av förmyndare eller annan laga målsman.

Slutligen bör nämnas bestämmelserna i 1 § 8 mom. VTF om ansvar för innehavaren i stället för ägaren när det är fråga om avbetalningsköp.

## **2.2 Parkeringskommittén**

Kommittén erinrar om att frågan om ägaransvar för parkeringsförseelser behandlats i den utredning som låg till grund för 1960 års lagstiftning om parkeringsbot. Med hänvisning till att tendensen i svensk rätt torde vara att så mycket som möjligt begränsa regler om ägar- och husbondeansvar och att därför reglerna om ägaransvar i VTF inte bör utvidgas utan tungt vägande skäl, avvisade utredningsmannen tanken på ägaransvar för fel-parkering. Frågan togs heller inte upp i propositionen (1960: 175) med förslag till lag om parkeringsbot.

Kommittén anser det för sin del vara en brist, att man när parkeringsbot inte betalas måste utreda vem som var förare, och menar att med ett



subsidiärt ägaransvar en hel del långa och kostsamma utredningar skulle kunna undvikas. Det påpekas att bilägare redan i vissa fall tycks ha påtagit sig ett faktiskt ansvar för anställdas parkeringsförseelser. Myndigheter som har hand om parkeringsbottsutskottet i de större städerna får ibland samtidiga inbetalningar avseende en mängd parkeringsförseelser och man bedömer det så att det är firmor som betalar parkeringsbot i fråga om egna bilar. Kommittén ansluter sig emellertid till den nyss angivna ståndpunkt som intagits av 1960 års utredning och förordar inte att straffrättsligt ägaransvar för felparkering införs.

Däremot har flera skäl funnits tala för en avkriminalisering av vissa parkeringsförseelser. I första hand anförs, att ett kommunalt inflytande på tillämpningen av påföljdssystemet i vissa hänseenden är önskvärt och att det kan vinnas genom att straffet i den omfattning man anser lämpligt ersätts med en civilrättslig avgift till kommunen. En sådan avkriminalisering skulle stämma väl med kommitténs — här ej behandlade — förslag om utökning av de ändamål för vilka parkering får regleras och om ett större kommunalt inflytande på denna reglering. Om en kommun upplåter mark för allmän parkering och begagnandet av denna mark regleras av skäl som hör samman med den kommunala planeringen, är det enligt kommitténs mening principiellt riktigare att en bilist som bryter mot regleringen åläggs en påföljd av icke straffrättslig karaktär, en förhöjd avgift för sitt otillåtna nyttjande, än att han straffas. Avgiftsdifferentiering och andra liknande åtgärder är likaledes lättare att motivera, om missbruk inte är straffbelagt. Det finns vidare psykologiska fördelar med en avkriminalisering av parkeringsförseelser. En person som av misstag eller obetänksamhet parkerat i strid mot gällande bestämmelser finner det ofta stötande och felaktigt att man påstår, att han därigenom gjort sig skyldig till brott. Om påföljden för överträdelsen i stället utgör en civilrättslig avgift, accepteras den lättare av den felande. Slutligen kan en avkriminalisering av vissa parkeringsförseelser tjäna det syftet att parkeringsboten kan göras mer effektiv för andra slag av förseelser. Visserligen kan en differentiering av botens belopp för olika typer av förseelser göras även nu, men så sker knappast. Om man däremot undantar hela grupper av förseelser från botens tillämpningsområde, kan dennas storlek avpassas bättre för beivrande av de förseelser som därefter återstår, särskilt om dessa betraktas som allvarligare än de som avkriminaliserats.

Alla överträdelser av parkeringsbestämmelser bör dock inte uteslutas från straffrättslig behandling. Ett avgiftssystem bör sålunda inte användas när det gäller brott mot föreskrifter som tillkommit i syfte att tillgodose säkerheten och framkomligheten i trafiken. Enligt kommitténs förslag skall därför överträdelser av parkeringsförbud och förbud att stanna, oavsett om de framgår direkt av VTF eller om de grundas på lokala parkeringsföreskrifter, fortfarande vara straffbelagda. Med parkeringsförbud avses förbud som är

undantagslöst för det slag av fordon och under den tid förbudet gäller. En kommunal parkeringsavgift, kallad kontrollavgift, föreslås däremot beträffande överträdelse av tidsbegränsning och av regler för avgiftsbeläggning. Genom avgiftsbeläggning motverkas onödigt parkerande under medgiven tid och underlättas kontroll av att tidsbegränsningen iakttas. Kommittén anser det därför rimligt att vid tidsbegränsad parkering kunna utkräva en relativt hög avgift för begagnande av platsen under längre tid än den som är medgiven och för vilken man i förekommande fall betalt.

Ansvar för fordonsägaren utgör enligt kommitténs uppfattning en nödvändig del av avkriminaliseringssystemet. Även om ett straffrättsligt ansvar avvisas, är det inte oskäligt att ägaren åläggs ett ökat ansvar för betalningen av den civilrättsliga kontrollavgiften. Detta ansvar blir direkt jämförligt med det som ägaren kan få bära enligt lagen (1967: 420) om flyttning av fordon i vissa fall. Berättigade invändningar kan enligt kommitténs mening inte resas mot ett dylikt ansvar för den faktiske ägaren. För att man på ett snabbt och någorlunda enkelt sätt skall kunna nå någon som är skyldig att betala kontrollavgiften anser kommittén betalningsskyldighet böra åvila också den som är registrerad som ägare till det felaktigt uppställda fordonet. Konsekvensen att därmed två personer vid sidan av varandra blir ansvariga om den faktiske ägaren inte är antecknad i bilregistret bör accepteras. Den förre ägaren får ett intresse av att äganderättsövergången blir registrerad, vilket blir ett incitament till en förbättrad bilregistrering. Ägaransvar skall dock inte föreligga för fordon som frånhänts ägaren genom brott.

Systemet med kontrollavgift skall administreras av kommunen. Avgiftens storlek skall beslutas av kommunens fullmäktige. Beslutet skall underställas länsstyrelsen för fastställelse.

Det nya systemet skall inordnas vid sidan av parkeringsbotssystemet så att alla former av parkering liksom nu övervakas av samma personal. Anmaning att betala kontrollavgift skall därför kunna utfärdas av såväl polisman som kommunal trafikövervakare.

För utkrävande av kontrollavgift avses de handläggningsrutiner för databehandling som utprovats för parkeringsbot i stor utsträckning komma till användning. Påföljd för utebliven betalning föreslås ej. Kommunen skall kräva ut avgiften på civilprocessuellt sätt, dvs. vanligen genom betalningsföreläggande. De extra kostnader — ränta, rättegångskostnad, exekutionskostnad — som kommunen får för att kräva ut ej erlagd avgift bör i vanlig ordning ersättas av den som ålagts utge avgiften. Vetskapen om att den för avgiften betalningsskyldige riskerar att, om han inte betalar, få utge belopp som torde komma att väsentligt överstiga avgiften bör antas vara ett tillräckligt verksamt påtryckningsmedel för att förmå honom att frivilligt erlägga denna. Vad särskilt beträffar bilägaren bör i samma riktning verka medvetandet om att han till följd av sitt formella ansvar i praktiken torde ha ringa möjlighet att i händelse av rättegång undgå en förpliktande dom.

Visar det sig att betalningsfrekvensen blir alltför låg eller att alltför många mål om betalningsföreläggande måste hänskjutas till rättegång genom ogrundade invändningar, får i framtiden ytterligare åtgärder av skilda slag övervägas. Kommittén tänker sig exempelvis att utebliven betalning skall medföra rätt för kommunen att debitera en tilläggsavgift, motsvarande restavgiften vid skatteuppbörd.

### 2.3 Remissyttrandena

Så gott som samtliga remissinstanser och andra som yttrat sig i frågan är ense om att det föreligger ett behov av regler om ägaransvar när det gäller förseelser mot bestämmelserna om stannande och uppställning av fordon. Endast *vägverket* tar bestämt avstånd från tanken. *Länsstyrelserna i Stockholms och Malmöhus län* ifrågasätter om ett ansvar för ägaren möter gensvar i allmänna rättsmedvetandet. *Motororganisationernas samarbetsdelegation* menar, att ansvar för ägaren i vissa fall skulle leda till att förarna nonchalerar bestämmelserna, och förordar att ställningstagandet uppskjuts i avvaktan på erfarenheterna av ett nytt bilregistersystem.

På många håll betonas mycket kraftigt att införande av ett ägaransvar är ofrånkomligt. *RÅ* betecknar en sådan reform som nödvändig och *rikspolisstyrelsen* finner utvecklingen ha gått därhän att det är ofrånkomligt att införa ett ägaransvar.

Orsaken till att parkeringsärendena avskrivs är enligt rikspolisstyrelsen i det övervägande antalet fall att ansvarig förare inte kunnat identifieras. Avskrivningsprocenten tenderar att öka varje år allteftersom allmänheten får klart för sig att myndigheterna har mycket begränsade möjligheter att utreda vem som är ansvarig för en felaktig fordonsuppställning. Det ständigt ökande antalet parkeringsöverträdelser medför att polisen får allt mindre tid att ägna åt utredningen av varje enskilt ärende. Detta medför i sin tur att allmänheten, som märker hur lätt det är att undgå bötesstraff genom att förneka förseelsen, alltmer mister respekten för parkeringsbestämmelserna och i ännu större utsträckning ställer upp fordon i strid mot dessa föreskrifter. Styrelsen anser att situationen inom de närmaste åren kommer att bli ohållbar om inte lagstiftningen ändras så att myndigheterna ges möjlighet att utan tidsödande utredningsarbete beivra begångna förseelser. Om inte en ändring snarast kommer till stånd leder utvecklingen till ett allmänt åsidosättande av alla parkeringsföreskrifter, vilket kommer att medföra allvarliga återverkningar på trafikframkomligheten i våra tätorter. Parkeringskommittén synes vara av den uppfattningen att behovet av ägaransvar främst gäller i fråga om firmabilar och liknande. En stor del av de ärenden, som måste avskrivas då den ansvarige föraren ej kan identifieras, avser visserligen firmabilar men det allvarligaste problemet är att även privatpersoner i allt större utsträckning gör gällande att de inte kan erinra sig vem som disponerat fordonet vid anmärkningstillfället.

Styrelsen har också ingett en uppställning som visar, att frekvensen av betalda anmaningar om parkeringsbot avtagit fortlöpande och i stegrad takt under senare tid i praktiskt taget samtliga polisdistrikt. Uppställningen torde få biläggas protokollet som *bilaga*. I Stockholm utfärdas nu per kvartal mellan 70 000 och 80 000 anmaningar varav enligt senaste uppgifter bara hälften betalas. Övriga ärenden måste föranleda utredning. Enligt *gatukontoret i Stockholm* motsvarade under första hälften av år 1968 de ärenden som efter utredning måste avskrivas — huvudsakligen därför att föraren inte kunnat spåras — den arbetsinsats som utfördes av 34 av Stockholms 170 trafikvakter.

Problemet är inte begränsat till Stockholm. *Polismästaren i Örebro* anför exempelvis, att ärenden där fordonsägaren förnekar kännedom om vem som uppställt fordonet förekommer nästan dagligen. Det är vanligt att ägaren förklarar, att han inte säkert vet om han själv eller hustrun ställt upp bilen. När hustrun vid förhör säger detsamma finns ingen annan möjlighet än att avskriva ärendet.

I många yttranden motsätter man sig den begränsning till vissa förseelser som kommittén föreslagit och anser, att man bör gå längre i fråga om ägaransvarets omfattning. *Stadskollegiet i Stockholm* förordar ett ägaransvar för alla uppställningar i strid mot lokala trafikföreskrifter. *Svenska kommunaltekniska föreningen* är av samma uppfattning och menar att annars det paradoxala förhållandet inträffar, att trafikanterna kommer att uppleva förseelserna med ägaransvar som allvarligare än andra överträdelse, trots att förhållandet faktiskt är det motsatta. Liknande argument förekommer i andra yttranden. Bland andra *RÅ* och *rikspolisstyrelsen* vill gå ännu längre och anser ägaransvar motiverat i fråga om alla parkeringsförseelser.

Förslaget om en avkriminalisering med kontrollavgift i stället för straff tillstyrks eller accepteras med vissa modifikationer i ett stort antal yttranden. *Hovrätten över Skåne och Blekinge* finner förslaget synnerligen välmotiverat och *Göta hovrätt* har ingen erinran mot att det genomförs. *LO* betecknar avkriminaliseringen som ett framsteg. Från *gatukontoret i Göteborg* och i andra yttranden från kommunala organ framhålls det som särskilt värdefullt att förslaget ger kommunerna ökade intäkter av parkeringsövervakningen.

Av de remissinstanser som förordar ägaransvar i större omfattning uttalar sig bland andra *Svenska kommunförbundet* och *stadskollegiet i Stockholm* för en avkriminalisering av hela det område som regleras av lokala parkeringsföreskrifter. Andra, bland dem *RÅ*, förutsätter att ägaransvar för straffbelagda förseelser skall genomföras parallellt med kommitténs förslag. *Rikspolisstyrelsen*, liksom *polismästaren i Stockholm* och flera andra av de myndigheter som hörts av remissinstanserna, tar däremot bestämt avstånd från kommitténs förslag om avkriminalisering och anser ett

bibehållande av parkeringsbotssystemet i förening med ett straffrättsligt ägaransvar över hela fältet vara den enda möjliga lösningen på de problem som uppstått.

Invändningar mot förslaget framförs inte bara i yttranden där det avstyrks helt. En rad remissinstanser, som ställer sig tveksamma eller funnit sig böra godta förslaget med hänsyn till nödvändigheten av en reform, betonar att det har väsentliga nackdelar. Till dessa hör *länsstyrelserna i Stockholms, Malmöhus och Örebro län*.

En återkommande invändning är att det föreslagna indrivningssystemet blir administrativt orimligt betungande och i praktiken ofta verkningslöst. *Länsstyrelsen i Malmöhus län* framhåller, att om förslaget genomförs kommunerna åsamkas åtskilliga kostnader och olägenheter och bl. a. måste skaffa en egen uppbördsorganisation. *Drätselkammaren i Örebro* påpekar, att den av kommittén anvisade möjligheten för kommunerna att begära betalningsföreläggande omintetgörs genom ett blankt bestridande. Kommunerna ställs då inför alternativet att anhängiggöra civil talan och förebringa bevisning och kan befaras tveka inför en tidsödande och kanske dyrbar process. Då bilisterna kan väntas snart komma att lära sig hur lönsamt det kan vara att bestrida, skulle det nya systemet innebära en avsevärd försvagning av parkeringsregleringen. *Drätselkammaren* föreslår som en utväg att böter föreskrivs subsidiärt om kontrollavgift inte betalas. *Riksrevisionsverket* menar också att ett stort antal betalningsförelägganden kan befaras och förordar i så fall att sättet för avgiftens utkrävande omprövas. Från några håll, bl. a. i yttrandet från *länsåklagaren i Östergötlands län*, påtalas nackdelarna av att vid sidan av de system för beivrande genom parkeringsbot och ordningsbot som nu finns införa ytterligare ett med ett tredje slag av blanketter.

I många yttranden ifrågasätts, om det finns någon anledning att räkna med en positiv eller negativ inställning hos trafikanterna vid valet mellan ett civilrättsligt eller straffrättsligt ansvar. Det påpekas, bl. a. från *rikspolisstyrelsen*, att parkeringsbot och kontrollavgift ekonomiskt torde bli lika kännbara och att ingendera leder till anteckning i körkortsregister eller till annan liknande konsekvens. Dessutom skulle enligt kommitténs förslag föreläggande i båda fallen utfärdas av samma personal.

Önskemålet att tillföra kommunen intäkter avvisas av *polismästaren i Stockholm* och i ytterligare några yttranden som motiv för att avkriminalisera vissa förseelser. I samband därmed framhålls det som en uppenbar risk att den kommunala övervakningen genom trafikvakter skulle komma att starkt inriktas på kontrollavgifterna till förfång för övervakningen av de från säkerhets- och framkomlighetssynpunkt väsentligt angelägnare straffsanktionerade reglerna.

Polisens medverkan när det gäller att utfärda anmaning att erlagga kontrollavgift avvisas bestämt eller ifrågasätts i flera yttranden. *Riks-*

*polisstyrelsen* påpekar att om vissa överträdelser avkriminaliseras, parkeringen i dessa fall blir grundad på ett rent civilrättsligt avtalsförhållande. Det kan då inte rimligen anses vara en polisens uppgift att företräda den ena parten i avtalsförhållandet och tillvarata dennes intressen.

I fråga om utformningen av ett ägaransvar, oavsett om det blir civil- eller straffrättsligt, har många olika uppfattningar kommit till uttryck i yttrandena. I det övervägande antalet framförs ingen invändning mot ett oinskränkt ägaransvar parallellt med ansvaret för föraren. *Rikspolisstyrelsen* förordar ett »strikt» straffansvar för ägaren. *Överåklagaren i Stockholm* anser att ansvaret bör begränsas till de fall ägaren ej kan visa vem som förde fordonet vid anmärkningstillfället. *Länsåklagaren i Östergötlands län* ifrågasätter ett ansvar motsvarande det som gäller i fråga om bristfälligheter på fordon. I flera yttranden riktas kritik mot förslaget om ansvar för registrerad ägare. Några myndigheter anser som *länsstyrelsen i Kopparbergs län*, att endast den faktiske ägaren bör komma i fråga. Andra, såsom *överåklagaren i Stockholm* och *länsåklagaren i Norrbottens län*, föreslår att den registrerade ägaren skall gå fri under förutsättning att han visar att han överlåtit fordonet. *Näringslivets trafikdelegation* och *Motorbranschens riksförbund* anför, att tidpunkten för ingivande av överlåtelseanmälan bör vara avgörande i ansvarsfrågan.

#### 2.4 Riksdagens skrivelse om förmyndaransvaret

I en vid 1966 års riksdag väckt motion, nr II: 31, hemställdes »att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om sådan ändring av vägtrafikförordningens förmyndaransvar att nuvarande bestämmelser uppmjukas». Motionen behandlades av tredje lagutskottet, som inhämtade yttrande i ärendet från RÅ, hovrätten över Skåne och Blekinge, rikspolisstyrelsen, Föreningen Sveriges häradshövdingar, Föreningen Sveriges stadsdomare och Sveriges advokatsamfund.

I utskottets utlåtande (3LU 1966: 31), vartill hänvisas, lämnas bl. a. en utförlig redogörelse för frågans tidigare behandling och för innehållet i remissyttrandena. Utskottet ansåg en ändring av nuvarande regler om förmyndaransvar i VTF påkallad och uttalade, att det torde få ankomma på Kungl. Maj:t att föranstalta om en översyn i lämpligt sammanhang av berörda frågor och att på grundval därav framlägga förslag till ändrade bestämmelser. Vid denna översyn borde enligt utskottet övervägas bl. a. frågan om ett eventuellt bibehållande av förmyndaransvaret för det allra yngsta förarklientelet. Riksdagen beslöt att ge Kungl. Maj:t till känna vad utskottet anfört i anledning av motionen (rskr 1966: 151).

### 3. Övriga frågor

#### 3.1 Övergångsställe

Den 1 januari 1967 trädde vissa bestämmelser i kraft, vilka hade tillkommit i syfte att öka trafiksäkerheten framför allt för fotgängarna inför den då förestående högertrafikreformen. Tidigare bestämmelser om fordonsförarens uppträdande vid övergångsställe gällde endast om övergångsstället var »tydligt markerat». Med uttrycket »tydligt markerat» avsågs att övergångsstället var utmärkt med särskilt övergångsmärke eller att där fanns signalanordning i funktion. I de ändrade reglerna, som alltjämt gäller, knöts den rättsliga betydelsen av ett övergångsställe till markeringen på körbanan. Med övergångsställe avses nu enligt 1 § 11 mom. VTF sådan genom målning eller på annat sätt markerad del av körbana som är avsedd att användas av gående för att korsa körbanan.

Även om det alltså är markeringen på körbanan som avgör om övergångsställe i VTF:s mening skall anses föreligga, skall enligt trafiksäkerhetsverkets föreskrifter alla övergångsställen, utom sådana där trafiken regleras med signaler, också vara försedda med upplysningsmärket »Övergångsställe».

De regler fordonsförarna har att rätta sig efter vid övergångsställe finns i 47 § 2 mom., 48 a § och 49 § 2 mom. c VTF. De rör förbud mot omkörning, skyldighet att hålla låg hastighet och att lämna företräde samt förbud att stanna eller ställa upp fordon. Gående har enligt 60 § 1 mom. skyldighet att använda övergångsställe, om sådant finns i närheten.

Den konvention om vägtrafik som undertecknades i Wien i november 1968 innehåller i Art. 20 och 21 bestämmelser om fotgängares och förarens skyldigheter bl. a. vid övergångsställe. För tillämpning av bestämmelserna förutsätts, att övergångsstället är utmärkt med vägmärke *eller* markerat på körbanan. I det fortsatta, nu i det närmaste slutförda förarbetet på en utbyggnad av konventionen genom en europeisk överenskommelse rörande vägtrafikregler har någon ändring i bestämmelserna om vad som skall avses med begreppet övergångsställe inte satts i fråga.

#### 3.2 Sparkstötting

Sparkstötting anses som fordon i VTF:s mening. Förordningen innehåller inte någon bestämmelse som särskilt avser sparkstötting. Om beskaffenhet och utrustning gäller den allmänna regeln i 2 § VTF att fordon får tas i bruk på väg bara om det är tillförlitligt från trafiksäkerhetssynpunkt och i övrigt lämpligt för trafik. Därtill kommer en rekommendation i 51 § 2 mom. VTF att den, som under mörker på väg där tillfredsställande belysning inte är anordnad framför fordon för vilka inte gäller några särskilda utrust-

ningsbestämmelser, bör vara försedd med tänd lykta eller reflexanordningar eller också bära klädesplagg, som vid belysning avtecknar sig skarpt mot omgivningen. I fråga om trafik med sparkstötting gäller de i 44—53 §§ VTF givna reglerna för fordon i allmänhet. Av 44 § följer att sparkstöttingsförare inte får använda gångbana eller cykelbana. Enligt 45 § 1 mom. bör fordonet, när det lämpligen kan ske, föras på högra delen av vägen. Är sikten oklar eller skymd, är färd på höger sida obligatorisk, om vägen inte är enkelriktad.

Den som för barnvagn, rullstol eller lekfordon och den som åker skidor, skridskor eller rullskridskor är däremot enligt 38 § VTF underkastad trafikreglerna för gående. Det betyder att 60 § VTF är tillämplig. Där ges föreskrifter bl. a. om skyldighet att använda gångbana eller cykelbana och att, om det inte finns sådan bana, färdas på vänstra yttersta delen av vägen. För skidåkare gäller en särskild föreskrift att, där det lämpligen kan ske, i stället för gångbana använda körbanans yttersta del. Paragrafen innehåller också en rekommendation för gående, motsvarande den nyss angivna i 51 § 2 mom. VTF.

Statens trafiksäkerhetsråd utförde åren 1960—1961 på Kungl. Maj:ts uppdrag en utredning för att utröna vilka åtgärder som kunde vara ägnade att minska risken för olycksfall vid förande av sparkstötting. Utredningsresultatet överlämnades genom skrivelse den 1 juni 1961. Trafiksäkerhetsrådet ansåg någon ändring av trafikreglerna för sparkstöttingar inte böra ske. Däremot förordades en föreskrift om reflexanordningar. Skrivelsen remissbehandlades. En redogörelse för utredningen och remissvaren finns i 3LU 1963: 7, vartill hänvisas. Utlåtandet föranleddes av motioner, som syftade till att sparkstötting dels skall föras på motsatt sida av vägen i förhållande till fordon i allmänhet, dels under mörker skall vara försedd med lykta eller reflexanordning. Utskottet förutsatte, att ställning till dessa frågor skulle tas vid Kungl. Maj:ts slutliga prövning av trafiksäkerhetsrådets undersökning. Motionerna föranledde inte någon riksdagens åtgärd.

Frågan har emellertid därefter vilat i avvaktan på förslag från Nordisk vägtrafikkommitté till en gemensam nordisk trafiklagstiftning. I det betänkande (Nordisk utredningsserie 1966: 2) som kommittén lade fram i maj 1966 föreslogs (2 § 3 mom.) att vid tillämpning av trafikreglerna som gående skall anses bl. a. den som för sparkstötting. Sparkstöttingsförare skall enligt förslaget dock inte få använda gångbana, annat än om annan del av vägen inte är framkomlig, och skall företrädesvis använda vägens högra sida (26 § 1 mom.). Vid den fortsatta översyn av förslaget som pågår inom kommittén har beaktats den remisskritik som riktats mot bestämmelserna i denna del. Enligt upplysning från kommitténs svenska ledamöter har beslutats den ändringen i det tidigare förslaget, att sparkstöttingsförare, liksom gående, som färdas på körbana, i princip skall använda den yttersta vänstra delen i färdriktningen.



I det förberedelsearbete för en europeisk överenskommelse som nämnts under avsnitt 3.1 har nåtts enighet om att förare av sådant fordon som sparkstötting skall anses som gående vid tillämpning av trafikreglerna i Wienkonventionen. Nordisk vägtrafikkommittés nyss återgivna reviderade utkast överensstämmer också i övrigt med de hittills träffade besluten på europeisk nivå.

### 3.3 Vissa frågor om besiktningssinstrument

#### 3.3.1. Undantag från 10 § 6 mom. VTF

I samband med den reform om årlig kontrollbesiktning av fordon som genomfördes den 1 januari 1965 togs i 10 § 6 mom. VTF in en generell föreskrift att gällande besiktningssinstrument eller typintyg skall medföras vid färd. Tidigare hade en motsvarande bestämmelse funnits bara i fråga om lastbil.

Riksförbundet Landsbygdens folk har i skrivelse till Kungl. Maj:t i juni 1965 hemställt om undantag från 10 § 6 mom. VTF beträffande traktor. Som skäl för yrkandet åberopas i skrivelsen bl. a. praktiska svårigheter att uppfylla kravet. Traktorer har inte utrymmen som lämpar sig för förvaring av sådana handlingar och det möter också, med hänsyn till att förarbyten ofta förekommer, svårigheter att låta förarna personligen medföra handlingen. Samtidigt finner förbundet inte bärande skäl för att regeln skall gälla traktorer. Årlig kontrollbesiktning av sådana fordon sker inte.

Rikspolisstyrelsen, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och AB Svensk Bilprovning, vilka efter remiss yttrade sig över framställningen, hade intet att erinra mot bifall till den.

Ställningstagandet i ärendet har uppskjutits i avbidan på ett avgörande av frågan om införande av särskild vagnbok, avsedd att i vissa hänseenden fylla besiktningssinstrumentets eller typintygets funktion. En särskild utredningsman har på Kungl. Maj:ts uppdrag utrett denna fråga och överlämnat en stencilerad promemoria med vissa förslag. Promemorian har remissbehandlats. Genom beslut den 18 juli innevarande år har Kungl. Maj:t lämnat förslaget utan vidare åtgärd.

#### 3.3.2 Undantag från 14 § 1 mom. första stycket VTF

Enligt lagen (1967:420) om flyttning av fordon i vissa fall kan under vissa angivna förutsättningar polismyndighet, vägförvaltning eller kommunal myndighet flytta fordon. Fordon, som ej är fordonsvrak i lagens mening, skall därvid enligt 4 § i första hand ställas upp så nära den plats där det anträffades att det lätt kan återfinnas. Kan detta inte lämpligen ske eller är fordonet att anse som övergivet, skall det förvaras på särskild uppställningsplats. Fordon på särskild uppställningsplats tillfaller under vissa i 7 § angivna omständigheter staten eller kommun.

Enligt 14 § 1 mom. VTF gäller som huvudregel, att besiktningssinstrument skall utfärdas, om fordon vid registreringsbesiktning befinns vara i föreskrivet skick. I fråga om fordon som inte är upptaget i bilregister eller bilreservregister och som inte heller har upptagits i typintyg gäller som ytterligare villkor för utfärdande av besiktningssinstrument att det föreligger utredning antingen om att fordonet tillverkats här i riket och därefter inte utförts eller om att det efter vederbörlig införsel har förtullats för att brukas stadigvarande här.

I skrivelse till Kungl. Maj:t den 27 februari 1969 har trafiksäkerhetsverket framhållit, att fordon, som tillfallit staten eller kommun enligt de nyss återgivna bestämmelserna i lagen om flyttning av fordon i vissa fall, kan ha berövats alla identifieringsdetaljer. Vid registreringsbesiktning kan då inte styrkas, att fordonet är upptaget i bilregister eller bilreservregister eller att det upptagits i typintyg. Utredning som under sådana förhållanden krävs enligt 14 § 1 mom. första stycket VTF kan inte heller förebringas. Trafiksäkerhetsverket åberopar en skrivelse i frågan från AB Svensk Bilprovning. Av den framgår att i ett par fall, där vederbörande myndighet försålt fordon av det slag som nämnts, den nye ägaren inte kunnat erhålla besiktningssinstrument. Enligt uppgift som bilprovningssbolaget erhållit har därefter försäljning av sådana fordon tills vidare upphört.

Trafiksäkerhetsverket hemställer, att Kungl. Maj:t med stöd av 77 § VTF föreskriver, att den omständigheten att utredning enligt 14 § 1 mom. första stycket VTF inte kan företas inte skall utgöra hinder för besiktningssman att utfärda besiktningssinstrument för fordon, under förutsättning att den förrättnings sökande genom intyg av statlig eller kommunal myndighet som sålt fordonet kan styrka, att det omhändertagits enligt bestämmelserna i lagen om flyttning av fordon i vissa fall och att det vid försäljningen saknade identifieringsdetaljer.

### 3.4 Exportvagn

Enligt 11 § 1 mom. VTF gäller som villkor för att motorfordon skall få brukas här i riket att det är registrerat och försett med registreringsskylt. Från denna huvudregel finns vissa undantag. Ett av dessa gäller de s. k. exportvagnarna. Enligt 11 § 3 mom. VTF kan Kungl. Maj:t utan hinder av 1 mom. meddela bestämmelser om rätt att tillfälligt bruka personbil som förvärvats här i riket av utomlands bosatt person. Bestämmelsen trädde i kraft den 1 januari 1964. Samtidigt genomfördes en ändring i 18 § förordningen (1922: 260) om automobilskatt, varigenom Kungl. Maj:t erhöll befogenhet att bestämma om och i vad mån skatt skall utgå för motorfordon som förvärvats i Sverige av utomlands bosatt person för att tillfälligt brukas här. Som närmare framgår av prop. 1963: 196, vartill hänvisas, var avsikten med de nya bestämmelserna att en utomlands bosatt person, som i

Sverige köper en bil för att använda den tillfälligt här och sedan utföra den, skall kunna få bilen upptagen i en särskild exportvagnsförteckning medan den finns hos säljaren i frihamn. Bilen skall därefter i princip vara likställd med bil som införs från utlandet för tillfälligt bruk och kunna användas här ett år utan att ägaren behöver registrera den eller betala skatt eller tull.

I enlighet med de riktlinjer som angavs i propositionen gäller nu att bil, som är införd i s. k. exportvagnsförteckning, på närmare angivna villkor får brukas utan registrering. Vidare är ägaren befriad från skyldighet att betala tull, automobilskatt, omsättningsskatt för motorfordon (bilaccis) och mervärdeskatt. Bil får kvarstå i exportvagnsförteckning längst t. o. m. den månad då ett år förflutit från den dag bilen infördes i förteckningen. De tillämpliga bestämmelserna finns i exportvagnskungörelsen (1964: 39) — ändrad senast 1969: 485 — i 50 § tulltaxeringskungörelsen (1960: 392) i dess lydelse enligt 1964: 42 med ändring senast 1969: 477, i kungörelsen (1964: 43) om skatt å automobil, som av utomlands bosatt person för tillfälligt brukande i riket här förvärvats — ändrad 1969: 501 — och i 1 § förordningen (1960: 396) om frihet från införselavgift i vissa fall. Speciella bestämmelser, som i vissa avseenden inskränker möjligheterna att ta upp fordon som varit infört i exportvagnsförteckning i bilregister och att utfärda besiktningsinstrument och typintyg för sådant fordon, infördes genom kungörelse (1964: 40) om ändring i vägtrafikförordningen och återfinns i 10 § 4 mom., 14 § 1 mom. och 15 § 2 mom. VTF.

I en framställning till Kungl. Maj:t den 15 augusti 1969 har Husqvarna Vapenfabriks AB begärt att motorcyklar skall inrymmas i de exportvagnsbestämmelser som nu gäller för bilar och att motsvarande undantag i fråga om accis och mervärdeskatt skall medges för motorcyklarna. Bolaget anför att det under senare år haft en omfattande export av motorcyklar framför allt till USA och att de amerikanska distributörerna önskar få möjlighet att sälja fordonen för leverans vid fabriken i Sverige, så att köparna kan använda dem under vistelsen här och i Europa.

Över framställningen har efter remiss yttranden avgetts av statens trafiksäkerhetsverk, generaltullstyrelsen och kontrollstyrelsen. Samtliga har förklarat sig inte ha något att erinra mot bifall till framställningen. Trafiksäkerhetsverket påpekar särskilt, att den rekommendation från vägtrafiktransportkommittén inom FN:s Europakommission som rör tillfällig registrering avser »fordon» utan precisering och således inte hindrar att systemet med tillfällig speciell registrering av fordon avsedda för export tillämpas även för motorcyklar.

### 3.5 Övningskörning inom körgård

Person, som inte innehar körkort, får enligt 30 § 1 mom. första stycket VTF föra motorfordon vid övningskörning under förutsättning, bl. a., att körningen sker under uppsikt av person, som fyllt 21 år och sedan minst tre år innehar körkort för fordon av det slag körningen avser samt har vana och skicklighet i fråga om körning med sådant fordon. Såvitt avser körning med bil gäller som särskilt villkor, att den som utövar uppsikt över körningen följer med i bilen vid den körandes sida. Den som har uppsikt över övningskörningen anses som förare vid sådan körning.

Uppsikt över övningskörning i trafikskola får enligt 36 § 2 mom. tredje stycket VTF inte utövas av annan än den som blivit godkänd av trafiksäkerhetsverket som föreståndare, lärare eller instruktör.

Från bestämmelserna i 28—37 §§ VTF undantas i 77 § VTF bl. a. motorfordon som används uteslutande inom järnvägs- eller fabriksområde eller inhägnat tävlingsområde eller annat dylikt inhägnat område. Med sådant fordon kan alltså ske övningskörning utan att bestämmelserna om uppsikt etc. i 30 § VTF behöver följas. Bestämmelsen torde inte ha någon större praktisk betydelse vid förarutbildning, eftersom bil som används vid övningskörning inom inhägnad körgård i regel används också utanför området.

Under senare år har i ett tiotal fall trafikskola ansökt om tillstånd att utan hinder av 30 § 1 mom. VTF låta elev övningsköra bil ensam, då övningskörningen äger rum inom körgård. Samtliga ansökningar har bifallits.

I sitt den 26 maj 1965 överlämnade betänkande Körkortet och trafikutbildningen (SOU 1965: 42) uttalade bilförarutredningen, när det gällde förarutbildningens framtida innehåll, att den grundläggande körutbildningen enbart skall avse att lära in fordonets manövrering och inte syftar till att öva tillämpning av trafikregler. Utbildningen borde därför bedrivas inom ett område fritt från annan trafik, t. ex. trafikgård. Utredningen tog i sitt förslag till ändrad lydelse av 30 § VTF upp en bestämmelse av innebörd, att när övningskörning sker inom inhägnat område, som godkänts för ändamålet av tillsynsmyndigheten, kravet på att den som utövar uppsikt över körningen skall medfölja i bilen vid den körandes sida inte skall gälla.

Utredningens förslag i olika hänseenden redovisades jämte innehållet i remissyttrandena över betänkandet i prop. 1967: 55. I fråga om förarutbildningens innehåll anslöt sig departementschefen i huvudsak till de synpunkter bilförarutredningen lagt fram. Propositionen innehöll inte något författningsförslag och det förutsattes, att den exakta tidpunkten för körkortsreformen skulle fastställas först sedan vissa frågor som skulle komma att behandlas av körkortsutredningen klarlagts. När denna utredning slutförts och beretts på sedvanligt sätt borde riksdagen föreläggas förslag till författningsändringar som föranleddes därav och av de principiella ställningsta-

gandena i fråga om förarutbildningen. Departementschefens uttalanden i fråga om förarutbildningen lämnades utan erinran av tredje lagutskottet (3LU 1967:31) och riksdagen åberopade vad utskottet anfört (rskr 1967:209).

Departementsutredningen har i sin promemoria, nr 70, angående beslutanderätten i ärenden om dispens i vissa fall från gällande föreskrifter om övningskörning med bil tillstyrkt bilförarutredningens nyss återgivna förslag till ändring i 30 § VTF.

### 3.6 Ljus på utryckningsfordon

Enligt 1 § 4 mom. VTF förstås i förordningen med utryckningsfordon ambulansbil samt motorfordon, som är avsett att användas av brandväsendet vid eldfara, av brandkår eller spårvägs- eller järnvägsföretag för att bereda hjälp vid eller förhindra olycksfall eller för att undanröja trafik hinder eller av polis eller tullpersonal i brådskande tjänsteutövning. Kungl. Maj:t har vid olika tillfällen med stöd av 1 § 5 mom. VTF beslutat att också andra fordon skall hänföras till kategorin utryckningsfordon. Det gäller gas-, el- och vattenverks katastroffordon. Vidare har Kungl. Maj:t bemyndigat vissa länsstyrelser att på ansökan av namngivna företag bestämma, att vad som finns föreskrivet i VTF om utryckningsfordon och förare av sådant fordon tills vidare skall gälla bil jämte förare, som ställs till förfogande för befordran av jourhavande läkare i brådskande tjänsteutövning inom i Kungl. Maj:ts beslut angivna områden.

Förare av utryckningsfordon är i väsentliga avseenden undantagna från skyldighet att följa trafikreglerna. Särbestämmelserna finns i 40 § 1 mom., 41 § 1 och 2 mom., 48 § 4 mom., 50 § 2 och 3 mom., 56 § 5 mom. och 61 § 5 mom. VTF. Enligt 41 § 2 mom. får föraren i trängande fall påkalla fri väg för fordonet. För det ändamålet skall signal ges med särskild larmanordning och framtill på fordonet föras minst en lykta med kraftigt rött sken framåt. Att fri väg påkallas är en förutsättning för att föraren skall vara fritagen från bestämmelserna i 41 § 1 mom. om skyldighet att lämna företräde för processioner och i 48 § om skyldighet att lämna företräde och i vissa fall stanna vid korsande möte. För tillämpning av övriga nyss angivna särbestämmelser krävs däremot inte att fri väg påkallas.

Förare av polisfordon och fordon som förs under ledning av polisfordon har enligt kungörelsen (1966:482) med särskilda bestämmelser om trafik i samband med statsbesök i huvudsak samma rätt att underlåta att följa bestämmelserna i VTF när det är påkallat i samband med besök av statschef eller medlem av främmande makts regering eller annan utländsk person i liknande ställning. I vissa fall krävs därvid ljussignal som anges i 41 § 2 mom. VTF, i andra fordras både ljus- och ljudsignal av de slag som skall användas av utryckningsfordon när fri väg påkallas.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har i särskilda föreskrifter om ljusanordningen uttalat, att lyktan skall visa fast sken, men har medgivit att som komplement får finnas lykta med rött roterande sken.

Den underkommitté för vägtransporter som ingår i inlandstransportkommittén inom ECE har meddelat två rekommendationer av intresse i detta sammanhang. (Rekommendationerna har intagits som punkt A 14 och B 11 i dokumentet W/TRANS/SC1/238/Rev. 3, dagtecknat den 6 mars 1967.) I den första rekommenderas regeringarna dels att i nationell lagstiftning föreskriva att ljussignal på utryckningsfordon skall ges med roterande eller blinkande sken, dels att inte föreskriva röd färg för detta sken utan företrädesvis bestämma att färgen skall vara blå. Det uttalas i rekommendationen att, om regeringarna skulle finna det omöjligt att upphöra med användningen av lykta med rött sken på brandfordon, de i vart fall bör begränsa användningen till dessa fordon. Enligt den andra rekommendationen bör regeringarna tillåta användning av rött blinkande sken som signal på väg, förutom vid plankorsning med järnväg, endast för att förbjuda passage eller tillträde när lågt flygande plan korsar väg eller vid färjeläge, rörlig bro eller utfart för brandfordon.

Mot bakgrund av den nyss återgivna rekommendationen A 14 hemställde rikspolisstyrelsen i skrivelse till Kungl. Maj:t den 23 augusti 1967 om övergång till blått ljus på utryckningsfordon. Framställningen avser inte endast det s. k. utryckningsljuset utan också det varningsljus som ges för att varna övriga trafikanter i samband med inträffad olycka o. d. och som f. n. visas med gul, roterande lykta. Med hänsyn till att polisväsendets fordon bör kunna skiljas från andra fordon anser styrelsen att det blå ljuset bör förbehållas polisväsendet. Utryckningsljuset bör vara roterande utom för motoreyklar, vilka i stället bör ha blinkande ljus. För att en successiv övergång till blått ljus skall kunna ske föreslår styrelsen en övergångsperiod av ett år.

Statens vägverk har i remissyttrande över framställningen förordnat att blått, roterande eller blinkande ljus skall användas på utryckningsfordon men finner inte bärande skäl för att den blå färgen skall reserveras för polisens fordon.

I de internationella ställningstaganden som redovisats sist i avsnitt 1 har frågan om hur de särskilda lyktorna på utryckningsfordon skall vara beskaffade inte lösts. Med hänsyn till de länder, där lykta med rött sken är föreskriven, har i 1968 års konvention om vägtrafik (Art. 32, paragraf 5) det roterande eller blinkande ljuset på vissa utryckningsfordon undantagits när det i övrigt föreskrivits, att rött ljus framåt på fordon inte får förekomma. I annex 5 (paragraf 42) till konventionen har bl. a. utryckningsfordon undantagits från ett förbud mot blinkande ljus på fordon annat än i fråga om körriktningsvisare. I konventionen om vägmärken och signaler har principen upprätthållits att rött ljus som används i trafikreglerande syfte alltid betyder att fordon inte får passera stopplinje eller, om

stopplinje inte finns, inte får passera signalen. Användningen av blinkande rött ljus har begränsats i enlighet med den förut återgivna rekommendationen från underkommittén för vägtransporter inom ECE.

Kungl. Automobil Klubben har i skrivelse till Kungl. Maj:t den 17 december 1968 med hänvisning till det långt framskridna arbetet på internationella enhetliga regler hemställt att bestämmelser snarast meddelas om att ljus, som används för att utmärka utryckningsfordon, skall vara av blå färg.

### 3.7 Undantag för vissa fordon från hastighetsbestämmelser m. m.

I 56 § 5 mom. och 61 § 5 mom. VTF anges vissa transporter som är undantagna från de bestämmelser om färdhastighet som gäller enligt 56 § 1—3 mom., som meddelats med stöd av 56 § 4 mom. eller som har bestämts genom lokal trafikföreskrift i enlighet med 61 § 1 mom. VTF. Undantagen avser utryckningsfordon, när det används vid utryckning, samt annat fordon, när det används vid eldfara för brandväsendets räkning eller av polis- eller tullpersonal, läkare, barnmorska eller veterinär i brådskande yrkesutövning.

Enligt 61 § 5 mom. VTF får väg befaras av polis- eller tullpersonal i tjänsteutövning ävensom av läkare, barnmorska eller veterinär i och för yrkesutövning, för sjuk persons forslande till läkare eller sjukvårdsanstalt samt i andra därmed jämförliga trängande fall, utan hinder av att lokal trafikföreskrift om förbud eller inskränkande föreskrifter när det gäller att trafikera vägen har meddelats.

Svenska landstingsförbundet har i skrivelse till Kungl. Maj:t den 26 september 1967 hemställt, att sjuksköterska skall likställas med barnmorska i de hänseenden som anges i 61 § 5 mom. VTF. Distriktssköterskan representerar för patienten ofta den sjukvårdskunniga person som snabbt kan komma till hjälp och tillkallas också vid hastigt påkomna förlossningar. Antalet distriktsbarnmorskor kommer att minska och förlossningarna centraliseras till större sjukhus, vilket i högre grad än tidigare påkallar distriktssköterskans medverkan. Undantagsbestämmelserna bör omfatta också sjuksköterska i sluten vård för de fall inkallande till tjänstgöring sker med särskilt kort varsel exempelvis vid katastrofer av olika slag eller i andra extraordinära situationer.

Över framställningen har efter remiss yttranden avgetts av rikspolisstyrelsen, socialstyrelsen och statens trafiksäkerhetsverk. Socialstyrelsen tillstyrker framställningen, medan rikspolisstyrelsen och trafiksäkerhetsverket betonar vikten av en restriktiv bedömning i frågan och förordar bifall till framställningen bara såvitt gäller distriktssköterska. Trafiksäkerhetsverket tillägger, att verket inte motsätter sig motsvarande ändring i 56 § 5 mom. VTF.

### 3.8 Parkering i T-korsningar m. m.

I avsnitt 2.1.1 har redogjorts för bestämmelserna i VTF om stannande och uppställning av fordon.

Stockholms stads gatukontor har i skrivelse till kommunikationsdepartementet den 28 augusti 1969 framhållit vissa praktiska svårigheter med anledning av förbuden mot stannande och uppställning vid vägkorsning i 49 § 2 mom. c och mot parkering på bro eller viadukt eller i vägport eller trafikunnel i 49 § 3 mom. e VTF. Vad särskilt gäller s. k. T-korsning menar gatukontoret att korsningens utformning i fråga om vägbredd och trafikföring kan vara sådan att stannande och uppställning kan tillåtas utan att vare sig trafiksäkerhet eller framkomlighet eftersätts. När det gäller förbudet i 49 § 3 mom. e kan tveksamhet uppstå rörande omfånget av begreppen bro och viadukt med hänsyn till nutida konstruktioner vid väg- och gatubyggande. Gatukontoret anser, att innebörden av dessa begrepp bör fastställas i VTF och att trafiknämnd bör kunna dispensera från båda slagen av förbud.

Trafiksäkerhetsverket har i remissyttrande över framställningen tillstyrkt, att trafiknämnd ges möjlighet att meddela undantag när det gäller T-korsningar från förbudet i 49 § 2 mom. c VTF. För att nå största möjliga enhetlighet i tillämpningen av en sådan undantagsbestämmelse anser verket det nödvändigt att närmare föreskrifter och anvisningar meddelas och anför att det torde få ankomma på verket att meddela dessa.

När det gäller förbudet i 49 § 3 mom. e VTF, såvitt gäller parkering på bro eller viadukt, menar trafiksäkerhetsverket att det inte är praktiskt möjligt att entydigt definiera begreppen. Verket anser det inte längre föreliggande några bärande skäl för att upprätthålla ett generellt parkeringsförbud i dessa fall. Behovet av förbud att parkera på bro eller viadukt bör bedömas från fall till fall. När förbud är nödvändigt, kan det meddelas genom lokal trafikföreskrift.

Art. 23 i den nya internationella konventionen om vägtrafik innehåller en rad förbud mot stannande och uppställning av fordon. Intet av dessa hänför sig till bro eller viadukt. Genom nationell lagstiftning kan stannande och uppställning av fordon förbjudas även i andra fall än dem som angetts i Art. 23. I de pågående överläggningarna inom ECE har det inte satts i fråga att införa något för bro eller viadukt speciellt förbud. Nordisk vägtrafikkommitté har heller inte föreslagit något sådant förbud i sitt betänkande med förslag till enhetliga nordiska vägtrafikregler.

### 3.9 Medicinska hinder för trafik kort

Enligt 27 § 1 mom. YTF är en förutsättning för att man skall få tjänstgöra som förare av bil i yrkesmässig trafik att man innehar trafik kort. Om prov för trafik kort ges bestämmelser i 27 § 2 mom. YTF. Provet skall ske



inför trafikinspektör eller bilinspektör. Vid anmälan till prov skall sökanden förete, förutom körkort gällande för bil, bl. a. intyg av läkare. Intyget skall innehålla redovisning av sökandens hälsotillstånd samt utlåtande, i vad mån sökanden lider av sådant lyte, sådan sjukdom eller sådan nedsättning av syn- eller hörsel förmågan, som väsentligen minskar hans lämplighet att tjänstgöra i yrkesmässig trafik som förare av sådan bil det är fråga om. Närmare föreskrifter om läkarintygen finns i kungörelsen (1951:787) angående läkarintyg för erhållande av trafik kort.

Ansökan om trafik kort görs enligt 27 § 3 mom. YTF hos den länsstyrelse som utfärdat körkortet för sökanden. Vid ansökan skall fogas bl. a. sådant läkarintyg som nyss sagts. I de fall sökandens medicinska status utgör hinder för utfärdande av trafik kort brukar länsstyrelsen, innan beslut meddelas i anledning av ansökan, hänvisa vederbörande att söka dispens hos Kungl. Maj:t från gällande krav rörande hälsotillstånd.

Ansökan om dispens ges i regel in till länsstyrelsen som, efter att ha hört vederbörliga länsmyndigheter, överlämnar ärendet till Kungl. Maj:t med eget utlåtande. Kungl. Maj:t inhämtar alltid socialstyrelsens yttrande i fall där sådant inte föreligger. Kungl. Maj:t prövade under år 1968 sammanlagt 61 och har hittills under år 1969 prövat 67 sådana dispensansökningar. Flertalet av dem gällde dispens för personer som led av diabetes, njur- eller hjärtsjukdom, epilepsi eller syn- eller hörselskador. Kungl. Maj:t har i samtliga fall följt socialstyrelsens förslag. I enlighet med förslag av styrelsen har Kungl. Maj:t i vissa fall föreskrivit skyldighet för sökanden att stå under fortlöpande läkarkontroll samt att före utgången av viss tidsperiod inge läkarintyg om sitt hälsotillstånd till länsstyrelsen.

Föreligger medicinska hinder mot att trafik kort utfärdas är vederbörande sålunda hänvisad till att söka dispens hos Kungl. Maj:t. Körkort får däremot länsstyrelsen enligt 32 § 2 mom. första stycket VTF utfärda i de fall och på de villkor som Kungl. Maj:t bestämmer, även om medicinska hinder i och för sig föreligger. Som närmare framgår av 67 § VTK fordras i samtliga fall i princip godkännande av socialstyrelsen. Socialstyrelsen skall i vissa ärenden samråda med trafiksäkerhetsverket. Har särskilt villkor föreskrivits för körkortets giltighet skall det enligt 68 § VTK anmärkas på körkortet.

Departementsutredningen har i sin promemoria den 30 juni 1966, nr 69, angående beslutanderätten i ärenden om dispens från vissa i YTF uppställda krav för erhållande av trafik kort föreslagit, att länsstyrelsen skall få samma befogenhet att utfärda trafik kort när medicinska hinder i och för sig föreligger som den nu har när det gäller körkort.

Enligt utredningens mening är ärenden om dispens från de medicinska förutsättningarna för att få trafik kort inte av den karaktär och vikt, att beslutanderätten däri måste utövas av Kungl. Maj:t i första instans. Prövningen avser främst att utröna vilken betydelse sökandens lyte, sjukdom

eller nedsatta syn- eller hörsel förmåga kan ha från trafiksäkerhetssynpunkt. Vid prövningen är alltså den medicinska bedömningen av helt avgörande betydelse. Denna bedömning görs i första hand av den medicinska expertisen. Om på grund av lyte särskilda anordningar behövs i fordonet utreds detta av trafiksäkerhetsmyndigheterna. Det förekommer praktiskt taget aldrig att Kungl. Maj:t avviker från vad dessa instanser föreslagit och vid prövning av ärendena har numera en fast praxis utbildats. Förutställningarna för delegering av beslutanderätten synes därför goda.

Remissyttranden över promemorian har avgetts av rikspolisstyrelsen, medicinalstyrelsen, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, statens biltrafiknämnd, överståthållarämbetet samt länsstyrelserna i Jönköpings, Malmöhus och Västernorrlands län. Länsstyrelserna har avlämnat yttranden från vissa länsmyndigheter, polisdistrikt och organisationer.

Samtliga remissinstanser har lämnat utredningens förslag utan erinran.

#### 4. Departementschefen

##### 4.1 Ägaransvar för parkeringsförseelser m. m.

Bilismens fortlöpande kraftiga expansion har medfört, att långt gående begränsningar i möjligheterna att ställa upp fordon för längre eller kortare tid blivit nödvändiga. Det är väsentligt för framkomligheten, för möjligheterna till snöröjning och gatuhållning, med hänsyn till miljövården i övrigt och inte minst av trafiksäkerhetsskäl, att gällande parkeringsbestämmelser i trafiklagstiftningen och i lokala trafikföreskrifter respekteras.

Systemet med parkeringsbot, som infördes den 1 januari 1961 och som sedan den 1 juli 1968 kan tillämpas i samtliga polisdistrikt, tillkom med huvudsakligt syfte att i betydande utsträckning frikoppla polis- och åklagarmyndigheten från befattning med parkeringsärendena. Det fanns anledning räkna med att det starkt förenklade förfarandet också skulle göra övervakningen effektivare och därmed leda till en bättre efterlevnad av bestämmelserna. Utvecklingen har emellertid gått mot en kraftig ökning av antalet parkeringsärenden, samtidigt som den relativa betalningsfrekvensen när det gäller parkeringsbot sjunkit i snabb takt. Detta är mest markant för Stockholm, där antalet utfärdade parkeringsanmärkningar åren 1964—1967 med vissa variationer rörde sig om ca 40 000 per kvartal men fr. o. m. sista kvartalet 1968 kommit upp till mellan 70 000 och 80 000, samtidigt som betalningsfrekvensen successivt sjunkit från ca 75 % under de tre första kvartalen år 1967 till 63,8, 59,9, 52,4 resp. 49,2 % under de fyra kvartalen från den 1 juli 1968 till den 1 juli 1969. Under dessa fyra kvartal har således i Stockholms polisdistrikt inemot hälften av över 300 000 anmaningar att betala parkeringsbot inte efterkommit. För Göteborg är siffrorna på betalningsfrekvensen under samma tid räknat per kvartal 80, 74,2, 68,3 resp.

67,2 %, medan år 1967 nära 90 % av anmärkningarna ledde till betalning. Molsvarande tendens är i övrigt klart märkbar i praktiskt taget samtliga polisdistrikt (se bilaga).

Varje parkeringsbot som inte betalas betyder förspilda kostnader och insatser för det allmänna. Ärendena måste gå till utredning som om anmaning att betala parkeringsbot inte utfärdats. Utredningen försvåras dessutom av den tidsförlust som parkeringsbotsärendet orsakat. Det visar sig ofta omöjligt att leda i bevis vem som gjort sig skyldig till den olagliga uppställningen. Resultatet har blivit en fortlöpande ökning av antalet ärenden som måste avskrivas.

Rikspolisstyrelsen hemställde mot denna bakgrund redan i oktober 1967 i en skrivelse till justitiedepartementet, vilken i denna del överlämnats till kommunikationsdepartementet, att frågan om ett strikt ansvar för fordonsägare i fråga om felaktig uppställning av fordon måtte tas upp till prövning. Parkeringskommittén har från delvis andra utgångspunkter i sitt under våren 1968 avlämnade betänkande Parkering kommit fram till att ett civilrättsligt ägaransvar bör införas i viss utsträckning. Remissbehandlingen av kommitténs betänkande och utvecklingen den senaste tiden visar, att trafikanterna i ökande omfattning blir medvetna om och systematiskt utnyttjar den möjlighet att undgå ansvar för parkeringsförseelser som det innebär att förneka kännedom om vem som fört fordonet vid tiden för förseelsen. En sådan utveckling är ägnad att minska respekten för trafikreglerna över huvud taget och kan inte få fortgå. Det är nödvändigt att lösa denna fråga utan att avvakta behandlingen av de förslag till reformer på parkeringsregleringens område som parkeringskommittén i övrigt lagt fram.

Parkeringskommitténs förslag innebär i flera avseenden att kommunerna får ökade skyldigheter men också ökat inflytande i fråga om parkeringsregleringen. Det är främst mot den bakgrunden kommittén anser, att vissa överträdelser av lokala parkeringsföreskrifter bör avkriminaliseras och straffet ersättas med en avgift som skall betalas till kommunen och som kommittén kallar kontrollavgift. Avgiftssystemet föreslås begränsat till uppställning av fordon i strid mot lokal parkeringsföreskrift om begränsning av uppställningstid eller om särskilt villkor för rätt att parkera. Anmaning att betala kontrollavgift skall kunna utfärdas såväl av polisen som av kommunala trafikvakter. Kommunen skall kräva ut avgifterna på civilrättslig väg, dvs. vanligen genom betalningsföreläggande. En avkriminalisering måste enligt kommittén med nödvändighet förenas med ett ägaransvar för kontrollavgiftens erläggande. För att kommunen på ett snabbt och någorlunda enkelt sätt skall kunna nå någon som är skyldig betala avgiften föreslås att också den registrerade ägaren skall vara ansvarig för betalningen, även om den faktiska äganderätten tillkommer annan. Tanken på ett straffrättsligt ägaransvar avvisas. Kommittén har, i likhet med den utredning på vars förslag systemet med parkeringsbot infördes, inte funnit tillräckligt

starka skäl för att frångå tendensen i svensk rätt att så långt möjligt begränsa arbetsgivar- och ägaransvaret.

Önskemålet att tillföra kommunerna intäkter som kompensation för kommunala insatser när det gäller parkering bör enligt min mening inte inverka på frågan om avkriminalisering av parkeringsförseelser. Om en sådan kompensation är påkallad vid sidan av de parkeringsavgifter kommunerna redan nu uppbär, måste den utgå efter bestämda grunder och inte bli beroende på frekvensen av speciella slag av parkeringsöverträdelser. För den principiella frågan om kompensation har det dessutom avgörande betydelse vilken ställning som tas till kommitténs förslag i dess helhet.

Även om jag alltså inte nu kan förorda kommunala avgifter i stället för straff, kan givetvis en avkriminalisering ändå övervägas. Ett system för uttagande av statliga avgifter vid sidan av de handläggningsformer som redan förekommer på området synes emellertid inte realistiskt. Från rikspolisstyrelsens sida bedöms det vara från praktiska synpunkter uteslutet att ytterligare komplicera rutinerna för databehandling och för bevakning de olika systemen emellan genom att införa ännu ett förfarande för beivrande av parkeringsförseelser. En avkriminalisering måste, om den skall genomföras, omfatta alla överträdelser som kan beivras med parkeringsbot och innebära, att det parkeringsbotssystem som nyligen satts i kraft för landet i dess helhet avskaffas. Tillräckligt starka skäl för en sådan reform föreligger inte. Jag vill tillägga, att ett system med civilrättsliga avgifter förutsätter, oberoende av om staten eller kommun skall uppbära avgiften, ett rationellt och effektivt indrivningsförfarande. Jag delar vissa remissinstansers uppfattning, att en indrivning i vanlig civilrättslig ordning måste bli administrativt orimligt betungande och sannolikt inte få tillräcklig effekt.

Om en avkriminalisering anses önskvärd måste den föregås av ytterligare utredning och övervägas i ett större sammanhang, där också andra slag av ordningsförseelser bör innefattas i bedömningen.

Vad som krävs nu är åtgärder som leder till att parkeringsbotssystemet, som i sig visat sig vara en smidig och praktisk handläggningsform, kommer att fungera på det sätt som varit avsett. Frågan om att införa ett ägaransvar i sammanhanget förfaller inte i och med att förslaget om en avkriminalisering avvisas. Flera remissinstanser har ansett, att ett straffrättsligt ägaransvar bör införas. Med få undantag har i övrigt alla accepterat ett civilrättsligt ägaransvar för betalning av en kontrollavgift. Jag är för min del inte övertygad om att fordonsägarna måste antas reagera mera negativt mot ett bötesförfarande än mot ett krav på avgift. Med kommitténs förslag skulle anmaning att betala kontrollavgift ha utfärdats av samma personal som utfärdar anmaning om parkeringsbot. Avgiftens storlek skulle i princip ha motsvarat parkeringsboten. Någon anteckning i körkortsregistret av förseelser som kan beivras med parkeringsbot sker inte. Bötesstraff till så högt belopp som krävs för att bestämmelserna om bötesförvandling skall kunna

tillämpas torde inte annat än i undantagsfall förekomma beträffande de här aktuella förseelserna. Jag vill också erinra om att på förslag av chefen för justitiedepartementet en utredning nyligen tillsatts i uttalat syfte att förvandlingsstraffet skall slopas.

Frågan vilka principiella invändningar som kan göras mot ett straffansvar för ägaren beror också av hur ansvaret utformas.

Några remissinstanser har förordat en möjlighet för ägaren att exculpera sig på motsvarande sätt som kan ske enligt de regler om ägaransvar som redan gäller enligt VTF. Vad som åsyftas är att ägaren enligt dessa regler i vissa fall kan bli fri från ansvar, om han visar att han gjort vad som ankommit på honom för att hindra förseelsen eller, i ett annat fall, för att hindra fordonets brukande. I dessa fall gäller det emellertid förhållanden — för stor last, bristfällig utrustning etc. — som ägaren normalt har en reell möjlighet att kontrollera innan färden påbörjas. Det måste också beaktas, att regler av denna typ ställer särskilda krav på bevisning som medför att ärendena kompliceras. Detta bör undvikas särskilt när det gäller ärenden som förekommer i stor omfattning.

Ett strikt ansvar för ägaren ensam för enligt min mening för långt från principen att straff bör drabba den som begått gärningen eller medverkat till den. Det kan också befaras, att många förare blir mera benägna att sätta sig över parkeringsföreskrifterna om det kan ske utan att de själva drabbas av påföljd. Om å andra sidan ansvar föreskrivs för såväl ägare som förare måste ett stort antal parkeringsärenden fullföljas mot två personer. Detta skulle på ett orimligt sätt öka arbetsbördan för polis, åklagare och domstolar.

Enligt min mening bör ansvaret i första hand vila på föraren. Ägaransvaret bör inträda, om det inte är utrett vem som var förare. Med en sådan utformning av bestämmelsen blir något förfarande mot ägaren inte aktuellt, om föraren är känd från början eller om det blir känt vem som var förare sedan ärendet utretts i vanlig ordning. Ägaren kan, även sedan ett förfarande inletts mot honom, gå fri, om han inte själv är skyldig till uppställningen och om han, innan ärendet mot honom är slutligen avgjort, lämnar riktig uppgift om vem som förde fordonet. Detsamma gäller givetvis, om sådan uppgift kommer fram på annat sätt under ärendets gång. Har å andra sidan ägaren slutligen fällts till ansvar, är därmed frågan om ansvar för föraren förfallen.

Jag vill betona att frågan huruvida ansvar skall utkrävas av föraren eller ägaren inte kan väntas få någon större betydelse i tillämpningen. Den praktiska effekten av en bestämmelse om subsidiärt ägaransvar bör enligt min bedömning bli att parkeringsbot betalas i betydligt större omfattning än nu. Denna effekt är så väsentlig att nå att de principiella betänkligheter som kan hysas mot ett ägaransvar, utformat på angivet sätt, bör få vika.

Jag föreslår alltså en bestämmelse av angivet innehåll som en lämplig och nödvändig lösning i den situation som uppkommit. Den bör gälla alla brott som kan beivras med parkeringsbot. Från dess tillämpning bör uppenbarligen undantas det fall när omständigheterna gör det sannolikt att fordonet var fränhänt ägaren genom brott.

Ägaransvaret bör drabba den faktiske ägaren. Skyldighet för säljaren att till bilregistret anmäla övergång av äganderätt till fordon har hittills inte förelegat och inträder först genom att förordningen (1969: 305) om ändring i vägtrafikförordningen träder i kraft den 1 januari 1970. Det nuvarande bilregistret är i hög grad missvisande i fråga om ägarredovisningen. Det skulle med hänsyn till dessa förhållanden enligt min uppfattning vara orimligt att grunda ett ägaransvar på uppgifterna i registret. Frågan om ansvar för den registrerade ägaren kan komma i ett annat läge när de nya anmälningsreglerna tillämpats en tid och ett nytt förbättrat bilregister införts.

De nya bestämmelserna om ägaransvar bör föras in i 67 och 68 §§ VTF.

I 70 § VTF finns bestämmelser för särskilda fall om vem som skall bära det ansvar som redan gäller för ägare av motorfordon. Såvitt gäller fordon som tillhör staten eller kommun, dödsbo eller konkursbo eller bolag, förening eller annan juridisk person bör bestämmelserna äga motsvarande tillämpning i fråga om det ägaransvar jag föreslår nu. Detsamma gäller enligt min mening inte utan vidare det s. k. förmyndaransvaret enligt 70 § 2 mom. VTF.

Ansvar för förmyndare eller »annan laga målsman» kan som framgår närmare av det tidigare anförda (avsnitt 2.1.3) inträda enligt VTF, när fordon som ägs av omyndig brukas i bristfälligt skick eller i strid mot vissa bestämmelser om registrering m. m. samt i vissa fall när föreskriven ansökan eller anmälan som rör fordonet inte gjorts. Jag har förut (avsnitt 2.4) redovisat en riksdagsskrivelse (1966: 151) varigenom en översyn begärts rörande ändring i nuvarande regler om förmyndaransvar i VTF.

Bestämmelserna om förmyndaransvar har med vissa förändringar i fråga om ansvarets omfattning gällt alltsedan tillkomsten av 1906 års automobiltrafikförordning. De hade, jämte tidigare regler om hur ägaransvaret skall bäras när det gäller juridisk person m. m., utmönstrats i det utredningsförslag som låg till grund för nu gällande VTF. Departementschefen fann (prop. 1951: 30 s. 259—260) emellertid uttryckliga bestämmelser påkallade. Såvitt gäller förmyndaransvaret anfördes endast det skälet för dess bibehållande, att tillämpningen av tidigare bestämmelser inte syntes ha medfört någon olägenhet och att det därför knappast fanns någon egentlig anledning att inte ta upp dem i VTF.

Remissbehandlingen av det ärende som föranledde riksdagsskrivelsen visar, att reglerna om förmyndaransvar uppfattas som otidsenliga och vållar inte obetydliga svårigheter såväl när det gäller tolkningen som med hänsyn

till att en strikt tillämpning visat sig leda till obilliga resultat. Jag anser starka skäl tala mot att utsträcka förmyndaransvaret till den nya form av ägaransvar som jag förordat i det föregående. Även om undantag kan göras för dessa fall anser jag tiden mogen för att ta upp frågan om det berättigade i att bibehålla systemet med förmyndaransvar i VTF över huvud taget. Samtidigt måste motsvarande överväganden ske i fråga om de principiellt analoga regler om förmyndaransvar som finns i mopedförordningen och i YTF.

När reglerna kom till för mer än sextio år sedan, torde det knappast annat än i undantagsfall ha förekommit, att omyndiga hade egna motorfordon. I vår tid torde det med fog kunna antas, att de flesta ungdomar som förfogar över sådana fordon inte bara äger dem utan också har rätt att förvalta dem med stöd av bestämmelserna i 9 kap. 3 § föräldrabalken. Det måste te sig främmande mot bakgrunden av en modern uppfattning om förhållandet mellan föräldrar och barn och med hänsyn till ungdomens växande självständighet på alla områden, att föräldrarna i något avseende skall vara ansvariga för tillsynen av fordonen. I vissa fall måste det anses helt orimligt. Föräldrar och barn kan bo på olika håll eller föräldrarna kan vara tekniskt helt obevandrade, medan sonen eller dottern i alla avseenden är kapabel att bedöma om fordonet är i föreskrivet skick. När det gäller ansvaret för underlåten registrering, underlåten ägaranmälan etc. bör det anmärkas, att varken trafikförsäkringslagen eller automobilskatteförordningen innehåller någon bestämmelse om ansvar för förmyndare för det fall försäkrings- resp. skatteplikt inte uppfylls beträffande fordon som ägs av omyndig.

Enligt min bedömning måste de fall när förmyndaransvaret fyller en uppgift med hänsyn till trafiksäkerheten numera vara fåtaliga. Dessa fall anser jag inte motivera en särregel som inte torde ha någon motsvarighet inom andra rättsområden. Den omyndige bör själv bära ägaransvaret för sitt fordon i den mån han är straffmyndig.

När det gäller fordon som ägs av den som fyllt tjugo år men som förklarats omyndig genom rättens beslut, kan bestämmelsen om förmyndaransvar knappast antas ha någon praktisk betydelse. Slopas regeln i 70 § 2 mom. VTF också i fråga om underårig som inte fyllt 15 år och därmed inte är straffmyndig, innebär det visserligen att varken förar- eller ägaransvar kan utkrävas t. ex. i fråga om i och för sig straffbar bristfällighet på cykel som ägs av barn under 15 år. Det måste emellertid tas för givet att föräldrar och andra vårdnadshavare har en mera direkt omsorg om så unga föräres egen säkerhet. Jag finner det för min del inte påkallat att detta inskräps genom en straffbestämmelse. Vårdnadshavaren måste också vara medveten om att han kan göras ansvarig för skada som barnet vållar om tillsynen brister.

Jag föreslår alltså, att bestämmelserna i fråga får utgå ur 70 § 2 mom. VTF och 37 § 2 mom. YTF. 11 § första stycket mopedförordningen hänvisar i fråga om bl. a. förmyndaransvaret till VTF och behöver inte ändras.

## 4.2 Övriga frågor

Inför övergången till högertrafik genomfördes viktiga ändringar bl. a. i trafikreglerna för gående. Det bestämdes i detta sammanhang att övergångsställe i VTF:s mening skall anses föreligga bara om markering har gjorts på körbanan genom målning eller på annat sätt. Definitionen grundade sig på betänkandet med förslag till gemensam nordisk trafiklagstiftning. Nordisk vägtrafikkommitté hade i sin tur en överenskommelse inom den västeuropeiska transportministerkonferensen som grund för sitt förslag.

Som jag redovisat förut (avsnitt 3.1) kan det numera anses internationellt fastslaget, att reglerna om övergångsställe skall tillämpas också när målning eller annan markering på körbanan inte finns men upplysningsmärke för övergångsställe är uppsatt. En sådan bestämning av begreppet har särskilda fördelar i vårt nordiska klimat, där körbanan ofta kan vara täckt av is och snö. Det är därför enligt min mening motiverat att införa den ändrade definitionen utan att avvakta den reform av vägtrafikreglerna som förestår sedan de internationella och nordiska förhandlingarna avslutats. Enligt de tillämpningsföreskrifter som gäller om utmärkning skall varje övergångsställe f. n. vara markerat med såväl körbanemarkering som vägmärke. Denna princip bör upprätthållas, även om enbart ett av alternativen markering på vägbanan eller märke skall räcka för att övergångsställe skall anses föreligga.

Det har framgått av den tidigare redogörelsen (avsnitt 3.2) att man på såväl nordisk som europeisk nivå fattat preliminärt beslut som innebär att förare av sparkstötting i princip skall likställas med gående och färdas på vägens vänstra sida i körriktningen. Däremot skall sådan förare inte ha samma rätt eller skyldighet som gående att använda gångbana.

En reform i enlighet med dessa riktlinjer har vid återkommande tillfällen förordats i skrivelser till kommunikationsdepartementet och i riksdagen. Jag finner starka skäl tala för att den genomförs redan nu. Till övriga kategorier av trafikanter som enligt 38 § sista stycket VTF likställs med gående bör alltså fogas sparkstöttingsförare. Till skillnad från gående bör förare av sparkstötting, liksom skidåkare, i princip inte använda gångbana. Däremot bör för båda dessa slag av trafikanter gälla, att cykelbana skall användas, om sådan bana är inrättad, och att de annars skall färdas på yttersta delen av vägen, dvs. i första hand på vägren, och därvid företrädesvis på vänster sida. Föreskrifter som anger detta bör införas genom ändring av 60 § 5 mom. VTF.

En annan sedan länge aktuell trafiksäkerhetsfråga när det gäller sådana fordon är den om obligatorisk reflexanordning. Den bör kunna lösas på ett tekniskt tillfredsställande sätt, om sparkstöttingarna förs mot trafikrikt-



ningen i övrigt. En sådan utrustningsföreskrift bör tas upp i kapitlet om fordons beskaffenhet och utrustning i VTF. Trafiksäkerhetsverket kan med stöd av 73 § VTF och 1 § VTK meddela närmare bestämmelser om reflexanordningen.

Föreskriften i 10 § 6 mom. VTF att gällande besiktningssinstrument eller typintyg alltid skall medföras vid färd är — utom när det gäller lastbil — närmast motiverad av att handlingen i vissa fall skall föras med anteckningar i samband med den årliga kontrollbesiktningen och måste kunna kontrolleras vid trafikövervakningen.

Den förut redovisade (avsnitt 3.3.1) framställningen om undantag för traktorer från denna regel grundar sig på att det nyss angivna skälet inte föreligger i fråga om dessa fordon och att deras beskaffenhet och användningen av dem gör att det möter praktiska svårigheter att följa bestämmelsen.

Det traktorbeskattningsystem som nyligen har beslutats aktualiserar frågan också för motorredskap som skall registreras enligt de nya reglerna. För kontrollen av vilken skatteklass fordonen tillhör fyller besiktningssinstrumenten och typintygen ingen uppgift, eftersom det inte funnits påkallat att föreskriva att ägarexemplaret av handlingen skall företes för anteckning, om skatteklassen ändras. I stället har vidtagits sådana åtgärder att klasstillhörigheten i skattehänseende alltid kan kontrolleras på skattekvittot.

Jag finner det motiverat att traktor och motorredskap jämte släpfordon som dras av sådant fordon undantas från tillämpning av bestämmelsen i 10 § 6 mom. VTF.

I sammanhanget föreslår jag en straffbestämmelse i anslutning till den föreskrift som infördes i 21 § 2 mom. e VTF samtidigt med att bl. a. traktorskatteförordningen antogs. Enligt denna föreskrift skall skylt på släpfordon utvisa till vilken typ av dragfordon släpfordonet får kopplas enligt besiktningssinstrument eller typintyg. Föreskriften bör straffsanktioneras genom en ändring i 65 § 6 mom. VTF.

När det gäller besiktningssinstrument har vidare (avsnitt 3.3.2) trafiksäkerhetsverket begärt, att i fråga om fordon som staten eller kommun förvärvat enligt bestämmelserna i lagen om flyttning av fordon i vissa fall undantag skall medges från de i 14 § 1 mom. första stycket VTF uppställda villkoren för att besiktningssinstrument skall få utfärdas. Det rör sig i dessa fall ofta om fordon som berövats alla detaljer som gör en identifiering möjlig. Det kan därför inte, när fordonen inställs till besiktning för ny registrering, förebringas någon utredning vare sig om deras registreringsförhållanden eller om tidigare in- eller utförsel eller förtullning. Det begärda undantaget är uppenbart påkallat och bör anges i anslutning till bestämmelsen i övrigt. Föreskrifter om skyldighet att styrka att det är fråga om s. k. flyttningssbilar, när undantag begärs, kan tas in i VTK.

När riksdagen i prop. 1963: 196 förelades förslaget om speciella lättnader i fråga om registrering, skatt och tullavgifter för s. k. e x p o r t v a g n förelåg inte något praktiskt behov av särskilda regler annat än i fråga om personbilar. Den framställning som nu gjorts om motsvarande bestämmelser också för motorcyklar (avsnitt 3.4) har inte mött någon erinran vid remissbehandlingen. Jag föreslår att den bifalls och att 11 § 3 mom. VTF ändras i enlighet därmed. Avfattningen av 18 § automobilskatteförordningen, 11 § tulltaxeringsförordningen och 1 § förordningen om frihet från införselavgift i vissa fall är redan nu sådan, att bestämmelserna inte behöver ändras för att samma lättnader som gäller i fråga om personbil skall kunna medges utomlands bosatt person som förvärvar motorcykel för tillfälligt bruk i Sverige. Om riksdagen inte har något att erinra mot förslaget, ämnar jag senare föreslå Kungl. Maj:t de ändringar som behövs i exportvagnskungörelsen och andra bestämmelser som Kungl. Maj:t meddelar.

De förslag över vilka begärdes riksdagens yttrande i prop. 1967: 55 och som grundade sig på bilförarutredningens betänkande var, som angavs i propositionen, inte avsedda att genomföras förrän i samband med den körkortsreform som förutsatts bli resultatet av körkortsutredningens arbete.

Då arbetet i körkortsutredningen visat sig vara komplicerat och tidskrävande har jag övervägt om det är motiverat att redan nu genomföra något av de förslag som riksdagen i princip redan har godtagit. De flesta förslagen hänger emellertid intimt samman med vad som kan komma att beslutas i samband med körkortsreformen. Detta gäller inte den föreslagna ändring av 30 § 1 mom. 3 VTF som innebär att den som utövar uppsikt vid ö v n i n g s k ö r n i n g inte skall behöva följa med eleven i fordonet när körningen äger rum inom särskild för ändamålet godkänd körgård. För att detta enligt min mening fullt godtagbara och praktiska tillvägagångssätt skall få tillämpas i trafikskolor som har körgård fordras nu beslut av Kungl. Maj:t efter ansökan om dispens i varje särskilt fall. Som jag förut (avsnitt 3.5) anmärkt har samtliga dispensansökningar hittills beviljats. Departementsutredningen har, från sin utgångspunkt att framlägga förslag till decentralisering av ärenden där Kungl. Maj:ts prövning inte är påkallad, förordnat den föreslagna ändringen i VTF.

Jag föreslår att ändringen genomförs. För att förfarandet skall få tillämpas bör krävas att trafiksäkerhetsverket godkänt anläggningen för ändamålet och att de föreskrifter följs som verket meddelar om sådan körning. Trafiksäkerhetsverket kan exempelvis ange vilka slag av fordon som får användas och hur många fordon, som samtidigt får vara i bruk inom körgården.

Blått s. k. roterande l j u s p å u t r y c k n i n g s f o r d o n förekommer i enlighet med en internationell inom ECE beslutad rekommendation i en

rad länder i Europa, bland dem Danmark, Finland, Norge, England, Holland, Schweiz, Västtyskland och Österrike.

Rikspolisstyrelsen anser en övergång från rött till blått uttrykningsljus på polisväsendets fordon i Sverige angelägen för att internationell enhetlighet skall nås. Roterande ljus är överlägset det fasta och bör föreskrivas utom beträffande motorcyklar som bör ha blinkande ljus. Statens vägverk — yttrandet avgavs innan trafiksäkerhetsverket inrättats — har tillstyrkt rikspolisstyrelsens förslag utom såtillvida att de nya bestämmelserna enligt verkets mening bör omfatta alla slag av uttrykningsfordon.

Som framgår av den tidigare redogörelsen (avsnitt 3.6) har frågan inte lösts i den nya konventionen om vägtrafikregler. Något försök till överenskommelse har inte gjorts i det fortsatta arbetet på en utbyggnad av konventionen med giltighet för de europeiska länderna. Det har emellertid slagits fast, att rött ljus inte får visas framåt på något fordon förutom uttrykningsfordon. Vidare har i alla andra sammanhang principen upprätthållits att rött blinkande sken i trafiken skall vara ett tecken på skyldighet att stanna.

Med hänsyn särskilt till bestämmelserna i våra nordiska grannländer anser jag det berättigat att införa det blå ljuset också i Sverige. Reformen bör enligt min mening avse alla slag av uttrykningsfordon.

Även om det med hänsyn till att de nödvändiga anordningarna redan förekommer utomlands inte torde möta större problem vare sig tekniskt eller ekonomiskt att anskaffa den nya utrustningen, anser jag det motiverat att, som rikspolisstyrelsen föreslagit, medge en ettårig övergångstid.

På den konferens jag för en tid sedan anordnade rörande bl. a. behovet av särskild utbildning för förare av uttrykningsfordon framhöll alla berörda parter att det mycket sällan är sakligt motiverat att förarna utnyttjar den möjlighet författningarna ger att *överskrida gällande hastighetsgränser*. En restriktiv bedömning av framställningar från företrädare för olika yrkeskategorier att få jämföras med uttrykningsförare när det gäller eftergift från skyldigheten att följa hastighetsbestämmelserna är från alla synpunkter motiverad.

Jag anser ändå att framställningen från Svenska landstingsförbundet på de skäl som anförts av förbundet (avsnitt 3.7) bör bifallas såvitt gäller distriktssköterska. Liksom rikspolisstyrelsen och trafiksäkerhetsverket anser jag ett motsvarande generellt undantag i fråga om sköterska i sluten vård inte böra komma i fråga. Förutom de yrkade ändringarna i 61 § 5 mom. VTF bör motsvarande ändring ske i 56 § 5 mom. VTF.

Enligt 49 § 2 mom. c VTF är det förbjudet att stanna eller ställa upp fordon vid vägkorsning inom 10 meter från korsande körbanas närmaste ytterkant. Enligt 49 § 3 mom. e är det förbjudet att parkera bl. a. på bro eller viadukt.

Trafiksäkerhetsverket har vitsordat uppgifterna i framställningen från gatukontoret i Stockholm (avsnitt 3.8) att det generella förbud som rör stannande och uppställning vid vägkorsning i vissa fall kan te sig orimligt i s. k. T-k o r s n i n g a r. Verket har därför tillstyrkt att trafiknämnd ges befogenhet att meddela undantag från bestämmelsen genom lokal trafikföreskrift. Jag förordar förslaget och föreslår att 49 och 61 §§ VTF ändras i enlighet härmed. Trafiksäkerhetsverket har enligt 61 § 1 mom. sista stycket VTF att meddela allmänna föreskrifter och anvisningar om lokala trafikföreskrifter av detta slag. Genom sådana föreskrifter eller anvisningar kan trafiknämnderna få de riktlinjer för bedömningen som kan vara önskvärda.

Gatukontorets uppfattning att begreppen bro och viadukt bör definieras i VTF delas däremot inte av trafiksäkerhetsverket som anser en entydig definition inte vara möjlig. I stället för en sådan definition och en bestämmelse som ger trafiknämnd möjlighet att meddela undantag från förbudet att parkera på bro eller viadukt förordar verket att detta förbud hävs, så att rätten att parkera på sådana platser blir beroende på lokal trafikföreskrift efter trafiknämndens prövning från fall till fall.

Något generellt förbud mot parkering på bro eller viadukt finns inte i den nya internationella vägtrafikkonventionen och inte heller i Nordisk vägtrafikkommittés förslag till gemensamma nordiska trafikregler. Frågan om ett sådant förbud har inte heller varit aktuell i de fortsatta internationella eller nordiska förhandlingarna om vägtrafikregler. Nutida konstruktioner av broar och viadukter kan uppenbarligen i många fall vara sådana att parkering kan tillåtas utan att trafiksäkerhet och framkomlighet eftersätts. Jag anser att förbudet såvitt gäller bro och viadukt kan utgå ur 49 § 3 mom. e VTF i enlighet med vad trafiksäkerhetsverket förordar.

Enligt gällande bestämmelser kan länsstyrelsen under vissa förutsättningar utfärda körkort oaktat medicinska hinder för ett utfärdande i och för sig föreligger. Någon motsvarande befogenhet när det gäller t r a f i k k o r t finns inte. Departementsutredningen har föreslagit, att länsstyrelsen får samma befogenhet i fråga om trafik kort (avsnitt 3.9).

Som utredningen framhållit är dispensprövningen knappast av den karaktären att beslutanderätten bör utövas av Kungl. Maj:t i första instans. Avgörande för slutet måste genomgående vara den medicinska och i vissa fall, när det gäller särskild utrustning på fordon, den trafiksäkerhetstekniska bedömningen. Ges reglerna om dispensprövningen när det gäller trafik kort i huvudsak samma utformning som motsvarande bestämmelser för körkort, torde någon invändning mot en decentralisering av beslutanderätten till länsstyrelserna inte kunna göras. Jag förordar alltså ett tillägg till 27 § 3 mom. YTF motsvarande 32 § 2 mom. första stycket sista punkten VTF. Jag ämnar om förslaget godtas föreslå Kungl. Maj:t att genom särskild kungörelse meddela föreskrifter som i huvudsak överensstämmer med bestämmelserna i 67 § 1—5 mom. och 68 § VTK.

## **5. Hemställan**

I enlighet med det anförda har inom kommunikationsdepartementet upprättats förslag till

- 1) *kungörelse om ändring i vägtrafikförordningen (1951: 648),*
- 2) *kungörelse om ändring i förordningen (1940: 910) angående yrkesmässig automobiltrafik m. m.*

Jag hemställer att Kungl. Maj:t genom proposition inhämtar riksdagens yttrande över förslagen.

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

Ur protokollet:  
*Gunnel Anderson*

## Innehållsförteckning

	Sid.
Propositionens huvudsakliga innehåll . . . . .	1
Förslag till kungörelse om ändring i vägtrafikförordningen (1951: 648)	2
Förslag till kungörelse om ändring i förordningen (1940: 910) angående yrkesmässig automobiltrafik m. m. . . . .	9
1 Inledning . . . . .	10
2 Ägaransvar för parkeringsföreseelser m. m. . . . .	12
2.1 Nuvarande ordning . . . . .	12
2.1.1 Bestämmelser om stannande och uppställning . . . . .	12
2.1.2 Beivrandet av föreseelser mot bestämmelserna . . . . .	14
2.1.3 Ägaransvar i trafikförfattningarna . . . . .	15
2.2 Parkeringskommittén . . . . .	16
2.3 Remissyttrandena . . . . .	19
2.4 Riksdagens skrivelse om förmyndaransvaret . . . . .	22
3 Övriga frågor . . . . .	23
3.1 Övergångsställe . . . . .	23
3.2 Sparkstötting . . . . .	23
3.3 Vissa frågor om besiktningsinstrument . . . . .	25
3.3.1 Undantag från 10 § 6 mom. VTF . . . . .	25
3.3.2 Undantag från 14 § 1 mom. första stycket VTF . . . . .	25
3.4 Exportvagn . . . . .	26
3.5 Övningskörning inom körgård . . . . .	28
3.6 Ljus på utryckningsfordon . . . . .	29
3.7 Undantag för vissa fordon från hastighetsbestämmelser m. m. . . . .	31
3.8 Parkering i T-korsningar m. m. . . . .	32
3.9 Medicinska hinder för trafik kort . . . . .	32
4 Departementschefen . . . . .	34
4.1 Ägaransvar för parkeringsföreseelser m. m. . . . .	34
4.2 Övriga frågor . . . . .	40
5 Hemställan . . . . .	45
Bilaga . . . . .	47

## Statistik parkeringsbot

Län, polisdistrikt	3:e kvartalet 1968			4:e kvartalet 1968			1:a kvartalet 1969			2:a kvartalet 1969		
	Antal utfärdade	Antal betalda	% betalda <sup>1</sup>	Antal utfärdade	Antal betalda	% betalda <sup>1</sup>	Antal utfärdade	Antal betalda	% betalda <sup>1</sup>	Antal utfärdade	Antal betalda	% betalda <sup>1</sup>
Stockholms polisdistrikt	73 261	45 691	63,8	79 230	46 498	59,9	79 805	40 587	52,4	74 862	35 732	49,2
Stockholms län	6 130	4 697	77,8	9 943	7 299	74,9	9 287	6 297	69,4	6 814	4 437	67,3
Uppsala »	3 011	2 500	85,0	4,141	3 426	83,8	3 764	2 841	78,3	2 854	2 135	76,5
Södermanlands »	2 971	2 621	89,8	4 060	3 480	87,1	3 402	2 785	83,8	3 400	2 671	81,7
Östergötlands »	2 121	1 888	89,3	4 697	4 095	87,5	4 464	3 790	85,4	2 806	2 364	84,9
Jonkopings »	1 988	1 793	91,1	2 525	2 150	86,0	2 412	2 000	83,9	1 827	1 478	82,2
Kronobergs »	1 068	966	91,8	1 216	1 117	91,9	1 027	880	86,3	852	725	85,6
Kalmar »	1 449	1 314	91,4	1 857	1 646	88,7	2 263	1 927	85,5	1 365	1 153	85,0
Gotlands »	107	84	78,5	229	196	86,0	167	146	87,4	162	122	75,3
Blekinge »	711	643	90,7	1 207	1 059	88,3	746	620	83,9	424	354	83,7
Kristianstads »	1 342	1 190	89,0	3 248	2 837	87,7	2 618	2 189	84,1	2 669	2 184	82,3
Malmöhus »	17 532	14 723	84,8	19 592	15 674	81,0	18 924	14 180	76,1	15 713	11 318	73,5
Hallands »	2 465	2 133	87,7	2 023	1 732	86,4	1 752	1 393	80,5	1 769	1 402	80,5
Göteborgs polisdistrikt	22 977	17 772	80,0	33 593	24 267	74,2	28 547	18 640	68,3	25 844	16 426	67,2
Gbg och Bohus län (utom Gbg pdt)	2 327	2 004	86,6	2 667	2 228	84,0	1 876	1 486	81,1	1 782	1 364	77,7
Älvsborgs »	1 883	1 590	86,1	3 227	2 622	83,2	3 464	2 739	80,8	2 137	1 619	79,1
Skaraborgs »	1 417	1 281	90,9	1 744	1 516	87,3	1 380	1 161	85,1	949	793	84,5
Värmlands »	1 462	1 336	92,0	1 998	1 685	84,9	1 806	1 464	82,5	839	698	84,3
Örebro »	4 120	3 761	92,1	5 621	4 908	88,2	5 000	4 155	85,2	3 220	2 559	82,3
Västmanlands »	1 963	1 690	86,7	2 764	2 300	84,0	2 986	2 338	79,5	2 118	1 715	82,1
Kopparbergs »	1 207	1 095	91,0	1 878	1 617	86,6	2 472	2 114	86,4	1 759	1 532	87,8
Gävleborgs »	1 874	1 582	85,6	3 205	2 640	83,1	1 789	1 364	76,8	1 608	1 228	77,4
Västernorrlands »	1 895	1 651	88,9	2 941	2 430	83,7	2 296	1 863	83,0	1 464	1 136	79,6
Jämtlands »	760	651	86,0	928	776	84,1	1 024	817	80,9	914	727	80,4
Västerbottens »	1 901	1 785	94,5	2 023	1 793	89,5	1 919	1 684	88,5	1 429	1 233	87,6
Norrbottens »	1 291	1 166	90,8	1 800	1 524	84,8	1 652	1 418	86,6	1 219	998	82,4
Hela riket	159 233	117 607	74,2	198 357	141 515	71,6	186 842	120 878	65,1	160 799	98 103	62,9

<sup>1</sup> Avser % av antal utfärdade minus antal återkallade.