

Regeringens proposition

1977/78: 81

om vissa kommunala trafik- och trafiksäkerhetsfrågor m. m.;

beslutad den 26 januari 1978.

Regeringen föreslår riksdagen att antaga de förslag som har upptagits i bifogade utdrag av regeringsprotokoll.

På regeringens vägnar

THORBJÖRN FÄLLDIN

BO TURESSON

Propositionens huvudsakliga innehåll

I anslutning till trafiknämndsutredningens betänkande (SOU 1976: 18) Lokala trafikföreskrifter m. m. föreslås att de nuvarande trafiknämnderna avvecklas och att deras uppgifter förs över till andra samhällsorgan. Mot bakgrund av bl. a. kommunernas ökande ansvar för trafikmiljön bör lokala trafikföreskrifter i princip meddelas av kommunerna. Trafiknämndernas uppgifter i fråga om taxitrafiken tillförs länsstyrelserna. Reformen aktualiserar också det frivilliga trafiksäkerhetsarbetet och stor vikt läggs vid att detta organisatoriskt och ekonomiskt ges goda utvecklingsmöjligheter på det regionala och lokala planet.

På grundval av förslagen i trafiknämndsutredningens promemoria (Ds K 1976: 6) Huvudmannaskapet för kommunala trafikövervakare förordas att kommunerna får ett odelat ansvar för den kommunala trafikövervakningen. Samråd skall dock ske med polismyndigheten i vissa fall. F. n. gäller som förutsättning för anordnande av kommunal trafikövervakning att avgiftsbelagd parkering förekommer i kommunen. Denna begränsning slopas och ersätts med en allmän bedömning av kommunens behov av särskild personal för parkeringsövervakning.

Rörrelsehindrades parkeringsmöjligheter förbättras genom att kommunen föreslås få rätt att befria dem från skyldighet att betala avgift på allmän parkeringsplats.

Förslag läggs också fram om några betydelsefulla förenklingar i vissa administrativa rutiner.

1 Förslag till

Lag om ändring i lagen (1975: 88) med bemyndigande att meddela föreskrifter om trafik, transporter och kommunikationer

Härigenom föreskrivs att 1 och 2 §§ lagen (1975: 88) med bemyndigande att meddela föreskrifter om trafik, transporter och kommunikationer skall ha nedan angivna lydelse.

Nuvarande lydelse

Förslagen lydelse

1 §¹

Regeringen bemyndigas att meddela föreskrifter som avses i 8 kap. 3 § regeringsformen, om föreskrifterna gäller

Regeringen bemyndigas att meddela föreskrifter som avses i 8 kap. 3 eller 5 § regeringsformen, om föreskrifterna gäller

1. befordran i spårbunden trafik som är avsedd för allmänheten,
2. sådan befordran i vägtrafik som ombesörjes av järnvägsföretag till komplettering av eller som ersättning för järnvägsbefordran som avses under 1,
3. säkerheten i spårbunden trafik eller ordningens upprätthållande i samband med sådan trafik,
4. postbefordran eller telekommunikationer,
5. rätt att driva sjöfart inom Sveriges sjöterritorium med utländskt fartyg,
6. trafikregler eller säkerhetsanordningar för sjötrafiken inom Sveriges sjöterritorium eller för sjötrafiken med svenska fartyg, sjöflygplan och svävare utanför Sveriges sjöterritorium,
7. skeppsmätning.

7. skeppsmätning,
8. trafik på väg eller i terräng,
9. fordons beskaffenhet och utrustning,
10. registrering eller annan kontroll av fordon.

Regeringen bemyndigas att meddela föreskrifter om avgifter för granskning eller kontroll enligt bestämmelse som avses i första stycket 3. Regeringen bemyndigas också att besluta föreskrifter om fyravgifter och farledsvaruavgifter samt om avgifter för skeppsmätning.

Regeringen bemyndigas att meddela föreskrifter om avgifter för granskning eller kontroll enligt bestämmelse som avses i första stycket 3, 9 eller 10. Regeringen bemyndigas också att besluta föreskrifter om fyravgifter och farledsvaruavgifter samt om avgifter för skeppsmätning.

2 §

Regeringen får överlåta åt förvaltningsmyndighet att meddela föreskrifter som avses i 1 §.

Regeringen får överlåta åt förvaltningsmyndighet att meddela föreskrifter som avses i 1 §. Regeringen får vidare överlåta åt kommun att meddela föreskrifter som avses i 1 § första stycket 8.

Denna lag träder i kraft två veckor efter den dag, då lagen enligt uppgift på den utkommit från trycket i Svensk författningssamling.

¹ Senaste lydelse 1977: 1121.

2 Förslag till

Lag om trafiknämnd

Härigenom föreskrivs följande.

1 § I den utsträckning som regeringen med stöd av 2 § lagen (1975: 88) med bemyndigande att meddela föreskrifter om trafik, transporter och kommunikationer har överlåtit åt kommun att meddela föreskrifter som avses i 1 § första stycket 8 nämnda lag, skall denna uppgift inom kommunen handhas av en trafiknämnd.

I den omfattning som regeringen har bemyndigat kommun att pröva frågor om undantag från föreskrift som avses i första stycket skall även denna uppgift handhas av trafiknämnden.

2 § Kommun får tillsätta särskild trafiknämnd eller uppdraga åt annan nämnd att vara trafiknämnd. Har så ej skett är kommunstyrelsen trafiknämnd.

3 § I fråga om särskild trafiknämnd tillämpas bestämmelserna i 3 kap. 2 §, 3 § första stycket, 4 §, 5 § tredje stycket, 7 och 8 §§, 9 § första stycket och 10—12 §§ kommunallagen (1977: 179) på motsvarande sätt. I annan kommun än Stockholms kommun tillämpas även bestämmelserna i 3 kap. 5 § första stycket och 6 § nämnda lag på motsvarande sätt.

Utan hinder av 2 § 2 förvaltningslagen (1971: 290) äger 4 och 5 §§ nämnda lag tillämpning i samtliga ärenden hos särskild trafiknämnd.

4 § Talan mot trafiknämnds beslut i fråga som avses i 1 § förs hos länsstyrelsen genom besvär.

Talan mot länsstyrelsens beslut förs hos regeringen genom besvär.

Statens vägverk, statens trafiksäkerhetsverk och polismyndighet får föra talan mot trafiknämnds eller länsstyrelsens beslut i fråga som avses i 1 §.

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer. När lagen träder i kraft skall lagen (1964: 371) om trafiknämnder upphöra att gälla. Före ikraftträdandet får kommunfullmäktige utan hinder av 3 § denna lag och 3 kap. 5 § kommunallagen (1977: 179) välja ledamöter och suppleanter i särskild trafiknämnd för återstoden av valperioden 1977—1979. Regeringen får meddela de ytterligare övergångsbestämmelser som behövs.

3 Förslag till

Lag om ändring i lagen (1957: 259) om rätt för kommun att uttaga avgift för vissa upplåtelser å allmän plats, m. m.

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (1957: 259) om rätt för kommun att uttaga avgift för vissa upplåtelser å allmän plats, m. m.¹

dels att i 5 § ordet "Konungen" skall bytas ut mot "regeringen",

dels att 2 § skall ha nedan angivna lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

2 §

För rätt att under begränsad tid begagna av kommun för allmän

För rätt att under begränsad tid begagna av kommun för allmän

¹ Lagen omtryckt 1972: 102.

Nuvarande lydelse

parkering upplåten plats å gata, torg eller annan allmän plats må kommunen, där så finnes påkallat för trafikens ordnande, uttaga avgift med det belopp, som erfordras för att tillgodose sagda ändamål. Grunder för beräkning av sådan avgift beslutas av kommunfullmäktige.

Föreslagen lydelse

parkering upplåten plats å gata, torg eller annan allmän plats må kommunen, där så finnes påkallat för trafikens ordnande, uttaga avgift med det belopp, som erfordras för att tillgodose sagda ändamål. Grunder för beräkning av sådan avgift beslutas av kommunfullmäktige. *Därvid får föreskrivas att rörelsehindrad skall vara befriad från skyldighet att erlägga avgift.*

För upplåtelse på allmän plats av särskild uppställningsplats för fordon, som brukas i yrkesmässig trafik för personbefordran, må kommunen uttaga avgift med belopp, som erfordras för att täcka kommunens kostnader med anledning av upplåtelsen.

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer.

4 Förslag till**Lag om ändring i lagen (1964: 321) om kommunal trafikövervakning**

Härigenom föreskrivs att 1 och 2 §§ lagen (1964: 321) om kommunal trafikövervakning skall ha nedan angivna lydelse.

Nuvarande lydelse

Uttager kommun avgift för begagnande av allmän parkeringsplats, må länsstyrelsen förordna, att kommunen skall ombesörja övervakning av efterlevnaden av föreskrifter rörande parkering och annan uppställning samt stannande av fordon.

*Föreslagen lydelse*1 §¹

Länsstyrelsen må efter ansökan av kommun besluta att kommunen skall ombesörja övervakning av efterlevnaden av sådana föreskrifter rörande parkering eller stannande av fordon som omfattas av förordnande enligt lagen (1976: 206) om felparkeringsavgift.

Beslut enligt första stycket må meddelas endast om det krävs särskild personal för övervakningen.

2 §²

Övervakning enligt 1 § skall fullgöras med personal, som erhållit härför lämpad utbildning. Närmare föreskrifter om sådan utbildning meddelas av rikspolisstyrelsen.

Övervakning enligt 1 § skall fullgöras med personal, som erhållit härför lämpad utbildning.

¹ Senaste lydelse 1967: 61.

² Ändringen innebär bl. a. att tredje stycket upphävs.

Nuvarande lydelse

Förordnande för personalen att fullgöra trafikövervakning meddelas av polischefen. Personalen står i sin tjänstgöring under polischefens ledning.

Föreskrifter om tjänstedräkt eller annat kännetecken för personal, som avses i denna paragraf, meddelas av Konungen.

Föreslagen lydelse

Kommunen skall samråda med polismyndigheten angående omfattningen och den allmänna inriktningen av verksamheten. Särskilt samråd skall ske om polismyndigheten påkallar det med anledning av händelse som beräknas kräva särskilda insatser i fråga om övervakning som avses i 1 §.

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer. När lagen träder i kraft upphör förordnande som har meddelats med stöd av 2 § andra stycket i dess äldre lydelse att gälla.

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

Härigenom föreskrivs i fråga om förordningen (1940: 910) angående yrkesmässig automobiltrafik m. m.¹

dels att 9 § 3 mom. och 25 § 7 mom. skall upphöra att gälla,

dels att 5, 15 och 20 §§, 32 § 1—3 mom., 34 § 2 mom., 41 § och 44 § 1 mom. skall ha nedan angivna lydelse.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*5 §²

Yrkesmässig trafik må bedrivas endast efter vederbörligt tillstånd (trafiktillstånd).

Trafiktillstånd skall, såvitt ej angår linjetrafik för personbefordran, innefatta föreskrift om det antal bilar och släpfordon, varmed trafiken må bedrivas, samt om den största last eller det högsta antal personer, som må med varje bil eller släpfordon befordras. Släpfordon, som icke är inrättat för person- eller godsbeordran, må brukas i yrkesmässig trafik utan särskilt tillstånd.

Ansökan om trafiktillstånd eller medgivande till överlåtelse av sådant tillstånd skall göras av den som avser att driva trafik med stöd av tillståndet. Kan antagas att trafikförsörjningen inom viss kommun främjas, om beställningstrafiken för personbefordran med personautomobil utövas av juridisk person, får kommunen göra ansökan om tillstånd för den juridiske personen eller om överlåtelse av tillstånd på denne.

¹ Senaste lydelse av
9 § 3 mom. 1964: 733
25 § 7 mom. 1957: 474.

² Senaste lydelse 1977: 251.

Nuvarande lydelse

Fråga om tillstånd att bedriva linjetrafik å vägsträcka, som är belägen i mer än ett län, eller mellan orter inom skilda län eller om medgivande till överlåtelse av tillstånd till sådan trafik prövas av länsstyrelsen i det län, där längsta delen av vägsträckan är belägen.

Fråga om tillstånd att bedriva turisttrafik eller om medgivande till överlåtelse av sådant tillstånd prövas av länsstyrelsen i det län där upp- tagning av passagerare först skall äga rum.

Fråga om tillstånd att med personautomobil bedriva beställnings- trafik för personbefordran eller om medgivande till överlåtelse av så- dant tillstånd prövas av *den trafik- nämnd, inom vars verksamhets- område stationsorten skall förläg- gas*. I fall som avses i tredje styc- ket andra punkten prövas *dock frågan* av regeringen.

Föreslagen lydelse

Fråga om tillstånd att med per- sonautomobil bedriva beställnings- trafik för personbefordran eller om medgivande till överlåtelse av så- dant tillstånd prövas i fall som av- ses i tredje stycket andra punkten av regeringen.

I övriga fall prövas fråga om trafiktillstånd eller om medgivande till överlåtelse av tillstånd av länsstyrelsen i det län, vareist linjetrafik skall äga rum eller stationsort för beställningstrafik skall förläggas.

I fråga om tillstånd som medde- lats av regeringen enligt sjätte styc- ket anses *den trafiknämnd inom vars verksamhetsområde* stations- orten är förlagd som tillståndsgiv- ande myndighet vid tillämpning- en av denna förordning.

I fråga om tillstånd som med- delats av regeringen enligt sjätte stycket anses *länsstyrelsen i det län där* stationsorten är förlagd som tillståndsgivande myndighet vid tillämpningen av denna förord- ning.

15 §³

Har transportnämnden bestämt särskilt lokalområde, skall underrät- telse därom tillställas länsstyrelse som beslutet angår.

Har länsstyrelse meddelat tillstånd till linjetrafik eller turisttrafik, skall avskrift av beslutet sändas till polismyndighet som länsstyrelsen finner böra underrättas om tillståndet samt, om trafiken berör även an- nat län, länsstyrelsen i det länet.

Avskrift av beslut, varigenom länsstyrelse meddelat tillstånd till be- ställningstrafik, skall sändas till polismyndigheten å stationsorten, och, om det för trafiken angivna lokalområdet är beläget även i annat län, länsstyrelsen i det länet.

Har trafiknämnd meddelat be- slut om trafiktillstånd, skall av- skrift av beslutet sändas till läns- styrelsen. Avskrift av beslut som

Avskrift av beslut som regering- en meddelat enligt 5 § sjätte styc- ket tillställs vederbörande läns- styrelse.

³ Senaste lydelse 1977: 705.

Nuvarande lydelse

regeringen meddelat enligt 5 § sjätte stycket tillställs vederbörande länsstyrelse och trafiknämnd.

Vad sålunda är stadgat skall äga motsvarande tillämpning i fråga om beslut om ändring i trafiktillstånd.

Om kungörande av beslut, varom i denna paragraf sägs, stadgas i 44 §.

Föreslagen lydelse

20 §⁴

Tillstånd till utövande av yrkesmässig trafik för personbefordran innebär, på sätt den tillståndsbeviljande myndigheten äger närmare bestämma, rätt till befordran även av gods, som medföres av passagerare.

Tillstånd till beställningstrafik för personbefordran med personautomobil innebär även rätt till befordran av mindre gods med automobilen eller till denna kopplad släpvagn, vars totalvikt ej överstiger 750 kilogram. *Trafiknämnden* bestämmer på vilket sätt och i vilken omfattning godsbefordran får ske. Därest icke annorledes föreskrives av *trafiknämnden*, innebär tillstånd att med personautomobil bedriva beställningstrafik för personbefordran jämväl rätt att med automobilen befordra uteslutande tidningar, dock icke till större myckenhet än som motsvarar sammanlagda vikten av det största antal passagerare, som må i yrkesmässig trafik befordras med automobilen, varje passagerares vikt därvid beräknad till sjuttio kilogram.

Tillstånd till beställningstrafik för personbefordran med personautomobil innebär även rätt till befordran av mindre gods med automobilen eller till denna kopplad släpvagn, vars totalvikt ej överstiger 750 kilogram. *Länsstyrelsen* bestämmer på vilket sätt och i vilken omfattning godsbefordran får ske. Därest icke annorledes föreskrives av *länsstyrelsen*, innebär tillstånd att med personautomobil bedriva beställningstrafik för personbefordran jämväl rätt att med automobilen befordra uteslutande tidningar, dock icke till större myckenhet än som motsvarar sammanlagda vikten av det största antal passagerare, som må i yrkesmässig trafik befordras med automobilen, varje passagerares vikt därvid beräknad till sjuttio kilogram.

I linjetrafik för personbefordran må jämväl, därest och i den omfattning samma myndighet må finna skäl sådant medgiva, medföras gods för annan än passagerare.

Utän särskilt tillstånd må, efter anmälan till den tillståndsgivande myndigheten, i linjetrafik för personbefordran medföras gods för postverkets räkning.

32 §

1 m o m.⁵ Yrkesmässig uthyrning av automobil utan att förare

1 m o m. Yrkesmässig uthyrning av automobil utan att förare

⁴ Senaste lydelse 1972: 437.

⁵ Senaste lydelse 1964: 103.

Nuvarande lydelse

ställes till förfogande (uthyrningsrörelse) må ske endast efter tillstånd av länsstyrelsen i det län, varest rörelsen skall drivas.

Föreslagen lydelse

ställes till förfogande (uthyrningsrörelse) må ske endast efter vederbörligt tillstånd.

Fråga om tillstånd till uthyrningsrörelse prövas av länsstyrelsen i det län där sökandens kyrkobokföringsort är belägen eller, i fråga om juridisk person, där företagets ledning finnes.

Ansökan om sådant tillstånd skall innehålla uppgift om ort, å vilken rörelsen skall drivas, ävensom om antalet av de bilar, som äro avsedda att användas i rörelsen; och skola i övrigt föreskrifterna i 7 § 1 mom. i tillämpliga delar gälla. Skyldighet att uppgiva antalet bilar skall dock ej föreligga i fall som sägs i 3 mom. andra stycket.

2 mom.⁶ Över ansökan skall länsstyrelsen infordra yttranden på sätt i 9 § 1 mom. närmare angives, dock att infordrande av yttranden må inskränkas eller underlåtas i fall som sägs i 3 mom. andra stycket.

2 mom. Över ansökan skall länsstyrelsen infordra yttranden på sätt i 9 § 1 mom. närmare angives, dock att infordrande av yttranden må inskränkas eller underlåtas i fall som sägs i 3 mom. andra stycket. *Avser ansökan tillstånd till uthyrning av personautomobil eller av lastautomobil, vars totalvikt överstiger 3 500 kilogram, skall länsstyrelsen inhämta yttrande från länsstyrelsen i annat län som beröres av uthyrningsrörelsen.*

3 mom.⁷ Tillstånd må meddelas allenast om rörelsen finnes behövlig och i övrigt lämplig samt sökanden skickad att handhava densamma. *Kan det antagas att rörelsen kommer att beröra annat län än det där rörelsen skall bedrivas och kan länsstyrelsen med hänsyn härtill icke tillfredsställande bedöma behovet och lämpligheten av rörelsen, skall länsstyrelsen överlämna ärendet till regeringen för avgörande.*

3 mom. Tillstånd må meddelas allenast om rörelsen finnes behövlig och i övrigt lämplig samt sökanden skickad att handhava densamma.

Prövning av rörelsens behövlighet skall ej ske, då ansökan avser tillstånd till uthyrning av personautomobil eller av lastautomobil, vars totalvikt ej överstiger 3 500 kilogram.

Vad i 12 § fjärde stycket samt 16 §, 17 § och 18 § 1 mom. är stadgat skall i tillämpliga delar gälla i fråga om uthyrningsrörelse.

Tillstånd kan, när anledning därtill förekommer, av länsstyrelsen åter-

⁶ Senaste lydelse 1964: 103.

⁷ Senaste lydelse 1977: 251.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*

kallas eller för viss tid indragas. Har tillståndshavaren gjort sig skyldig till förfarande eller försummelse, som kan föranleda återkallelse eller indragning av tillståndet, och kan det antagas, att han skall låta sig rätta utan sådan åtgärd, må varning i stället meddelas. Sådan varning må ej överklagas.

Innefattar beslut meddelande av tillstånd eller ändring i eller indragning på viss tid eller återkallelse av förut meddelat tillstånd, skall avskrift av beslutet genom länsstyrelsens försorg sändas till vederbörande polismyndighet.

Beslut om återkallelse eller indragning av tillstånd eller om varning skall genom den beslutande myndighetens försorg delgivas den, som avses med beslutet.

34 §

2 m o m.⁸ Bryter någon mot föreskrifterna i 25 § 7 mom., eller uraktlåter någon, som innehar tillstånd till yrkesmässig trafik, att fullgöra skyldighet, som enligt 23 § 1 mom. åligger honom,

2 m o m. Uraktlåter någon, som innehar tillstånd till yrkesmässig trafik, att fullgöra skyldighet, som enligt 23 § 1 mom. åligger honom,

eller åsidosätter någon honom jämlikt 31 § eller 32 § 7 mom. åliggande skyldighet,

eller åsidosättes fastställd turlista utan att möjligheten att iakttaga densamma kan anses utesluten till följd av förhållande, som vederbörande ej föranlett eller förmått avvärja,

eller fordras vid yrkesmässig trafik betalning i strid mot fastställd taxa.

eller åsidosätts i övrigt av vederbörande myndighet vid meddelande av trafiktillstånd eller tillstånd till bedrivande av uthyrningsrörelse eller transportförmedling eller eljest enligt denna förordning lämnade föreskrifter,

straffes den felande med dagsböter.

41 §⁹

Uttrycken *väg, automobil, personautomobil, omnibus, lastautomobil, traktor, släpfordon, maximilast* och *totalvikt* användas i denna förordning i samma bemärkelse som motsvarande beteckningar i fordonskungörelsen (1972: 595).

Med *traktortåg* avses i denna förordning traktor med tillkopplat släpfordon.

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

⁸ Senaste lydelse 1972: 437.

⁹ Senaste lydelse 1972: 593. Ändringen innebär att tredje stycket upphävs.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*

44 §

1 m o m.¹⁰ *Talan mot beslut av trafiknämnd enligt denna förordning föres hos länsstyrelsen genom besvär.*

Talan mot beslut av länsstyrelse med stöd av förordningen föres hos regeringen genom besvär. I samma ordning föres talan mot transportnämndens beslut med stöd av förordningen och mot länsstyrelses beslut i ärende angående yrkesmässig trafik, vilket från trafiknämnd hänskjutits till länsstyrelse.

1 m o m. Talan mot beslut av länsstyrelse eller transportnämnden enligt denna förordning föres hos regeringen genom besvär.

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer. Förordnande om ikraftträdande får begränsas till vissa av de nya bestämmelserna. Regeringen får meddela de övergångsbestämmelser som behövs.

6 Förslag till**Lag om ändring i lagen (1976: 633) om kungörande av lagar och andra författningar**

Härigenom föreskrivs att 9 § lagen (1976: 633) om kungörande av lagar och andra författningar skall ha nedan angivna lydelse.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*

9 §

Författning som beslutas av länsstyrelse eller av annan regional eller lokal statlig myndighet som är underordnad regeringen och ej tillhör försvarsmakten skall kungöras i författningssamlingen för det län inom vilket myndigheten har sitt säte. Detsamma skall gälla beträffande författning som beslutas av skogsvårdsstyrelse eller trafiknämnd. Länets författningssamling utges genom länsstyrelsens försorg.

Författning som beslutas av länsstyrelse eller av annan regional eller lokal statlig myndighet som är underordnad regeringen och ej tillhör försvarsmakten skall kungöras i författningssamlingen för det län inom vilket myndigheten har sitt säte. Detsamma skall gälla beträffande författning som beslutas av skogsvårdsstyrelse. Länets författningssamling utges genom länsstyrelsens försorg.

Gör utomordentliga förhållanden det påkallat kan regeringen medge att författning som avses i första stycket kungöres på annat sätt än i länets författningssamling.

¹⁰ Senaste lydelse 1977: 251. Ändringen innebär bl. a. att första stycket upphävs.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

Om kungörande av författning som beslutas av regional eller lokal myndighet som tillhör försvarsmakten beslutar regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer.

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer.

Utdrag
KOMMUNIKATIONSDEPARTEMENTET PROTOKOLL
vid regeringsammanträde
1978-01-26

Närvarande: statsministern Fälldin, ordförande, och statsråden Bohman, Ahlmark, Romanus, Turesson, Gustavsson, Antonsson, Mogård, Olsson, Dahlgren, Åsling, Troedsson, Mundebo, Krönmark, Ullsten, Burenstam Linder, Wikström, Johansson, Friggebo

Föredragande: statsrådet Turesson

Proposition om vissa kommunala trafik- och trafiksäkerhetsfrågor m. m.

1 Inledning

Med stöd av Kungl. Maj:ts bemyndigande tillkallade dåvarande chefen för kommunikationsdepartementet den 18 oktober 1974 en sakkunnig för att överväga vissa kommunala trafik- och trafiksäkerhetsfrågor (trafiknämndsutredningen¹).

Utredningen avgav i februari 1976 betänkandet (SOU 1976: 18) Lokala trafikföreskrifter m. m. och i juli 1976 promemorian (Ds K 1976: 6) Huvudmannaskapet för kommunala trafikövervakare.

Betänkandet och promemorian har remissbehandlats. Yttranden över betänkandet har avgetts av riksåklagaren, rikspolisstyrelsen, statens vägverk, statens trafiksäkerhetsverk, statens naturvårdsverk, statens planverk, länsstyrelserna i Stockholms, Kronobergs, Malmöhus, Västmanlands, Västernorrlands och Norrbottens län, arbetsgruppen för forskning om trafik, säkerhet och miljö vid Chalmers tekniska högskola, trafiksäkerhetsutredningen (K 1973: 07), decentraliseringsutredningen (Kn 1975: 01), Cykel- och mopedfrämjandet, Föreningen Sveriges polismästare (numera Föreningen Sveriges polischefer), Kungl. Automobil Klubben, Motorförarnas helnykterhetsförbund, Motormännens riksförbund, Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande, Näringslivets trafikdelegation, Svenska kommunförbundet, Svenska vägföreningen och Sveriges trafikbilägares riksorganisation. Åtskilliga remissinstanser har bifogat yttranden från andra myndigheter eller sammanslutningar.

Över promemorian Huvudmannaskapet för kommunala trafikövervakare har yttranden avgetts av riksåklagaren, rikspolisstyrelsen, statens trafiksäkerhetsverk, länsstyrelserna i Jönköpings, Malmöhus, Örebro och

¹ Sakkunnig justitiekanslern Ingvar Gullnäs. Direktiv: se 1975 års kommitteberättelse s. 268.

Västerbottens län, Föreningen Sveriges länspolischefer, Föreningen Sveriges polismästare, Kungl. Automobil Klubben, Motormännens riksförbund, Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande, Svenska kommunalarbetareförbundet, Svenska kommunförbundet, Svenska polisförbundet och Sveriges trafikbilägares riksorganisation. Länsstyrelserna, Föreningen Sveriges polismästare och Svenska polisförbundet har bifogat yttranden som har inforrats av dem.

I anslutning till förslagen i betänkandet har Svenska kommunförbundet i framställningar i januari 1977 till kommunikations- och kommundepartementen tagit upp olika frågor om dispenser för rörelsehindrade från föreskrifter som reglerar stannande och parkering av fordon.

Nacka kommun har i en framställning den 26 juli 1977 till kommunikationsdepartementet behandlat frågan om kommuners möjlighet att anordna egen trafikövervakning.

I framställning till kommunikationsdepartementet har statens trafiksäkerhetsverk hemställt att bestämmelsen i förordningen (1940: 910) angående yrkesmässig automobiltrafik m. m. om krav på taxameter i bil som används i beställningstrafik för personbefordran flyttas över till fordonskungörelsen (1972: 595, omtryckt 1976: 778) (FK). Yttranden över framställningen har avgetts av rikspolisstyrelsen, länsstyrelserna i Stockholms, Jönköpings och Jämtlands län, Föreningen Sveriges polismästare, Aktiebolaget Svensk Bilprovning, Svenska kommunförbundet och Svenska taxiförbundet.

Riksdagen har år 1970 (prop. 1970: 171, 3LU 1970: 88, rskr 1970: 398) medgett att regeringen får besluta om utformningen av vägtrafiklagstiftningen utan riksdagens medverkan i varje särskilt fall. Enligt övergångsbestämmelserna till den nya regeringsformen får bemyndigandet utnyttjas även efter regeringsformens ikraftträdande tills riksdagen bestämmer annorlunda. Jag kommer i detta sammanhang — eftersom trafiknämndsutredningens förslag aktualiserar bemyndigandets omfattning — att även ta upp frågan om en anpassning av det till regeringsformens regler om normgivningsmakten.

2 Bakgrund

2.1 Lokala trafikföreskrifter

De grundläggande bestämmelserna om vägtrafiken har sedan lång tid beslutats av statsmakterna. Vid sidan härav har det emellertid funnits lokala föreskrifter för trafiken. Dessa har kunnat innebära avvikelser från de allmänna reglerna eller kompletteringar av dessa. Behovet av en sådan lokal reglering har genom tiderna tillgodosetts på olika sätt. Utvecklingen på detta område kan sägas innebära att man har fått en ny syn på de lokala trafikföreskrifterna. Från början torde man när-

mast ha sett dem som ett medel att upprätthålla den allmänna ordningen. Detta synsätt framgår bl. a. av att man t. o. m. år 1951 kunde meddela beslut i dessa frågor bl. a. enligt bestämmelserna i 1868 års ordningsstadga för rikets städer. Enligt vägtrafikförordningen (1951: 648), som trädde i kraft den 1 januari 1952, meddelades lokala trafikföreskrifter i princip av länsstyrelsen. Vissa typer av sådana föreskrifter kunde dock i städerna meddelas av poliskammare, magistrat eller kommunalborgmästare.

Den nu gällande ordningen tillkom genom beslut av riksdagen år 1964 (prop. 1964: 176, 3LU 1964: 44, rskr 1964: 348). Reformen, som trädde i kraft den 1 januari 1965, innebar i första hand att magistrats- och kommunalborgmästareinstitutionerna avskaffades. Samtidigt förstatligades och omorganiserades polisväsendet. Av vad jag nyss har anfört framgår att poliskammare, magistrat och kommunalborgmästare hade uppgifter som rörde den lokala trafikregleringen. Detta gjorde det nödvändigt att skapa ett nytt organ på det lokala planet med motsvarande uppgifter. De nu fungerande trafiknämnderna inrättades därför. I propositionen underströk dåvarande chefen för kommunikationsdepartementet att motorfordonstrafiken hade blivit en integrerande del i samhällets ekonomiska liv och att de lokala trafikföreskrifterna — förutom polisiära ordningsaspekter — också kunde tillgodose kommunala trafikpolitiska synpunkter. Trafiknämnden fick därför den sammansättning den i dag har med polismästaren som ordförande och två av kommunfullmäktige valda ledamöter.

I en promemoria "Kommunerna och trafiksäkerheten", som utarbetades av en av statens trafiksäkerhetsverk (TSV) och Svenska kommunförbundet tillsatt arbetsgrupp, redovisades år 1971 erfarenheterna av ordningen med trafiknämnder. Man konstaterade bl. a. att företrädare för kommunerna hade ansett att det brast i samordningen mellan trafiknämnderna och de kommunala planeringsorganen. Statens vägverk hade framhållit att trafiknämnderna inte i önskvärd omfattning hade använt sig av remiss- och samrådsförfarande med väghållaren. Arbetsgruppen förordade att obligatoriska specialreglerade kommunala trafiknämnder inrättades för att överta bl. a. de nuvarande trafiknämndernas arbetsuppgifter.

2.2 Vissa tillstånd till yrkesmässig trafik

Enligt 5 § förordningen (1940: 910) om yrkesmässig automobiltrafik m. m. (ändrad senast 1977: 705) (YTF) får sådan trafik bedrivas endast med tillstånd (trafiktillstånd). Före år 1965 meddelades tillstånd att med personbil bedriva beställningstrafik för personbefordran, i fortsättningen kallat taxitillstånd, i städerna av polismyndigheten och i landet i övrigt av vederbörande länsstyrelse eller — i vissa fall — av biltrafiknäm-

den. I den tidigare (se avsnitt 2.1) nämnda propositionen som ledde till att trafiknämnderna inrättades uttalade departementschefen att de nya polismyndigheterna i och för sig borde kunna svara för handläggningen av ärenden om taxitillstånd. Med beaktande av att prövningen i viss utsträckning omfattade frågor av intresse från kommunalpolitiska synpunkter förordade han emellertid att de sedermera inrättade trafiknämnderna anförtroddes dessa ärenden. Riksdagen hade ingen erinran mot förslaget.

2.3 Det frivilliga trafiksäkerhetsarbetets lokala och regionala organisation

Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande (NTF) har i sin verksamhet funnit ett behov av lokal förankring av det frivilliga trafiksäkerhetsarbetet. Mot denna bakgrund bildades på NTF:s initiativ under 1940- och 1950-talen lokala trafiksäkerhetskommittéer. Deras främsta uppgifter var att ta initiativ till trafiksäkerhetsfrämjande åtgärder, att stimulera till aktiv medverkan i sådana åtgärder och att stödja och samordna den frivilliga verksamheten. Kommittéerna har med tiden fått en allt fastare anknytning till kommunerna. Ledamöter i kommittéerna är numera som regel förtroendemän valda av kommunfullmäktige.

Under i huvudsak samma period började man — också efter initiativ från NTF — att bilda länskommittéer och i Stockholm, Göteborg och Malmö trafiksäkerhetsföreningar. Länskommittéerna omorganiserades med början under 1960-talet till länstrafiksäkerhetsförbund. Dessas uppgifter är dels regional samordning och ledning av det frivilliga trafiksäkerhetsarbetet, dels stöd till de lokala trafiksäkerhetskommittéerna.

I den tidigare (avsnitt 2.1) nämnda promemorian "Kommunerna och trafiksäkerheten" förordades en omorganisation av det lokala frivilligarbetet som i huvudsak innebar att de nuvarande trafiksäkerhetskommittéerna skulle ombildas till obligatoriska specialreglerade kommunala trafiknämnder. För samarbetet med lokala föreningar, företag och enskilda föreslogs att ett kontakt- och referensorgan skulle inrättas.

2.4 Direktiven till trafiknämndsutredningen

I direktiven till trafiknämndsutredningen pekas på att spännvidden i de lokala trafikfrågorna och uppdelningen av beslutsfunktionerna på olika lokala organ hade lett till önskemål om att handlägningsproceduren förenhetligas. Likaså hade fördelningen av ärenden i andra avseenden — t. ex. mellan länsstyrelse och trafiknämnd — medfört problem. Detsamma gällde ansvarsfördelningen mellan de beslutande organen och väghållarna. Vidare redovisades i direktiven förslagen i den tidigare (avsnitt 2.1) nämnda promemorian "Kommunerna och trafiksäkerheten" samt remissyttrandena över den.

I direktiven angavs att utredningsarbetet borde syfta till samordning av och överblick över handläggningen och med en inriktning på de problem som hade redovisats. Bedömningen av lämpliga lösningar borde ske mot bakgrunden av sambanden mellan olika myndigheters uppgifter och de verksamhetsformer som tillämpades. Eventuellt borde övervägas en ramlagstiftning som gav de enskilda kommunerna möjlighet att bland olika alternativ välja lämplig organisation.

I arbetet på det lokala planet borde enligt direktiven erforderlig expertis på trafikområdet utnyttjas. Det gällde i fråga om exempelvis polisiär, juridisk och teknisk erfarenhet av trafikfrågor. Organisationsformerna borde medge att den fackkunskap som behövdes kopplades in på ett så tidigt stadium som möjligt under ärendenas beredning. Det reformarbete som pågick inom bygglagstiftningen borde beaktas men det borde inte vara en uppgift för utredningen att presentera förslag i detta avseende i vidare mån än som blev nödvändigt för att anknyta trafikfrågornas handläggning till planverksamheten.

I direktiven framhölls också att det blev en betydelsefull uppgift för utredningen att pröva hur det frivilliga trafiksäkerhetsarbetet i kommunerna skulle kunna tillvaratas. Strävan borde vara att uppmuntra, fördjupa och effektivisera frivilligkrafternas insatser.

2.5 Huvudmannskapet för kommunala trafikövervakare

Kontrollen av att de föreskrifter som har meddelats om trafiken efterlevs sker i första hand genom polisens försorg. Efter en lagändring år 1957 (prop. 1957: 164, 1LU 1957: 30, rskr 1957: 312) fick emellertid Kungl. Maj:t riksdagens bemyndigande att för visst polisdistrikt medge att särskilda med trafikövervakning sammanhängande uppgifter av enklare beskaffenhet skulle ombesörjas i annan ordning. Vid bemyndigandets tillkomst anförde chefen för inrikesdepartementet att förslaget främst hade föranletts av problem med brister i parkeringskontrollen. Dessa berodde i sin tur på svårigheter att rekrytera polismän. Enligt departementschefens mening borde man i första hand söka lösa frågorna genom att stimulera rekryteringen till polistjänsterna. Som en extraordinär åtgärd borde emellertid förslaget om särskilda trafikövervakare prövas. Riksdagen anslöt sig till förslaget.

I samband med reformeringen av polisväsendet vid årsskiftet 1964—1965 togs frågan upp till ny prövning. I prop. 1964: 101 med förslag till lagstiftning med anledning av förstatligandet och omorganisationen av polisväsendet m. m. fann chefen för inrikesdepartementet att systemet med särskilda trafikövervakare borde bibehållas. När det gällde huvudmannskapet för dessa trafikövervakare infördes en regel om att personalen i sin tjänstgöring skulle stå under polischefens ledning. Därigenom kom huvudmannskapet för trafikövervakarna att bli i viss mån

delat, eftersom kommunen skulle svara för verksamheten i övrigt, t. ex. när det gällde lönekostnader och administration.

Vissa ändringar i bestämmelserna om kommunal trafikövervakning har genomförts därefter. Dessa förändringar hänför sig emellertid inte till huvudmannaskapet. Frågan togs — efter en framställning från Stockholms gatunämnd — upp i prop. 1975/76: 106 med förslag till lag om felparkeringsavgift, m. m. Dåvarande chefen för kommunikationsdepartementet konstaterade med anledning av framställningen att övervägandena om införande av felparkeringsavgift i och för sig inte hade någon betydelse för bedömningen av frågan om hur huvudmannaskapet för den kommunala trafikövervakarkåren skulle anordnas. Det erinrades dock om att frågan låg inom ramen för trafiknämndsutredningens uppdrag. Departementschefen ansåg det därför inte lämpligt att då ta ställning till i vad mån några förändringar var påkallade. Detta uttalande föranledde ingen erinran från riksdagens sida (TU 1975/76: 14, rskr 1975/76: 240).

2.6 Vägtrafiklagstiftningen och regeringsformens regler om normgivningsmakten

Till vägtrafiklagstiftning i vidsträckt bemärkelse räknas alla de författningar som reglerar trafiken på vägar och gator, registrering av fordon, fordons beskaftenhet och utrustning, förarbehörighet, skadeståndsansvar, trafikförsäkring m. m. I det följande hänförs dock inte trafikskadelagstiftningen — inbegripet reglerna om trafikförsäkring — och vägtrafikskattelagstiftningen till vägtrafiklagstiftningen.

De viktigaste lagarna inom den egentliga vägtrafiklagstiftningen är lagen (1951: 649) om straff för vissa trafikbrott (ändrad senast 1977: 478) (TBL), körkortslagen (1977: 477) (KKL), lagen (1976: 206) om felparkeringsavgift (ändrad 1976: 1124) (FPL). Vidare bör nämnas YTF, som har tillkommit efter riksdagens hörande.

I prop. 1970: 171 angående handläggningen av vissa delar av vägtrafiklagstiftningen tog dåvarande chefen för kommunikationsdepartementet upp frågan om bemyndigande för Kungl. Maj:t att meddela föreskrifter på vissa områden inom vägtrafiklagstiftningen. Därvid föreslogs att Kungl. Maj:t fortsättningsvis skulle få besluta om vägtrafiklagstiftningens utformning utan riksdagens medverkan i varje särskilt fall. Denna ordning kunde enligt propositionen väl förenas med fortsatta möjligheter för riksdagen att påverka hela det område som täcks av vägtrafiklagstiftningen. Riksdagen (3LU 1970: 83, rskr 1970: 398) biföll förslaget. Enligt övergångsbestämmelserna till den nya regeringsformen får bemyndigandet utnyttjas även efter regeringsformens ikraftträdande tills riksdagen bestämmer annorlunda. Med stöd av bemyndigandet har be-

slutats flera författningar. Av störst intresse i detta sammanhang är vägtrafikkungörelsen (1972: 603, ändrad senast 1977: 875) (VTK), kungörelsen (1966: 270) om vägmärken m. m. (ändrad senast 1974: 101) (VMK), terrängtrafikkungörelsen (1972: 594, ändrad senast 1977: 876) (TTK), FK, bilregisterkungörelsen (1972: 599, omtryckt 1976: 779, ändrad 1977: 957) (BRK) och bilavgaskungörelsen (1972: 596, ändrad senast 1976: 367) (BAK).

3 Nuvarande ordning

3.1 Trafiknämnderna

Som jag tidigare har påpekat (avsnitt 2.1) inrättades trafiknämnderna i samband med polisväsendets omorganisation vid årsskiftet 1964—1965. De regleras i lagen (1964: 371) om trafiknämnder (ändrad senast 1977: 704) (TNL). Enligt 1 § TNL skall det i varje kommun finnas en trafiknämnd. Nämnden skall handlägga de frågor om lokala trafikföreskrifter och yrkesmässig trafik som bestäms särskilt. Om delar av samma kommun ingår i olika polisdistrikt skall det finnas en trafiknämnd för varje sådan kommunedel. Trafiknämnden består av ordförande och två andra ledamöter. Ordförande är alltid polischefen i det polisdistrikt i vilket kommunen eller kommundelen ingår. Övriga ledamöter utses av kommunfullmäktige. För varje sådan ledamot skall utses minst en suppleant. Valbar till ledamot eller suppleant är varje svensk medborgare som är bosatt inom polisdistriktet och inte är omyndig. Till ledamot eller suppleant bör endast den väljas som är väl förtrogen med de lokala förhållandena i fråga om samhällsplanering och trafikreglering.

Ledamöter och suppleanter i trafiknämnd väljs av kommunfullmäktige för en tid av tre år. Om ledamot eller suppleant efter valet upphör att vara valbar, skall han omedelbart frånträda sitt uppdrag och fyllnadsval anordnas.

Trafiknämnden får uppdra åt ordföranden att på nämndens vägnar fatta beslut om vissa ärenden eller vissa typer av ärenden. I övrigt får ärenden inte avgöras utan att nämnden är fulltalig.

Som nämndens beslut gäller den mening som biträds av ordföranden och minst en av de övriga ledamöterna. Om sådan enighet inte kan uppnås, skall trafiknämnden med eget yttrande hänskjuta frågan till länsstyrelsen för avgörande.

Polismyndigheten tillhandahåller lokal och kansli för trafiknämnden.

Trafiknämnden har till uppgift dels att besluta om lokala trafikföreskrifter enligt VTK och TTK samt om dispenser från bl. a. sådana föreskrifter, dels att pröva frågor om taxitillstånd. Vidare handhar trafiknämnden frågor om godkännande av taxameter och dispens från skyldighet att ha taxibil utrustad med taxameter och mellanvägg.

3.2 Lokala trafikföreskrifter

Enligt 147 § VTK kan särskilda trafikregler för viss väg eller vägsträcka eller för samtliga vägar inom visst område meddelas genom lokala trafikföreskrifter. Som lokala trafikföreskrifter räknas dock inte sådana föreskrifter som polismyndighet eller vägmyndighet enligt 154 § VTK kan meddela i samband med trafikolycka, trafikövervakning, väghållningsarbete o. d. Inte heller sådana föreskrifter som ägare av enskild väg kan meddela enligt 151 § VTK räknas som lokala trafikföreskrifter.

I 147 § VTK anges också vilka typer av föreskrifter som får meddelas.

De är

1. förbud mot trafik med fordon av visst slag eller fordon med last av viss beskaffenhet,
2. föreskrift om körriktning,
3. förbud mot provkörning eller sådan övningskörning som avses i 72 § körkortsförordningen (1977: 722) (KKF),
4. föreskrift om väjningsplikt med avvikelse från 38 § VTK eller föreskrift om stopplikt,
5. föreskrift att väjningsplikt eller stopplikt skall gälla i stället för bestämmelserna i 57 § första stycket VTK,
6. föreskrift om färdhastighet med vissa begränsningar,
7. förbud att stanna eller parkera fordon,
8. föreskrift om stannande eller parkering som avviker från vissa av de allmänna bestämmelserna i VTK om stannande och parkering,
9. föreskrift att vad som gäller om hästfordon i fråga om lyktor m. m. vid färd på allmän väg även skall gälla på viss enskild väg,
10. föreskrift om axeltryck, boggitryck eller bruttovikt med avvikelse från de allmänna bestämmelserna i 106 § VTK,
11. föreskrift om inskränkning till mindre bredd eller längd på fordon än som är tillåtet enligt 107 och 109 §§ VTK,
12. föreskrift om undantag från reglerna i VTK om förande av terrängfordon på väg,
13. föreskrifter om andra särskilda åtgärder för reglering av trafiken.

Genom lokala trafikföreskrifter kan också bestämmas att en väg eller vägsträcka skall anses som huvudled, motorväg eller motortrafikled. Föreskrifterna får dock inte utformas så att huvudleder kommer att korsa varandra.

Enligt 148 § VTK meddelar länsstyrelsen lokala trafikföreskrifter som rör transport av farligt gods, väjningsplikt, stopplikt, färdhastighet, axeltryck, boggitryck, bruttovikt eller bredd resp. längd på fordon, fordonståg eller last. Länsstyrelsen får genom lokal trafikföreskrift också medge undantag från vissa regler i VTK om begränsning av möjligheterna att köra terrängfordon på väg. Om det behövs lokala trafikföre-

skrifter på grund av tjällossning e. d. eller för sådana tävlingar på väg som länsstyrelsen har lämnat tillstånd till, meddelar länsstyrelsen dessa. I övrigt är det trafiknämnden som meddelar lokala trafikföreskrifter.

Lokala trafikföreskrifter kan meddelas också enligt TTK. Enligt 57 § TTK kan lokal trafikföreskrift avse

1. förbud mot trafik med fordon av visst slag eller fordon med last av viss beskaffenhet,

2. förbud mot provkörning av fordon,

3. förbud mot övningskörning som avses i 72 § KKF,

4. förbud att stanna eller parkera fordon,

5. färdhastighet,

6. undantag från belysningsföreskrifterna i TTK,

7. annan åtgärd för reglering av trafiken.

Enligt 58 § TTK meddelar trafiknämnden lokala trafikföreskrifter som avser stannande- eller parkeringsförbud. Övriga lokala trafikföreskrifter enligt TTK meddelas av länsstyrelsen, som emellertid har möjlighet att besluta att trafiknämnden får meddela sådana föreskrifter.

VTK och TTK innehåller vissa möjligheter att ge dispenser från reglerna i dessa författningar och från lokala trafikföreskrifter som har utfärdats med stöd av författningarna. När det gäller dispenser från lokala trafikföreskrifter kan grundprincipen sägas vara att den myndighet som har utfärdat föreskriften också har möjlighet att ge dispens. I fråga om TTK gäller principen utan undantag, vilket framgår av 67 § tredje stycket TTK, där det sägs att fråga om undantag från lokal trafikföreskrift prövas av den myndighet som har meddelat föreskriften. I VTK förekommer dock undantag från den angivna huvudregeln. Lokala trafikföreskrifter enligt 147 § andra stycket 4, 5, 10 och 11 meddelas av länsstyrelsen. Undantag från föreskrifter enligt punkterna 4 och 5, som gäller väjningsplikt resp. stopplikt, förekommer i princip inte. Dispens från lokala trafikföreskrifter enligt punkterna 10 och 11, som behandlar axeltryck, boggitryck, bruttovikt, fordonsbredd och fordonslängd, meddelas av trafiknämnden inom dess verksamhetsområde. Avser en sådan ansökan mer än en trafiknämnds område inom samma län prövas den av länsstyrelsen. Om flera län berörs behandlas ansökan av statens vägverk.

Genom lokal trafikföreskrift enligt 57 § tredje stycket TTK kan också meddelas förbud eller föreskrifter och medges undantag från vissa bestämmelser i terrängkörningslagen (1975: 1313).

Myndighet som har meddelat lokal trafikföreskrift enligt VTK eller TTK skall föra in den i en särskild liggare och kungöra den enligt lagen (1976: 633) om kungörande av lagar och andra författningar. Föreskrifter som inte skall tillkännages med vägmärke skall föras in i den eller de tidningar där kommunala meddelanden för orten tas in (152 § andra stycket VTK, 59 § första stycket TTK). I 152 § första stycket VTK och 60 § TTK ges också bestämmelser om underrättelser till berörda

myndigheter om meddelade lokala trafikföreskrifter. Således skall statens trafiksäkerhetsverk (TSV) underrättas om alla lokala trafikföreskrifter enligt VTK och enligt 57 § andra stycket TTK. Väghållningsmyndigheten skall underrättas om lokal trafikföreskrift enligt VTK. Är väghållningsmyndigheten kommunal skall även statens vägverk underrättas. Statens naturvårdsverk skall underrättas om lokala trafikföreskrifter enligt 57 § tredje stycket TTK. Vidare skall länsstyrelse och trafiknämnd underrätta varandra om de lokala trafikföreskrifter som de meddelar. Om lokal trafikföreskrift enligt VTK skall utmärkas av enskild vägs ägare skall även denne underrättas. Enligt 59 § andra stycket TTK skall markägaren delges beslut om lokala trafikföreskrifter av vissa slag. De nu redovisade bestämmelserna gäller enligt 153 § VTK och 61 § TTK i tillämpliga delar även när lokal trafikföreskrift ändras eller upphävs.

Tillämpningsföreskrifter till VTK och TTK såvitt gäller lokala trafikföreskrifter meddelas enligt 162 § VTK och 65 § TTK av statens trafiksäkerhetsverk. När det gäller lokala trafikföreskrifter enligt 57 § tredje stycket TTK ankommer det emellertid på statens naturvårdsverk att meddela de tillämpningsföreskrifter som behövs.

Beslut om lokal trafikföreskrift är ett beslut av förvaltningsmyndighet som kan överklagas. Har det meddelats av trafiknämnd får talan föras hos länsstyrelsen genom besvär. Mot beslut av länsstyrelse får talan föras hos regeringen genom besvär. TSV och statens vägverk har rätt att besvara sig över beslut om lokal trafikföreskrift. Denna rätt är inte inskränkt till viss tid.

3.3 Vissa tillstånd till yrkesmässig trafik, m. m.

Yrkesmässig trafik är enligt YTF trafik i vilken bil och förare mot ersättning tillhandahålls allmänheten för person- eller godsbefordran. Från tillämpningen av bestämmelserna i förordningen är en del transporter undantagna. Regeringen får också medge ytterligare undantag från förordningen för visst slag av trafik om det visas vara påkallat. Enligt 3 § YTF ankommer det på länsstyrelserna att verka för ett ändamålsenligt ordnande av den yrkesmässiga trafiken.

Den yrkesmässiga trafiken uppdelas enligt 4 § i linjetrafik, beställningstrafik och turisttrafik. Såvitt avser trafik med person- eller lastbil förstås med linjetrafik yrkesmässig trafik för regelbunden befordran av passagerare eller gods på viss vägsträcka eller mellan vissa orter under sådana omständigheter att bestämmanderätten i fråga om bilens utnyttjande inte tillkommer viss trafikant eller vissa trafikanter gemensamt. Beställningstrafik är sådan yrkesmässig trafik, som inte är linjetrafik.

Förutsättning för rätten att driva yrkesmässig trafik är enligt 5 § YTF att vederbörligt tillstånd (trafiktillstånd) har meddelats. Ansökan om trafiktillstånd eller medgivande till överlåtelse av sådant tillstånd skall göras av den som avser att driva trafik med stöd av tillståndet. Kan det

antagas att trafikförsörjningen inom viss kommun främjas, om beställningstrafiken för personbefordran med personbil (taxitrafiken) utövas av juridisk person, får kommunen göra ansökan om tillstånd för denne eller om överlåtelse av tillstånd på honom.

Tillstånd till taxitrafik meddelas av den trafiknämnd inom vars verksamhetsområde stationsorten skall förläggas eller, om kommun gör ansökan för juridisk person, av regeringen. Bestämmelserna i förordningen om trafiktillstånd gäller i tillämpliga delar även tillstånd till utökning av trafik för vilken tillstånd tidigare har meddelats.

I 12 § YTF anges villkoren för att trafiktillstånd skall meddelas. Tillstånd får enligt huvudregeln meddelas endast om den ifrågasatta trafiken är behövlig och i övrigt lämplig. Även sökandens lämplighet skall prövas. Trafiktillstånd skall ställas på viss fysisk eller juridisk person och innehålla de villkor och bestämmelser som anses behövliga. Det kan vidare begränsas till att omfatta vissa slag av transporter eller viss kortare tid. Om tillståndet avser beställningstrafik skall stationsort bestämmas för bil som används i trafiken.

Har tillståndshavaren avlidit eller försatts i konkurs får rörelsen under vissa förutsättningar fortsättas utan särskilt tillstånd under en tid av högst ett år från dödsfallet eller första borgenärssammanträdet. Trafiktillstånd kan — bl. a. vid dödsfall eller konkurs — överlåtas efter medgivande av den myndighet som har meddelat tillståndet. Därvid prövas bl. a. lämpligheten hos den som vill överta tillståndet. Trafiktillstånd kan återkallas eller dras in på viss tid om det vid utövandet av trafiken har förekommit svåra eller upprepade överträdelser av bestämmelserna i YTF eller av vissa andra särskilda bestämmelser, vid underlåtenhet att begagna tillståndet eller när tillståndshavaren på annat sätt väsentligt har åsidosatt sina skyldigheter såvitt angår trafikens anordnande eller handhavande. Har innehavare av trafiktillstånd gjort sig skyldig till förfarande eller försummelse, som kan föranleda återkallelse eller indragning av tillståndet, och kan det antas att han skall låta rätta sig utan sådan åtgärd, kan i stället varning meddelas. Fråga om återkallelse eller varning rörande taxitillstånd prövas av trafiknämnden. Trafiktillstånd kan också återkallas i samband med att ansökan föreligger från en sökande om nytt trafiktillstånd. När tillstånd återkallas i samband med att nytt trafiktillstånd har lämnats, kan den nye tillståndshavaren förpliktas att lösa in rörelsen.

Av 21 § YTF framgår att beställningstrafik för personbefordran får bedrivas inom stationsorten. För trafik utanför stationsorten gäller begränsningar.

Enligt 23 § gäller med vissa angivna undantag befordringsplikt för innehavare av tillstånd till yrkesmässig trafik för personbefordran med personbil eller i linjetrafik.

Innehavare av trafiktillstånd kan enligt 24 § YTF åläggas skyldighet att ansluta sig till förening av utövare av yrkesmässig trafik med syfte

att hålla beställningskontor eller handha de gemensamma uppgifter i övrigt som den tillståndsbeviljande myndigheten finner lämpliga för trafikens ordnande.

Enligt 25 § 2 mom. får enligt huvudregeln fordon inte användas i yrkesmässig trafik förrän tillståndshavaren till tillståndsmyndigheten har anmält, att fordonet skall användas i trafik enligt tillståndet.

Vidare gäller som förutsättning för att få använda fordon för yrkesmässig personbefordran att tillståndshavaren har överlämnat bevis att fordonet har godkänts vid lämplighetsbesiktning. Bevis om godkännande vid lämplighetsbesiktning utfärdas av besiktningsman hos Aktiebolaget Svensk Bilprovning. Tillståndsmyndigheten kan återkalla godkännandet om anledning föreligger därtill.

Bil som används i beställningstrafik för personbefordran skall, om tillståndsmyndigheten inte har medgett undantag, vara försedd med taxameter som har godkänts av tillståndsmyndigheten. Bestämmelserna om taxameter gäller i princip inte buss som används i beställningstrafik.

Utövare av yrkesmässig trafik för personbefordran i beställningstrafik med personbil eller i linjetrafik är enligt 29 § YTF underkastad de taxebestämmelser som fastställs av länsstyrelsen. Taxan är i princip en maximitaxa men i undantagsfall kan beträffande linjetrafik för personbefordran fastställas fasta avgifter, som alltså skall tillämpas utan avvikelse.

Straffbestämmelserna i YTF finns i 34 §. Den som driver yrkesmässig trafik eller uthyrningsrörelse utan att vara berättigad därtill straffas med böter. Motsvarande gäller i fråga om olika slag av överträdelser i samband med utövandet av verksamheten.

Enligt 36 § YTF är domstolarna skyldiga att underrätta tillståndsgivande myndighet, om innehavare av bl. a. tillstånd till yrkesmässig trafik har dömts till straff för förseelse mot YTF. Underrättelsesyldighet föreligger också i vissa andra fall. Över utövare av yrkestrafik förs yrkestrafikregister.

I 44 § YTF finns bl. a. besvärsmåttbestämmelser, som — i fråga om taxi-tillstånd — innebär att talan mot trafiknämnds beslut förs hos länsstyrelsen. Länsstyrelsens beslut kan — liksom andra beslut av länsstyrelsen enligt YTF — överklagas hos regeringen.

Enligt kungörelsen (1958: 257) angående mellanvägg av splitterfritt glas å vissa i yrkesmässig trafik använda personbilar får personbil, som skall användas i beställningstrafik för personbefordran, godkännas vid lämplighetsbesiktning endast om den är försedd med en mellan förarplatsen och bakomvarande sittrum anbragt mellanvägg av splitterfritt glas eller jämförligt material. Trafiknämnden kan efter prövning i varje särskilt fall medge undantag från denna skyldighet. Sålunda kan undantag medges bl. a. i fråga om personbil, som med hänsyn till utrustning för sjuktransport inte utan avsevärd olägenhet kan försees med mellan-

vägg. Trafiknämnden kan också efter ansökan meddela förhandsbesked om undantag kan medges. Föreskrifter angående beskaffenheten av mellanvägg och anvisningar i övrigt för tillämpningen av kungörelsen meddelas av TSV.

Vissa länsstyrelser har utfärdat särskilda reglementen som innehåller närmare bestämmelser om taxitrafikens utövande. Bestämmelserna är närmast av ordningskaraktär. Enligt vissa reglementen har trafiknämnd ålagts att pröva huruvida personer som avses komma att tjänstgöra som taxiförare är lämpliga för uppgiften. Några författningsbestämmelser som reglerar dessa reglementen finns inte.

Eftersom jag även kommer att behandla vissa frågor om uthyrningsrörelse vill jag också redogöra för vad som gäller på detta område.

De grundläggande bestämmelserna om uthyrning av motorfordon finns i 32 § 1 mom. YTF. Där föreskrivs att yrkesmässig uthyrning av automobil utan att förare ställs till förfogande (uthyrningsrörelse) får ske endast efter tillstånd av länsstyrelsen i det län där rörelsen skall drivas. Med automobil avses enligt 1 och 41 §§ personbil, lastbil och buss samt terrängmotorfordon. Som 1 § har utformats krävs det tillstånd också för uthyrning av traktortåg, dvs. traktor med tillkopplat släpfordon. I övrigt krävs det inte särskilt tillstånd för att yrkesmässigt hyra ut släpfordon.

Tillstånd till uthyrningsrörelse meddelas endast om rörelsen finnes behövlig och i övrigt lämplig och om sökanden anses skickad att handha den. Prövning av rörelsens behövlighet skall inte ske, när ansökan avser tillstånd till uthyrning av personbil eller av lastbil vars totalvikt inte överstiger 3,5 ton. Kan det antas att rörelsen kommer att beröra annat län än det där rörelsen skall bedrivas och kan länsstyrelsen med hänsyn härtill inte tillfredsställande bedöma behovet och lämpligheten av rörelsen, skall länsstyrelsen överlämna ärendet till regeringen för avgörande.

Bil får inte tas i bruk i uthyrningsrörelse förrän tillståndshavaren till den länsstyrelse som har meddelat tillståndet skriftligen har anmält att fordonet skall användas i rörelsen enligt tillståndet. I fråga om terrängfordon skall överlämnas bevis att fordonet har godkänts vid lämplighetsbesiktning.

Hos länsstyrelsen förs ett register över innehavare av tillstånd till uthyrningsrörelse med angivande av de fordon som har anmälts för användning enligt resp. tillstånd. Registren förs manuellt i form av kortregister eller liknande, där varje tillståndshavare har sitt upplägg.

Inom kommunikationsdepartementet bereds f. n. ett antal ärenden som berör taxitrafiken och jag vill i detta sammanhang lämna en orientering härom.

I framställning till departementet har TSV hemställt att bestämmelserna i YTF om krav på taxameter i taxibil flyttas över till FK. Som motiv härför anför verket bl. a. att det i det arbete med föreskrifter om taxi-

bils utrustning och beskaffenhet som pågår inom verket bl. a. har förordats vissa krav i fråga om taxameterens beskaffenhet. Med nuvarande utformning av FK anser sig verket förhindrat att utfärda föreskrifter för lämplighetsbesiktning av taxibilar som omfattar även krav på taxameterens beskaffenhet. Enligt verket är det önskvärt att utrustningsbestämmelser som rör taxibilar i görligaste mån samlas i FK. Verket anser att flera fördelar skulle kunna uppnås med en sådan ordning. Man skulle härigenom kunna utfärda närmare utrustningsföreskrifter i fråga om taxametern liksom föreskriva att den skall vara av typ som har godkänts av verket eller av annan myndighet. Enligt verket bör i FK också tas in en bestämmelse som gör det möjligt för verket att medge undantag från kravet på taxameter.

TSV:s framställning har remissbehandlats.

Frågor om tillståndsgivningen och om företagsstrukturen inom taxinäringen har i olika sammanhang blivit föremål för överväganden.

År 1971 avlämnade utredningen rörande företagsstrukturen inom den yrkesmässiga vägtrafiken, den s. k. yrkestrafikutredningen, sitt betänkande (SOU 1971: 34) Lastbil och taxi. Till de frågor som utredningen bl. a. behandlade hörde tillståndsgivningen och företagsstrukturen inom taxinäringen.

Yrkestrafikutredningens betänkande utgjorde utgångspunkten för prop. 1972: 81 med förslag till bl. a. ändringar i YTF. Propositionen antogs av riksdagen under våren 1972 (TU 1972: 13, rskr 1972: 232). Övervägandena mynnade ut i slutsatsen att anledning inte förelåg att — såsom yrkestrafikutredningen hade föreslagit — vidta någon tvångsvis omstrukturering av taxinäringen mot större enheter i bolagsform.

Förslag lades däremot fram som innebar att kommunernas inflytande över taxitrafikens anordnande kunde ökas. Förslagen innebar att kommun — om det kunde antas att trafikförsörjningen inom kommunen skulle främjas av att taxitrafiken utövades av juridisk person — kunde söka tillstånd till det.

Förslagen föranledde ändring i bl. a. 5 § YTF.

År 1973 beslöt Svenska kommunförbundet, Svenska taxiförbundet och Svenska transportarbetareförbundet att tillsätta en gemensam arbetsgrupp för att utarbeta förslag till ändrad företagsstruktur för taxinäringen och behandla vissa andra därmed sammanhängande frågor. Gruppen, den s. k. strukturarbetsgruppen, överlämnade 1974 sin rapport, Taxinäringen — förslag till ändrad företagsstruktur m. m., till förbundsstyrelserna. Rapporten har därefter getts in till kommunikationsdepartementet och remissbehandlats.

Arbetsgruppen föreslår i huvudsak följande. Taxitillstånd bör företrädesvis meddelas större företag som driver verksamheten i aktiebolagsform. I varje kommun bör i princip bildas ett aktiebolag för taxitrafiken med ett för hela kommunen gemensamt beställningskontor. Från denna

regel bör enligt arbetsgruppen undantag kunna göras för de största tätortskommunerna. Alla nuvarande tillståndshavare föreslås få rätt att förvärva aktier i bolaget. Turordningsprincipen bör slopas och ersättas med ett förturssystem i fråga om hembud av aktier. Den nya ordningen föreslås genomförd under en tioårig övergångsperiod.

Vidare har näringsfrihetsombudsmannen (NO) i skrivelse till kommunikationsdepartementet tagit upp frågor som bl. a. rör företagsstrukturen inom taxinäringen. NO framhåller bl. a. att kravet i YTF om att särskilda skäl skall föreligga för att juridiska personer skall få trafik tillstånd bör slopas.

I särskilda framställningar har Svenska kommunförbundet och Svenska taxiförbundet begärt en översyn av reglerna om fastställande av taxor för taxitrafiken. Förbunden hävdar att fastställelse av taxor bör ske genom en central myndighets försorg.

3.4 Det frivilliga trafiksäkerhetsarbetet

NTF fungerar centralt som riksorganisation för det frivilliga trafiksäkerhetsarbetet och har en regional organisation i form av 24 länsförbund. Vid sidan av dessa finns tre trafiksäkerhetsföreningar med Stockholm, Göteborg och Malmö som verksamhetsområden. Medlemmar i NTF är de nämnda förbunden och föreningarna samt ett 70-tal riksorganisationer.

NTF:s verksamhet finansieras genom bl. a. statsbidrag, bidrag från trafikförsäkringsbolagen samt intäkter från förlagsverksamhet och medlemsavgifter. För budgetåret 1976/77 uppgick statsbidraget till ca 3,3 milj. kr.

Föreningen samarbetar med bl. a. myndigheter, institutioner, företag samt regionala och lokala trafiksäkerhetsorgan. Verksamheten bedrivs i nära samverkan med TSV genom bl. a. regelbundna överläggningar för genomgång av aktuella frågor och planering av särskilt informationsverksamheten. NTF och länsförbunden har härvid bl. a. åtagit sig att svara för visst arbete i informationskampanjer som har initierats av TSV.

I NTF:s centrala verksamhet — som i stor utsträckning är inriktad på att initiera och skapa underlag för regionala och lokala aktiviteter — ingår bl. a. produktion och distribution av kurslitteratur, filmer, bildserier, trycksaker och annat material för trafiksäkerhetsarbetet. Särskilda centrala aktiviteter bedrivs av föreningen genom bl. a. Barnens trafikklubb, Yrkesförarrådet och Ungdomsrådet. De båda råden har numera en regional organisation som successivt utvecklas.

Det regionala trafiksäkerhetsarbetet sker främst i de 24 länsförbunden och trafiksäkerhetsföreningarna i Stockholm, Göteborg och Malmö. Enligt normalstadgarna kan som medlemmar i länsförbund ingå lands-

ting och kommuner, lokala trafiksäkerhetsorgan, regionala statliga myndigheter verksamma inom länet samt organisationer, företag och sammanslutningar, som vill stödja förbundets verksamhet. En väsentlig uppgift för länsförbunden är att biträda de lokala trafiksäkerhetsorganen i deras verksamhet.

Samtliga länsförbund får årligen anslag från NTF med i medeltal ca 50 000 kr. och från landstingen med belopp som varierar från 10 000 till 190 000 kr. per år. Också storstadsförningarna får betydande bidrag. För genomförande av vissa av TSV initierade kampanjer i länen lämnar TSV speciella bidrag. Heltidsanställda s. k. verkställande ledamöter finns i de tre trafiksäkerhetsföreningarna samt i åtta länsförbund. Övriga länsförbund har deltidanställda verkställande ledamöter.

Inom det lokala trafiksäkerhetsarbetet har — såsom tidigare har redovisats — i nästan alla kommuner under medverkan av NTF tillsatts särskilda organ, oftast kallade trafiksäkerhetskommittéer. Dessa kommittéer har i ökande grad tagits i anspråk vid den kommunala planeringen. De är numera, vilket redan har framgått, som regel att betrakta som fakultativa kommunala nämnder. Kommittéernas främsta uppgift i det lokala trafiksäkerhetsarbetet har alltsedan tillkomsten varit att ta initiativ till olika trafiksäkerhetsfrämjande åtgärder, att stimulera till aktiv medverkan vid åtgärdernas genomförande samt att stödja och samordna den frivilliga verksamheten. Kommittéerna utnyttjas dessutom i viss grad som remissorgan.

Frivilligkrafter har — som har framgått av det anförda — i viss utsträckning inlemmats i trafiksäkerhetskommittéerna. Vid sidan om kommittéerna förekommer dock ytterligare ett omfattande lokalt trafiksäkerhetsarbete som utförs på frivillighetens väg. Det sker genom olika klubbar och föreningar — ofta med anknytning till trafikfrågor — företag och enskilda. Detta arbete präglas bl. a. av idégivning, initiativ till trafiksäkerhetsfrämjande åtgärder samt aktiv medverkan i trafiksäkerhetskampanjer.

3.5 Kommunal trafikövervakning

Enligt lagen (1964: 321) om kommunal trafikövervakning (ändrad senast 1967: 61) (LKT) får länsstyrelsen i fråga om kommun som tar ut avgift för begagnande av allmän parkeringsplats förordna att kommunen skall ombesörja övervakningen av att föreskrifter rörande parkering och annan uppställning samt stannande av fordon efterlevs. När länsstyrelsen meddelar sådant förordnande skall den också bestämma det område av kommunen inom vilket denna skall ombesörja övervakningen. Likaså skall bestämmas det minsta antal övervakare som behövs.

Trafikövervakning är i första hand en polisiär verksamhet. Även om det — som jag tidigare har antytt — har ansetts möjligt att låta personal

utan fullständig polisutbildning fullgöra övervakningsuppgifter som avser stannande och parkering av fordon har man funnit det nödvändigt att kräva en viss utbildning av personalen. Detta krav har tagits in i LKT som i 2 § även innehåller ett bemyndigande för rikspolisstyrelsen att meddela föreskrifter om utbildningen. Rikspolisstyrelsen har med stöd av bemyndigandet fastställt normalplan för utbildning av trafikövervakare. Sedan övervakaren har fått föreskriven utbildning, får han förordnas att fullgöra trafikövervakning. Detta förordnande meddelas av polischefen. Trafikövervakarna står i sin tjänstgöring under polischefens ledning. Detta innebär enligt uttalanden i prop. 1964: 101 att det ankommer på polischefen att bestämma i frågor som t. ex. fördelningen av personalen på olika delar av övervakningsområdet, behovet av övervakning under skilda delar av dygnet, samordningen med polisens övervakningsverksamhet, formerna för övervakningen och rapportering m. m.

Kommunens del av huvudmannaskapet för trafikövervakarkåren anges i samma proposition så att kommunen som arbetsgivare beslutar i frågor som hänger samman med befattningshavarnas arbetstid och andra anställningsvillkor. Det ankommer också på kommunen att anställa och avlöna personalen, utrusta den och i övrigt svara för administrationen av verksamheten. Det är också kommunen som har att se till att personalen får den föreskrivna utbildningen.

3.6 Vägtrafiklagstiftningen och regeringsformens regler om normgivningsmakten

Den nya regeringsformens (RF) regler om normgivningsmakten finns i 8 kap. Grundlagsreformen innebar bl. a. att den s. k. samfällda lagstiftningen försvann. Riksdagen är numera ensam lagstiftare och den beslutar lag i vilket ämne som helst. I vissa frågor är lagformen föreskriven i RF. Detta gäller t. ex. föreskrifter av privaträttslig natur och ingrepp i enskildas personliga eller ekonomiska förhållanden. När det gäller vissa typer av föreskrifter som rör näringsverksamhet, trafik, ordning på allmän plats m. m. får regeringen meddela föreskrifter efter bemyndigande i lag. Slutligen får regeringen utan särskilt bemyndigande meddela dels verkställighetsföreskrifter till lagar, dels andra föreskrifter som inte kräver lagform. Dit hör t. ex. den administrativa normgivningen och vissa andra offentligrättsliga föreskrifter.

På trafikområdet gäller lagen (1975: 88) med bemyndigande att meddela föreskrifter om trafik, transporter och kommunikationer (ändrad 1977: 1121) (bemyndigandelagen). I prop. 1975: 8 om följdlagstiftning med anledning av den nya regeringsformen, där förslag till bemyndigandelag lades fram, påpekades att genomgången av olika skäl inte kunde bli fullständig och dåvarande chefen för justitiedepartementet

förutskickade att de framlagda förslagen skulle komma att följas av andra. Riksdagen hade ingen erinran mot propositionen i denna del (KU 1975: 10, rskr 1975: 62).

Bemyndigandlagen täcker emellertid inte hela det område som avsågs med det riksdagsbeslut år 1970 varigenom regeringen bemyndigades att meddela föreskrifter inom områden för vägtrafiklagstiftningen. I fråga om omfattningen av detta bemyndigande får jag hänvisa till vad jag tidigare har anfört (avsnitt 2.6).

4 Trafiknämndsutredningen

4.1 Betänkandet (SOU 1976: 18) Lokala trafikföreskrifter m. m.

I betänkandet behandlar utredningen frågor om vilka myndigheter som skall meddela lokala trafikföreskrifter och ge tillstånd till taxitrafik samt frågan om det frivilliga trafiksäkerhetsarbetets lokala och regionala organisation. När det gäller de lokala trafikföreskrifter som nu meddelas av trafiknämnd föreslår utredningen att dessa i huvudsak skall meddelas av kommunfullmäktige eller den kommunala nämnd som fullmäktige utser. För att säkerställa att föreskrifterna utformas på ett — både formellt och sakligt — riktigt sätt föreslås dels att TSV skall utfärda föreskrifter och utarbeta mallar till kommunernas ledning, dels att det ges regler om samråd med polismyndigheten, statens vägverk och TSV. Undantag från kommunens beslutsbefogenhet görs dock bl. a. för föreskrifter som endast gäller viss väg och avser en tid av högst sex månader. I dessa fall föreslås att polismyndigheten skall meddela föreskriften. Även vissa andra justeringar i de nuvarande beslutsbefogenheterna föreslås. Därvid märks främst ett förslag att kommunen skall besluta om hastighetsbegränsning inom avgränsade områden utan genomfartstrafik. Utredningen föreslår också att frågor om taxitillstånd skall prövas av kommunen.

Enligt utredningens förslag skall kommunens beslut kunna överklagas endast genom s. k. kommunalbesvär. Detta innebär dels att endast den som är kommunmedlem — dvs. är kyrkobokförd i kommunen, är taxerad till kommunalskatt eller äger fastighet där — får anföra besvär, dels att överprövningen begränsas till frågan om beslutets laglighet. Beslutets lämplighet är fullföljdsinstanserna däremot förhindrade att pröva. Utredningen föreslår emellertid att även polismyndigheten, statens vägverk och TSV skall få anföra kommunalbesvär över beslut om lokal trafikföreskrift och att besvärstiden för dessa myndigheter inte skall vara begränsad.

I fråga om det lokala frivilligarbetet föreslår utredningen att de nuvarande trafiksäkerhetskommittéerna skall ombildas till fakultativa kom-

munala nämnder, förslagsvis kallade trafiksäkerhetsnämnder. Till dessa nämnder bör enligt utredningen knytas referensorgan, kallade trafiksäkerhetsråd, som skall upprätthålla kontakterna med de företag, organisationer och enskilda som är engagerade i frivilligarbetet.

När det gäller en mera detaljerad redovisning av förslagen i betänkandet vill jag hänvisa till detta, som bör fogas till protokollet som *bilaga 1*.

4.2 Promemorian (Ds K 1976: 6) Huvudmannskapet för kommunala trafikövervakare

I promemorian behandlas frågan om hur huvudmannskapet för de kommunala trafikövervakarna fortsättningsvis bör vara ordnat. Utredningen anser att det nuvarande delade huvudmannskapet inte är helt tillfredsställande och föreslår att kommunerna får ett odelat huvudmannskap. Det förordas emellertid — för att tillförsäkra polismyndigheten ett tillräckligt inflytande — två samrådsregler. Den ena innebär att kommunen åläggs att vid den långsiktiga planeringen av övervakningsverksamheten samråda med polismyndigheten. Den andra innebär en rätt för polismyndigheten att vid särskilda händelser — såsom vissa slag av offentliga tillställningar — påkalla samråd med kommunen om medverkan av trafikövervakarkåren i den konkreta situationen. Vidare föreslår utredningen att trafikövervakarnas kompetens knyts till lagstiftningen om felparkeringsavgift. Med hänsyn till de ändringar som har gjorts i fråga om skydd för den som utövar myndighet (prop. 1975: 78, JuU 1975: 22, rskr 1975: 212) anser utredningen att personalen inte längre bör meddelas förordnande som ordningsvakter. Promemorian bör fogas till protokollet som *bilaga 2*.

5 Framställningarna

Svenska kommunförbundet har i framställningar den 28 januari 1977 till kommunikations- och kommundepartementen tagit upp två frågor rörande handikappades parkeringsproblem.

Framställningen till kommunikationsdepartementet har viss anknytning till trafiknämndsutredningens betänkande Lokala trafikföreskrifter m. m. Förbundet pekar på att en konsekvens av utredningens förslag är att de beslut som nu meddelas av trafiknämnderna angående parkeringsdispenser för handikappade skulle komma att meddelas av polismyndigheterna. Förbundet finner denna ordning mindre lämplig med hänsyn till den ändring i VTK (SFS 1976: 780) som vidtogs den 28 oktober 1976 och som innebär att de dispenser som meddelas av trafiknämnderna efter den 1 januari 1977 omfattar hela landet. Tidigare gällde dessa

endast inom trafiknämndens område. Länsstyrelsen kunde ge dispenser för länet och statens vägverk dispenser som gällde för hela landet. Förbundet framhåller att många kommuner mot bakgrund av ändringen i VTK av sociala och trafikpolitiska skäl har medverkat till att ge de lokalt utfärdade tillstånden större omfattning än de "riksdispenser" som tidigare utfärdades av vägverket. Förbundet finner det vara angeläget att denna utveckling får fortsätta och föreslår att beslutanderätten rörande denna form av dispenser tilläggs kommunerna. Slutligen ifrågasätter förbundet behovet av tillämpningsföreskrifter till VTK i detta hänseende om förbundets förslag bifalls. Vägverkets nuvarande uppgift i detta avseende bör enligt förbundets uppfattning kunna slopas då behovet av enhetlighet torde kunna tillgodoses inom ramen för det fortlöpande samråd som sker mellan förbundet och kommunerna.

I framställningen till kommundepartementet har förbundet pekat på att de parkeringstillstånd som utfärdas för handikappade varierar i omfattning mellan olika kommuner. I några fall har tillstånden även getts den utformningen att de innefattar befrielse från skyldighet att erlägga avgift på allmän parkeringsplats.

Förbundet anger att det i olika framställningar till förbundet har hemställts att man skall medverka till att parkeringstillstånden även innefattar avgiftsbefrielse. Till en del har detta motiverats med att vissa personer saknar praktiska möjligheter att använda de nuvarande typerna av parkeringsautomater. Ofta är dessutom uppställningstiderna så korta att den handikappade har svårt att hinna uträtta de ärenden som behövs. Detta har lett till att handikappade i vissa fall har sett sig tvingade att parkera sitt fordon på plats där parkeringsförbud råder i stället för på avgiftsbelagd plats.

Enligt 2 § lagen (1957: 259) om rätt för kommun att uttaga avgift för vissa upplåtelse å allmän plats, m. m. (omtryckt 1972: 102) ankommer det på kommunfullmäktige att besluta om parkeringsavgifter och om grunderna för beräkningen av dessa. Enligt förbundets mening följer av allmänna kommunalrättsliga grundsatser att fullmäktige är förhindrade att medge en viss kategori av personer befrielse från att erlägga sådana avgifter, eftersom ett sådant beslut skulle strida mot den kommunala likställighetsprincipen. Förbundet anser att det krävs författningsstöd för att avgiftsbefrielse skall kunna medges och menar att det är angeläget att kommunerna ges möjlighet att medge sådan för handikappade. Enligt förbundets mening bör detta kunna ske genom ett tillägg till 2 § första stycket lagen om rätt för kommun att uttaga avgift för vissa upplåtelse å allmän plats, m. m.

Nacka kommun har i en framställning till kommunikationsdepartementet angett att det inom kommunen föreligger ett stort behov av ökade resurser för övervakning av efterlevnaden av trafikreglerande

föreskrifter. Enligt kommunens mening bör man kunna lösa dessa problem genom att inrätta kommunal trafikövervakning. Förutsättningen för att kommunen med nuvarande lagstiftning skall kunna få förordnande att bedriva trafikövervakning är emellertid att avgiftsbelagd parkering förekommer inom kommunen. Denna förutsättning föreligger inte inom Nacka kommun. Beroende på bl. a. bebyggelsestrukturen inom kommunen anser man det inte heller lämpligt att inrätta avgiftsbelagd parkering. Mot den angivna bakgrunden hemställer kommunen om sådan ändring i LKT att det går att få dispens från kravet på avgiftsbelagd parkering. Denna fråga har också tagits upp av TSV och Svenska kommunförbundet i yttranden över promemorian Huvudmannaskapet för kommunala trafikövervakare.

I fråga om en framställning från TSV angående taxameter får jag hänvisa till vad jag tidigare har anfört (avsnitt 3.3).

6 Remissyttrandena

6.1 Betänkandet (SOU 1976: 18) Lokala trafikföreskrifter m. m.

6.1.1 Lokala trafikföreskrifter

Så gott som alla remissinstanser synes dela utredningens grunduppfattning att kommunernas ökade ansvar för samhällsplanering och trafikförsörjning ger anledning att ompröva beslutsfunktionerna när det gäller lokala trafikföreskrifter. Så anför t. ex. TSV att kommunernas ökade ansvar på de angivna områdena gör det naturligt att stärka deras inflytande på trafiksektorn, eftersom denna har blivit en allt viktigare integrerande del av den fysiska och ekonomiska planeringen i kommunerna. Verket anser därför att trafiknämnderna inte längre är lämpliga för de växande uppgifter som åvilar dem. Liknande synpunkter framförs av *länsstyrelserna*, *trafiksäkerhetsutredningen* (K 1973: 07), *Kungl. Automobil Klubben*, *Motorförarnas helnykterhetsförbund*, *Motormännens riksförbund* och *NTF*. *Svenska vägföreningen* tillfogar att det är väsentligt att möjligheterna till delegation inom kommunerna tillvaratas. *Länsstyrelsen i Malmöhus län* anser att kommunal nämnd, som kommunfullmäktige bestämmer, skall ha beslutanderätten. Detta ger enligt länsstyrelsens mening möjlighet att som rättsmedel anvisa förvaltningsbesvär över det kommunala organets beslut. En sådan beslutsordning ger även möjlighet till val av nämnd med hänsyn till kommunens storlek m. m. Behovet av flexibel anpassning till kommande utveckling tillgodoses också. *Statens vägverk* och *decentraliseringsutredningen* (Kn 1975: 01) anser emellertid — med hänsyn till att beslut om lokala trafikföreskrifter bl. a. påverkar väghållarnas ekonomiska ansvar — att lokala trafikföreskrifter bör meddelas av dessa. Såvitt angår det statliga vägnätet anser decentraliseringsutredningen att besluten i prin-

cip bör meddelas av länsstyrelsen med möjlighet för denna att delegera beslutsbefogenheten till vägförvaltningen. *Rikspolisstyrelsen* anger som sin uppfattning att det övervägande antalet trafiknämnder numera har funnit väl utvecklade former för sitt arbete och f. n. arbetar både effektivt och ändamålsenligt. Styrelsen tillstyrker dock utredningens förslag.

Utredningens förslag till gränsdragning mellan kommunens och polismyndighetens beslutsbefogenheter har i huvudsak accepterats av remissinstanserna. *Rikspolisstyrelsen* menar dock att den föreslagna sexmånadersgränsen är alltför snäv, medan *statens planverk* anser att den är för vid. *TSV* anser däremot att polismyndigheten bör handlägga endast dispensfrågor. Även *länsstyrelsen i Stockholms län* framhåller att det bör övervägas ytterligare att i princip undanta polismyndigheten från beslutsbefogenheter i fråga om lokala trafikföreskrifter. *Länsstyrelsen i Malmöhus län* påpekar att frågan om en lokal trafikföreskrift endast skall avse viss väg eller kortare eller längre tid än sex månader ofta inte kan klarläggas förrän ärendet har beretts för avgörande. Enligt länsstyrelsens mening är en sådan kompetensgräns inte godtagbar. Flera remissinstanser — bl. a. *statens vägverk* och *TSV* — har kritiserat utredningens teknik att beteckna även vad som brukar kallas dispenser som lokala trafikföreskrifter.

De remissinstanser som har kommenterat utredningens förslag om rätt för kommunerna att i viss utsträckning besluta om hastighetsbegränsningar har så gott som genomgående varit kritiska. *Länsstyrelsen i Malmöhus län* redovisar uppfattningen att en uppdelning av beslutskompetensen på det föreslagna sättet kan medföra att handläggningen blir tidsödande genom att särskilda undersökningar måste göras om och i vilken omfattning genomfartstrafik förekommer. Liknande åsikter framförs av *länsåklagarna i Södermanlands* samt *Göteborgs och Bohus län* liksom av flera trafiknämnder. *Länsstyrelsen i Norrbottens län* understryker att man noga bör överväga konsekvenserna innan slutlig ställning tas. I vissa sammanhang kan t. ex. de ekonomiska aspekterna tillåtas bli alltför avgörande. *Statens planverk* anser däremot att kommunerna bör ges beslutanderätten om färdhastighet även på genomgående vägar, varvid de skulle åläggas att beakta vissa ramvillkor.

Flera remissinstanser tar upp frågan om samråd mellan kommunen samt *statens vägverk*, *TSV* och polismyndigheten. Många av dem understryker vikten av att *TSV* utfärdar föreskrifter och tillhandahåller mallar till kommunernas ledning. *Trafiksäkerhetsutredningen* anser att det är otillfredsställande med så oklara samrådsregler som utredningen har föreslagit. Förslaget om obligatoriskt samråd med polismyndigheten före beslut om lokal trafikföreskrift har tillstyrkts eller lämnats utan erinran av bl. a. *riksåklagaren*, *rikspolisstyrelsen*, *statens vägverk*, *TSV*, *länsstyrelserna*, *Motorförarnas helnykterhetsförbund* och *Svenska kommunförbundet*. I flera fall framhålls bety-

delsen av att polismyndigheten på det lokala planet ofta representerar den största trafikjuridiska sakkunskapen. *Rikspolisstyrelsen* menar att polismyndigheten även bör ha närvaro- och yttranderätt vid sammanträde med det beslutande kommunala organet. *Statens vägverk, länsstyrelserna i Stockholms, Kronobergs, Västmanlands och Norrbottens län* anser att även väghallaren — åtminstone när det gäller det statliga vägnätet — bör vara obligatorisk remissinstans. I fråga om samråd med TSV anför *statens vägverk* och TSV att samråd bör ske om det rör sig om principiellt viktiga frågor, såsom exempelvis om den lokala trafikföreskriften avviker från föreskrifter, anvisningar eller mallar som har utarbetats av TSV.

I fråga om besvär över kommunalt beslut om lokal trafikföreskrift har *riksåklagaren, rikspolisstyrelsen, statens vägverk, TSV, länsstyrelserna i Kronobergs, Malmöhus och Norrbottens län* liksom *trafiksäkerhetsutredningen* framhållit att utredningsförslaget medför att någon lämplighetsprövning av överklagade beslut inte kan ske, vilket bedöms som otillfredsställande. *Riksåklagaren* och *de nämnda länsstyrelserna* förordar att överprövningen i stället sker i form av förvaltningsbesvär. Även TSV synes vara av samma uppfattning. *Rikspolisstyrelsen* föreslår att besluten blir föremål för underställningsförfarande. *Näringslivets trafikdelegation* anser att kretsen av besvärberättigade bör utvidgas till att omfatta även lokala näringsidkare och näringslivsorganisationer. *Svenska kommunförbundet* ifrågasätter behovet av besvär rätt för TSV, vägverket och polismyndigheten men godtar förslaget i denna del. Däremot bedömer förbundet det som helt otillfredsställande att de statliga myndigheternas besvär rätt inte har begränsats i tiden.

6.1.2 Vissa yrkestrafikfrågor

En del remissinstanser har uppehållit sig vid utredningens förslag i fråga om yrkestrafiken. *Länsstyrelserna i Kronobergs och Malmöhus län* har lämnat utredningens förslag utan erinran. *Länsstyrelsen i Västmanlands län* anser att frågan om vilken myndighet som skall besluta i frågor om taxitillstånd bör avgöras samtidigt med att man tar ställning till en ny yrkestrafiklagstiftning. I avvaktan på att arbetet med en sådan slutförs anser länsstyrelsen att utredningens förslag kan godtas.

Länsstyrelsen i Stockholms län pekar på att länsstyrelsen enligt 3 § YTF har ett övergripande ansvar för den yrkesmässiga trafikens ändamålsenliga ordnande. Enligt länsstyrelsens mening bör det klarläggas hur länsstyrelsen skall kunna fylla denna uppgift utan att den kommunala självstyrelsen träds alltför nära.

Näringslivets trafikdelegation, Sveriges trafikbilägares riksorganisation och *Svenska vägföreningen* ställer sig kritiska till utredningens förslag. De framhåller att kommunerna har möjlighet att själva söka tillstånd att

bedriva taxirörelse och att kommunerna för att fullgöra sina skyldigheter i fråga om bl. a. färdtjänst och skolskjutsning i stor utsträckning köper tjänster från taxitrafikutövare. Mot denna bakgrund bedömer dessa remissinstanser det som helt olämpligt att kommunerna handhar tillståndsinstrumentet. *Näringslivets trafikdelegation* menar att ett slutligt beslut bör anstå till dess att man har tagit ställning till de strukturfrågor inom taxinäringen som f. n. studeras. I avvaktan på detta bör tillståndsgivningen handhas av länsstyrelserna. De båda andra nämnda remissinstanserna har samma uppfattning i fråga om vilken myndighet som bör besluta om tillstånd till taxitrafik. *Flera trafiknämnder* redovisar också liknande åsikter.

Svenska kommunförbundet har tillstyrkt utredningens förslag men påpekat att vissa bestämmelser i YTF måste samordnas med bestämmelser i kommunallagen. Bl. a. måste i YTF klarläggas att den som har sökt taxitillstånd men inte är kommunmedlem inte har rätt att anföra besvär över avslagsbeslut. Frågan om besvär över avslagsbeslut har uppmärksamats även av några andra remissinstanser. *TSV och länsstyrelsen i Malmöhus län* avstyrker att kommunalbesvär blir enda möjlighet att överklaga beslut rörande taxitillstånd. Även *länsstyrelserna i Stockholms och Västernorrlands län* ställer sig tvacksamma till en sådan lösning.

Kungl. Automobil Klubben och Motorförarnas helnykterhetsförbund framhåller att de inte kan biträda utredningens förslag om avskaffande av den personliga lämplighetsprövningen för dem som skall tjänstgöra som taxiförare.

Statens trafiksäkerhetsverks framställning om överflyttande av bestämmelserna om taxameter från YTF till FK tillstyrks eller lämnas utan erinran av samtliga remissinstanser. *Svenska kommunförbundet* förutsätter emellertid att ändringen inte kommer att inskränka på tillståndsmyndighetens möjlighet att medge undantag från skyldigheten att ha taxameter inmonterad i fordonet. Liknande synpunkter framförs av *länsstyrelsen i Jämtlands län*. *Aktiebolaget Svensk Bilprovning* ifrågasätter om man inte bör införa generellt undantag från skyldigheten att ha fordonet utrustat med taxameter när det gäller fordon som används uteslutande för skolbarntransporter.

6.1.3 Det frivilliga trafiksäkerhetsarbetet

Så gott som alla remissinstanser stöder utredningens förslag när det gäller organisationen av frivilligarbetet. *NTF* framhåller att utredningens uppfattning att trafiksäkerhetsarbetet lämpar sig väl för frivilliga insatser och att det frivilliga engagemanget inte på ett fullgott sätt kan ersättas av arbete i en kommunal nämnd stämmer överens med *NTF:s* mångåriga erfarenhet av frivilligt trafiksäkerhetsarbete.

NTF pekar också på att utredningens förslag stämmer väl med den uppfattning som föreningen redovisade i sitt remissyttrande över promemorian "Kommunerna och trafiksäkerheten", där föreningen anförde att det är naturligt att det på det regionala och lokala planet finns en myndighetslinje och en frivilliglinje. NTF anser liksom utredningen att det inte är realistiskt att generellt sett räkna med en tillfredsställande representation för frivilligkrafterna i de kommunala nämnderna. I små kommuner kan det dock enligt NTF:s mening vara möjligt att bereda alla parter representation i trafiksäkerhetsnämnderna. Liknande synpunkter på värdet av frivilligarbetet framförs av många andra remissinstanser, däribland TSV, Kungl. Automobil Klubben, Motorförarnas helnykterhetsförbund och Motormännens riksförbund. Motorförarnas helnykterhetsförbund har emellertid — när det gäller den lokala organisationen av frivilligarbetet — framhållit att man inte kan dela uppfattningen att representanter för det frivilliga trafiksäkerhetsarbetet som regel skall hänvisas till den föreslagna referensgruppen. Det bör enligt förbundets mening innebära en förstärkning av nämnden att någon eller några representanter för det frivilliga trafiksäkerhetsarbetet ges plats som ordinarie nämndledamot. Förbundet anser att kommunförbundet bör rekommendera kommunerna att handla i enlighet med denna uppfattning. Svenska kommunförbundet finner det också önskvärt att kommunerna stöder trafiksäkerhetsarbetet i ökad utsträckning. Förbundet utgår från att man inom ramen för tillgängliga resurser skall ha möjlighet att verka för ett ökat kommunalt engagemang inom trafiksäkerhetsarbetet.

TSV har — i fråga om den regionala organisationen — påpekat att det f.n. föreligger betydande skillnader mellan de olika länen. Bidragen från landstingen till länsförbunden varierar mellan 10 000 och 190 000 kr. per år. TSV förordar ett ökat landstingskommunalt engagemang i det regionala frivilligarbetet och anger att detta borde vara en angelägen uppgift i det förebyggande arbetet. TSV föreslår också att det till varje länsstyrelse knyts en statlig tjänsteman (trafikkonsulent) som samtidigt är verkställande ledamot eller sekreterare i länets trafiksäkerhetsförbund.

6.2 Promemorian (Ds K 1976: 6) Huvudmannskapet för kommunala trafikövervakare

Så gott som alla remissinstanser har tillstyrkt utredningens förslag att huvudmannskapet för trafikövervakarna helt skall tillkomma kommunen. Bl. a. TSV har förklarat sig dela uppfattningen att övervakningen av parkeringsbestämmelser är ett naturligt ansvarsområde för kommunerna. Från flera håll har emellertid framhållits behovet av samarbete mellan kommunerna och polismyndigheterna. När det gäller formerna för samråd är meningarna mera delade. Flera re-

missinstanser har tillstyrkt utredningens förslag om samrådsregler. Dit hör t. ex. *rikspolisstyrelsen*, *TSV* och *Svenska kommunförbundet*. *Länsstyrelsen i Jönköpings län* och *Föreningen Sveriges länspolischefer* förordar att kommun, som svarar för trafikövervakning, i samråd med polismyndigheten skall upprätta reglemente för verksamheten, vari samarbetet regleras. Enligt dessa båda instansers uppfattning bör rikspolisstyrelsen och Svenska kommunförbundet kunna utarbeta ett normalreglemente till ledning för kommunerna och de lokala polismyndigheterna. *Länsstyrelsen i Malmöhus län* avstyrker utredningens förslag och anser att den taktiska och operativa ledningen av övervakningsarbetet fortfarande bör tillkomma polismyndigheten.

Frågan om ordningsvaktsförordnande för trafikövervakarna har tagits upp av en del remissinstanser. Utredningens förslag att sådana förordnanden i fortsättningen inte skall meddelas har tillstyrkts av bl. a. *TSV* och *länsstyrelsen i Malmöhus län*. Därvid har anförts att bestämmelserna i 17 kap. 1—4 §§ brottsbalken om skydd mot angrepp på personer som utövar myndighet gäller alla som utövar myndighet oavsett förordnande. *En minoritet inom länsstyrelsen i Malmöhus län* liksom *polisstyrelsen i Skellefteå polisdistrikt* anser dock att förordnande alltså bör meddelas.

Utbildningen av personalen har tagits upp av *rikspolisstyrelsen* och *TSV*. *Rikspolisstyrelsen* har betonat att utbildningen måste ske i nära samråd med lokala polismyndigheter. *TSV* har förutsatt att verket och rikspolisstyrelsen får ett visst inflytande på verksamheten.

Avgrensningen av kompetensområdet för trafikövervakarna har behandlats av några remissinstanser. *TSV*, *Motormännens riksförbund*, *NTF* och *Svenska kommunalarbetareförbundet* har tillstyrkt utredningens förslag, medan *länsstyrelsen i Malmöhus län* har avstyrkt det med motiveringen att det innebär en inskränkning i den nuvarande behörigheten.

Ett par frågor utanför utredningsförslaget har tagits upp under remissbehandlingen. *Rikspolisstyrelsen* anser att förordnande om kommunal trafikövervakning normalt bör omfatta hela kommunen och endast då särskilda omständigheter gör det nödvändigt begränsas till delar av den. *TSV* hävdar att frågan om övervakningsområdets omfattning bör lösas i samrådsdiskussionerna mellan polismyndigheten och kommunen. *TSV* och *Svenska kommunförbundet* förklarar sig anse att förekomsten av avgiftsbelagd parkering inte bör vara en nödvändig förutsättning för förordnande om kommunal trafikövervakning. Samma remissinstanser menar också att det saknas anledning att behålla kravet att länsstyrelsen i samband med förordnandet skall besluta om minsta antal trafikövervakare. Det bör enligt dessa båda instansers uppfattning ankomma på kommunen att själv bedöma behovet av resurser.

7 Föredraganden

7.1 Inledning

Den växande trafiken på våra gator och vägar ställer allt högre krav på de statliga och kommunala myndigheter som har att se till att trafiken kan ledas fram på ett smidigt och säkert sätt. I stor utsträckning försöker man lösa dessa problem genom miljöinriktade åtgärder, dvs. i första hand genom lösningar som ger så få konflikthanledningar som möjligt. Det är emellertid ofrånkomligt att sådana åtgärder i första hand är lämpade vid nybyggnad av vägar och områden. När det gäller den befintliga miljön är man i hög grad hänvisad till att genom olika slag av trafikregleringar förbättra förhållandena. I ökande utsträckning har detta arbete kommit att vila på kommunerna och i många av dessa pågår ett intensivt arbete på att genom trafiksaneringar och liknande åtgärder öka trafiksäkerheten och framkomligheten. I många fall vidtas sådana åtgärder också för att minska de negativa miljöeffekterna av trafiken.

Arbetet på trafiksaneringar och andra åtgärder i den befintliga miljön har lett till att de lokala trafikföreskrifterna — som kompletterar eller ersätter vissa av de av statsmakterna beslutade trafikreglerna — har fått en väsentligt större betydelse än tidigare. Möjligheten att meddela lokala trafikföreskrifter finns reglerad i vägtrafikkungörelsen (1972: 603, ändrad senast 1977: 875) (VTK) och terrängtrafikkungörelsen (1972: 594, ändrad senast 1977: 876) (TTK). F. n. meddelas lokala trafikföreskrifter av länsstyrelserna och trafiknämnderna. Trafiknämnden — som inte är ett kommunalt organ — består av polismästaren i polisdistriktet och två kommunalt utsedda ledamöter. I takt med den utveckling som jag nyss har beskrivit har det vuxit fram ett behov av en fastare kommunal förankring av besluten om lokala trafikföreskrifter. Mot bl. a. denna bakgrund tillkallades år 1974 en sakkunnig för att överväga vissa kommunala trafik- och trafiksäkerhetsfrågor (trafiknämndsutredningen — K 1974: 03). Utredningen avgav i februari 1976 betänkandet (SOU 1976: 18) Lokala trafikföreskrifter m. m. I betänkandet föreslås att de nuvarande trafiknämnderna skall avskaffas och att deras uppgifter skall föras över till kommunerna och polismyndigheterna.

I anslutning till förslagen i betänkandet har Svenska kommunförbundet i framställningar till kommunikations- och kommundepartementen tagit upp frågor som rör dispenser för rörelsehindrade från lokala trafikföreskrifter om parkering.

Trafiknämnderna har att behandla även vissa frågor om yrkesmässig trafik. Det rör sig om tillstånd till taxitrafik och vissa andra frågor som hänger samman härmed. Med hänsyn till att trafiknämndsutredningens förslag innebär att de nuvarande trafiknämnderna skall avskaffas har

utredningen förordat att även dessa frågor skall handläggas av kommunerna.

Trafiknämndsutredningen har också haft att behandla frågan om det frivilliga trafiksäkerhetsarbetets lokala och regionala organisation. Frivilliginsatserna i Sverige har genom åren tilldragit sig internationell uppmärksamhet och deras betydelse för ett effektivt trafiksäkerhetsarbete är mycket stor. Utredningens förslag innebär i denna del att frivilligkrafterna — i den mån de inte kan beredas plats i de kommunala nämnder (trafiksäkerhetsnämnder) som har förutsatts handlägga trafiksäkerhetsfrågor — skall verka genom ett kontakt- och referensorgan till de kommunala nämnderna. Även på det regionala planet lägger utredningen fram förslag för att stödja frivilligarbetet.

Ett av momenten i det ökade kommunala engagemanget i trafikfrågor utgör den kommunala trafikövervakning som kan anordnas enligt lagen (1964: 321) om kommunal trafikövervakning (ändrad senast 1967: 61) (LKT). Det nuvarande huvudmannskapet för de kommunala trafikövervakarna är i viss mån delat mellan polismyndigheten och kommunen. I promemorian (Ds K 1976: 6) Huvudmannskapet för kommunala trafikövervakare har trafiknämndsutredningen lagt fram förslag till ett odelat kommunalt huvudmannskap för trafikövervakarna. I anslutning till utredningens förslag har Nacka kommun i en framställning till kommunikationsdepartementet tagit upp frågan om villkoren för att kommun skall få anordna kommunal trafikövervakning.

Betänkandet och promemorian har remissbehandlats.

I det följande behandlar jag de principiella frågeställningar som bör föreläggas riksdagen. Reformen kräver därutöver i vissa detaljfrågor ytterligare överväganden, som det ankommer på regeringen att göra.

Trafiknämndsutredningens förslag aktualiserar frågan om bemyndigande för regeringen att besluta föreskrifter som rör vägtrafiken. Jag kommer därför att i detta sammanhang ta upp även denna fråga.

Vidare kommer jag att behandla en fråga som rör uthyrning av bilar.

7.2 Lokala trafikföreskrifter

Utredningen konstaterar att det tidigare har diskuterats om lokala trafikföreskrifter skall ses som ett hjälpmedel för polisen i dess arbete att uppehålla ordning och säkerhet eller som ett medel i den kommunala planeringen i vid mening. Utvecklingen på detta område kan enligt utredningen anses innebära att man har kommit att mer allmänt omfatta den senare ståndpunkten. Därvid pekar utredningen på att de lokala trafikföreskrifterna numera används för att genomföra mycket ingripande trafiksäkerhetsåtgärder som ibland omfattar hela stadsdelar. Åtgärder av detta slag föregås av omfattande utredningar och debatter i olika kommunala organ. Däremot kommer enligt den nu gällande ordningen de juridiskt bindande besluten om lokala trafikföreskrifter att fattas av

ett icke-kommunalt organ — trafiknämnden. Mot denna bakgrund anser utredningen att trafiknämnderna numera varken i fråga om sammansättning eller beslutsregler kan anses lämpade för sina uppgifter. Enligt utredningens uppfattning bör besluten även formellt fattas av det organ som har eller kan ta det reella ansvaret, dvs. ett kommunalt organ såsom kommunfullmäktige eller — efter delegation — kommunal nämnd. Förhållandena varierar så starkt mellan de olika kommunerna att man inte anser sig kunna förorda att en särskild obligatorisk nämnd inrättas. Kommunen bör i stället ha möjlighet att inrätta en särskild nämnd eller att lägga uppgifterna på en redan befintlig nämnd.

Utredningen pekar på att ett stort antal av de lokala trafikföreskrifterna inte har denna "tunga" trafikpolitiska karaktär. Det gäller främst föreskrifter som behövs för vägarbeten m. m. I dessa fall anser utredningen att polismyndigheten bör kunna besluta. Gränsdragningen bör enligt utredningen göras så att polismyndigheten får beslutskompetensen i fråga om bl. a. lokal trafikföreskrift som gäller endast viss väg och avser en tid av högst sex månader.

Utredningens förslag till fördelning av beslutsbefogenheterna mellan lokala och regionala organ följer i huvudsak de nu gällande reglerna. På en punkt förordas emellertid en ändring. Den innebär att beslut om hastighetsbegränsning som avser ett avgränsat område med lokala vägar utan genomfartstrafik skall meddelas av kommunerna i stället för av länsstyrelsen.

I fråga om samrådet mellan kommunen samt statens vägverk, statens trafiksäkerhetsverk (TSV) och polismyndigheten framhåller utredningen att det är nödvändigt att TSV till kommunernas ledning utfärdar föreskrifter och upprättar mallar till föreskrifter. Utredningen föreslår också att kommunen innan lokal trafikföreskrift beslutas skall inhämta polismyndighetens yttrande över det förslag som föreläggs det beslutande organet. Enligt utredningen skall kommunen också i den utsträckning det behövs samråda med statens vägverk och TSV.

I fråga om besvär över beslut om lokal trafikföreskrift innebär utredningens förslag att kommunalt beslut kan överklagas endast genom kommunalbesvär. Detta medför att i princip bara den som är kommunmedlem — dvs. den som är kyrkobokförd i kommunen, är taxerad till kommunalskatt eller äger fastighet där — är berättigad att klaga och att beslutet kan angripas endast på den grund att det är olagligt, medan däremot beslutets lämplighet inte kan prövas. Utredningen har dock föreslagit att även polismyndigheten, TSV och statens vägverk skall få anföra kommunalbesvär och att besvärstiden för dem inte skall vara inskränkt till viss tid.

Så gott som alla remissinstanser — bl. a. TSV, länsstyrelserna, trafiksäkerhetsutredningen (K 1973: 07), motororganisationerna och Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande (NTF) — delar u t r e d-

ningens grunduppfattning att kommunerna bör få ett ökat inflytande på beslut om lokala trafikföreskrifter. Statens vägverk och decentraliseringsutredningen (Kn 1975: 01) anser dock att lokala trafikföreskrifter i princip bör meddelas av väghållaren. Rikspolisstyrelsen menar att den nuvarande ordningen numera fungerar väl, men tillstyrker ändå att utredningens förslag genomförs. Länsstyrelsen i Malmöhus län anser att kommunal nämnd, som kommunfullmäktige bestämmer, skall ha beslutanderätten, vilket ger möjlighet att som rättsmedel anvisa förvaltningsbesvär över det kommunala organets beslut. En sådan beslutsordning ger även möjlighet till val av nämnd beroende på kommunens storlek m. m. Behovet av flexibilitet med hänsyn till kommande utveckling tillgodoses dessutom. Utredningens förslag till gränsdragning mellan kommunens och polismyndighetens kompetensområden har i huvudsak accepterats av remissinstanserna. Viss kritik har emellertid framförts. Rikspolisstyrelsen anser t. ex. att den föreslagna tidsgränsen om sex månader är för snäv, medan statens planverk anser att den är för vid. Andra instanser — såsom statens vägverk, TSV, decentraliseringsutredningen och länsstyrelsen i Stockholms län — anser att polismyndigheten i princip endast bör handlägga dispensfrågor. Länsstyrelsen i Malmöhus län anser att regeln kan föranleda gränsdragningsproblem. De remissinstanser som har behandlat utredningens förslag om rätt för kommuner att besluta om hastighetsbegränsning har — med enstaka undantag — varit kritiska. De flesta av dem pekar på svårigheten att enkelt avgöra om en väg saknar genomfartstrafik. Frågan om samråd mellan kommunen samt statens vägverk, TSV och polismyndigheten behandlas av flera remissinstanser. Många av dem understryker vikten av att TSV utfärdar föreskrifter och tillhandahåller mallar till kommunernas ledning. Trafiksäkerhetsutredningen menar att de föreslagna samrådsreglerna är alltför oklara. Förslaget om samråd med polismyndigheten har tillstyrkts eller lämnats utan erinran av bl. a. riksåklagaren, rikspolisstyrelsen, TSV och Svenska kommunförbundet. Rikspolisstyrelsen menar att polismyndigheten även bör ha närvaro- och yttranderätt vid sammanträde med det beslutande kommunala organet. Bl. a. statens vägverk framhåller att även väghållaren — åtminstone när det gäller det statliga vägnätet — bör vara obligatorisk remissinstans. Statens vägverk och TSV anser att samråd med TSV bör ske när det rör sig om principiellt viktiga frågor. Många remissinstanser — däribland riksåklagaren, rikspolisstyrelsen, vägverket, TSV och trafiksäkerhetsutredningen liksom flera länsstyrelser — har kritiserat utredningens förslag att kommunalt beslut om lokal trafikföreskrift skall kunna överklagas endast genom kommunalt besvär. De flesta förordar att reglerna om förvaltningsbesvär tillämpas i stället.

I anslutning till utredningens förslag har Svenska kommunförbundet

i framställningar till kommunikations- och kommundepartementen föreslagit dels att parkeringsdispenser för rörelschindrade skall medges av kommunen och inte — såsom utredningen har föreslagit — av polismyndigheten, dels att kommunerna får möjlighet att medge rörelschindrade befrielse från sådana parkeringsavgifter som tas ut med stöd av lagen (1957: 259) om rätt för kommun att uttaga avgift för vissa upplåtelser å allmän plats, m. m. (omtryckt 1972: 102).

För egen del biträder jag utredningens grunduppfattning om behovet av en starkare kommunal förankring av besluten om lokala trafikföreskrifter. Jag förordar därför att trafiknämnderna avvecklas och att deras uppgifter när det gäller lokala trafikföreskrifter förs över till kommunerna. Jag har redan tidigare talat om kommunernas ökande ansvar för trafikmiljön. När det gäller den befintliga bebyggelsen aktualiserar ansvaret åtgärder som har avseende på trafikregleringen och därmed de lokala trafikföreskrifterna. Vid planering av nya områden hänger trafikregleringen av naturliga skäl nära samman med kommunens byggnads-, plan- och miljöpolitik. Slutligen kommer självfallet också den lokala kollektivtrafikens behov in i bilden. Mot denna bakgrund måste trafikreglering anses vara en i hög grad kommunal angelägenhet. Överförande av beslutsbefogenheterna till kommunerna ligger också i linje med strävandena att minska det statliga inflytandet över kommunernas verksamhet.

Det är emellertid viktigt att förfarandet hos kommunerna ordnas så rationellt som möjligt. Handläggningen kan med fördel ses i två skeden. Det första av dem rör kommunernas övergripande principbeslut, medan det andra rör beslut om konkreta lokala trafikföreskrifter. När det gäller den första typen av beslut vill jag peka på att kommunerna kan finna behov av att fastställa allmänna handlingsprogram för sin trafikregleringspolitik. Denna har ofta ett starkt samband med byggnads-, plan- och miljöpolitik. Vidare behöver planer utformas för nya bebyggelseområden. I detta sammanhang intar ofta trafikregleringsfrågorna en central ställning. Det är också att märka att man just i samband med nybebyggelse har de största möjligheterna att utveckla en trafiksäker miljö. Även när det gäller trafiksaneringar av äldre områden eller stadsdelar kan man nå goda resultat. Sådana saneringar kräver i flera fall också beslut av övergripande karaktär. Det framstår för mig som naturligt att grunderna för den kommunala trafikregleringspolitiken beslutas av kommunfullmäktige. Jag syftar då på de trafikpolitiska beslut som jag har gett exempel på tidigare. Dessa innebär alltså att man bestämmer principerna för kommunens trafik- och trafiksäkerhetspolitik genom handlingsprogram samt planer för bebyggelse och trafiksaneringar.

De trafikpolitiska besluten måste emellertid materialiseras i föreskrifter. Det uppkommer också fortlöpande behov av föreskrifter som inte har något direkt samband med beslut av övergripande karaktär.

Det är i dessa fall fråga om föreskrifter av övervägande teknisk art som har sitt naturliga forum i ett annat kommunalt organ än fullmäktige. Det framstår för mig som lämpligt att sådana frågor handläggs i en kommunal nämnd. Av olika skäl bör man i denna situation inte välja att inrätta obligatoriska kommunala nämnder för detta ändamål. I linje med bl. a. den tidigare nämnda strävan att minska den statliga regleringen av kommunernas verksamhet bör i stället kommunen ha frihet att själv bestämma vilken nämnd — befintlig eller nyinrättad — som skall handlägga frågor om lokala trafikföreskrifter. De angivna principerna innebär att kommunerna får stor frihet att själva ta ställning till hur arbetet med hänsyn till lokala förhållanden lämpligen bör organiseras. Mina överväganden i nu angivna delar har skett i samråd med chefen för kommundepartementet.

Även om rätten att besluta om lokala trafikföreskrifter i princip bör tillkomma kommunerna kan det såsom utredningen har påpekat behövas tillfälliga föreskrifter. I enlighet med utredningens förslag bör denna uppgift tillkomma polismyndigheten. När det gäller gränsdragningen mellan kommunens och polismyndighetens behörighet delar jag den tveksamhet som har uttalats vid remissbehandlingen. Utredningens förslag på denna punkt — dvs. att polismyndigheten får besluta om lokal trafikföreskrift som gäller endast viss väg och avser en tid av högst sex månader — kan leda till praktiska problem i tillämpningen. Enligt min mening är den tid som beslutet avser av mindre vikt i sammanhanget. Tiden är nämligen i och för sig inte något mått på frågans tyngd. Väsentligare är beslutssituationen, dvs. det gäller att skapa praktiska förutsättningar för snabba ingripanden när sådana behövs. Inte heller begränsningen till viss väg torde alltid vara ändamålsenlig i en situation där ett snabbt beslut krävs. I många fall är det genom delegation till ordföranden eller tjänsteman möjligt att fatta kommunala beslut med relativt kort varsel. När det inte går att meddela ett kommunalt beslut och sådant inte kan avvaktas utan olägenhet är det av värde att polismyndigheten har möjlighet att besluta. Det torde då också främst bli fråga om situationer som aktualiserar föreskrifter av jämförelsevis kort varaktighet. Den nödvändiga samordningen torde kunna lösas så att polismyndigheten underrättar kommunen om de beslut som har fattats med stöd av den av mig förordade regeln.

Flera remissinstanser — liksom Svenska kommunförbundet i sin framställning till kommunikationsdepartementet — har tagit upp frågan om vilken myndighet som bör besluta om dispenser från lokala trafikföreskrifter. Viss kritik har vidare förekommit mot att utredningen betecknar även dispenser som lokala trafikföreskrifter. Enligt min mening har den kritiken fog för sig. Begreppet lokal trafikföreskrift bör förbehållas generella handlingsnormer för trafikan-

terna. I fråga om befogenheten att meddela undantag bör — liksom f. n. — som grundprincip gälla att den myndighet som har meddelat föreskrifterna också är den som kan dispensera från dem. Jag förordar därför en ordning av i princip samma utformning som den jag nyss har föreslagit när det gäller lokala trafikföreskrifter. Detta innebär alltså att polismyndigheten skall kunna meddela dispens från en föreskrift som kommunen har meddelat, om saken är brådskande och beslut från kommunen inte utan olägenhet kan avvaktas. Det ligger emellertid i sakens natur att det i fråga om dispenser oftare kommer att krävas snabba beslut, vilket medför att sådana i något större utsträckning får meddelas av polismyndigheten. De frågor rörande dispenser för handikappade från parkeringsbestämmelser som Svenska kommunförbundet tar upp i sin framställning torde dock som regel inte vara av denna brådskande karaktär, varför det i fråga om dem vanligtvis torde bli kommunen som meddelar beslut.

Utredningens förslag att kommunen skall få meddela beslut om hastighetsbegränsning när det gäller avgränsade områden med lokala vägar utan genomfartstrafik har mött stark kritik under remissbehandlingen. Kritiken har främst inriktats på svårigheterna att enkelt avgöra när kommunen har behörighet att besluta. Jag delar uppfattningen att gränsdragningsproblem kan uppkomma med den av utredningen föreslagna avgränsningen. Enligt min mening är det emellertid värdefullt om man kan decentralisera beslutsfattandet från länsstyrelsen. Mot denna bakgrund förordar jag att TSV bereds möjlighet att bedriva försöksverksamhet så att vissa kommuner, som vill delta i verksamheten, får rätt att fatta beslut om hastighetsbegränsning inom avgränsade områden. En sådan lösning medger stor flexibilitet och bör kunna leda till att man i samförstånd finner lämpliga kriterier för avgränsningen. Erfarenheterna från försöken bör sedan ligga till grund för ett slutligt ställningstagande. Jag avser att senare föreslå att regeringen lämnar TSV uppdrag i enlighet med vad jag nu har anfört.

Utredningens förslag till samrådsregler har kommenterats av flera remissinstanser. Såvitt angår samrådet med polismyndigheten har förslaget fått ett starkt stöd under remissbehandlingen. Jag biträder det i denna del. Med anledning av vad rikspolisstyrelsen har anfört vill jag för min del peka på bestämmelserna i 3 kap. 7 § kommunallagen (1977: 179). Enligt dessa får kommunstyrelsen till sammanträde kalla särskild sakkunnig, som — om styrelsen bestämmer det — får delta i överläggningarna men inte i besluten. Enligt 3 kap. 13 § och bestämmelser i olika specialförfattningar gäller denna regel även för övriga kommunala nämnder.

När det gäller samråd med väghållaren har det under remissbehandlingen från flera håll framhållits att väghållaren — åtminstone när det gäller det statliga vägnätet — bör vara obligatorisk remissinstans. Med

hänsyn till att de lokala trafikföreskrifterna i betydande utsträckning påverkar väghållarens ansvar anser jag att det är rimligt att väghållaren av kommunen bereds tillfälle att yttra sig under beredningen av frågor om lokala trafikföreskrifter. Jag delar alltså remissinstansernas angivna uppfattning. Det är emellertid att märka att kommunerna i en viss utsträckning — särskilt inom tätorterna — själva är väghållare. I dessa fall rör det sig uppenbarligen om en fråga som bör lösas internt av kommunen.

Utredningen har utgått från att TSV skall utfärda föreskrifter och upprätta mallar till kommunernas ledning. Därutöver skall enligt utredningens förslag samråd ske med TSV i den utsträckning så behövs. Under remissbehandlingen har det framhållits att samråd bör komma i fråga då kommunen avser att avvika från föreskrift eller mall från TSV eller då man avser att meddela beslut som inte berörs av TSV:s föreskrifter eller mallar. Enligt min mening bör regeln utformas så att kommunen åläggs att samråda med TSV i frågor av principiell betydelse. TSV kan sedan i föreskrifter ange närmare när detta kan anses vara fallet. Det ligger emellertid nära till hands att bedöma just de fall som har tagits upp under remissbehandlingen som sådana principiellt viktiga frågor.

Klagan över kommunalt beslut om lokal trafikföreskrift föreslås i betänkandet kunna ske endast i form av kommunalbesvär. Detta förslag — som bl. a. innebär att endast beslutets laglighet men inte dess lämplighet kan prövas — har, som jag tidigare har framhållit, mött ett starkt motstånd under remissbehandlingen. Orsaken till kritiken synes bl. a. vara farhågor för en bristande överensstämmelse i bedömningsgrunderna mellan olika kommuner.

För egen del har jag redan tidigare pekat på att man måste skilja på två olika typer av beslut, nämligen dels de s. k. "tunga", övergripande principbesluten, dels de beslut varigenom principerna omsätts i lokala trafikföreskrifter. När det gäller den förstnämnda typen av beslut, som är av principiell politisk betydelse, saknas anledning att tillämpa förvaltningsbesvär. I fråga om de egentliga föreskrifterna — som enligt vad jag tidigare har förordat skall meddelas av kommunal nämnd — är situationen annorlunda. De har i hög grad trafikteknisk natur och olika alternativ är ofta möjliga att använda för att nå samma resultat. För att trafikanterna skall få den nödvändiga förståelsen för trafikreglerande åtgärder är det också av avgörande betydelse att dessa används på ett likformigt sätt över hela landet. I detta sammanhang spelar TSV:s föreskrifter, anvisningar och mallar en stor roll. Vilket alternativ man väljer för att nå ett önskat resultat har också stor betydelse för den enskilde. Detta leder fram till att kommunalbesvär framstår som en mindre lämplig överprövningsform.

Av betydelse i sammanhanget är också att lokala trafikföreskrifter är

straffsanktionerade. Redan i dag förekommer det att kommunerna fattar beslut om straffsanktionerade regler. Detta är fallet t. ex. i fråga om lokala ordningsstadgor. I samtliga dessa fall har det föreskrivits att kommunens beslut skall underställas statlig myndighet. Enligt min mening bör man emellertid när det gäller lokala trafikföreskrifter undvika att använda underställningsinstitutet med hänsyn till mängden av beslut och den tidsutdräkt detta förfarande innebär. Därtill kommer också att underställning för med sig en onödigt ingripande detaljkontroll av kommunernas verksamhet.

Mot bakgrund av vad jag nu har anfört förordar jag — i likhet med bl. a. riksåklagaren, TSV, trafiksäkerhetsutredningen och flera länsstyrelser — att överprövningen av detaljbesluten sker i form av förvaltningsbesvär. Härigenom kommer också enhetliga besvärregler att gälla oavsett om ett beslut fattas av länsstyrelse, kommunalt organ eller av polismyndighet. Jag har i nu angivet avseende samrått med chefen för kommundepartementet.

Utredningens förslag att polismyndigheten, statens vägverk och TSV skall ha rätt att överklaga beslut om lokal trafikföreskrift har godtagits under remissbehandlingen. Svenska kommunförbundet har emellertid kritiserat förslaget att besvärstiden för dessa myndigheter inte skall vara begränsad. När det gäller beslut som — enligt vad jag tidigare har förordat — skall överklagas genom kommunalbesvär föreligger enligt min mening knappast skäl att skapa möjligheter för statliga myndigheter att anföra besvär. Beträffande besluten om de konkreta lokala trafikföreskrifterna föranleder de intressen som jag tidigare har berört ett annat ställningstagande. Genom att dessa beslut skall överklagas genom förvaltningsbesvär föreligger inte heller några principiella betänkligheter mot besvärsrätt för statliga myndigheter. Statens vägverk och TSV har i dag rätt att överklaga beslut om lokal trafikföreskrift. Den rätten är inte inskränkt till viss tid. Även om detta inte har föranlett några praktiska olägenheter är det enligt min mening värdefullt om besvärstiden är densamma för myndigheter som för enskilda. Mot denna bakgrund och med hänsyn till de samrådsregler som jag har förordat föreslår jag att besvärsrätten för polismyndigheten, statens vägverk och TSV begränsas till den normalt tillämpade, dvs. tre veckor. Enligt 12 § andra stycket förvaltningslagen (1971: 290, ändrad senast 1977: 679) räknas tiden i dessa fall normalt från den dag då beslutet tillkännagavs.

I framställningen till kommundepartementet har Svenska kommunförbundet hemställt att lagen om rätt för kommun att uttaga avgift för vissa upplåtelser å allmän plats, m. m. skall ändras på sådant sätt att kommunen vid fastställelse av parkeringsavgifter får möjlighet att medge rörelsehindrade befrielse från sådana avgifter. Enligt min mening fyller detta ett stort

socialt behov. Efter samråd med chefen för kommundepartementet förordar jag därför en ändring i den nämnda lagen i huvudsaklig överensstämmelse med kommunförbundets förslag.

7.3 Vissa yrkestrafikfrågor

Den författningsmässiga regleringen av taxitrafiken finns huvudsakligen i förordningen (1940: 910) angående yrkesmässig automobiltrafik m. m. (ändrad senast 1977: 705) (YTF). Förutsättning för rätten att driva yrkesmässig beställningstrafik för personbefordran med personbil, dvs. taxitrafik, är enligt 5 § YTF att vederbörligt tillstånd (trafiktillstånd) har meddelats. Tillstånd till taxitrafik meddelas av trafiknämnden efter prövning av trafikens behövlighet och lämplighet och sökandens personliga lämplighet. Trafiktillstånd kan under vissa förutsättningar överlåtas och återkallas. Även frågor om överlåtelse eller återkallelse prövas av trafiknämnden.

Trafiktillstånd skall ställas på viss fysisk eller juridisk person och innehålla de villkor och bestämmelser som anses behövliga. Enligt huvudregeln får tillstånd meddelas juridisk person endast om särskilda skäl föreligger. Kan det antas att trafikförsörjningen inom viss kommun främjas, om taxitrafiken utövas av juridisk person, får kommunen göra ansökan om tillstånd för denne eller om överlåtelse av tillstånd på honom.

För utövare av taxitrafik gäller enligt 23 § YTF befodringsplikt, dvs. skyldighet att mot fastställd taxa utföra transporten.

Enligt 25 § 2 mom. YTF får fordon inte användas i yrkesmässig trafik förrän tillståndshavaren till tillståndsmyndigheten har anmält, att fordonet skall användas i trafik enligt tillståndet. Vidare gäller som förutsättning för att få använda fordon för yrkesmässig personbefordran att tillståndshavaren har överlämnat bevis att fordonet har godkänts vid lämplighetsbesiktning. Bevis om godkännande utfärdas av besiktningsman hos Aktiebolaget Svensk Bilprovning. Godkännande kan återkallas om anledning föreligger därtill. Frågan om återkallelse prövas av tillståndsmyndigheten, dvs. i fråga om taxi av trafiknämnden.

Bil som används i taxitrafik skall enligt huvudregeln i 25 § 7 mom. YTF vara försedd med taxameter som har godkänts av tillståndsmyndigheten.

Vidare skall sådan bil enligt bestämmelserna i kungörelsen (1958: 257) angående mellanvägg av splitterfritt glas å vissa i yrkesmässig trafik använda personbilar vara försedd med en mellan förarplatsen och bakomvarande sittrum anbragt mellanvägg av splitterfritt glas eller jämförligt material. Sådan utrustning utgör en förutsättning för att fordonet skall kunna godkännas vid lämplighetsbesiktning. Undantag från denna skyl-

dighet kan under vissa förutsättningar meddelas av tillståndsmyndigheten, dvs. trafiknämnden. Närmare föreskrifter om mellanväggens beskaffenhet och om kungörelsens tillämpning meddelas av TSV.

Enligt 29 § YTF är utövare av bl. a. taxitrafik underkastad de bestämmelser om taxa, som fastställs av länsstyrelsen i det län där stationsorten är belägen. När det gäller bl. a. taxitrafik har taxan karaktären av maximitaxa.

Frågor rörande taxitrafiken har under senare år aktualiserats i olika sammanhang.

Tillståndsgivningen och företagsstrukturen inom taxinäringen behandlades av den s. k. yrkestrafikutredningen som 1971 avlämnade sitt betänkande (SOU 1971: 34) Lastbil och taxi. Betänkandet behandlades i prop. 1972: 81 med förslag till bl. a. ändringar i YTF. Propositionen antogs av riksdagen under våren 1972.

Övervägandena i propositionen mynnade vad gäller taxitrafiken ut i slutsatsen att anledning inte förelåg att — såsom yrkestrafikutredningen hade föreslagit — vidta någon tvångsvis omstrukturering av taxinäringen mot större enheter i bolagsform. Förslag lades däremot fram som innebar att kommunernas inflytande över taxitrafikens anordnande kunde ökas.

Företagsstrukturen inom taxinäringen har därefter övervägts av den s. k. strukturarbetsgruppen, bestående av företrädare för Svenska kommunförbundet, Svenska taxiförbundet och Svenska transportarbetareförbundet. Gruppen har till kommunikationsdepartementet överlämnat rapporten Taxinäringen — förslag till ändrad företagsstruktur m. m. Rapporten innehåller förslag om att det i varje kommun skall bildas ett aktiebolag för taxitrafiken med ett för hela kommunen gemensamt beställningskontor. Alla nuvarande tillståndshavare föreslås få rätt att förvärva aktier i bolagen. Turordningsprincipen bör enligt arbetsgruppen slopas och ersättas med ett system med förtur i fråga om hembud av aktier. Den nya ordningen föreslås genomförd under en tioårig övergångsperiod.

Arbetsgruppens rapport har remissbehandlats och är f. n. under beredning i kommunikationsdepartementet.

När det gäller taxibilars utrustning med taxameter har TSV i en framställning till kommunikationsdepartementet hemställt att bestämmelserna i YTF om taxameter skall flyttas över från YTF till fordonskungörelsen (1972: 595, omtryckt 1976: 778) (FK). Som motiv för sin hemställan anför verket att den föreslagna ordningen skulle innebära att verket kan utfärda närmare utrustningsföreskrifter rörande taxametern. Möjligheter skulle härigenom också öppnas för verket att föreskriva typgodkännande av taxameter.

Trafiknämndsutredningen pekar på att trafiknämnden numera varken

i fråga om sammansättning eller beslutsregler kan anses vara ett lämpligt organ för uppgiften att meddela lokala trafikföreskrifter. Såsom jag har redovisat tidigare föreslår därför utredningen att denna uppgift tilldelas andra organ. Av samma skäl anser utredningen att trafiknämnden inte heller är ett lämpligt organ för tillståndsgivningen enligt YTF i fråga om taxitrafiken. Utredningen finner att tillståndsgivningen bör handhas antingen av länsstyrelse eller kommun. Utredningens överväganden mynnar ut i att kommunen lämpligen bör ta över tillståndsgivningen i fråga om taxitrafiken. Som motiv för sitt ställningstagande anför utredningen att ansvaret för den lokala trafikförsörjningen primärt är en uppgift för kommunerna. Utredningen konstaterar vidare att taxi i ökad omfattning har kommit att ingå som ett viktigt led i denna trafikförsörjning och att kommunerna därför bör förfoga över tillståndsgivningen för att kunna fullgöra sina uppgifter.

Utredningens förslag rörande tillståndsgivningen har behandlats av en del remissinstanser. Länsstyrelserna i Kronobergs och Malmöhus län har lämnat förslaget utan erinran. Svenska kommunförbundet tillstyrker förslaget. En mera avvaktande hållning har intagits av länsstyrelserna i Stockholms och Västmanlands län. Näringslivets trafikdelegation, Sveriges trafikbilägares riksorganisation och Svenska vägföreningen ställer sig starkt kritiska till utredningens förslag. Näringslivets trafikdelegation menar att ett slutligt beslut i fråga om vilket organ som bör handha tillståndsgivningen bör anstå till dess man har tagit ställning till de strukturfrågor rörande taxinäringen som f. n. studeras. I avvaktan härpå bör enligt delegationen tillståndsgivningen handhas av länsstyrelserna. Delegationens uppfattning i fråga om tillståndsmyndigheten delas av de båda andra remissinstanserna liksom av flera trafiknämnder.

Som jag tidigare har anfört förordar jag att trafiknämnderna avvecklas och att deras åligganden när det gäller lokala trafikföreskrifter i princip förs över till kommunerna. Likaså delar jag uppfattningen att det saknas fog för att behålla trafiknämnderna enbart för att fullgöra vad som anges i YTF. Det är därför nödvändigt att låta annat organ ta över de uppgifter rörande yrkestrafiken som i dag ankommer på trafiknämnderna.

Jag har i det föregående redovisat de överväganden som tidigare har gjorts när det gäller bl. a. tillståndsgivningen i fråga om taxitrafiken. Frågan har aktualiserats på nytt genom strukturarbetsgruppens rapport som f. n. bereds inom kommunikationsdepartementet. Slutlig ställning till frågan om vilken myndighet som i framtiden skall ha hand om tillståndsgivningen i fråga om taxitrafiken bör — som också vissa remissinstanser har framhållit — inte tas f. n. utan frågan bör avgöras i ett större sammanhang då man behandlar taxifrågan i hela dess vidd. I avvaktan härpå bör en lämplig lösning vara att de uppgifter rörande taxi-

trafiken som trafiknämnderna har f. n. förs över till länsstyrelserna, vilka i dag handhar tillståndsgivningen i fråga om all annan yrkesmässig trafik. Jag förutsätter att länsstyrelserna regelmässigt remitterar ärendena till den eller de kommuner som berörs.

Utredningen föreslår att återkallelse av godkännande av fordon som besiktningsman har lämnat vid tidigare utförd lämplighetsbesiktning skall ankomma på besiktningsman och inte, som i dag, på tillståndsmyndigheten.

För egen del anser jag — mot bakgrund av vad jag har förordat i fråga om tillståndsgivningen — att frågan om återkallelse av godkännande av fordon även fortsättningsvis skall prövas av tillståndsmyndigheten, dvs. av länsstyrelsen.

Utredningen tar upp frågan om bibehållande av de särskilda reglementena rörande taxitrafiken som har utfärdats av vissa länsstyrelser. Reglementena innehåller bl. a. åliggande för trafiknämnden att pröva den personliga lämpligheten hos den som avser att tjänstgöra som taxiförare. Utredningen påpekar att YTF inte innehåller några särskilda krav rörande taxiförarens personliga lämplighet utöver kraven på trafikkort. Eftersom något ytterligare krav inte synes kunna uppställas genom ett reglemente anser utredningen att prövningen enligt nämnda reglementen bör upphöra. Utredningens förslag har under remissbehandlingen, med ett par undantag, lämnats utan erinran. För egen del ansluter jag mig till utredningens uppfattning.

Utredningen behandlar även frågan om fastställelse av taxa för taxitrafiken. Utredningens överväganden mynnar ut i att någon ändring i nuvarande ordning f. n. inte bör göras. Jag delar denna uppfattning. Taxa för taxitrafiken bör därför på sätt som sker i dag fastställas av länsstyrelsen.

Utredningen föreslår att prövningen av frågan om taxameter skall finnas i taxibil liksom f. n. bör ankomma på tillståndsmyndigheten, vilket torde innebära kommunen.

Som jag tidigare har redovisat har TSV hos kommunikationsdepartementet hemställt bl. a. att bestämmelserna i YTF om taxameter förs över till FK. Vid remissbehandlingen har samtliga remissinstanser tillstyrkt eller lämnat framställningen i denna del utan erinran.

Även för egen del anser jag att bestämmelsen i YTF om taxameter — som närmast är att betrakta som en utrustningsbestämmelse — bör föras över till FK. Härigenom får TSV — liksom när det gäller vissa andra utrustningsdetaljer — möjlighet att utfärda föreskrifter om typgodkännande, placering i fordonet etc. Detta får anses vara till fördel inte minst från konsumentsynpunkt.

Jag anser vidare att frågan om undantag från skyldigheten att ha fordon utrustat med taxameter naturligen bör handhas av TSV. Härigenom

uppnår man övrensstämmelse med vad som i övrigt gäller om dispens från olika utrustningsbestämmelser.

Författningstekniskt bör frågan lösas så att 25 § 7 mom. YTF upphävs i samband med att de ändringar i YTF jag tidigare har förordat genomförs. I stället förs bestämmelsen om taxameter in i FK. En sådan åtgärd faller inom regeringens kompetensområde och kräver således inte lags form.

Utredningen föreslår slutligen att de uppgifter som enligt kungörelsen angående m e l l a n v ä g g av splitterfritt glas å vissa i yrkesmässig trafik använda personbilar förs över på kommunen i dess egenskap av tillståndsmyndighet.

För egen del anser jag — i konsekvens med mina tidigare redovisade ställningstaganden — att uppgifterna bör ankomma på länsstyrelsen.

Jag övergår nu till att behandla vissa frågor som hänger samman med uthyrning av bilar. Dessa frågor har inte någon anknytning till trafiknämndsproblematiken, men jag anser det ändå angeläget att i samband med ändring av YTF ta till vara möjligheten att göra vissa förenklingar.

Den rättsliga regleringen av uthyrningsverksamhet med motorfordon finns i 32 § YTF. Enligt denna paragraf får yrkesmässig uthyrning av bil utan att förare ställs till förfogande (uthyrningsrörelse) ske endast efter tillstånd av länsstyrelsen i det län där rörelsen skall drivas.

Tillstånd till uthyrningsrörelse får meddelas endast om rörelsen anses behövlig och i övrigt lämplig och om sökanden anses skickad att handha den. Prövning av rörelsens behövlighet skall inte ske, när ansökan avser tillstånd till uthyrning av personbil eller av lastbil vars totalvikt inte överstiger 3,5 ton. Kan det antas att rörelsen kommer att beröra annat län än det där rörelsen skall drivas och kan länsstyrelsen med hänsyn härtill inte tillfredsställande bedöma behovet och lämpligheten av rörelsen, skall länsstyrelsen överlämna ärendet till regeringen för avgörande.

Bil får inte användas i uthyrningsrörelse förrän tillståndshavaren till den länsstyrelse som har meddelat tillståndet skriftligen har anmält att fordonet skall användas i rörelsen enligt tillståndet. I fråga om terrängfordon skall även överlämnas bevis att fordonet har godkänts vid lämplighetsbesiktning.

Hos varje länsstyrelse förs ett register över innehavare av tillstånd till uthyrningsrörelse med angivande av de fordon som har anmälts för användning enligt resp. tillstånd.

Vissa problem har visat sig vara förknippade med tillämpningen av gällande forumbestämmelser och skyldigheten att anmäla fordonen till tillståndsmyndigheten.

Problemen är mest framträdande när det gäller korttidsuthyrning.

Denna form av uthyrningsverksamhet är till övervägande delen koncentrerad till landsomfattande företag. Verksamheten är uppbyggd så att man vid ett företags filialkontor kan hyra en bil för färd till en valfri ort där företaget också har filialkontor. Bilen lämnas vid detta kontor och hyrs sedan ut till annan kund. På detta sätt kommer ett och samma fordon att sakna anknytning till viss ort.

I sådana fall som jag nu har nämnt har tillstånd i praxis lämnats av länsstyrelsen i samtliga län där rörelsen bedrivs, dvs. i de län där ett visst företag har filialkontor. Förhållandena leder till en onödigt omständlig administration för såväl uthyrningsföretagen som länsstyrelserna, särskilt genom det förhållandet att samtliga fordon som används måste anmälas resp. avanmälas på alla de meddelade tillstånden.

För att komma till rätta med de problem som har angetts i det föregående bör man enligt min mening införa en forumregel som innebär att tillstånd till uthyrningsrörelse behöver sökas endast vid en länsstyrelse oavsett om verksamheten bedrivs i flera län genom filialkontor. Tillståndsgivande myndighet bör då vara länsstyrelsen i det län, där företagets huvudkontor finns.

Forumregeln kan författningsmässigt utformas så att tillstånd till uthyrningsrörelse skall prövas av länsstyrelsen i det län, där sökandens kyrkobokföringsort är belägen eller, i fråga om juridisk person, där företagets ledning finns. För juridisk person kommer då frågan att avgöras av länsstyrelsen i det län där styrelsen har sitt säte eller, om säte för styrelsen inte är bestämt eller styrelse saknas, där förvaltningen utövas.

Som har framgått tidigare gäller att ansökan om uthyrningsverksamhet som avses omfatta tyngre lastbilar och bussar skall underkastas behovsprövning. Det är självfallet viktigt att ansökan blir föremål för bedömning av den länsstyrelse som har bästa möjligheten att göra behovsprövningen. Jag anser emellertid att den forumregel jag har föreslagit i det föregående kan tillämpas även i fråga om de behovsprövade fallen. Det torde nämligen förhålla sig så att uthyrning av tyngre fordon — där behovsprövning skall ske — nästan uteslutande är av lokal karaktär. I de flesta fall skulle tillståndsprövningen därför komma att göras av den länsstyrelse som har största förutsättningarna att bedöma behovet av verksamheten. I de fall där uthyrningsverksamheten kan komma att beröra annat län bör frågan kunna lösas så att tillståndsgivande länsstyrelse remitterar ärendet till annan länsstyrelse som kan beröras. Härigenom torde man få det underlag som krävs för en allsidig bedömning av behovsfrågan.

Den föreslagna forumregeln innebär att något behov inte längre föreligger av möjlighet att hänskjuta ärendet till regeringen. Denna ordning — som infördes som en temporär lösning — har också visat sig sakna praktisk betydelse.

Mina förslag rörande forumfrågan innebär vidare att anmälan av fordon på uthyrningstillstånden endast skulle behöva göras till en länsstyrelse. En sådan ordning medför betydande lättnader i det administrativa förfarandet, vilket är till fördel för såväl uthyrningsföretagen som tillståndsmyndigheterna.

7.4 Det frivilliga trafiksäkerhetsarbetet

Det svenska trafiksäkerhetsarbetet har sedan länge byggt på en samverkan mellan myndigheter och en väl utvecklad frivilligorganisation. Detta system har rönt internationell uppmärksamhet.

På riksplaneln fungerar NTF som centralt organ för det frivilliga arbetet. Medlemmar i NTF är ett sjuttiofem riksorganisationer samt NTF:s regionala organ — 24 länsförbund och de tre trafiksäkerhetsföreningar som i Stockholm, Göteborg och Malmö finns vid sidan av länsförbunden. NTF:s verksamhet finansieras genom bl. a. statsbidrag och bidrag från trafikförsäkringsbolagen. För budgetåret 1976/77 uppgick statsbidraget till 3,3 milj. kr.

NTF:s verksamhet bedrivs i nära samverkan med TSV. Bl. a. har man regelbundna överläggningar för genomgång av aktuella frågor och planering. NTF:s centrala verksamhet är i hög grad inriktad på att skapa underlag för regionala och lokala aktiviteter. Därvid produceras och distribueras kurslitteratur och filmer m. m. för trafiksäkerhetsarbetet. NTF och länsförbunden har bl. a. åtagit sig att svara för en del av arbetet med informationskampanjer som har initierats av TSV.

Det regionala trafiksäkerhetsarbetet drivs främst i de 24 länsförbunden och trafiksäkerhetsföreningarna i Stockholm, Göteborg och Malmö. Medlemmar i länsförbunden kan enligt normalstadgarna vara bl. a. landsting, kommuner och lokala trafiksäkerhetsorgan. Länsförbundens uppgifter är bl. a. att regionalt samordna frivilligarbetet och att stödja de lokala trafiksäkerhetskommittéerna. Samtliga länsförbund får årliga anslag från NTF med i genomsnitt ca 50 000 kr. Från landstingen betalas också bidrag som varierar mellan 10 000 och 190 000 kr. Även storstadsföreningarna får betydande bidrag. TSV lämnar speciella bidrag i samband med genomförandet av kampanjer som verket har initierat. I åtta av länsförbunden och i de tre storstadsföreningarna finns heltidsanställda s. k. verkställande ledamöter. Övriga länsförbund har sådana ledamöter deltidsanställda.

På det lokala planet har — efter initiativ av NTF — i nästan alla kommuner bildats trafiksäkerhetskommittéer. Dessa har med tiden fått en allt fastare anknytning till kommunerna och har anpassats till den kommunala förvaltningsorganisationen. Kommittéerna väljs av kommunfullmäktige och är att betrakta som fakultativa kommunala näm-

der. Kommittéernas främsta uppgifter har varit att ta initiativ till trafik-säkerhetsfrämjande åtgärder, att stimulera till aktiv medverkan i sådana åtgärder samt stödja och samordna den frivilliga verksamheten. De har vidare i ökande grad kommit att tas i anspråk i det kommunala plane-ringsarbetet. Det förekommer dock ett omfattande frivilligt trafiksäker-hetsarbete vid sidan av trafiksäkerhetskommittéerna. Detta genomförs av olika sammanslutningar samt av företag och enskilda. Arbetet präg-las främst av idégivning, initiativ till trafiksäkerhetsfrämjande åtgärder och aktiv medverkan i trafiksäkerhetskampanjer.

Trafiknämndsutredningen framhåller att det är en mycket viktig upp-gift för kommunerna att på det lokala planet arbeta för en ökad trafik-säkerhet. Utredningen anser att det i varje kommun bör finnas en tra-fiksäkerhetsnämnd som dock inte bör vara obligatorisk utan fakultativ. De nuvarande trafiksäkerhetskommittéerna bör enligt utredningen i fortsättningen benämnas trafiksäkerhetsnämnder. Utredningen framhål-ler vidare att i trafiksäkerhetsarbetets natur ligger att det väl lämpar sig för frivilliga insatser av i aktuella frågor engagerade personer. Ett så-dant engagemang kan inte helt ersättas av arbetet i en kommunal nämnd. Men den kommunala nämndorganisationen och arbetet genom frivilliga krafter kan komplettera varandra. För att ta till vara frivillig-krafterna föreslår därför utredningen att det inrättas ett särskilt referens-eller kontaktorgan, förslagsvis benämnt trafiksäkerhetsråd, med anknyt-ning till trafiksäkerhetsnämnden. Utredningen bedömer det också som angeläget att kommunerna ställer erforderliga ekonomiska resurser till förfogande.

Utredningen anser att även frivilligarbetet på regional nivå bör stödjas och uppmuntras. Länsförbunden är naturliga samarbetspartners i förhål-lande till andra länsorgan. Det gäller enligt utredningen både statliga myndigheter — såsom länsstyrelse, vägförvaltning och länskolnämnd — och landstingen liksom regionala organ inom andra frivilligorganisatio-ner. Enligt utredningen bör det i varje länsförbund finnas minst en hel-tidsanställd konsulent e. d. Därmed kan förbunden få resurser att på olika sätt aktivera och hjälpa de krafter som verkar i det lokala trafik-säkerhetsarbetet.

Så gott som alla remissinstanser har tillstyrkt eller lämnat utan erin-ran utredningens förslag när det gäller organisationen av frivilligarbetet. NTF pekar på att utredningens åsikt stämmer väl överens med för-eningens uppfattning att det är naturligt att det även på de regionala och lokala planen finns en frivilliglinje och en myndighetslinje. NTF delar utredningens mening att det inte är realistiskt att generellt sett räkna med en tillfredsställande representation för frivilligkrafterna i de fakultativa kommunala nämnderna. I små kommuner kan det dock en-ligt NTF:s mening vara möjligt att bereda alla parter representation i

trafiksäkerhetsnämnderna. Liknande synpunkter framförs av många andra remissinstanser, däribland TSV, Kungl. Automobil Klubben, Motorförarnas helnykterhetsförbund och Motormännens riksförbund. Motorförarnas helnykterhetsförbund har emellertid framhållit att förbundet inte kan dela uppfattningen att representanter för det frivilliga trafiksäkerhetsarbetet som regel skall hänvisas till den föreslagna referensgruppen. Förbundet anser att Svenska kommunförbundet bör rekommendera kommunerna att i nämnden ge plats för frivilligrepresentanter som ledamöter. Svenska kommunförbundet har anfört att man utgår från att man skall kunna verka för ett ökat kommunalt engagemang inom trafiksäkerhetsarbetet.

TSV har i fråga om det regionala arbetet förordat ett ökat landstingskommunalt engagemang och angett att detta borde vara en angelägen uppgift i det förebyggande arbetet. TSV föreslår också att det till varje länsstyrelse knyts en statlig tjänsteman (trafikkonsulent) som samtidigt är verkställande ledamot eller sekreterare i länsförbundet.

Jag har redan (avsnitt 7.1) pekat på den stora betydelse som det frivilliga trafiksäkerhetsarbetet har i ansträngningarna att bemästra det samhällsproblem som trafikolyckorna utgör. Utan de betydande insatser som har gjorts av frivilliga krafter hade det enligt min mening knappast varit möjligt att nå de resultat som man har gjort. Det är därför en angelägen uppgift att på olika sätt stödja detta arbete. På riksplanel ges ett betydande stöd genom att NTF årligen får anslag över statsbudgeten. Utredningens förslag i den del som berör den lokala och regionala organisationen har vunnit ett så gott som enhälligt stöd bland remissinstanserna.

För egen del ansluter jag mig till vad utredningen har anfört. Det är värdefullt om varje kommun får en trafiksäkerhetsnämnd som kan ta ett mera samlat ansvar för trafiksäkerhetsfrågorna på lokal nivå. Med anledning av vad Motorförarnas helnykterhetsförbund har anfört i sitt yttrande vill jag framhålla det angelägna i att man inom kommunerna så långt det är möjligt söker knyta företrädare för frivilligarbetet direkt till den kommunala nämnden. Härigenom och genom att frivilligkrafterna vid sidan av nämnden får ett kontakt- och referensorgan (trafiksäkerhetsråd) ges goda möjligheter att föra vidare och vidareutveckla det angelägna frivilligarbetet. Det är av stor vikt att kommunerna på allt sätt stöder det lokala frivilligarbetet. Jag noterar i detta sammanhang med tillfredsställelse Svenska kommunförbundets uttalande att förbundet är berett att verka för ett ökat kommunalt engagemang i trafiksäkerhetsarbetet.

Utredningen har också framhållit att det är väsentligt att även arbetet på regionalt plan ges ett ökat stöd. Bl. a. har utredningen ansett att det i varje län bör finnas en heltidsanställd konsulent e. d. Jag delar upp-

fattningen om behovet av ett ökat stöd till det regionala frivilligarbetet. NTF:s länsförbund är här det naturliga samarbetsorganet i förhållande till andra länsorgan. Med ökade resurser kan förbunden bl. a. hjälpa de krafter som verkar i det lokala trafiksäkerhetsarbetet. I takt med att statens och försäkringsbolagens bidrag till NTF ökat har NTF kunnat höja sina bidrag till länsförbunden. Förbunden kan också notera ett under senare år ständigt växande ekonomiskt stöd och vidgad personell medverkan från landstingen som uppenbarligen i allt större utsträckning finner det angeläget att bidra till länsförbundens trafiksäkerhetsarbete. För att förverkliga utredningens förslag om minst en heltidsanställd konsulent i varje län framstår det för mig som naturligt att man bygger vidare på den ordning som förekommer i dag och som innebär att länsförbundet anställer konsulenten som verkställande ledamot e. d. Av flera skäl är det nämligen enligt min mening mindre lämpligt att denne är statstjänsteman.

7.5 Kommunal trafikövervakning

Enligt LKT kan länsstyrelsen i fråga om kommun som tar ut avgift för begagnande av allmän parkeringsplats förordna att kommunen skall ombesörja övervakningen av efterlevnaden av föreskrifter om parkering och stannande av fordon. Länsstyrelsen skall då också bestämma det område inom vilket kommunen skall ombesörja övervakningen och även det minsta antal övervakare som behövs. Övervakningen skall fullgöras med personal som har fått lämplig utbildning. Personalen står i sin tjänstgöring under polischefens ledning och polischefen meddelar förordnande för personalen att fullgöra trafikövervakning. Av vad jag nu har anfört framgår att huvudmannskapet för trafikövervakarna är delat. Kommunerna har det allmänna arbetsgivaransvaret för de anställda, medan den operativa ledningen av arbetet tillkommer polismyndigheten.

Frågan om huvudmannskapet för de kommunala trafikövervakarna har diskuterats vid flera tillfällen efter LKT:s tillkomst. I prop. 1975/76: 106 med förslag till lag om felparkeringsavgift, m. m. anförde dåvarande departementschefen med anledning av en framställning från Stockholms gatunämnd att övervägandena i fråga om felparkeringsavgift i och för sig inte hade någon betydelse för bedömningen av hur huvudmannskapet för trafikövervakarna skulle anordnas. Han erinrade emellertid om att denna fråga låg inom ramen för trafiknämndsutredningens uppdrag.

Trafiknämndsutredningen har i promemorian (Ds K 1976: 6) Huvudmannskapet för kommunala trafikövervakare redovisat sina överväganden i denna fråga. Utredningen föreslår att kommunerna får ett odelat huvudmannskap för trafikövervakarna. Med hänsyn till att trafikövervakning i grunden är en polisiär verksamhet anser dock utredningen att

polismyndigheten måste beredas ett tillräckligt inflytande. Utredningen föreslår därför två samrådsregler. Den ena innebär att kommunen åläggs att vid den långsiktiga planeringen samråda med polismyndigheten "angående omfattningen och den allmänna inriktningen av verksamheten". Den andra ger polismyndigheten rätt att påkalla samråd med kommunen om trafikövervakarnas medverkan i särskilda situationer — såsom t. ex. vissa slag av offentliga tillställningar. Det förordas också att trafikövervakarnas kompetensområde knyts till lagstiftningen om felparkeringsavgift.

Utredningens förslag om huvudmannaskapet för trafikövervakarna har vunnit ett så gott som enhälligt stöd bland remissinstanserna. Från flera håll har framhållits behovet av samarbete mellan kommunen och polismyndigheten. Utredningens förslag i den frågan tillstyrks av bl. a. rikspolisstyrelsen, TSV och Svenska kommunförbundet. Ett par remissinstanser förordar emellertid att kommunen upprättar ett reglemente för verksamheten, vari samarbetet regleras. Förslaget till avgränsning av trafikövervakarnas kompetensområde har också så gott som genomgående tillstyrkts av remissinstanserna.

Ett par frågor som inte berörs i utredningens förslag har tagits upp under remissbehandlingen. Rikspolisstyrelsen anser att förordnande enligt LKT normalt bör omfatta hela kommunen. TSV menar att övervakningsområdet bör bestämmas vid samrådsdiskussionerna. TSV och Svenska kommunförbundet har förordat att förekomsten av avgiftsbelagd parkering inte skall vara en nödvändig förutsättning för förordnande enligt LKT.

I anslutning till utredningsförslaget har även Nacka kommun i en framställning till kommunikationsdepartementet aktualiserat frågan om förutsättningarna för kommun att anordna kommunal trafikövervakning. Kommunen anser att den nu gällande förutsättningen att avgiftsbelagd parkering skall förekomma i kommun bör slopas.

Jag delar utredningens och remissinstansernas uppfattning att huvudmannaskapet för trafikövervakarkåren bör vara odelat och tillkomma kommunen. Det har av en del remissinstanser poängterats att trafikövervakning även i denna form är en polisiär verksamhet och att ett nära samarbete mellan kommunen och polismyndigheten är nödvändigt. Jag delar denna uppfattning och ansluter mig till den lösning av samrådsfrågorna som utredningen har förordat och de flesta remissinstanserna har biträtt. Detta hindrar givetvis inte att man lokalt träffar överenskommelser som närmare reglerar samrådsformerna.

Såsom framgått skall samrådet med polisen avse bl. a. "omfattningen och den allmänna inriktningen av verksamheten". Med denna avfattning av lagtexten inskräps att samrådet skall gälla hela övervakningsverksamheten. Bestämmelser om sådan övervakning finns inte bara i nu förevarande lag utan även i exempelvis lagen (1967: 420) om flyttning av fordon i vissa fall. Parkeringsproblematiken måste givetvis ses som en

helhet och jag vill poängtera vikten av att den samrådsskyldighet som nu föreslås bli ålagd kommunerna inriktas i enlighet härmed.

Utredningen har föreslagit att trafikövervakarnas kompetensområde anknyts till sådana regler om stannande och parkering som omfattas av förordnande enligt lagen (1976: 206) om felparkeringsavgift. Detta förslag har så gott som genomgående tillstyrkts under remissbehandlingen. Jag finner denna avgränsningsprincip rimlig och lämplig. Jag utgår emellertid också från att samarbetet mellan trafikövervakarna och polismyndigheten lokalt organiseras på ett sådant sätt att övervakarna — om de i sin verksamhet upptäcker förhållanden inom trafiken som faller utanför deras kompetens — på ett enkelt sätt kan få kontakt med polispersonal.

Genom ändringar i 17 kap. brottsbalken har skyddet för den som utövar myndighet fått en annorlunda utformning. Mot denna bakgrund föreslår utredningen att trafikövervakare fortsättningsvis inte skall meddelas ordningsvaktsförordnande. Utredningens uppfattning stöds av en nästan enhällig remissopinion. Jag förordar en lösning i enlighet med utredningens förslag. Gällande ordningsvaktsförordnanden för trafikövervakare bör återkallas i anslutning till ikraftträdandet. Om den som är trafikövervakare behöver ha förordnande av andra skäl bör nytt förordnande utfärdas.

När det gäller den fråga om förutsättningarna för anordnande av kommunal trafikövervakning som har tagits upp av TSV och Svenska kommunförbundet under remissbehandlingen och av Nacka kommun i en särskild framställning vill jag till en början erinra om vad chefen för inrikesdepartementet anförde i prop. 1964: 101 med förslag till lagstiftning med anledning av förstatligandet och omorganisationen av polisväsendet m. m.

Att sätta kommuns skyldighet att ombesörja parkeringsövervakning i direkt samband med att kommunen beslutat ta ut avgifter för allmänna parkeringsplatser är inte invändningsfritt. Även i andra situationer kan parkeringsövervakningen kräva stora personalinsatser. Å andra sidan anser jag att det inte är ändamålsenligt att införa generell skyldighet för kommuner att svara för övervakningen. Avgiftsbeläggning bör komma i fråga när parkeringsproblemen blivit så besvärliga att dylik reglering av parkeringsplatsernas utnyttjande är oundgänglig. Anknytning av övervakningsskyldighet till avgiftsbeläggning synes mot denna bakgrund ägnad att leda till en godtagbar avgränsning av skyldigheten.

Utvecklingen efter reformen ger vid handen att kommunal trafikövervakning har inrättats så gott som uteslutande efter kommunalt initiativ. Intresset från kommunerna för att få förordnande enligt LKT synes också vara ökande. Mot denna bakgrund förordar jag en ändring i LKT av innebörd att kommun kan få ombesörja trafikövervakning om behov föreligger av särskild personal för parkeringsövervakning.

Jag ansluter mig till rikspolisstyrelsens bedömning att förordnande enligt LKT normalt bör omfatta hela kommunen och inte blott en del

av den. Det kan dock i vissa fall finnas skäl att avvika från denna regel såsom i kommuner med stora glesbygdsområden.

I fråga om utbildningen av övervakningspersonalen har utredningen föreslagit att föreskrifter om sådan skall meddelas av regeringen. Utredningen har utgått från att rikspolisstyrelsen får ett visst inflytande på utbildningen. Frågan har inte tilldragit sig något större intresse under remissbehandlingen. Rikspolisstyrelsen har betonat att utbildningen måste ske i nära samråd med lokala polismyndigheter. TSV har förutsett att verket och rikspolisstyrelsen får ett visst inflytande på verksamheten. Enligt min mening ligger det nära till hands att anförtro rikspolisstyrelsen — som f. n. fastställer utbildningsplanen — eller TSV denna uppgift. Under alla förhållanden måste de båda verken tillförsäkras inflytande på besluten. Det ankommer på regeringen att besluta i denna fråga.

Utredningen har i promemorian uttalat att länsstyrelsen liksom hittills bör fastställa minsta antal övervakare i kommun med kommunal trafikövervakning. Under remissbehandlingen har TSV och Svenska kommunförbundet ifrågasatt behovet av sådan reglering. För egen del har jag inte kunnat finna att den nuvarande regleringen i detta avseende har lett till några olägenheter och förordar därför ingen ändring. Jag vill emellertid erinra om att en kommun som är missnöjd med länsstyrelsens beslut har möjlighet att besvära sig över det hos regeringen.

Utredningen har förordat att trafikövervakarna även fortsättningsvis skall bära uniform eller annat kännetecken. Detta uttalande har inte kritiserats under remissbehandlingen och jag biträder utredningens förslag.

7.6 Vägtrafiklagstiftningen och regeringsformens regler om normgivningsmakten

Den nya regeringsformens (RF) regler om normgivningsmakten innebär att riksdagen numera ensam stiftar lag och att den beslutar lag i vilket ämne som helst. I vissa fall är lagformen föreskriven i RF. Det gäller bl. a. föreskrifter av privaträttslig natur och ingrepp i enskildas personliga eller ekonomiska förhållanden. När det gäller vissa andra typer av föreskrifter — bl. a. sådana som rör trafik — får regeringen meddela föreskrifter efter bemyndigande i lag. Slutligen får regeringen utan särskilt bemyndigande meddela vissa typer av föreskrifter som inte kräver lagform.

I prop. 1975: 8 om följdlagstiftning med anledning av den nya regeringsformens bestämmelser om normgivning togs upp frågan om en anpassning av den äldre lagstiftningen till RF. Av olika skäl kunde den genomgång som gjordes inte bli fullständig och dåvarande chefen för justitiedepartementet förutskickade att de framlagda förslagen skulle

komma att följas av andra. Med anledning av propositionen beslöt riksdagen (KU 1975: 10, rskr 1975: 62) bl. a. lagen (1975: 88) med bemyndigande att meddela föreskrifter om trafik, transporter och kommunikationer (ändrad 1977: 1121) (bemyndigandelagen).

Vissa delar av den nuvarande egentliga vägtrafiklagstiftningen återfinns i regeringsförfattningar. I detta sammanhang kan nämnas VTK, TTK, FK, bilavgaskungörelsen (1972: 596, ändrad senast 1976: 367), bilregisterkungörelsen (1972: 599, omtryckt 1976: 779, ändrad 1977: 957) (BRK) och kungörelsen (1966: 270) om vägmärken m. m. (ändrad senast 1974: 101). Dessa författningar — liksom flera andra som rör vägtrafiken — har tillkommit utan riksdagens medverkan. Bakgrunden till detta förhållande är det bemyndigande som riksdagen har lämnat regeringen att besluta om vägtrafiklagstiftningens utformning utan riksdagens medverkan i varje särskilt fall (prop. 1970: 171, 3LU 1970: 88, rskr 1970: 398). Enligt övergångsbestämmelserna till RF får bemyndigandet utnyttjas även efter RF:s ikraftträdande tills riksdagen bestämmer annorlunda.

Enligt min mening har den ordning för handläggningen av vägtrafiklagstiftningsfrågorna som beslöts 1970 fungerat väl. Trafiknämndsutredningens förslag och mina tidigare redovisade överväganden i fråga om lokala trafikföreskrifter föranleder emellertid vissa justeringar i bemyndigandet. Mot denna bakgrund anser jag att tiden nu är mogen för en formell anpassning av handläggningsreglerna till RF:s reglering av normgivningsmakten. I sakligt hänseende bör de nya reglerna inte avvika från vad som har gällt tidigare i vidare mån än vad som följer av mina överväganden med anledning av trafiknämndsutredningens förslag. Enligt min mening är det också självklart att riktlinjerna för reformer av större principiell betydelse bör underställas riksdagen även om den därvid inte behöver ta ställning till den mera detaljerade författningsutformningen.

7.7 Ikraftträdande m. m.

De förslag som jag har lagt fram i det föregående innebär en relativt omfattande reformering av beslutsfunktionerna när det gäller lokala trafikföreskrifter. Även i fråga om den kommunala trafikövervakningen innebär förslagen väsentliga förändringar. Detta innebär att regeringen och förvaltningsmyndigheterna kommer att få utfärda verkställighetsföreskrifter i relativt stor omfattning. Även inom kommunerna torde det krävas tid för en anpassning till de nya reglerna. Mot denna bakgrund förordar jag att regeringen bemyndigas att bestämma om ikraftträdande av lagstiftningen i dessa delar. De av mig förordade förändringarna i fråga om yrkesmässig trafik kräver i och för sig inte samma övergångstid. De delar som berör taxitrafiken bör emellertid enligt min mening — med hänsyn till att trafiknämndernas arbetsuppgifter föränd-

ras — träda i kraft samtidigt som reglerna om lokala trafikföreskrifter. När det gäller andra delar av yrkestrafiklagstiftningen bör det emellertid vara möjligt att förordna om ikraftträdande oberoende av när trafiknämnderna upplöses. Regeringen bör därför ges möjlighet att sätta i kraft ändringarna av yrkestrafiklagstiftningen vid skilda tidpunkter. Vidare kan ett visst behov av övergångsföreskrifter förutses. Dessa bör regeringen bemyndigas att meddela. En riktpunkt för arbetet på genomförande av förslagen när det gäller lokala trafikföreskrifter m. m. bör emellertid kunna vara att lagstiftningen skall kunna träda i kraft vid årsskiftet 1978—1979.

Förslaget till lag om ändring i lagen (1975: 88) med bemyndigande att meddela föreskrifter om trafik, transporter och kommunikationer innebär som jag tidigare har uttalat — utöver ett bemyndigande att i viss utsträckning överlåta beslutanderätten åt kommun — endast en formell anpassning av lagstiftningen till RF:s regler om normgivningsmakten. Ikraftträdandet bör därför kunna bestämmas till två veckor efter den dag då lagen kom ut av trycket i Svensk författningssamling.

7.8 Upprättade lagförslag

I enlighet med vad jag nu har anfört har inom kommunikationsdepartementet upprättats förslag till

1. lag om ändring i lagen (1975: 88) med bemyndigande att meddela föreskrifter om trafik, transporter och kommunikationer,
2. lag om trafiknämnd,
3. lag om ändring i lagen (1957: 259) om rätt för kommun att uttaga avgift för vissa upplåtelser å allmän plats, m. m.,
4. lag om ändring i lagen (1964: 321) om kommunal trafikövervakning,
5. lag om ändring i förordningen (1940: 910) angående yrkesmässig automobiltrafik m. m.,
6. lag om ändring i lagen (1976: 633) om kungörande av lagar och andra författningar.

Det under 3 angivna förslaget har upprättats i samråd med chefen för kommundepartementet och det under 6 angivna i samråd med chefen för justitiedepartementet.

7.9 Specialmotivering

7.9.1 Förslaget till lag om ändring i lagen (1975: 88) med bemyndigande att meddela föreskrifter om trafik, transporter och kommunikationer

Som jag tidigare (avsnitt 7.6) har anfört innebär ändringen dels en formell anpassning av vägtrafiklagstiftningen till RF:s regler om normgivningsmakten, dels ett bemyndigande för regeringen att överlåta åt

kommun att meddela vissa föreskrifter. Utredningen har föreslagit att bemyndigandet skulle ges i en särskild lag. För min del förordar jag att det i stället arbetas in i den nuvarande lagen med bemyndigande att meddela föreskrifter om trafik, transporter och kommunikationer.

Av det år 1970 beslutade bemyndigandet kommer endast en mindre del fortfarande att ha aktualitet. Det rör sig främst om vissa regler som finns intagna i YTF. Vidare får regeringen enligt 2 § andra stycket YTF meddela bestämmelser om avvikelser från YTF i vissa fall. Anpassning av dessa bemyndiganden till RF:s regler om normgivningsmakten kommer att ske i anslutning till pågående arbete angående yrkestrafiklagstiftningen. När det gäller avgifter kan det anmärkas att den föreslagna avfattningen innebär att vissa äldre bemyndiganden förlorar sin aktualitet. Detta gäller t. ex. regeringens befogenhet att besluta om taxa för Aktiebolaget Svensk Bilprovning, som hitintills grundats på riksdagsbeslutet i anledning av prop. 1963: 91 angående säkerhetsinspektion av motorfordon, m. m. Detsamma gäller i fråga om avgifter enligt BRK. För dessa inhämtades bemyndigande genom prop. 1975: 8 om följdlagstiftning med anledning av den nya regeringsformens bestämmelser om normgivning.

Jag har redan tidigare i huvudsak redogjort för de regler som jag avser att föreslå regeringen att besluta vid ett bifall till förslagen i denna proposition. Det har redan framgått att ändringarna i huvudsak kommer att inflyta i VTK och TTK. Härutöver krävs följdändringar i förordningen (1975: 986) om handläggning av vissa polischefsavgifter (ändrad senast 1976: 1133).

För riksdagens information vill jag därutöver nämna att TSV i en framställning till regeringen har hemställt att bl. a. vissa beslut som behövs i samband med tjällossning efter medgivande av länsstyrelsen får meddelas av väghållningsmyndigheten. Framställningen har under remissbehandlingen genomgående tillstyrkts och jag avser att senare föreslå regeringen att besluta i enlighet med verkets förslag. Jag vill också informationsvis nämna att det f. n. inom kommunikationsdepartementet övervägs att bemyndiga förvaltningsmyndighet att medge vissa dispenser i fråga om långsamtgående trafik på motorväg. Sådana dispenserfrågor prövas f. n. av regeringen.

7.9.2 Förslaget till lag om trafiknämnd

De grundläggande reglerna om den kommunala trafiknämnden bör tas in i en särskild lag. Bestämmelserna om trafiknämndens organisation och arbetsformer har utformats på samma sätt som reglerna om specialreglerade kommunala nämnder. Dessa regler ändrades under år 1977 (se prop. 1976/77: 1, KU 1976/77: 25, rskr 1976/77: 148). Detta innebär bl. a. att kommunen har möjlighet att själv ta ställning till om

man vill utse en särskild trafiknämnd eller överlåta uppgifterna på en redan befintlig nämnd. Vidare innebär det att — om kommunfullmäktige inte fattar något beslut i denna fråga — uppgifterna skall fullgöras av kommunstyrelsen.

Jag har redan tidigare (avsnitt 7.2) redogjort för bakgrunden till att förvaltningsbesvär bör väljas som form för prövning av beslut. Jag har då också behandlat frågan om rätten för vissa statliga myndigheter att överklaga besluten. Klagorätten för dessa myndigheter bör uttryckligen framgå av författningen. I övrigt gäller 11 § förvaltningslagen, dvs. att besvär får föras av den som beslutet angår, om det gått honom emot. Härunder kan inrymmas exempelvis enskilda väghållare. Även utan särskild författningsbestämmelse torde det stå klart att besluten är verkställbara utan hinder av att de inte har vunnit laga kraft.

När det gäller utgångspunkten för besvärsfristens beräkning gäller självfallet bestämmelsen i 12 § andra stycket förvaltningslagen. I sammanhanget bör emellertid framhållas att lokala trafikföreskrifter tillkännages bl. a. genom vägmärke eller ortspressannonsering. Av detta följer att besvärsfristen börjar löpa först när alla de föreskrivna åtgärderna har blivit vidtagna.

7.9.3 Förslaget till lag om ändring i lagen (1957: 259) om rätt för kommun att utaga avgift för vissa upplåtelser å allmän plats, m. m.

Förslaget innebär ingen skyldighet för kommunerna att besluta om avgiftsbefrielse för rörelschindrade. Enligt min mening torde man emellertid ha anledning att räkna med att det stora flertalet kommuner kommer att meddela sådana beslut. Ett behov av information till ledning för de handikappade uppstår dock. Denna fråga bör enligt min mening — om särskilda bestämmelser krävs — kunna lösas genom verkställighetsföreskrifter.

7.9.4 Förslaget till lag om ändring i lagen (1964: 321) om kommunal trafikövervakning

Jag har redan tidigare redogjort för de principiellt viktiga förändringar som föreslås. I huvudsak följer författningsförslagen de utkast som utarbetades av utredningen. Med stöd av 8 kap. 13 § RF får regeringen utan särskilt bemyndigande i lag besluta om utbildningsplaner och uniformer för övervakningspersonalen. Jag förordar därför att de särskilda bemyndigandena i lagen slopas. Vissa ytterligare verkställighetsföreskrifter krävs. Så behövs exempelvis en ändring i polisinstruktionen (1972: 511, ändrad senast 1975: 1100), som i 15 § andra stycket reglerar trafikövervakares rätt att meddela s. k. rapporteftergift. En motsvarighet till denna bestämmelse bör föras in i verkställighetsföreskrifterna till LKT.

7.9.5 Förslaget till lag om ändring i lagen (1976: 633) om kungörande av lagar och andra författningar

Förslaget om avveckling av trafiknämnderna föranleder en redaktionell jämkning i 9 § lagen (1976: 633) om kungörande av lagar och andra författningar. I linje med vad som uttalades i prop. 1975/76: 112 om kungörande av lagar och andra författningar (s. 79 och 80) bör regleringen av kommunens skyldighet att kungöra beslut om lokal trafikföreskrift inflyta i VTK. För riksdagens information vill jag emellertid nämna att det i flera sammanhang — bl. a. genom framställningar från länsstyrelsernas organisationsnämnd och Föreningen Sveriges polismästare (numera Föreningen Sveriges polischefer) — har framförts önskemål om att framför allt lokal trafikföreskrift som tillkännages genom vägmärke inte skall behöva kungöras i länets författningssamling. Bakgrunden till dessa önskemål är åsikten att den nuvarande ordningen har kommit att tynga beslutsprocessen utan att det har medfört några fördelar från informationssynpunkt.

8 Hemställan

Jag hemställer att regeringen föreslår riksdagen att antaga förslagen till

1. lag om ändring i lagen (1975: 88) med bemyndigande att meddela föreskrifter om trafik, transporter och kommunikationer,
2. lag om trafiknämnd,
3. lag om ändring i lagen (1957: 259) om rätt för kommun att uttaga avgift för vissa upplåtelser å allmän plats, m. m.,
4. lag om ändring i lagen (1964: 321) om kommunal trafikövervakning,
5. lag om ändring i förordningen (1940: 910) angående yrkesmässig automobiltrafik m.m.,
6. lag om ändring i lagen (1976: 633) om kungörande av lagar och andra författningar.

9 Beslut

Regeringen ansluter sig till föredragandens överväganden och beslutar att genom proposition föreslå riksdagen att antaga de förslag som föredraganden har lagt fram.

Bilaga 1



Statens offentliga utredningar

1976: 18

Kommunikationsdepartementet

Lokala trafikföreskrifter m. m.

Betänkande av Trafiknämndsutredningen
Stockholm 1976

Till Statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet

Kungl. Maj:t bemyndigade den 18 oktober 1974 chefen för kommunikationsdepartementet att tillkalla en sakkunnig för att överväga vissa kommunala trafik- och trafiksäkerhetsfrågor. Med stöd av bemyndigandet tillkallade departementschefen samma dag såsom sakkunnig justitiekanslern Ingvar Gullnäs.

Den 15 november 1974 förordnades numera hovrättsassessorn John-Olof Wallin att vara sekreterare åt den sakkunnige.

Till experter i utredningen förordnades den 22 januari 1975 byråchefen i statens trafiksäkerhetsverk Arne Bjelking, sekreteraren i Svenska kommunförbundet Jimmy Björk, polismästaren i Göteborgs polisdistrikt Bengt Erlandsson, polismästaren i Kristianstads polisdistrikt Sture Ljungkvist och f. verkställande direktören i Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande Alvar Thorson.

Utredningen — som kallat sig trafiknämndsutredningen — får härmed överlämna betänkande med förslag i fråga om beslutskompetensen när det gäller lokala trafikföreskrifter och vissa tillstånd m. m. för taxitrafik. I betänkandet behandlas också vissa särskilda frågor om trafiksäkerhetsarbetet i kommunerna m. m. Experterna har i allt väsentligt anslutit sig till den sakkunniges förslag.

I en särskild promemoria, som beräknas kunna avlämnas före sommaren, avser utredningen att behandla den fråga om huvudmannaskapet för trafikövervakarkåren som tagits upp i propositionen (1975/76: 106) med förslag till lag om felparkeringsavgift m. m.

Stockholm i februari 1976

Ingvar Gullnäs

/John-Olof Wallin

Innehåll

Sammanfattning	
Författningsförslag	
Kapitel 1 <i>Utredningens uppdrag</i>	
Kapitel 2 <i>Utredningens arbete</i>	
Kapitel 3 <i>Historik</i>	
3.1 Lokala trafikföreskrifter	
3.1.1 Läget före 1965	
3.1.2 Reformen 1965, förarbetena och vissa senare ändringar	
3.2 Vissa tillstånd till yrkesmässig trafik	
3.3 Det frivilliga trafiksäkerhetsarbetet, lokalt och regionalt	
Kapitel 4 <i>Promemorian "Kommunerna och trafiksäkerheten"</i>	
4.1 Inledning	
4.2 Överväganden och förslag	
4.3 Remissyttranden	
Kapitel 5 <i>Gällande ordning</i>	
5.1 Lokala trafikföreskrifter enligt VTK	
5.2 Lokala trafikföreskrifter enligt TTK	
5.3 Bestämmelser om tillstånd att med personbil bedriva beställningstrafik för personbefordran	
5.4 Vissa uppgifter om det lokala och regionala trafiksäkerhetsarbetet	
Kapitel 6 <i>Överväganden och förslag</i>	
6.1 Lokala trafikföreskrifter enligt VTK	
6.1.1 Principiella överväganden	
6.1.2 Kommunens beslutanderätt	
6.1.3 Polismyndighetens beslutanderätt	
6.1.4 Länsstyrelsens beslutanderätt	
6.1.5 Beslutanderätt för andra organ	
6.1.6 Kungörande av beslut om lokala trafikföreskrifter	
6.2 Lokala trafikföreskrifter enligt TTK	
6.3 Frågor om yrkesmässig trafik	
6.4 Trafiksäkerhetsarbetet	
6.4.1 Inledning	
6.4.2 Kommunerna och trafiksäkerheten	
6.4.3 Det frivilliga trafiksäkerhetsarbetet	
6.4.4 Slutsatser	
6.5 Den författningsmässiga regleringen	
Kapitel 7 <i>Specialmotivering till författningsförslagen</i>	
7.1 Lagen med bemyndigande att meddela lokala trafikföreskrifter m. m.	
1 §	
2 §	

3 §	.....
4 §	.....
5 §	.....
7.2 Vägtrafikkungörelsen	.....
147 §	.....
148 §	.....
148 a §	.....
148 b §	.....
152 §	.....
152 a §	.....
154 §	.....
159 §	.....
159 a §	.....
160 §	.....
162 §	.....
169 §	.....
170 §	.....
7.3 Terrängtrafikkungörelsen	.....
58 §	.....
57 §	.....
58 a §	.....
58 b §	.....
58 c §	.....
59 §	.....
60 §	.....
65 §	.....
67 §	.....
82 §	.....
83 §	.....
7.4 Yrkestrafikförordningen	.....
7.5 Polischefskungörelsen	.....
7.6 Övergångsbestämmelser till författningsförslagen	.....

Sammanfattning

Inledning

Ansvaret för lokala trafikfrågor — bl. a. utformningen av lokala trafikföreskrifter — är uppdelat på olika lokala organ, både kommunala och icke-kommunala, och på regionala och centrala myndigheter. Utredningen har haft till uppgift att utreda hur vissa angivna kommunala trafik- och trafiksäkerhetsfrågor bör handläggas för att beslutsorganen skall få möjlighet till bättre överblick över problemen och samråd med varandra. De frågor som utredningen främst haft att uppmärksamma kan indelas i tre grupper.

Till den första gruppen hör frågor om beslutanderätten beträffande lokala trafikföreskrifter.

Vidare har utredningen haft att ägna särskild uppmärksamhet åt frågan, i vilka former tillståndsfrågorna när det gäller taxitrafik skall handläggas.

En tredje huvuduppgift för utredningen har varit att pröva hur det frivilliga trafiksäkerhetsarbetet i kommunerna skall kunna tillvaratas och hur frivilligkrafternas insatser skall kunna uppmuntras, fördjupas och effektiviseras.

Beslutanderätten m. m. i fråga om lokala trafikföreskrifter enligt vägtrafikungörelsen (VTK)

Utredningen konstaterar att kommunerna har fått ökat ansvar inom många områden, t. ex. i fråga om bostadsförsörjningen samt mark-, trafik- och miljöfrågorna. Trafiksektorn i vid bemärkelse har kommit att ingå som ett viktigt led i samhällsplaneringen. Sålunda integreras numera trafikfrågor i kommunernas fysiska och ekonomiska planering på ett helt annat sätt än tidigare. Mot denna bakgrund finner utredningen att det numera finns anledning att se på lokala trafikföreskrifter på ett ganska annorlunda sätt än vid 1960-talets början, då det utredningsarbete pågick som ledde till att trafiknämnderna — de organ som f. n. i första hand svarar för meddelandet av lokala trafikföreskrifter — inrättades. Detta belyses också av att sådana föreskrifter särskilt under senare år kommit att användas på ett sätt som tidigare knappast torde ha förutsatts, nämligen som instrument för att genomföra mycket genomgripande s. k. trafiksaneringar inom hela stadsdelar. Ofta har därvid fattats ett kommunalt beslut om sådan sanering. Det från juridisk synpunkt bindande beslutet har däremot fattats av trafiknämnden. Enligt utredningens mening är trafiknämnden numera varken i fråga om sammansättning eller beslutsregler lämplig för de uppgifter som åvilar nämnden. Besluten bör även formellt fattas av ett organ som har eller kan ta det reella ansvaret.

De lokala trafikföreskrifter som trafiknämnden har att meddela varierar i betydelse. Vissa föreskrifter är av detaljkaraktär med starkt begränsad betydelse. Andra är förhållandevis ingripande och har ekonomiska, miljömässiga eller planeringsmässiga återverkningar. Med hänsyn härtill anser utredningen att ärendena om lokala trafikföreskrifter kan indelas i två grupper. Den ena gruppen består av ärenden med ett mer eller mindre starkt trafikpolitiskt inslag, t. ex. trafiksaneringar eller el-

jst generella bestämmelser om parkering, tung trafik, kollektiva körfält m. m. Dessa ärenden måste anses vara av stort intresse för kommunen. Den andra gruppen omfattar ärenden av mer teknisk eller juridisk betydelse. I dessa ärenden dominerar ordnings- och trafiksäkerhetssynpunkter. Gruppen omfattar främst tillfälliga föreskrifter och över huvud taget mindre ingripande föreskrifter. Till den sistnämnda gruppen bör enligt utredningen räknas lokala trafikföreskrifter som gäller

- endast viss gata eller väg och avser en begränsad tid, t. ex. under omläggningen av en gata eller ombyggnaden av ett hus längs gatan,
- tillfälliga föreskrifter och föreskrifter som gäller endast visst fordon, t. ex. renhållningsfordon, eller viss person, t. ex. en handikappad.

Utredningen har funnit, att det behövs en genomgripande reform av beslutsförfarandet i fråga om lokala trafikföreskrifter. Reformen bör utgå från den nyss angivna uppdelningen av ärendena i två grupper. Målet för reformen bör vara att ge kommunerna ett ökat inflytande på de "tunga" ärenden som tillhör den först nämnda gruppen. Utredningen anser att kommunen bör tilläggas beslutanderätten i dessa ärenden. När det gäller ärendena i den andra gruppen, dvs. de trafiktekniska/trafikjuridiska ärendena, bör beslutanderätten läggas på ett organ som har möjlighet att ge allmänheten god service genom snabba beslut, helst dygnet runt. Beslutanderätten i dessa ärenden föreslås ankomma på polismyndigheten.

Enligt direktiven har utredningen haft att beakta väghållarnas inflytande över trafikfrågorna och i samband därmed kostnadsansvaret för besluten. I fråga om beslutanderätten i mer kostnadskrävande ärenden, anordnande av övergångsställen, busshållplatser och taxistationer samt uppsättande av trafiksignaler, vilka ärenden f. n. avgörs av väghållaren, föreslår utredningen ingen ändring i förhållande till gällande ordning. Kostnadseffekterna av andra trafikregleringsåtgärder föreslås bli beaktade inom ramen för det samråd som skall ske så snart det föreligger behov därav, t. ex. om staten är väghållare och en kostnadskrävande föreskrift beslutas av kommunen.

Utredningens förslag om en *beslutanderätt för kommunen i fråga om lokala trafikföreskrifter* innebär att kommunens fullmäktige kan behålla beslutanderätten eller genom delegation helt eller delvis förlägga den till antingen något redan befintligt organ eller ett nyskapat organ, som alltså blir fakultativt. Genom denna ramlagskonstruktion får kommunerna möjligheter att anpassa sina verksamhetsformer för beslutande av lokala trafikföreskrifter efter de lokala förhållandena. Samtidigt vinnns också ökad flexibilitet med tanke på den framtida utvecklingen.

Kommunernas storlek varierar och därmed också tillgången på personal som är kompetent att handlägga ärenden om meddelande av lokala trafikföreskrifter, särskilt i fråga om den formella avfattningen av föreskrifterna. Detta är av särskild betydelse med hänsyn till att lokala trafikföreskrifter mestadels utgör straffsanktionerade normbeslut, som kan sägas utgöra en komplettering till VTK. Dessa normbeslut bör utformas med samma krav på klarhet och entydighet som VTK och vara formellt juridiskt oangripbara. Utredningen har funnit de anförda omständigheterna ha sådan tyngd att de motiverar särskilda åtgärder för att garantera att de beslutade föreskrifterna uppfyller de krav som måste uppställas. Dessa åtgärder föreslås bli utformade enligt följande.

- Statens trafiksäkerhetsverk (TSV) åläggs tillhandahålla mallar för alla normalt förekommande lokala trafikföreskrifter; detta torde även bidra till enhetlighet.
- Kommunen skall under beredningen av ärende om meddelande av lokal trafikföreskrift samråda med polismyndigheten och i behövlig utsträckning med TSV och statens vägverk. Innan lokal trafikföreskrift beslutas, skall polismyndighetens yttrande ha inhämtats över det förslag till föreskrift som föreläggs det beslutande kommunala organet.
- Kretsen av besvärberättigade i fråga om kommuns beslut i ärenden om meddelande av lokala trafikföreskrifter utvidgas till att omfatta statliga organ med trafikexpertis, nämligen polismyndighet, TSV och vägverket.

De ärenden som föreslås ankomma på kommunen framgår av en s. a. s. negativ beskrivning. I förslag till ändringar i VTK anges vilka lokala trafikföreskrifter som det bör ankomma på polismyndigheten eller annan att meddela. Återstående föreskrifter föreslås således ankomma på kommunen. Med lokala trafikföreskrifter avser utredningen inte bara sådana föreskrifter som f. n. anges i 147 § VTK utan även sådana föreskrifter som avses i 159 §, dvs. vad som i dagligt tal ofta kallas dispenser.

Som exempel på föreskrifter vilka kommunen bör meddela kan nämnas förbud mot trafik med fordon av visst slag, t. ex. på s. k. gågator, förbud mot viss lastbilstrafik i en tätorts centrala delar, regler om körriktning, bestämmelser om parkeringszoner och särskilda körfält för bussar i linjetrafik och taxibilar m. m. Kommunerna föreslås dessutom få behörighet att meddela föreskrifter om färdhastighet enligt 147 § andra stycket 6. VTK. Som förutsättning uppställs dock att det är fråga om lokala vägar inom avgränsade områden utan genomfartstrafik. För att kommunen skall äga besluta föreskrifter av angivet slag gäller att de dels är begränsade till kommunens eget område och dels är så generella att de inte faller inom polismyndighetens kompetens.

Polismyndighetens befogenhet att meddela lokal trafikföreskrift föreslås omfatta ärenden, där någon av följande förutsättningar föreligger

1. föreskriften gäller endast viss väg och avser en tid av högst sex månader,
2. föreskriften avser visst fordon eller viss person,
3. föreskriften gäller fall som avses i 147 § andra stycket 3. (förbud mot provkörning eller viss övningskörning) och 9. (föreskrift om hästfordons belysning och reflexer i vissa fall).

En väsentlig nyhet i detta sammanhang är att polismyndigheten föreslås få rätt att meddela även lokal trafikföreskrift, som gäller färdhastighet. Trafiknämnderna har inte ägt meddela sådana föreskrifter. Polismyndighetens kompetens föreslås dock begränsad till ärenden, där hastigheten *nedsätts* i förhållande till vad som annars gäller enligt vissa författningsrum. Behörigheten skall dessutom gälla bara *tättbebyggt område*.

Det är inte avsikten att polismyndigheten med stöd av punkten 2. skall kunna generellt reglera exempelvis trafiken med tunga fordon i en stadskärna. Detta framgår av ordalagen (visst fordon resp. viss person).

Genom att lägga den nyss beskrivna beslutanderätten hos polismyndigheten vinnns fördelen att brådskande ärenden kan avgöras utan dröjs-

mål. Ärendena skall behandlas som vanliga s. k. polismyndighetsärenden. Detta innebär att de också kan delegeras till lägre polisbefäl än polismästaren.

Utredningen har haft anledning att uppmärksamma de problem som är förenade med s. k. handikappdispenser. Utredningens förslag innebär att beslut om sådana meddelas av polismyndighet, länsstyrelse eller TSV. I vissa fall kan emellertid föreligga svårigheter att avgränsa beslutens omfattning och innehåll. Enligt utredningen bör därför samtliga frågor med anknytning till de nämnda besluten tas upp till ett samlat övervägande av TSV.

Länsstyrelsernas beslutskompetens i fråga om lokala trafikföreskrifter gäller främst frågor om färdhastighet. Innebörden av utredningens förslag är att länsstyrelsen till övervägande del får behålla sina nuvarande befogenheter. Som redan nämnts föreslås emellertid att kommunen och polismyndigheten skall få viss kompetens också när det gäller färdhastighet. Även i övrigt följer vissa inskränkningar i länsstyrelsens kompetens av det sätt varpå polismyndighetens kompetens avgränsats.

I fråga om *beslutanderätten för andra organ* — en fråga som både f. n. och enligt utredningens förslag behandlas i 159 § VTK — dvs. TSV och vägverket, föreslår utredningen endast en viss omfördelning mellan dessa myndigheter.

När det gäller dokumentation och kungörande av beslut om lokala trafikföreskrifter föreslår utredningen två principiella nyheter. För det första skall polismyndigheten föra en liggare gemensamt för samtliga de myndigheter som får meddela lokala trafikföreskrifter. För det andra uppställer utredningen inte något oeftergivligt krav på att alla beslut om lokala trafikföreskrifter skall införas i liggaren. Enligt utredningens mening bör bl. a. tillfälliga föreskrifter undantas. Rikspolisstyrelsen föreslås meddela närmare bestämmelser dels om utformningen av liggaren och därmed sammanhängande rutiner och dels om vilka lokala trafikföreskrifter som skall införas i liggare.

Utredningens föreslår vidare, att kommunerna åläggs att på lämpligt sätt informera allmänheten om gällande lokala trafikföreskrifter.

Med stöd av 154 § VTK meddelade förbud och föreskrifter är inte och föreslås inte heller bli att anse som lokala trafikföreskrifter. Utredningen har ändå haft anledning överväga om paragrafen påverkas av utredningens förslag. Övervägandena har lett till förslag om ett vidgat tillämpningsområde.

Lokala trafikföreskrifter m. m. enligt terrängtrafikkungörelsen (TTK)

Med i princip samma synsätt som anlagts i fråga om befogenheten att meddela lokala trafikföreskrifter för trafiken på väg anser utredningen att den huvudsakliga beslutanderätten i fråga om lokala trafikföreskrifter för trafiken i terräng bör kunna utövas av kommunerna och polismyndigheterna. I ett hänseende föreligger en klar skillnad mellan dessa båda kategorier av föreskrifter. Med stöd av 57 § tredje stycket TTK finns möjlighet att genom lokal trafikföreskrift meddela föreskrifter enligt terrängkörningslagen (1975: 1313). Eftersom denna reglering skall tillgodose allmänna naturvårdsintressen m. m. bör *länsstyrelsen*, som redan har ett betydelsefullt ansvar för naturvården inom regionen, behålla sin kompetens i denna del. För övrig reglering enligt 57 § TTK föreslår utredningen följande.

Polismyndigheten föreslås få befogenhet att meddela generella lokala trafikföreskrifter

- om föreskriften avser förbud mot trafik med fordon med last av viss beskaffenhet eller förbud mot provkörning eller viss övningskörning
- om undantag från 51 § (belysningsregel).

Under förutsättning att giltighetstiden för en lokal trafikföreskrift är begränsad till högst en månad eller att föreskriften gäller viss person eller visst fordon, får polismyndighet enligt förslaget meddela även trafikregler som avser bl. a. förbud mot trafik med fordon av visst slag, hastighet eller förbud att stanna eller parkera. I anslutning härtill kan nämnas att utredningen föreslår att i 57 § TTK — i överensstämmelse med 147 § VTK — klart utsågs att även föreskrifter som gäller under begränsad tid eller avser visst tillfälligt ändamål skall vara att anse som lokala trafikföreskrifter.

Utöver vad som nyss sagts föreslås *länsstyrelsen* få kompetens att besluta om hastighet i ärenden, som inte är begränsade så att polismyndigheten skall besluta.

Kommunens beslutanderätt att meddela lokala trafikföreskrifter anges i 58 b § TTK. Vid den författningsmässiga beskrivningen har tillämpats den teknik som använts vid motsvarande situation enligt VTK. Under förutsättning att en föreskrift gäller kommunens eget område och är så generell att den inte faller inom polismyndighetens nyss beskrivna kompetens, föreslås kommunen få rätt att besluta om förbud mot trafik med fordon av visst slag, om förbud att stanna eller parkera fordon eller om annan reglering av trafiken.

De beträffande VTK beskrivna remiss- och besvärreglerna bör i princip gälla också när kommun meddelar beslut enligt TTK.

Utredningen anser, att i princip samma lösningar i fråga om liggare och kungörande bör väljas inom TTK:s område som inom VTK:s. Motsvarande gäller även kommunens skyldighet att informera om gällande lokala trafikföreskrifter enligt TTK.

Frågor om yrkesmässig trafik

Eftersom utredningens förslag innebär, att trafiknämnderna avskaffas har utredningen haft att överväga vilka myndigheter som bör tilldelas de befogenheter enligt yrkestrafikförordningen (YTF) vilka f. n. ankommer på trafiknämnden. De ärenden det här gäller är dels frågor om tillstånd till yrkesmässig biltrafik för personbefordran, dels undantag från det i särskild kungörelse uppställda kravet på mellanvägg av splitterfritt glas å vissa i yrkesmässig trafik använda personbilar.

Utredningen framhåller, att den lokala trafikförsörjningen — enligt vad riksdagen tidigare uttalat — primärt är en uppgift för kommunerna. Vidare konstateras att taxi i ökad omfattning kommit att ingå som ett viktigt led i denna trafikförsörjning. För att kunna fullgöra sina uppgifter bör kommunerna enligt utredningens mening även förfoga över tillståndsgivningen. Mot denna bakgrund föreslås kommun bli tillståndsmyndighet. Kommunen bör också pröva frågor enligt den nyss nämnda kungörelsen. Utredningen utgår från att behovet av samordning med länsstyrelsens beslutsfunktion i fråga om bl. a. yrkesmässig busstrafik beaktas i samband med ställningstagandena till övriga frågor inom den

del av det trafikpolitiska området som gäller trafikförsörjningen i fråga om personbefordran.

Enligt 25 § 2 mom. fjärde stycket YTF har tillståndsmyndigheten en befogenhet att, när det finns anledning därtill, återkalla det godkännande av trafikbil som besiktningsman lämnat vid tidigare utförd lämplighetsbesiktning. Utredningen föreslår, att besiktningsman skall pröva även frågor om återkallelse av nämnda godkännanden.

Enligt vissa reglementen har trafiknämnd ålagts att pröva bl. a. om personer som avses komma att tjänstgöra som taxiförare är lämpliga härför. Enligt YTF finns inga andra särskilda krav på förare av personbil i yrkesmässig trafik än att han har trafik kort. Något ytterligare krav synes inte kunna uppställas genom ett reglemente. Utredningen anser därför, att prövningen enligt de nämnda reglementena bör upphöra.

Trafiksäkerhetsarbetet

Utredningen anser, att det inte finns anledning inrätta särskilda obligatoriska kommunala nämnder med uppgift att speciellt svara för trafiksäkerhetsfrågor. I stället bör de nuvarande trafiksäkerhetskommittéerna — som numera i regel är att anse som fakultativa kommunala nämnder — behållas och på olika sätt förstärkas. De bör också byta namn och i stället benämnas trafiksäkerhetsnämnder. Trafiksäkerhetsarbetet på lokal nivå bör bygga på en samverkan mellan trafiksäkerhetsnämnderna och de andra kommunala organ som har att i sin verksamhet tillgodose även trafiksäkerhetens krav. Ett effektivt samarbete mellan dessa kommunala organ och de som arbetar inom det frivilliga trafiksäkerhetsarbetet bör främjas på olika sätt. Detta kan ske genom att frivilligkrafterna organiseras i en trafiksäkerhetsförening. Om underlag saknas för en sådan organisation bör i stället ett särskilt referens- eller kontaktorgan, förslagsvis benämnt trafiksäkerhetsråd, inrättas. I mycket små kommuner kan frivilligkrafterna knytas direkt till trafiksäkerhetsnämnderna. Kommunerna bör i ökad utsträckning stödja trafiksäkerhetsarbetet. Det är utredningens förhoppning, att kommunförbundet därvid kan medverka genom olika åtgärder. En sådan medverkan synes väl motiverad med hänsyn till utredningens förslag att tilldela kommunerna betydelsefull kompetens i fråga om lokal trafikreglering.

På regional nivå bör de nuvarande länstrafiksäkerhetsförbunden ges ökat stöd från olika håll. För varje län bör finnas minst en heltidsanställd konsulent e. d. Förbunden kan därmed få resurser att på olika sätt aktivera och hjälpa de krafter som verkar i det lokala trafiksäkerhetsarbetet.

Författningsregleringen

Utredningens förslag föranleder ändringar i de ovan redovisade författningarna och i förordningen (1975: 986) om handläggning av vissa polischefsuppgifter. Vidare krävs en lag med bemyndigande för regeringen att överlåta åt kommun att meddela lokala trafikföreskrifter m. m.

Författningsförslag

Lag

med bemyndigande att meddela lokala trafikföreskrifter m. m.

Härigenom föreskrives följande

1 §. Regeringen bemyndigas att meddela föreskrifter som avses i 8 kap. 3 § regeringsformen, om föreskrifterna innefattar lokal trafikföreskrift. Med sådan föreskrift avses

1. särskilda trafikregler för viss väg eller vägsträcka eller för samtliga vägar inom visst område,
2. särskilda regler för trafik i terräng inom visst område eller på viss färdled.

2 §. Regeringen får överlåta åt förvaltningsmyndighet eller kommun att meddela lokal trafikföreskrift.

3 §. Kommun, som har att meddela lokal trafikföreskrift, skall under beredningen av ärendet samråda med polismyndigheten och, i den utsträckning så behövs, med statens trafiksäkerhetsverk och statens vägverk. Innan lokal trafikföreskrift beslutas, skall polismyndighetens yttrande ha inhämtats över det förslag till föreskrift som förelägges det beslutande organet.

Bestämmelser om skyldighet för kommun att underrätta andra myndigheter om beslutade lokala trafikföreskrifter, om skyldighet att kungöra nya eller ändrade sådana föreskrifter samt om skyldighet att på annat lämpligt sätt upplysa allmänheten om gällande lokala trafikföreskrifter meddelas av regeringen.

4 §. Rätt att anföra besvär över kommuns beslut i ärende angående meddelande av lokal trafikföreskrift, tillkommer, förutom medlem av kommunen, polismyndigheten, statens trafiksäkerhetsverk och statens vägverk. Dessa myndigheters talan är ej inskränkt till viss tid. I övrigt gäller om besvär vad som föreskrives i kommunallagen (1953: 753) och kommunallagen (1957: 50) för Stockholm.

5 §. Kommun skall pröva ärenden om tillstånd att med personbil bedriva beställningstrafik för personbefordran och därmed sammanhängande frågor. Regeringen får meddela föreskrifter hur ärendena skall beredas.

Denna lag träder i kraft den
(1964: 731) om trafiknämnder.

Genom lagen upphävs lagen

Förslag till

Förordning om ändring i vägtrafikkungörelsen (1972: 603)

Regeringen föreskriver att 147, 148, 152, 154, 159, 160, 162, 169 och 170 §§ vägtrafikkungörelsen (1972: 603) skall ha nedan angivna lydelse, att i kungörelsen skall införas tre nya paragrafer, 148 a, 148 b och 152 a §§ samt att 159 a § skall upphöra att gälla.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*

147 §

Särskilda trafikregler för viss väg eller vägsträcka eller för samtliga vägar inom visst område meddelas genom lokala trafikföreskrifter utom i fall som avses i 151 och 154 §§.

Genom lokal trafikföreskrift får meddelas

1. förbud mot trafik med fordon av visst slag eller fordon med last av viss beskaffenhet,
2. föreskrift om körriktning,
3. förbud mot provkörning eller sådan övningskörning som avses i 108 § körkortskungörelsen (1972: 592),
4. föreskrift om väjningsplikt med avvikelse från 38 § eller om stopplikht,
5. föreskrift att väjningsplikt eller stopplikht skall gälla i stället för bestämmelserna i 57 § första stycket,
6. föreskrift om färdhastighet med avvikelse från 64 § eller med begränsning till lägre hastighet än som följer av 65 eller 66 § eller beslut som meddelats med stöd av 65 §,
7. förbud att stanna eller parkera fordon,
8. föreskrift om stannande eller parkering med avvikelse från 69 eller 71 §, 72 § 2, 5 eller 6, 73 § eller 74 § 3 eller 4,
9. föreskrift som avses i 32 § tredje stycket fordonskungörelsen (1972: 595),
10. föreskrift om axeltryck, boggitryck eller bruttovikt med avvikelse från 106 §,
11. föreskrift med inskränkning till mindre bredd eller längd på fordon, fordonståg eller last än som tillåtes i 107 eller 109 §,
12. föreskrift om undantag från 118, 121 eller 122 §,
13. föreskrift om andra särskilda åtgärder för reglering av trafiken.

Genom lokal trafikföreskrift får vidare bestämmas att viss väg eller vägsträcka skall anses som huvudled, motorväg eller motortrafikled. Föreskriften får dock ej utformas så, att huvudleder kommer att korsas varandra.

Lokal trafikföreskrift får avse begränsad tid eller gälla tills vidare. Den kan också avse visst tillfälligt ändamål.

Nuvarande lydelse

Lokal trafikföreskrift meddelas av länsstyrelsen i fall som avses i 147 § andra stycket 4, 5, 6 eller 10—12 eller tredje stycket. Länsstyrelsen meddelar också lokal trafikföreskrift som behövs på grund av tjällossning eller liknande förhållande eller för sådan tävling som länsstyrelsen lämnat tillstånd till enligt 105 §.

Annan lokal trafikföreskrift än som avses i första stycket meddelas av trafiknämnden.

Föreslagen lydelse

Föreskrift, som avses i 151 och 154 §§, är icke att anse som lokal trafikföreskrift.

Lokal trafikföreskrift meddelas av polismyndighet, länsstyrelse eller kommun. I vissa fall får sådan föreskrift meddelas även av statens trafiksäkerhetsverk eller statens vägverk.

148 §

Lokal trafikföreskrift meddelas av polismyndigheten

1. om föreskriften gäller endast viss väg och avser en tid av högst sex månader,

2. om föreskriften avser viss fordon eller viss person,

3. om föreskriften avser fall som avses i 147 § första stycket 3 och 9.

Om föreskriften gäller färdhastighet, får den endast avse tätbyggt område och innebära begränsning till lägre hastighet än som gäller enligt 64, 65 eller 66 §, 67 § första stycket eller bestämmelse som meddelats med stöd av 65 §.

Bestämmelser om vissa undantag finns i 159 §.

148 a §

Lokal trafikföreskrift meddelas av länsstyrelsen i fall som avses i 147 § första stycket 4—6 eller 10—12 eller andra stycket, om den ej är av sådan natur att den enligt 148 § får meddelas av polismyndigheten. Länsstyrelsen meddelar också lokal trafikföreskrift som behövs på grund av tjällossning eller liknande förhållande eller för sådan tävling som länsstyrelsen lämnat tillstånd till enligt 105 §.

Bestämmelser om vissa undantag från första stycket finns i 148 b och 159 §§.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

148 b §

I andra fall än som angivits i 148 och 148 a §§ meddelas lokal trafikföreskrift av kommunen.

Kommunen äger meddela även sådan föreskrift som avses i 147 § första stycket 6., om föreskriften avser ett avgränsat område med lokala vägar utan genomfartstrafik.

Bestämmelser om vissa undantag finns i 159 §.

152 §

Myndighet, som meddelat lokal trafikföreskrift eller föreskrift enligt 41 § väglagen (1971: 948), inför föreskriften i en för ändamålet avsedd liggare och underrättar statens trafiksäkerhetsverk, den myndighet som handhar väg- eller gathållningen och, om denna myndighet är kommunal, statens vägverk om föreskriftens innehåll. Skall föreskrift utmärkas av enskild vägs ägare, underrättas även denne. Länsstyrelse och trafiknämnd underrättar varandra om meddelade lokala trafikföreskrifter.

Föreskrift som ej skall tillkännages genom vägmärke införes i länskungörelserna eller, om den meddelats av trafiknämnd, i den eller de tidningar, vari kommunala meddelanden för orten införes.

Lokal trafikföreskrift skall i den utsträckning det behövs införas i en för ändamålet avsedd liggare som förs av polismyndigheten gemensamt för samliga i 147 § femte stycket angivna myndigheter. I samma liggare införes även föreskrift enligt 41 § väglagen (1971: 948).

Närmare bestämmelser om vilka lokala trafikföreskrifter som skall införas i liggare samt om liggaren i övrigt meddelas av rikspolisstyrelsen efter samråd med företrädare för myndigheter, som äger meddela sådana föreskrifter som skall införas i liggaren.

Föreskrift som skall införas i liggare men inte tillkännages genom vägmärke införes genom den beslutande myndighetens försorg i den eller de tidningar, vari kommunala meddelanden för orten införes.

152 a §

Polismyndighet skall genast underrättas om lokal trafikföreskrift som beslutats av annan myndighet. Om föreskriften skall utmärkas genom vägmärke, underrättas även väghållaren om beslutet.

154 §

Föreskrift för viss vägsträcka om begränsning till lägre hastighet än som eljest gäller eller förbud

Om det behövs i samband med trafikövervakning eller trafikolycka får polismyndigheten även

Nuvarande lydelse

att stanna fordon får meddelas av polismyndighet, om det behövs i samband med trafikövervakning eller trafikolycka, och av den myndighet som handhar väg- eller gatuhållningen, om tillfälligt behov av sådan föreskrift eller sådant förbud uppstår i samband med väghållningsarbete eller liknande arbete.

Föreslagen lydelse

i andra fall än som avses i 148 § begränsa hastigheten eller meddela föreskrift om annan trafikreglerande åtgärd.

För att tillgodose tillfälligt behov i samband med väghållningsarbete eller liknande arbete får även den myndighet som handhar väg- eller gatuhållningen meddela föreskrift som avses i första stycket. Om föreskriften avser annat än färdhastighet eller förbud att stanna eller parkera fordon eller stannande eller parkering med avvikelse från 69 eller 71 §, 72 § 2, 5 eller 6, 73 § eller 74 § 3 eller 4 får föreskriften ej gälla längre tid än fem dagar. Polismyndigheten skall underrättas om föreskrift som här avses.

159 §

Fråga om undantag för visst ändamål från 64 eller 66 §, 67 § första stycket, 118, 121 eller 122 § eller från lokal trafikföreskrift som avses i 147 § andra stycket 6. eller 12. prövas av länsstyrelsen. Rör undantaget mer än ett län, prövas frågan av statens trafiksäkerhetsverk, om undantaget avser färdhastighet, och i annat fall av statens vägverk.

Fråga om undantag från 65 § eller beslut som meddelats med stöd av 65 § prövas i fall som avser tävling med fordon på väg av länsstyrelsen och för visst ändamål i annat fall av trafiksäkerhetsverket. Fråga om undantag från 99 § andra eller tredje stycket för visst ändamål eller från 117 a § första stycket eller 117 b § första stycket prövas av trafiksäkerhetsverket.

Fråga om undantag för visst ändamål från 69 eller 71 §, 72 § 2, 5 eller 6, 73 §, 74 § 3 eller 4, 106, 107, 109—111, 115 eller 128—131 § eller från annan lokal trafikföreskrift än som avses i 147 § andra stycket 6. eller 12.

Från de i 148, 148 a och 148 b §§ angivna reglerna gäller följande under a—e angivna undantag.

a) Fråga om undantag från 65 § eller beslut som meddelats med stöd av 65 § prövas i fall som avser tävling med fordon på väg av länsstyrelsen och i annat fall av statens trafiksäkerhetsverk, om fråga är om att föreskriva högre färdhastighet än som eljest gäller.

b) Fråga om undantag från 99 § andra eller tredje stycket för visst ändamål eller från 117 a § första stycket eller 117 b § första stycket prövas av statens trafiksäkerhetsverk.

c) Om polismyndigheten äger meddela lokal trafikföreskrift men föreskriften berör mer än ett polisdistrikt inom ett län, prövas frågan av länsstyrelsen.

d) Om kommunen äger meddela lokal trafikföreskrift men föreskriften berör mer än en kommun inom ett län, prövas frågan av länsstyrelsen.

e) Om lokal trafikföreskrift berör mer än ett län, prövas frågan

Nuvarande lydelse

prövas av trafiknämnden eller, om trafiken berör mer än en trafiknämnds verksamhetsområde inom ett län, av länsstyrelsen eller, om den berör mer än ett län, av vägverket.

Föreslagen lydelse

av statens vägverk i fall som avses i 147 § första stycket 10. och av statens trafiksäkerhetsverk i övriga fall.

159 a §

Har trafiknämnd enligt 8 § lagen (1964: 731) om trafiknämnder uppdragit åt ordföranden att på nämndens vägnar fatta beslut i vissa fall, får ordföranden förordna polisbefäl att utöva beslutanderätten under tid då ordföranden ej är i tjänst.

Förordnande får endast avse fråga som ej utan olägenhet kan anstå till dess ordföranden åter trätt i tjänst.

Förordnande får meddelas endast den som tjänstgör som vakt-havande befäl och innehar eller uppehåller tjänst som lägst polis- eller kriminalinspektör.

160 §

Undantag får medges, om det är påkallat av särskilda skäl och det kan ske utan fara för trafiksäkerheten, skada på vägen eller annan avsevärd olägenhet.

Undantag för visst ändamål från eljest gällande bestämmelser i kungörelsen eller lokal trafikföreskrift får meddelas, om det är påkallat av särskilda skäl och det kan ske utan fara för trafiksäkerheten, skada på vägen eller annan avsevärd olägenhet.

Meddelas undantag från 111 §, fastställes högsta tillåtna hastighet. Även i övrigt får särskilda villkor föreskrivas vid medgivande av undantag.

162 §

Ytterligare föreskrifter för tillämpningen av denna kungörelse meddelas i fråga om undantag som avses i 117 a § tredje stycket eller 117 b § tredje stycket av socialstyrelsen efter samråd med statens trafiksäkerhetsverk, i fråga om undantag som avses i 159 § första eller tredje stycket och ej gäller färdhastighet av statens vägverk och i övrigt av trafiksäker-

Ytterligare föreskrifter för tillämpningen av denna kungörelse meddelas i fråga om undantag som avses i 117 a § tredje stycket eller 117 b § tredje stycket av socialstyrelsen efter samråd med statens trafiksäkerhetsverk, i fråga om lokal trafikföreskrift, som avses i 147 § första stycket 10. av statens vägverk och i övrigt av trafiksäkerhetsverket. Därvid får

Nuvarande lydelse

hetsverket. Därvid får föreskrivas att viss utrustning skall vara av typ som godkänts av verket eller av annan myndighet. Föreskrift om anbringande och fastgöring av last meddelas efter samråd med arbetarskyddsstyrelsen.

Beslut enligt 65 § andra stycket meddelas efter samråd med rikspolisstyrelsen och vägverket. När sådant beslut meddelas, ändras eller upphävs, skall trafiksäkerhetsverket underrätta vägverket och länsstyrelsen.

Föreskrifter och anvisningar för prövning av ansökan om tillstånd till tävling med fordon på väg samt om tid för och innehållet i sådan ansökan meddelas av trafiksäkerhetsverket i samråd med rikspolisstyrelsen och vägverket.

Föreslagen lydelse

föreskrivas att viss utrustning skall vara av typ som godkänts av verket eller av annan myndighet. Föreskrift om anbringande och fastgöring av last meddelas efter samråd med arbetarskyddsstyrelsen.

169 §

Talan mot beslut av trafiknämnd enligt denna kungörelse föres hos länsstyrelsen genom besvär.

Talan mot beslut av länsstyrelse enligt denna kungörelse och mot beslut av länsstyrelse i ärende angående lokal trafikföreskrift, vilket från trafiknämnd hänskjutits till länsstyrelse, föres hos regeringen genom besvär.

Talan mot beslut av statens trafiksäkerhetsverk, statens vägverk eller socialstyrelsen enligt denna kungörelse föres hos regeringen genom besvär.

Mot beslut av polismyndighet i ärende om lokal trafikföreskrift föres talan hos länsstyrelsen genom besvär. Om talan mot kommuns beslut i sådant ärende är särskilt stadgat.

Talan mot beslut av länsstyrelse, statens trafiksäkerhetsverk, statens vägverk eller socialstyrelsen enligt denna kungörelse föres hos regeringen genom besvär.

170 §

Statens trafiksäkerhetsverk och statens vägverk får föra talan mot trafiknämnds eller länsstyrelses beslut i fråga om lokal trafikföreskrift eller undantag från sådan föreskrift. Talan av trafiksäkerhetsverket eller vägverket är ej inskränkt till viss tid.

Statens trafiksäkerhetsverk och statens vägverk får föra talan mot polismyndighets eller länsstyrelses beslut i fråga om lokal trafikföreskrift. Sådant talan är ej inskränkt till viss tid.

Denna förordning träder i kraft den

Lokal trafikföreskrift som gäller vid förordningens ikraftträdande skall alltjämt äga giltighet. Detsamma skall gälla undantag enligt 159 § vägtrafikkungörelsen i tidigare gällande lydelse och föreskrifter enligt 154 § samma kungörelse.

Ärende, som ännu ej avgjorts i första instans vid denna förordnings ikraftträdande, överlämnas till myndighet, som enligt de nya bestämmelserna har att pröva ärendet.

Förslag till**Förordning om ändring i terrängtrafikkungörelsen (1972: 594)**

Regeringen föreskriver, att 57—59 §§, 60 § andra stycket, 65 § samt 82 och 83 §§ skall ha nedan angivna lydelse, att i kungörelsen skall införas tre nya paragrafer, 58 a, 58 b och 58 c §§, samt att 67 § tredje stycket skall upphöra att gälla.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

57 §

Särskilda bestämmelser för trafik inom visst område eller på viss färdled meddelas genom lokala trafikföreskrifter. Sådan föreskrift får dock ej meddelas för trafik inom område som avses i 56 §.

Genom lokal trafikföreskrift får meddelas trafikregel som avser

1. förbud mot trafik med fordon av visst slag eller fordon med last av viss beskaffenhet eller mot provkörning med fordon eller sådan övningskörning som avses i 108 § körkortskungörelsen (1972: 592),
2. förbud att stanna eller parkera fordon,
3. färdhastighet,
4. undantag från 51 §,
5. annan åtgärd för reglering av trafiken.

Genom lokal trafikföreskrift får också beslutas undantag enligt 2 § terrängkörningslagen (1975: 1313) eller meddelas förbud eller föreskrift enligt 3 § samma lag. I ärende av vikt skall samråd ske med kommunen.

Lokal trafikföreskrift får avse begränsad tid eller gälla tills vidare. Den får också avse visst tillfälligt ändamål.

Trafik inom område som avses i 56 § får ej regleras genom lokal trafikföreskrift.

58 §

Trafiknämnden meddelar lokal trafikföreskrift som avses i 57 § andra stycket 2. Länsstyrelsen meddelar lokal trafikföreskrift som i övrigt avses i 57 §.

Länsstyrelsen får besluta att lokal trafikföreskrift som avses i 57 § andra stycket 1., 3.—5. skall meddelas av trafiknämnden.

Polismyndigheten meddelar lokal trafikföreskrift som avses i 57 § första stycket 1. om föreskriften inte avser förbud mot trafik med fordon av visst slag. Samma myndighet meddelar också föreskrift enligt 57 § första stycket 4.

Om föreskriften avser begränsad tid, högst en månad, eller avser visst fordon eller viss person, får polismyndigheten även i övrigt meddela föreskrift som avses i 57 § första stycket.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

58 a §

Länsstyrelsen meddelar lokal trafikföreskrift som avses i 57 § första stycket 3., om föreskriften ej är av sådan natur att den får meddelas av polismyndigheten enligt 58 §, samt föreskrift som avses i 57 § andra stycket.

58 b §

I andra fall än som angivits i 58 och 58 a §§ meddelas lokal trafikföreskrift som avses i 57 § första stycket av kommunen.

58 c §

Om en lokal trafikföreskrift berör mer än ett polisdistrikt eller mer än en kommun äger bestämmelserna i 159 § vägtrafikkungörelsen (1972: 603) motsvarande tillämpning.

59 §

Myndighet som meddelat lokal trafikföreskrift inför föreskriften i en särskild liggare. Lokal trafikföreskrift införes i den eller de tidningar, vari kommunala meddelanden för orten införes. Meddelas föreskriften av länsstyrelsen införes föreskriften även i länskungörelserna.

Lokal trafikföreskrift skall i den utsträckning det behövs införas i en för ändamålet avsedd liggare, som förs av polismyndigheten gemensamt för samtliga i 58—58 c §§ angivna myndigheter. Närmare bestämmelser om vilka föreskrifter som skall införas i liggare samt om liggaren i övrigt meddelas av rikspolisstyrelsen efter samråd med företrädare för övriga myndigheter som äger meddela sådana föreskrifter som skall införas i liggaren.

Lokal trafikföreskrift införes i den eller de tidningar, vari kommunala meddelanden för orten införes.

Beslut om lokal trafikföreskrift som avses i 57 § andra stycket 1. eller tredje stycket delges ägaren av den mark som föreskriften omfattar.

Beslut om lokal trafikföreskrift som avses i 57 § första stycket 1. eller andra stycket delges ägaren av den mark som föreskriften omfattar.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

60 §

Den myndighet som meddelat lokal trafikföreskrift underrättar statens trafiksäkerhetsverk om lokal trafikföreskrift som avses i 57 § andra stycket och statens naturvårdsverk om lokal trafikföreskrift som avses i 57 § tredje stycket.

Länsstyrelse och trafiknämnd underrättar varandra om meddelade lokala trafikföreskrifter.

Myndighet som meddelat lokal trafikföreskrift som avses i 57 § andra stycket skall underrätta statens naturvårdsverk om föreskriften.

65 §

Ytterligare föreskrifter för tillämpningen av terrängkörningslagen (1975: 1313) meddelas av statens naturvårdsverk. Naturvårdsverket meddelar också de ytterligare föreskrifter som behövs för tillämpningen av denna kungörelse såvitt avser lokala trafikföreskrifter enligt 57 § tredje stycket. Föreskrifter för tillämpningen i övrigt av denna kungörelse meddelas av statens trafiksäkerhetsverk. Trafiksäkerhetsverket får därvid föreskriva att viss utrustning skall vara av typ som godkänts av verket eller annan myndighet.

Ytterligare föreskrifter för tillämpningen av terrängkörningslagen (1975: 1313) meddelas av statens naturvårdsverk. Naturvårdsverket meddelar också de ytterligare föreskrifter som behövs för tillämpningen av denna kungörelse såvitt avser lokala trafikföreskrifter enligt 57 § andra stycket. Föreskrifter för tillämpningen i övrigt av denna kungörelse meddelas av statens trafiksäkerhetsverk. Trafiksäkerhetsverket får därvid föreskriva att viss utrustning skall vara av typ som godkänts av verket eller annan myndighet.

67 §

Fråga om undantag för visst fordon från bestämmelserna i denna kungörelse om terrängfordons beskaffenhet och utrustning eller om kontroll över terrängfordon eller från 55 § eller för viss förare från 34 § prövas av statens trafiksäkerhetsverk. Fråga om undantag för visst ändamål från 14 § första stycket prövas av trafiksäkerhetsverket.

Fråga om undantag från 35 § för viss förare prövas av länsstyrelsen.

Fråga om undantag från lokal trafikföreskrift prövas av den myndighet som meddelat föreskriften.

82 §

Talan mot beslut av trafiknämnd enligt denna kungörelse föres hos länsstyrelsen genom besvär.

Mot beslut av polismyndighet i ärende om lokal trafikföreskrift föres talan hos länsstyrelsen genom besvär. Om talan mot kommunens beslut i sådant ärende är särskilt stadgat.

Nuvarande lydelse

Talan mot beslut av statens trafiksäkerhetsverk, statens naturvårdsverk eller länsstyrelse enligt denna kungörelse *eller mot beslut av länsstyrelse i ärende angående lokal trafikföreskrift, vilket från trafiknämnd hänskjutits till länsstyrelse*, föres hos *Kungl. Maj:t* genom besvär.

Föreslagen lydelse

Talan mot beslut av statens trafiksäkerhetsverk, statens naturvårdsverk eller länsstyrelse enligt denna kungörelse föres hos *regeringen* genom besvär.

83 §

Statens trafiksäkerhetsverk får föra talan mot *trafiknämnds* eller länsstyrelsens beslut i fråga om lokal trafikföreskrift som avses i 57 § *andra* stycket *eller undantag från sådan föreskrift*. Statens naturvårdsverk får föra talan mot länsstyrelsens beslut i fråga om lokal trafikföreskrift som avses i 57 § *tredje* stycket *eller undantag från sådan föreskrift*.

Statens trafiksäkerhetsverk får föra talan mot *polismyndighets* eller länsstyrelsens beslut i fråga om lokal trafikföreskrift som avses i 57 § *första* stycket. Statens naturvårdsverk får föra talan mot länsstyrelsens beslut i fråga om lokal trafikföreskrift som avses i 57 § *andra* stycket.

Talan av trafiksäkerhetsverket eller naturvårdsverket är ej inskränkt till viss tid.

Denna förordning träder i kraft den

Lokal trafikföreskrift som gäller vid förordningens ikraftträdande skall alltjämt äga giltighet. Detsamma skall gälla undantag enligt 67 § tredje stycket terrängtrafikkungörelsen i tidigare gällande lydelse.

Ärende, som ännu ej avgjorts i första instans vid denna förordnings ikraftträdande, överlämnas till myndighet, som enligt de nya bestämmelserna har att pröva ärendet.

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

Regeringen föreskriver, att 5, 9, 15, 20, 25 och 44 §§ skall ha nedan angivna lydelse, att i kungörelsen skall införas en ny paragraf, 43 a §, samt att 41 § tredje stycket skall upphöra att gälla.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*

5 §

Yrkesmässig trafik må bedrivas endast efter vederbörligt tillstånd (trafiktillstånd).

Trafiktillstånd skall, såvitt ej angår linjetrafik för personbefordran, innefatta föreskrift om det antal automobiler och släpfordon, varmed trafiken må bedrivas, samt om den största last eller det högsta antal

Nuvarande lydelse

personer, som må med varje automobil eller släpfordon befordras. Släpfordon som icke är inrättat för person- eller godsbefordran, må brukas i yrkesmässig trafik utan särskilt tillstånd.

Ansökan om trafiktillstånd eller medgivande till överlåtelse av sådant tillstånd skall göras av den som avser att driva trafik med stöd av tillståndet. Kan antagas att trafikförsörjningen inom viss kommun främjas, om beställningstrafiken för personbefordran med personautomobil utövas av juridisk person, får kommunen göra ansökan om tillstånd för den juridiske personen eller om överlåtelse av tillstånd på denne.

Fråga om tillstånd att bedriva linjetrafik å vägsträcka, som är belägen i mer än ett län, eller mellan orter inom skilda län eller om medgivande till överlåtelse av tillstånd till sådan trafik prövas av länsstyrelsen i det län, där längsta delen av vägsträckan är belägen.

Fråga om tillstånd att med personautomobil bedriva beställningstrafik för personbefordran eller om medgivande till överlåtelse av sådant tillstånd prövas av den *trafiknämnd*, inom vars verksamhetsområde stationsorten skall förläggas. I fall som avses i tredje stycket andra punkten prövas dock frågan av *Konungen*.

I övriga fall prövas fråga om trafiktillstånd eller om medgivande till överlåtelse av tillstånd av länsstyrelsen i det län, varest linjetrafik skall äga rum eller stationsort för beställningstrafik skall förläggas.

I fråga om tillstånd som meddelats av *Konungen* enligt femte stycket anses den *trafiknämnd* inom vars verksamhetsområde stationsorten är förlagd som tillståndsgivande myndighet vid tillämpningen av denna förordning.

Föreslagen lydelse

Fråga om tillstånd att med personautomobil bedriva beställningstrafik för personbefordran eller om medgivande till överlåtelse av sådant tillstånd prövas av den *kommun*, inom vars område stationsorten skall förläggas. I fall som avses i tredje stycket andra punkten prövas dock frågan av *regeringen*.

I fråga om tillstånd som meddelats av *regeringen* enligt femte stycket anses den *kommun* inom vars verksamhetsområde stationsorten är förlagd som tillståndsgivande myndighet vid tillämpningen av denna förordning.

9 §

1 mom. Över ansökan om sådant tillstånd till beställningstrafik, som det ankommer på länsstyrelse att bevilja, skall länsstyrelsen höra polismyndigheten i den ort, varest automobil, som kommer att användas i trafiken, avses skola hava sin stationsort, samt genom tillkännagivande i på förhand bestämd tidning bereda trafikföretag, sammanslutningar av utövare av yrkesmässig trafik samt andra inom länet, vilka ärendet kan angå, tillfälle att yttra sig. Kostnaderna för nämnda tillkännagivande skola gäldas av sökanden.

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

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

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

15 §

Har transportnämnden bestämt särskilt lokalområde, skall underrättelse därom tillställas länsstyrelse som beslutet angår.

Har länsstyrelse meddelat tillstånd till linjetrafik, skall avskrift av beslutet sändas till polismyndighet som länsstyrelsen finner böra underrättas om tillståndet samt, om trafiken berör även annat län, länsstyrelsen i det länet.

Avskrift av beslut, varigenom länsstyrelse meddelat tillstånd till beställningstrafik, skall sändas till polismyndigheten å stationsorten, och, om det för trafiken angivna lokalområdet är beläget även i annat län, länsstyrelsen i det länet.

Har *trafiknämnd* meddelat beslut om trafiktillstånd, skall avskrift av beslutet sändas till länsstyrelsen. Avskrift av beslut som *Konungen* meddelat enligt 5 § femte stycket tillställs vederbörande länsstyrelse *och trafiknämnd*.

Har *kommun* meddelat beslut om trafiktillstånd, skall avskrift av beslutet sändas till länsstyrelsen. Avskrift av beslut som *regeringen* meddelat enligt 5 § femte stycket tillställs vederbörande länsstyrelse.

Vad sålunda är stadgat skall äga motsvarande tillämpning i fråga om beslut om ändring i trafiktillstånd.

Om anslag av beslut, varom i denna paragraf sägs, stadgas i 44 §.

20 §

Tillstånd till utövande av yrkesmässig trafik för personbefordran innebär, på sätt den tillståndsbeviljande myndigheten äger närmare bestämma, rätt till befordran även av gods, som medföres av passagerare.

Tillstånd till beställningstrafik för personbefordran med personautomobil innebär även rätt till befordran av mindre gods med automobilen eller till denna kopladd släpvagn, vars totalvikt ej överstiger 750 kilogram. *Trafiknämnden* bestämmer på vilket sätt och i vilken omfattning godsbefordran får ske. Därest icke annorledes föreskrives av *trafiknämnden*, innebär tillstånd att med personautomobil bedriva beställningstrafik för personbefordran jämväl rätt att med automobilen befordra uteslutande tidningar, dock icke till större myckenhet än som motsvarar sammanlagda vikten av det största antal passagerare, som må i yrkesmässig trafik befordras med automobilen, varje passagerares vikt därvid beräknad till sjuttio kilogram.

Tillstånd till beställningstrafik för personbefordran med personautomobil innebär även rätt till befordran av mindre gods med automobilen eller till denna kopladd släpvagn, vars totalvikt ej överstiger 750 kilogram. *Kommunen* bestämmer på vilket sätt och i vilken omfattning godsbefordran får ske. Därest icke annorledes föreskrives av *kommunen*, innebär tillstånd att med personautomobil bedriva beställningstrafik för personbefordran jämväl rätt att med automobilen befordra uteslutande tidningar, dock icke till större myckenhet än som motsvarar sammanlagda vikten av det största antal passagerare, som må i yrkesmässig trafik befordras med automobilen, varje passagerares vikt därvid beräknad till sjuttio kilogram.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*

I linjetrafik för personbefordran må jämväl, därest och i den omfattning samma myndighet må finna skäl sådant medgiva, medföras gods för annan än passagerare.

Utän särskilt tillstånd må, efter anmälan till den tillståndsgivande myndigheten, i linjetrafik för personbefordran medföras gods för postverkets räkning.

25 §

1 mom. Om lämplighetsbesiktning av automobil eller släpfordon, som användes i yrkesmässig trafik för personbefordran, stadgas i fordonskungörelsen (1972: 595) och terrängtrafikkungörelsen (1972: 594).

2 mom. Automobil eller släpfordon må, med de undantag som förordas av stadgandena i 20 §, icke användas i yrkesmässig trafik, förrän trafiktillståndets innehavare anmält att fordonet skall användas i trafik enligt tillståndet och, i fråga om fordon som skall användas för personbefordran, överlämnat bevis att fordonet godkänts vid lämplighetsbesiktning.

Anmälan skall göras skriftligen och ingivas till den myndighet som meddelat trafiktillståndet. Avser anmälan registrerat fordon skall uppgift lämnas om fordonets registreringsnummer. Är fordonet icke registrerat eller är det registrerat men avställt skall anmälan innehålla sådana uppgifter om fordonets beskaffenhet, som enligt vad därom är stadgat skola införas i bilregistret i fråga om fordon, som är registrerat och icke avställt.

Utän hinder av vad i första stycket sägs må automobil eller släpfordon i yrkesmässig trafik användas för godsbefordran längst fyra veckor efter den tidpunkt fordonet förvärvades.

Myndighet som meddelat trafiktillståndet kan, när anledning därtill föreligger, återkalla godkännande som avses i första stycket.

Besiktningssman som av statens trafiksäkerhetsverk förordnats att fullgöra på besiktningssman ankommande uppgifter kan, när anledning därtill föreligger, återkalla godkännande som avses i första stycket.

3 mom. I yrkesmässig trafik för godsbefordran må icke användas automobil eller släpfordon, vars maximilast överstiger den största last som på grund av trafiktillståndet må befordras med fordonet. När särskilda skäl äro därtill, äger dock länsstyrelsen på ansökan medgiva, att fordonet må, utan hinder av vad nu sagts, användas i trafiken.

Närmare anvisningar för tillämpningen av stadgandet i första stycket andra punkten meddelas av transportnämnden efter samråd med statens vägverk.

4 mom. Om skyldighet att för kontrollbesiktning inställa automobil eller släpfordon, som i yrkesmässig trafik användes för personbefordran, stadgas i fordonskungörelsen (1972: 595) och terrängtrafikkungörelsen (1972: 594).

6 mom. Där så finnes påkallat, äger länsstyrelse föreskriva, att omnibus skall vara försedd med förbandslåda av modell, som fastställts av socialstyrelsen.

7 mom. Automobil, som användes i beställningstrafik för personbefordran, skall, där ej myndighet, som meddelat trafiktillståndet, på grund

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*

av särskilda skäl annorlunda föreskrivit, vara försedd med av myndigheten godkänd, lätt avläsbar taxameter.

Vad sålunda är stadgat skall dock icke, där ej vederbörande myndighet annorlunda förordnat, tillämpas på omnibus, som med vederbörligt tillstånd användes i beställningstrafik.

41 §

Uttrycken väg, automobil, personautomobil, omnibus, lastautomobil, traktor, släpfordon, maximilast och totalvikt användas i denna förordning i samma bemärkelse som motsvarande beteckningar i fordonskungörelsen (1972: 595).

Med traktortåg avses i denna förordning traktor med tillkopplat släpfordon.

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

43 a §

Innehavare av trafiktillstånd får påkalla statens trafiksäkerhetsverks prövning av besiktningmans beslut om återkallelse av godkännande enligt 25 § 2 mom. fjärde stycket.

44 §

1 mom. *Talan mot beslut av trafiknämnd enligt denna förordning föres hos länsstyrelsen genom besvär.*

Talan mot beslut av länsstyrelse med stöd av förordningen föres hos *Konungen* genom besvär. I samma ordning föres talan mot transportnämndens beslut med stöd av förordningen och mot länsstyrelses beslut i ärende angående yrkesmässig trafik, vilket från trafiknämnd hänskjutits till länsstyrelse.

1 mom. *Om talan mot kommuns beslut enligt denna förordning är särskilt stadgat.*

Talan mot beslut av länsstyrelse eller transportnämnden med stöd av förordningen föres hos *regeringen* genom besvär.

2 mom. Beslut som avses i 1 mom. samt länsrätts och kammarrätts beslut enligt förordningen skola, med nedan angivna undantag, gälla utan hinder av besvär.

Beslut, som innefattar trafiktillstånd eller tillstånd att bedriva uthyrningsrörelse eller transportförmedling, vare, där ej på grund av särskilda skäl i tillståndet annorlunda förordnats, icke gällande, förrän beslutet

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*

vunnit laga kraft eller, där besvär däremot anförts, beslutet blivit slutligen fastställt. Tiden för anförande av besvär över dylikt beslut och över beslut om indelning i lokalområden eller om bestämmande av särskilt lokalområde skall räknas från den dag, då beslutet tillkännagivits genom anslag i vederbörande myndighets lokal. Sådant tillkännagivande bör ske inom fem dagar från beslutets dag.

Beslut om återkallelse eller indragning på viss tid av trafiktillstånd eller annat tillstånd, som ovan sagts, vare ej gällande förrän den, som avses med beslutet, därav erhållit del.

I beslut, som innefattar återkallelse av trafiktillstånd enligt 19 § 2 mom. samt nytt trafiktillstånd, skall angivas viss tidpunkt från vilken återkallelsen och det nya tillståndet skola gälla. Tillståndsmyndigheten får på begäran av part ändra tidigare fastställd tidpunkt.

Denna förordning träder i kraft den

Trafiktillstånd, som gäller vid denna förordnings ikraftträdande, skall alltså äga giltighet.

Ärende, som anhängiggjorts vid trafiknämnd och som ej är avgjort av trafiknämnden vid denna förordnings ikraftträdande, skall överlämnas till myndighet, som enligt de nya bestämmelserna har att pröva sådant ärende.

Förslag till**Förordning om ändring i förordningen (1975: 986) om handläggning av vissa polischefsavgifter**

Regeringen föreskriver att 1 och 6 §§ förordningen (1975: 986) om handläggning av vissa polischefsavgifter skall ha nedan angivna lydelse.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*

1 §

Denna förordning äger tillämpning på uppgifter som åligger polischef enligt 52 § polisinstruktionen (1972: 511) eller 8 § första stycket lagen (1964: 731) om trafiknämnder eller enligt annan föreskrift i lag eller annan författning och som ej angår ledning av polisverksamheten eller polisdistriktets administration.

Denna förordning äger tillämpning på uppgifter som åligger polischef enligt 52 § polisinstruktionen (1972: 511) eller enligt annan föreskrift i lag eller annan författning och som ej angår ledning av polisverksamheten eller polisdistriktets administration.

6 §

Den som innehar eller uppehåller tjänst som polisinspektör och tjänstgör som chef för avdelning, trafiksektion eller arbetsgrupp, som vakthavande befäl eller på polisstyrelsens kansli får åläggas att

Den som innehar eller uppehåller tjänst som polisinspektör och tjänstgör som chef för avdelning, trafiksektion eller arbetsgrupp, som vakthavande befäl eller på polisstyrelsens kansli får åläggas att

Nuvarande lydelse

i polischefens ställe handlägga trafiknämndsärenden av enklare beskaffenhet, vilka trafiknämnden har delegerat till polischefen i dennes egenskap av nämndens ordförande.

Föreslagen lydelse

i polischefens ställe handlägga ärenden enligt 148 § vägtrafikkungörelsen och 58 § terrängtrafikkungörelsen (1972: 594) om ärendet är av enklare beskaffenhet.

1 Utredningens uppdrag

Direktiverna för utredningen redovisas i statsrådsprotokollet den 18 oktober 1974 (se kommittéberättelsen 1975 s. 268). Statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet Bengt Norling anförde bl. a. följande.

Samhällets utveckling kännetecknas av en långtgående omstrukturering av bebyggelse och näringsliv. Den innebär ökade krav på samhällsplaneringen. Kommunikationerna får därvid en allt större vikt. Befolknings- och bebyggelseutvecklingen, den ekonomiska tillväxten, de ändrade förutsättningarna för produktionen, bostädernas och arbetsplatsernas geografiska spridning inom tätortsområdena samt människornas ökade rörlighet under fritiden är faktorer som leder till växande transport- och resebehov.

På det kommunala planet är ansvaret för utvecklingen inom trafiksektorn fördelat mellan skilda myndigheter och organ med uppgifter inom bebyggelseplanering, gatu- och vägbyggnad, miljövård, trafikförsörjning, trafikreglering m. m. Kommunens fullmäktige och kommunstyrelsen har uppgifter av mera övergripande natur och ger allmänna riktlinjer i flera av de nämnda avseendena. När det gäller bebyggelseplaneringen handhas det egentliga planarbetet av byggnadsnämnden, medan gatunämnden eller motsvarande svarar för byggande, drift och underhåll av gatunät och trafikordningar. Hälsovårdsnämnden har att beakta väsentliga miljöfrågor i trafiken. Färdtjänst för handikappade handhas i allmänhet av sociala centralnämnden eller socialnämnden. Skolstyrelsen ansvarar för skolskjutsningen.

Även icke-kommunala organ har ett ansvar för de lokala trafikfrågorna. Det gäller främst utformningen av lokala trafikföreskrifter. Enligt lagen (1964: 731) om trafiknämnder skall i kommun — i vissa fall kommundel — finnas en trafiknämnd för behandling av frågor angående lokala trafikföreskrifter och tillstånd till taxitrafik. Nämnden består av en ordförande — polischefen i distriktet — och ytterligare två ledamöter, som väljs av kommunens fullmäktige. Som nämndens beslut gäller den mening som biträds av ordföranden och minst en av de övriga ledamöterna. I ärende där någon mening ej vinner sådan anslutning skall frågan hänskjutas till länsstyrelsen för avgörande. Vissa lokala trafikföreskrifter meddelas av länsstyrelse. Fråga om undantag från lokal trafikföreskrift prövas enligt huvudregeln av trafiknämnden. I vissa fall ankommer dock prövningen på länsstyrelsen eller — om undantaget rör mer än ett län — statens trafiksäkerhetsverk eller statens vägverk.

Polisens erfarenheter av det lokala trafiksäkerhetsarbetet tillvaratas bl. a. genom representationen i trafiknämnderna. Vidare har polisen enligt allmänna ordningsstadgan (1956: 617) viktiga befogenheter av betydelse för trafiken.

Det frivilliga trafiksäkerhetsarbetet på det lokala planet bedrivs i huvudsak inom ramen för trafiksäkerhetskommittéernas verksamhet. Dessa kommittéer — som till stor del tillkommit på initiativ av Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande (NTF) — har efter hand erhållit en allt fastare anknytning till kommunerna och numera består ledamöterna vanligen av kommunala förtroendemän som valts av kom-

munens fullmäktige. Kommittéerna är regelmässigt anslutna till trafiksäkerhetsförbund inom länen.

De statliga organ som handlägger frågor om bebyggelseplanering är i första hand Kungl. Maj:t, statens planverk och länsstyrelserna. De statliga myndigheternas primära uppgifter är att utöva tillsyn över lagligheten av de kommunala organens beslut och att bevaka det allmännas intresse av en samordnad och i övrigt rationell samt från social, teknisk och miljömässig synpunkt önskvärd planering. I princip krävs att de av kommunen utarbetade planerna för bebyggelse och markutnyttjande fastställs av länsstyrelsen eller — i vissa fall — av Kungl. Maj:t, varvid nu angivna förhållanden beaktas.

När det gäller vägplaneringen har statens vägverk och länsstyrelserna omfattande uppgifter. Till stor del regleras väg- och gatuhållningen också genom de statliga organens fastställelseprövning av de kommunala bebyggelseplanerna. I anslutning härtill vill jag erinra om att bygglagutredningen i betänkandet (SOU 1974: 21) Markanvändning och byggande föreslagit en genomgripande omläggning av planinstitutet i riktning mot en beslutsordning beträffande markanvändningen i vidsträckt bemärkelse som har sin tyngdpunkt i ett kommunalt ansvar för frågornas avgörande under hänsynstagande till statliga och enskilda intressen. Därvid eftersträvas en lagstiftning som är inriktad på att åstadkomma en generell prövning för alla slags förändringar av markanvändningen. Vidare har 1969 års vägutredning lagt fram principbetänkandet (Ds K 1974: 7) Kommunal och enskild väghållning. Vägutredningen har föreslagit lösningar som är samordnade med bygglagutredningens överväganden. Av intresse för den framtida utvecklingen är också kollektivtrafikutredningens arbete på nya planeringsformer och andra åtgärder för att främja kollektivtrafiken.

För huvuddelen av det allmänna vägnätet är staten väghållare med det kostnadsmässiga ansvaret för byggande och drift. Inom område med stadsplan svarar kommunerna i betydande utsträckning för väg- och gatuhållningen. Detta gäller dock inte i fråga om de allmänna vägar för vilka staten är väghållare. Till kommunernas allmänna vägar och de gator som är nödvändiga för den allmänna samfärdseln kan kommun som är väghållare erhålla statsbidrag i princip med belopp upp till 95 % av kostnaderna för väghållningen. Vidare finns ett omfattande enskilt vägnät till vars byggande och underhåll statsbidrag kan utgå. I ökad utsträckning har också kommunerna engagerat sig ekonomiskt i den enskilda väghållningen.

Spännvidden i de lokala trafikfrågorna och uppdelningen av beslutsfunktionerna på olika lokala organ har lett till önskemål om att handlägningsproceduren förenhetligas. Likaså har fördelningen av ärendena i andra avseenden — t. ex. mellan länsstyrelse och trafiknämnd — medfört problem. Detsamma gäller ansvarsfördelningen mellan de beslutande organen och väghållarna.

I fråga om den lokala trafikförsörjningen är beslutsfunktionerna fördelade på olika organ och nivåer. På länsstyrelserna ankommer att meddela tillstånd till yrkesmässig trafik med buss, medan trafiknämnderna meddelar tillstånd till taxitrafik. Flera kommunala organ har att ta ställning till frågor som sammanhänger med trafikförsörjningen. Sålunda har — förutom kommunstyrelsen — skolstyrelsen och socialnämnden viktiga uppgifter.

Förslag om en kommunal trafiknämnd för behandling av de ärenden

som rör trafiken och trafiksäkerheten i kommunerna har — i syfte att åstadkomma en enhetlig handläggningsprocedur och en fastare kommunal förankring av beslutsfunktionerna — lagts fram i promemorian Kommunerna och trafiksäkerheten. I promemorian — som har utarbetats av en arbetsgrupp tillsatt av statens trafiksäkerhetsverk och Svenska kommunförbundet — förordas att i varje kommun skall finnas en av kommunfullmäktige vald trafiknämnd, som behandlar ärendena angående trafiken och trafiksäkerheten i kommunerna. Den nya nämnden skall enligt förslaget i allt väsentligt överta de nuvarande trafiknämndernas och trafiksäkerhetskommittéernas uppgifter.

I ett vid promemorian fogat särskilt yttrande av rikspolisstyrelsens experter framhålls, att övertygande motiveringar inte lagts fram för att det nya kommunala organet skall överta de nuvarande trafiknämndernas uppgifter och inte heller för att polisen fortsättningsvis skall uteslutas från beslutsfunktion i fråga om de lokala trafikföreskrifterna. En effektivisering av trafiksäkerhetsarbetet i kommunerna bör enligt dessa experters mening i stället ske bl. a. genom att de nuvarande trafiksäkerhetskommittéerna får status av kommunala nämnder med tillräckliga resurser för att bedriva ett meningsfyllt trafiksäkerhetsarbete.

Promemorian har remissbehandlats. Vissa remissinstanser är positiva till huvudlinjerna i promemorian, medan andra är negativa till principerna för den föreslagna omorganisationen. Ett flertal instanser anser att promemorian inte innehåller tillräckligt underlag för ett ställningstagande. Bland de frågor som remissinstanserna diskuterar och där de för fram krav på ytterligare utredning kan nämnas samordningen mellan den nya trafiknämnden och andra kommunala organ, kompetensfördelningen mellan länsstyrelse, trafiknämnd och väghållare, kostnadsansvaret för beslutade åtgärder, polisens befattning med utformningen av lokala trafikföreskrifter, det frivilliga trafiksäkerhetsarbetet, handläggningen av frågor angående tillstånd till taxitrafik, frågor om kansli och sekreterarskap samt besvärfrågor. Även synpunkter på hur sakägare skall beredas tillfälle att yttra sig (bl. a. utställning av trafikregleringsförslag) och på kungörande och delgivning av beslut har kommit fram i samband med remissbehandlingen.

Arbetsgruppens rapport och remissvaren visar att handläggningen av de i promemorian behandlade trafikfrågorna är förenad med problem. Två huvudlinjer, som båda har samband med den nuvarande splittringen av handläggningen, kan urskiljas i problematiken. Frågor som hör samman bör behandlas och bedömas i ett sammanhang. De organ som arbetar med trafikfrågorna måste få möjlighet till överblick över problemen och till samråd med varandra.

Med hänsyn till det anförda bör en särskild sakkunnig tillkallas för att överväga de angivna kommunala trafik- och trafiksäkerhetsfrågorna.

Arbetet bör syfta till samordning och överblick av handläggningen och inriktas på de problem som jag har antytt i det föregående. Bedömningen av lämpliga lösningar bör ske mot bakgrund av sambanden mellan olika myndigheters uppgifter och de verksamhetsformer som tillämpas. Eventuellt bör övervägas en ramlagstiftning som ger de enskilda kommunerna möjlighet att bland olika alternativ välja lämplig organisation.

I arbetet på det lokala planet med trafikreglerings- och trafiksäkerhetsfrågor måste erforderlig expertis på trafikområdet utnyttjas. Det gäller i fråga om exempelvis polisiär, juridisk och teknisk erfarenhet av

trafikfrågor. Organisationsformerna bör medge att den fackkunskap som behövs kopplas in på ett så tidigt stadium som möjligt under ärendenas beredning.

Det reformarbete som pågår inom bygglagstiftningen bör beaktas, men det bör inte vara en uppgift för utredningsmannen att presentera förslag i detta avseende i vidare mån än som blir nödvändigt för att anknyta trafikfrågornas handläggning till planverksamheten. När det gäller de enskilda vägarna bör på liknande sätt beaktas utredningsarbetet på detta område.

Vikten av att väghållarnas inflytande över trafikfrågorna och i samband därmed kostnadsansvaret för besluten beaktas belyses av att dessa frågor hör till dem som blivit mest diskuterade under remissbehandlingen av arbetsgruppens promemoria. I detta avseende bör utredningsarbetet utgå från nuvarande regler vad gäller statsbidrag.

Särskild uppmärksamhet bör också ägnas åt frågan i vilka former tillståndsfrågorna när det gäller taxitrafik skall handläggas. Övervägandena bör ske mot bakgrund av taxitrafikens roll i den lokala trafikförsörjningen och med beaktande bl. a. av sambandet med busstrafiken i fråga om vilken länsstyrelserna beslutar om tillstånd.

I samband med organisationen av ifrågavarande verksamhet bör undersökas behovet av anvisningar från central instans och hur en anvisningsverksamhet skall läggas upp. En sådan verksamhet är ett viktigt stöd åt strävandena att åstadkomma rationella och ensartade lösningar i olika delar av landet.

En betydelsefull uppgift för den sakkunnige blir också att pröva hur det frivilliga trafiksäkerhetsarbetet i kommunerna skall kunna tillvaratas. Stråvan bör vara att uppmuntra, fördjupa och effektivisera frivilligkrafternas insatser. Den sakkunnige bör genom olika modeller — som bör vara flexibla och anpassbara till lokala förhållanden — ange hur rekryteringen till det frivilliga trafiksäkerhetsarbetet kan ske, vilka uppgifter som kan ingå i detta arbete och hur kontakterna med de offentliga organen skall upprätthållas.

Den sakkunnige bör vid uppdragets fullgörande samråda med trafik- och säkerhetsutredningen.

Den sakkunnige bör vara oförhindrad att ta upp även andra frågor som hänger samman med de kommunala trafik- och trafiksäkerhetsfrågornas handläggning.

2 Utredningens arbete

Utredningen har valt att kalla sig trafiknämndsutredningen.

Arbetet har i princip uppdelats i tre avsnitt, nämligen

- vem skall meddela lokala trafikföreskrifter?
- vem skall besluta i de frågor om yrkesmässig trafik som faller inom utredningens uppdrag?
- hur skall trafiksäkerhetsarbetet organiseras lokalt och regionalt?

Under en första fas av utredningsarbetet har en preliminär skiss till lösning av den första frågan utarbetats. Denna skiss har därefter testats mot verkligheten i samband med studiebesök i ett antal orter av varierande storlek, nämligen Göteborg, Kungsbacka, Kristianstad, Västerås

och Luleå. Vid dessa besök har utredningen sammanträffat med företrädare för trafiknämnden, polismyndigheten, kommunen och trafiksäkerhetskommittén.

Utredningsmannen jämte sekreteraren har haft tillfälle att den 9—10 oktober 1975 deltaga i Nordkalottens trafiksäkerhetskongress i Rovaniemi.

Trafiksäkerhetsverket och vägverket samt rikspolisstyrelsen har informerats om utredningens preliminära ställningstaganden i frågan om lokala trafikföreskrifter. Utredningen har också samrått med ordföranden i trafiksäkerhetsutredningen.

Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande och Svenska vägföreningen samt Svenska taxiförbundet har framfört synpunkter till utredningen.

Utredningen har avgivit remissyttrande över betänkandet (SOU 1975: 47 och 48) Kollektivtrafik i tätort och betänkandet (SOU 1975: 68) Handikappanpassad kollektivtrafik.

3 Historik

3.1 Lokala trafikföreskrifter

3.1.1 Låget före 1965

Före 1952 meddelades lokala trafikföreskrifter med stöd av inte bara de egentliga trafikföreskrifterna utan även 1868 års ordningsstadga för rikets städer. Enligt vägtrafikförordningen (1951: 648), som trädde i kraft 1.1.1952, skulle däremot samtliga lokala trafikföreskrifter utfärdas med stöd av 61 § i förordningen. Enligt förordningen utgjordes lokala trafikföreskrifter av generella regler för viss väg eller för samtliga vägar inom visst område. För visst ändamål kunde medges undantag från sådana föreskrifter. På landsbygden ankom det uteslutande på länsstyrelserna att meddela lokala trafikföreskrifter. I städer tillkom det länsstyrelserna att besluta om färdhastighet och om att viss väg skulle anses såsom huvudled eller motorväg. Befogenheten att i städer besluta om förbud mot trafik eller inskränkning i trafiken beträffande fordon av visst slag, fordons axeltryck, bruttovikt eller bredd, last av viss beskaffenhet, körriktning, provkörning eller övningskörning med fordon, parkering eller annan uppställning av fordon, medgivande till större axeltryck eller bruttovikt å fordon eller större bredd å fordon och last än som tilläts enligt 54 § vägtrafikförordningen samt andra särskilda åtgärder för reglering av trafiken ankom på stadsmyndighet. Med stadsmyndighet avsågs för stad med poliskammare denna och för övriga städer magistrat eller kommunalborgmästare. Vägtrafikförordningen innehöll även bestämmelser om sättet att tillkännage lokala trafikföreskrifter.

Några särskilda bestämmelser om lokala trafikföreskrifter för trafik i terräng fanns inte före 1965.

3.1.2 Reformen 1965, förarbetena och vissa senare ändringar

I samband med förslag om förstatligande av rådhusrätterna och avveckling av magistrats- och kommunalborgmästareinstitutionerna behandlade två statliga utredningar, stadsdomstolsutredningen och domstolskommittén, frågan om vilken myndighet som skulle besluta om lokala trafikföreskrifter.

Stadsdomstolsutredningen (tillkallad 1955) avgav 1961 slutbetänkandet (SOU 1961: 6) *Underrätterna. I fråga om befogenheten att utfärda lokala trafikföreskrifter* anförde utredningen därvid bl. a. följande.

De lokala trafikföreskrifterna måste samordnas med den planering av byggnadskvarter, gator och andra allmänna platser, som ankom på städerna. Förutsättningarna för en sådan samordning ökades, om ett och samma organ fick tillfälle att leda och övervaka både stadsplaneringen och den lokala trafikregleringen. I takt med ökad trafik hade städerna varit tvungna att vidta olika kostnadskrävande åtgärder för trafikreglering. Eftersom de lokala trafikföreskrifterna därigenom fått större ekonomisk betydelse än tidigare ansåg utredningen önskvärt, att städerna fick ökat inflytande över utformningen av föreskrifterna. Samtidigt var det uppenbart, att polisen i egenskap av trafikövervakare och närmast ansvarig för ordning och säkerhet i trafiken måste deltaga i den lokala trafikregleringen. För att nå en lämplig avvägning mellan städernas och polisens inflytande i dessa frågor föreslog utredningen, att beslutanderätten i alla städer skulle förläggas till stadens styrelse (drätselkammare eller stadskollegium) med skyldighet för styrelsen att inhämta yttrande från den lokala polismyndigheten samt att polismyndigheten skulle tillerkännas besvärsmätt över besluten.

I anledning av stadsdomstolsutredningens förslag hemställde Svenska stadsförbundet i skrivelse den 2 juni 1961 till Kungl. Maj:t, att frågan om kommunal bestämmanderätt i trafikregleringsfrågor skulle tas upp till särskild behandling vid sidan av stadsdomstolsutredningens övriga förslag. I huvudsaklig överensstämmelse med utredningens förslag borde frågan därvid lösas så, att den beslutanderätt i fråga om lokala trafikföreskrifter m. m. i stad, som då enligt 61—64 §§ vägtrafikförordningen tillkom där angiven stadsmyndighet, överflyttades på stadens styrelse med yttranderätt för polismyndigheten. Förbundet ifrågasatte vidare, om inte befogenheten att utfärda lokala trafikföreskrifter m. m. i köpingar och landskommuner borde överflyttas från länsstyrelse till kommunens styrelse i den omfattning denna befogenhet i städerna tillkom stadsmyndighet. Till stöd för sin hemställan åberopade förbundet bl. a. följande.

Trafikregleringsåtgärder måste på grund av städernas utveckling och bilismens expansion ingå som led i en bestämd långsiktig trafikpolitik. Besluten i trafikfrågor krävde en allmän överblick av utvecklingsproblemen och de praktiska och ekonomiska faktorer som hade avgörande betydelse i dessa sammanhang. Särskild, fackutbildad expertis med god insikt i och erfarenhet av trafiktekniska och trafikekonomiska frågor behövdes för att lösa trafikproblemen. Dessutom krävdes överblick av sammanhangen mellan trafikplanering och övriga stadsbyggnadsprogram. Trafikpolitiska åtgärder måste vägas mot deras totala effekt i fråga om markanvändning och bebyggelseutveckling. Trafikregleringsåtgärder i en stad måste regelmässigt prövas från vidare utgångspunkter än trafikövervakningens. Avgörandet i sådana frågor borde därför lämpligen inte ligga hos polismyndigheten. Även trafikregleringsåtgärder, som kan sägas vara av kortsiktig natur, hade ofta långsiktiga konsekvenser, som polisorganen saknade möjlighet att överblicka. Olika trafiktekniska regleringsåtgärder måste anpassas till en allmän trafikpolitik med syfte att främja en ändamålsenlig trafikfördelning och en god lokalisering av arbetsplatser och bostäder. Trafiktekniska regleringsåtgärder hade dessutom ofta direkta återverkningar på affärlivet och annan

verksamhet i staden samt på kvartersbebyggelse och kvarterens användning. Det var rimligt, att polismyndigheten som ansvarig för trafikövervakningen hade ett medinflytande men det föreföll inte riktigt att bestämmanderätten i dessa frågor skulle vara förbehållen sådan myndighet. Vissa rent tekniska frågor om högsta tillåtna hjultryck och dylikt hade relativt vittgående konsekvenser från kommunalekonomisk synpunkt. Polismyndigheten hade inte sådan teknisk expertis, att den kunde bedöma konsekvenserna av sådana beslut i fråga om behovet av och kostnaderna för förstärkningsåtgärder eller ombyggnader. Förbundets inställning skulle inte tolkas så, att erfarenheterna av dittillsvarande ordning generellt sett skulle vara dåliga. Tvärtom torde det vara regel att polismyndigheternas avgöranden träffades i gott samförstånd med de ansvariga kommunala myndigheterna. Å andra sidan saknades det inte exempel på att regleringsingripanden företagits, som inte stämt överens med vad man från kommunalt håll ansett vara god trafikpolitik eller att vederbörande myndighet avböjt att vidta åtgärder, som kommunen ansett motiverade. Man hade också från allmänt trafikpolitiska och stadsbyggnadspolitiska synpunkter tyckt sig sakna konsekventa linjer i regleringsåtgärderna och en sådan samordning av olika åtgärder som kunde vara avgörande för helhetsresultatet. Stadsplaneringen måste ofta ske under förutsättning, att trafikapparaten utnyttjades på visst sätt. Över huvud taget träffade städerna i olika sammanhang avgöranden, som långsiktigt bestämde trafiken. Det hade därför successivt blivit alltmer angeläget, att samma instanser också hade det avgörande inflytandet över löpande omregleringar av trafiken, så att dessa koordinerades med den på längre sikt eftersträvade utvecklingen.

Remissyttrandena över stadsdomstolsutredningens förslag återspeglade mycket delade meningar. Den övervägande delen av hörda städer anslöt sig till utredningens och stadsförbundets förslag. De flesta länsstyrelserna och samtliga representanter för polisen och åklagarna ansåg däremot, att beslutsbefogenheten borde ligga hos lokal polismyndighet eller länsstyrelse eller delas mellan dessa myndigheter. Justitiekanslersämbetet uttalade vissa betänkligheter mot utredningens förslag och ifrågasatte, om man inte kunde överlämna beslutanderätten till ett av ämbetet föreslaget särskilt organ, bestående av polischefen och två lekmän, utsedda av stadsfullmäktige eller av någon annan stadens myndighet.

Domstolskommittén (tillkallad 1961) avgav 1963 delbetänkandet (SOU 1963: 56) Rådhusrätternas förstatligande och föreslog i samband därmed, att magistrats- och kommunalborgmästareinstitutionerna skulle avvecklas. Deras uppgifter att bl. a. utfärda lokala trafikföreskrifter skulle därvid utskiftas på andra myndigheter. Kommittén anförde i denna del bl. a. följande.

Enligt vissa bestämmelser om den lokala förordningsmakten, bl. a. i allmänna ordningsstadgan och hälsovårdsstadgan, skulle beslut om lokal föreskrift av allmän karaktär — med visst undantag för bl. a. byggnadsnämnd — meddelas av kommunens fullmäktige och underställas länsstyrelsen för godkännande. Stadsdomstolsutredningens förslag att förlägga beslutanderätten i trafikfrågor till stadens styrelse avvek från gällande principer för förordningsmakten dels genom att beslut skulle fattas av kommunens styrelse och ej dess fullmäktige och dels genom att besluten skulle gälla utan att ha underställts länsstyrelsens prövning. Kommittén ifrågasatte, om det var motiverat att frångå de regler som gällde på andra områden av den kommunala förvaltningen.

Domstolskommittén fann emellertid för sin del, att stadsdomstolsutredningen och stadsförbundet överdrivit den betydelse som de lokala trafikföreskrifterna hade för stadsplanering och bebyggelseutveckling m. m. Trafikföreskrifter hade till uppgift att reglera trafiken på redan befintliga gator och allmänna platser. Trafikföreskrifterna följde stadsplaneringen och inte tvärt om. Ekonomiska faktorer kunde inte åberopas som stöd för stadsförbundets förslag, eftersom staden genom de trafikföreskrifter som avsågs i vägtrafikförordningen inte kunde åläggas andra utgifter än kostnader för vägmärken.

Ett vägande skäl mot att följa stadsdomstolsutredningens förslag fann kommittén vara, att den prövning som skulle ske väsentligen gällde ordnings- och trafiksäkerhetssynpunkter. Vid en sådan prövning måste de polisiära hänsynen beaktas i sådan grad att polismyndigheten nödvändigtvis måste få ett avgörande inflytande på frågornas lösning. Den föreslagna besvärsrätten för polismyndigheten var inte tillfredsställande och skulle medföra att det slutliga avgörandet träffades av en statlig myndighet.

Det kunde enligt domstolskommitténs mening antas, att polischeferna i den nya organisationen skulle ha samma förutsättningar att bedöma trafikfrågor som polismästarna i de dåvarande poliskammarstäderna. Det hade inte anmärkts på handläggningen av ärenden där. Inom polismyndigheten torde alltså komma att finnas tillräcklig sakkunskap för prövning av trafiktekniska frågor.

Domstolskommittén förordade, att den på magistrat eller kommunalborgmästare ankommande befogenheten att handlägga frågor om lokala trafikföreskrifter skulle överflyttas till den fr. o. m. den 1 januari 1965 oorganiserade polismyndigheten. Därigenom skulle överensstämmelse vinnas med den ordning som gällde för städer med poliskammare. Enligt kommittén var det uppenbart, att vederbörande kommunala myndighet borde höras, innan lokal trafikföreskrift meddelades, när denna var av större allmänt intresse eller eljest särskilda skäl förelåg. Ett intimt samarbete i dessa frågor hade kommit till stånd mellan beslutande myndighet, å ena, samt kommunala organ och företrädare för köpmanna- och trafikantintressen, å andra sidan. Eftersom samarbetsformerna utvecklats olika på skilda håll, fann kommittén inte anledning att då lämna särskilda föreskrifter i denna del.

Domstolskommitténs förslag, att polismyndigheten både i stad och på landet framdeles skulle utfärda lokala trafikföreskrifter, utom beträffande hastighetsbestämmelser samt huvudleds- och motorvägsförklaringar, tillstyrktes eller lämnades utan erinran av majoriteten bland remissinstanserna. Till förmån för att ifrågavarande befogenhet skulle tillkomma kommunens styrelse eller fullmäktige uttalade sig flera remissinstanser. Justitiekanslersämbetet, som anslöt sig till domstolskommittén såtillvida, att ämbetet ansåg det formella avgörandet böra ligga hos polismyndigheten, föreslog viss vetorätt för kommunen. Ämbetet fann det angeläget, att åtminstone såvitt avsåg stadsplanlagt område kommunen fick visst medinflytande, när det gällde att utfärda trafikföreskrifter i fall, där inte beslutanderätten var förbehållen länsstyrelsen. Eftersom ordnings- och säkerhetsfrågor alltid berördes, borde det formella avgörandet förläggas till polismyndigheten, men dess möjligheter att meddela föreskrifter kunde lämpligen göras beroende av att kommunal nämnd eller styrelse, som kommunen bestämt, haft tillfälle att yttra sig i ärendet och ej avstyrkt. I de säkerligen mindre vanliga situationer, då

det kommunala organet utövade sin vetorätt, syntes frågan böra hänskjutas till länsstyrelsen, som i egenskap av högsta planmyndighet i länet och även ansvarig för polisverksamheten i länet borde vara väl skickad att träffa ett avgörande. På begäran av kommunen borde länsstyrelsen också ta upp fråga om att meddela föreskrifter, som den lokala polismyndigheten funnit sig inte böra utfärda. För visst ändamål borde polismyndigheten kunna medge undantag från gällande trafikföreskrifter utan kommunal medverkan.

Svenska stadsförbundet åberopade i sitt remissvar huvudsakligen innehållit i sin ovan refererade skrivelse den 2 juni 1961. Stadskollegiet i Stockholm ansåg kommitténs uttalande om att kommunen inte genom lokala trafikföreskrifter kunde åläggas andra utgifter än kostnader för vägmärken, uppenbart felaktigt. Såväl stadsförbundet som stadskollegiet i Stockholm vände sig mot kommitténs uppfattning om principerna för den lokala förordningsmakten och hävdade att det ej fanns några hinder från denna synpunkt vare sig för att kommunernas styrelser skulle få beslutanderätten i dessa frågor eller för att besluten skulle gälla utan att först ha underställts länsstyrelse.

Parkeringskommittén var närmast benägen att ansluta sig till justitiëkanslersämbetets mening i dess remissyttrande över stadsdomstolsutredningens förslag, nämligen att befogenheten att utfärda lokala trafikföreskrifter borde överflyttas till ett särskilt organ bestående av polischefen och två av kommunen utsedda lekmän. Vid oenighet borde avgörandet ankomma på länsstyrelsen efter underställning. Därigenom skulle såväl kommunerna som polismyndigheterna få sina berättigade intressen i dessa frågor tillgodosedda. Genom den kommunala medverkan skulle besluten även få lokal förankring.

Kungl. Maj:ts ställningstagande i fråga om befogenheten att utfärda lokala trafikföreskrifter kom i oktober 1964 (prop. 1964: 176). I propositionen anförde *departementschefen* i huvudsak följande.

Motorfordonstrafiken hade blivit en integrerande del i samhällets ekonomiska liv. Utformningen av lokala trafikföreskrifter var i hög grad en trafiksäkerhetsfråga, som rörde alla slag av trafikanter. Erfarenheten hade visat, att trafikolyckornas antal kunde påtagligt minskas genom lokalt genomförda särskilda åtgärder i fråga om trafikmiljö och trafikreglering. Grundläggande för trafikregleringen var stads- och byggnadsplaneringen, som måste inrymma trafiktekniska synpunkter på utformning av gator, broar, kollektivtrafik m. m. Lokala trafikföreskrifter kunde dock också i viss mån utformas så att de tillgodosåg trafikpolitiska syften, såsom främjande av visst slag av trafik framför annan, och så att de fick återverkningar för bebyggelseregleringen. För att tillgodoså såväl kommunernas som polisens inflytande i dessa frågor fann departementschefen övervägande skäl tala för att ett särskilt organ med representanter för båda parter borde inrättas. Vid oenighet mellan parterna föreföll det skäligt, att avgörandet inte lades i endera partens hand utan direkt hänsköts till högre myndighet, länsstyrelsen, utan något beslut av den första instansen. I enlighet härmed föreslogs att i princip för varje kommun skulle inrättas en särskild trafiknämnd bestående av polischefen i orten som ordförande och två av kommunens fullmäktige valda ledamöter, vilka skulle vara väl förtrogna med de lokala förhållandena i fråga om samhällsplanering och trafikreglering. Som nämndens beslut skulle gälla den mening, som biträdades av ordföranden och minst en av övriga ledamöter. Om sådan anslutning ej vanns för någon mening,

skulle nämnden med eget yttrande, vari de skilda meningarna angavs, hänskjuta frågan till länsstyrelsen för avgörande. Delegation till ordföranden borde kunna ske, lämpligen i exempelvis dispensfrågor. Ordningen för den lokala trafikregleringen skulle vara enhetlig för stad och landsbygd. På länsstyrelserna borde även i fortsättningen ankomma att generellt besluta om hastighetsbegränsningar samt motorvägs- och huvudledsförklaringar. För att nå större överblick borde länsstyrelserna även besluta dels om sådana för den genomgående trafiken betydelsefulla bestämmelser som föreskrifter om axeltryck och bruttovikt och dels generellt om inskränkning i trafiken beträffande särskilda slag av fordon samt om vad som lokalt skulle tillåtas i fråga om fordons bredd och last. I princip all övrig lokal trafikreglering skulle tillkomma trafiknämnderna.

Propositionen innehöll förslag till lag om trafiknämnder. Vidare föreslogs vissa ändringar i vägtrafikförordningen, bl. a. en ny bestämmelse om fullföljd av talan mot trafiknämnds beslut och en besvärregel i fråga om beslut, som länsstyrelse meddelat i ärende, som hänskjutits dit av trafiknämnd. Förslaget innehöll dessutom, att polismyndighetens lokaler och kansli skulle få utnyttjas av nämnden.

Propositionen bifölls av riksdagen (L3U 1964: 44; rskr 1964: 348). Den nya lagen och ändringarna i vägtrafikförordningen trädde i kraft den 1 januari 1965. I anslutning härtill avvecklades magistrats- och kommunalborgmästareinstitutionerna. Samtidigt förstatligades och omorganiserades hela polisväsendet.

Reglerna i vägtrafikförordningen om lokala trafikföreskrifter m. m. har fr. o. m. 1.5.1973 ersatts av bestämmelser i 147—156 §§ vägtrafikkungörelsen. Bestämmelserna har därvid överförts i huvudsak oförändrade.

Enligt förordning (1975: 43) om ändring i vägtrafikkungörelsen (1972: 603) får ordförande i trafiknämnd — om han själv fått delegation från nämnden — förordna polisbefäl att utöva beslutanderätten under tid då ordföranden inte är i tjänst. Förordnande får bara avse fråga som inte utan olägenhet kan anstå till dess ordföranden åter trätt i tjänst. Vidare får förordnande meddelas endast den som tjänstgör som vakthavande befäl och innehar eller uppehåller tjänst som lägst polis- eller kriminalinspektör.

Den nu lämnade redogörelsen har avsett lokala trafikföreskrifter för trafiken på väg. Efter sedvanligt utredningsarbete (bl. a. SOU 1969: 59 Snöskotern — terrängkörning och färdselrätt och SOU 1970: 9 Snöskotern — fordonet och föraren) tillkom 1972 *särskilda bestämmelser om trafik i terräng*. I lagen (1972: 606) om körning i terräng med motordrivna fordon gavs sålunda möjlighet att förbjuda eller meddela föreskrifter om körning med motordrivna fordon i områden där en reglering bedömdes vara påkallad från naturvårdssynpunkt eller annan allmän synpunkt.

Genom terrängtrafikkungörelsen (1972: 594), i fortsättningen kallad TTK, tillkom bestämmelser rörande terrängfordon och regler för trafik i terräng, däribland även lokala trafikföreskrifter m. m.

3.2 Vissa tillstånd till yrkesmässig trafik

Enligt 5 § förordningen (1940: 910) ang. yrkesmässig automobiltrafik m. m. (YTF) får sådan trafik bedrivas endast med vederbörligt tillstånd

(trafiktillstånd). Tillstånd att med personbil stationerad i stad bedriva beställningstrafik för personbefordran meddelades före 1965 av polismyndigheten i staden. I övrigt meddelades trafiktillstånd av länsstyrelsen eller i vissa fall av biltrafiknämnden. Med polismyndighet avsågs enligt 41 § YTF för stad med poliskammare denna och för övriga städer magistrat eller kommunalborgmästare samt på landet polischefen i orten. Tillståndsmyndigheten prövade bl. a. frågor om överlåtelse och om återkallelse eller indragning av tillstånd. Samma myndighet hade även att godkänna fordon för yrkesmässig trafik.

Stadsdomstolsutredningen uttalade i fråga om nu förevarande trafiktillstånd, att dessa ofta hade avsevärd ekonomisk betydelse för den enskilde. Vid prövningen av ärendena hade tillståndsmyndigheten att överväga framför allt behovet och lämpligheten från allmänna synpunkter av verksamheten. Av praktiska hänsyn föreslog utredningen, att i stad med poliskammare denna skulle behålla sina uppgifter i fråga om trafiktillstånden. I övriga städer borde länsstyrelsen överta den på magistrat och kommunalborgmästare ankommande prövningen av vissa trafiktillstånd.

Det stora flertalet remissinstanser tillstyrkte detta förslag. På sina håll betonades emellertid vikten av lokalkännedom. Önskemål framställdes även om att kommunal myndighet skulle få tillfälle att yttra sig i ärendena. I några remissyttranden förordades, att länsstyrelsen skulle besluta i alla städer, varvid åberopades dels principiella skäl och dels önskemål om större enhetlighet vid tillämpningen av bestämmelserna.

I denna del lämnade *domstolskommittén* till en början följande referat av föredragande departementschefens uttalande vid tillkomsten av bestämmelserna om tillståndsgivningen (prop. 1940: 115 s. 76).

Frågan huruvida tillståndsgivning genom en central myndighet eller genom en lokal myndighet är att föredraga, synes böra bedömas uteslutande med hänsyn till de praktiska fördelar, som den ena eller andra organisationsformen kan väntas medföra, och det synes icke vara till nytta, att till en central myndighet överflytta handläggning av frågor om tillstånd till sådan trafik, som huvudsakligen är avsedd att tillgodose ett lokalt begränsat trafikbehov, eftersom en dylik centralisering skulle medföra icke bara onödigt tidsutdräkt och ökat arbete vid tillståndsfrågornas behandling, utan även att den centrala myndigheten i regel skulle komma att sakna den kännedom om lokala förhållanden, som ofta nog finnes hos en lokal myndighet eller som utan svårighet kan där inhämtas. Vidare är verkan av lokala myndigheters beslut och åtgöranden inom persontrafiken endast i ringa grad märkbar utom det lokala området, när drosktrafik och annan beställningstrafik för personbefordran har en utpräglat lokal karaktär och i regel icke sträcker sig utom ett tämligen begränsat område omkring stationsorten. Ett ändamålsenligt ordnande särskilt av sådan drosktrafik, som förekommer i städer och större samhällen, kräver i regel en fortlöpande tillsyn och icke sällan förekommande tillfälliga dispositioner, varför en centralisering av tillståndsgivningen för denna trafik skulle komma att äventyra åtskilliga väsentliga fördelar, som varit förenade med det tidigare systemet. Till nytta för utvecklingen av detta slags trafik har även varit den kännedom, som den tillståndsgivande myndigheten ägt om kvalifikationerna hos personer, som sökt tillstånd, dessa myndigheters möjligheter att sörja för en rättvis befordran av förare, som under en längre tid ägnat sig åt yrket, samt möjligheten att vidtaga lokala åtgärder i fråga om ord-

andet av uppställningsplatser, vakthållningsturer, uniformering m. m. liksom att i övrigt sörja för att trafiken på bästa sätt tillgodoser de lokala behoven.

Kommittén fann dessa uttalanden alltjämt ha aktualitet och tala mot att beslutanderätten centraliserades till länsstyrelsen. I stället talade flera skäl för att besluten borde meddelas av lokal polismyndighet både i städer och på landsbygden. Kommunerna torde i denna angelägenhet huvudsakligen vara intresserade av att tillgången på droskbilar blev tillräcklig, vilket polismyndigheten borde kunna beakta på tillfredsställande sätt utan särskilda regler om detta.

De flesta remissinstanserna tillstyrkte domstolskommitténs förslag eller lämnade det utan erinran.

Departementschefen uttalade i den tidigare nämnda propositionen (1964: 176) i denna fråga bl. a., att polismyndigheterna i den nya polisorganisationen i och för sig borde kunna svara för handläggningen av ärenden om trafiktillstånd. Om man emellertid inrättade särskilda trafiknämnder med polischefen i orten som ordförande och med två av kommunen valda ledamöter ansåg departementschefen, att ärendena med fördel kunde anförtros dem. Han beaktade därvid, att prövningen i viss utsträckning omfattade frågor som är av intresse från kommunalpolitiska synpunkter.

Den skyldighet poliskammare, magistrat och kommunalborgmästare haft att avge yttranden i tillståndsärenden, som avgjordes av biltrafiknämnden eller länsstyrelserna, borde, liksom åliggandet att utfärda vissa intyg för att få trafik kort, överflyttas på polismyndigheten. Propositionen i denna del, som innehöll förslag till nödvändiga ändringar i YTF, bifölls av riksdagen. Ändringarna trädde i kraft den 1 januari 1965.

Flera frågor med anknytning till yrkesmässig trafik togs upp i prop. 1972: 81. Bl. a. förutsattes en skärpning av kraven på fordonsägare i fråga om åtgärder till förhindrande av förseelser mot bestämmelser om fordonsförarens arbets- och vilotid m. m. Överträdelse av dessa bestämmelser eller av föreskrifter om högsta färdhastighet föreslogs också bli direkt angivna som grund för återkallelse av trafik tillstånd enligt YTF. Beträffande taxitrafiken redovisades dess roll i den kommunala trafikförsörjningen. I detta sammanhang framlades förslag, som främjade en strukturanpassning av taxirörelsen och som gav kommunerna möjligheter att mera direkt påverka utformningen av taxitrafiken och att vid behov själva engagera sig i denna. Enligt 25 § YTF skulle taxibil godkännas av myndighet, som meddelat trafik tillståndet. Detta godkännande skedde på grundval av intyg från besiktningsman om att bilen var lämplig för trafiken. I propositionen föreslogs sådan ändring av 25 § YTF att godkännandet av taxibil skulle ankomma på besiktningsman och att tillståndshavaren endast skulle överlämna bevis om godkännandet till tillståndsmyndigheten. Härav föranledda ändringar i YTF trädde i kraft den 1 oktober 1972.

3.3 Det frivilliga trafiksäkerhetsarbetet, lokalt och regionalt

Trafiksäkerhetskommittéer tillkom i huvudsak under 1940- och 1950-talen på initiativ av NTF, som i sin verksamhet funnit att en lokal förankring av det frivilliga trafiksäkerhetsarbetet var nödvändig för att nå ut med information i trafiksäkerhetsfrågor till enskilda människor. De främsta uppgifterna för dessa kommittéer var att tjäna som initiativta-

gare till olika trafiksäkerhetsfrämjande åtgärder, att stimulera till aktiv medverkan i dessa åtgärder samt att stödja och samordna den frivilliga verksamheten. Till en början bildades trafiksäkerhetskommittéerna helt på frivillig väg och som ledamöter i kommittéerna ingick vanligen representanter för olika lokala organisationer och sammanslutningar. Sedermera har kommittéerna fått en allt fastare anknytning till kommunerna med som regel av kommuncens fullmäktige valda förtroendemän som ledamöter.

För det regionala trafiksäkerhetsarbetet tillkom under slutet av 1940-talet och början av 1950-talet på initiativ av NTF länskommittéer och i Stockholm, Göteborg och Malmö trafiksäkerhetsföreningar. Dessa länskommittéer omorganiserades under senare delen av 1960-talet och början av 1970-talet till länstrafiksäkerhetsförbund. De främsta uppgifterna för förbunden var att leda och samordna det frivilliga regionala trafiksäkerhetsarbetet samt att stödja de lokala trafiksäkerhetskommittéerna i deras arbete.

4 Promemorian "Kommunerna och trafiksäkerheten"

4.1 Inledning

Efter samråd med Svenska kommunförbundet beslöt statens trafiksäkerhetsverk (TSV) den 4 december 1968 att tillsätta en gemensam arbetsgrupp för att utreda frågan om lokal förankring av trafiksäkerhetsarbetet i kommunerna och därmed sammanhängande frågor. Arbetsgruppen bestod av företrädare för TSV och Svenska kommunförbundet. I arbetet deltog också experter från rikspolisstyrelsen, statens vägverk och NTF. Arbetsgruppen avgav i september 1971 en promemoria med i huvudsak följande innehåll.

Arbetsgruppen konstaterade att kommunerna hade en stor uppgift i arbetet på en förbättrad trafiksäkerhet. Ansvaret för detta arbete i kommunerna var ofta splittrat på olika organ, vilket inverkat menligt på användningen av tillgängliga resurser. En förbättrad samordning borde komma till stånd mellan olika lokala myndigheter och organ. En sådan samordning skulle underlättas, om den nuvarande organisatoriska splittningen upphörde och ansvaret för det lokala trafiksäkerhetsarbetet samlades hos ett organ. Arbetsgruppens främsta uppgift hade därför varit att undersöka möjligheterna att åstadkomma en fastare kommunal förankring av trafiksäkerhetsarbetet.

Frågor om den lokala trafiken sköttes inom kommunerna av dels trafiknämnder, dels trafiksäkerhetskommittéer, de senare benämnda även trafikråd, trafiksäkerhetsråd, trafiksäkerhetsföreningar eller dylikt.

Andra kommunala organ som handlade frågor angående den kommunala trafikplaneringen och trafiksäkerheten var exempelvis kommunstyrelsen, byggnadsnämnden och skolstyrelsen.

I promemorian redogörs vidare för trafiknämndernas tillkomst, sammansättning och kompetens samt för länsstyrelsernas befogenhet att utfärda lokala trafikföreskrifter. Arbetsgruppen redovisade i promemorian följande erfarenheter av och synpunkter på nuvarande organisation.

Den gällande ordningen för lokal trafikreglering hade av företrädare för kommunerna kritiserats främst för bristande samordning mellan trafiknämnderna och de kommunala planeringsorganen. Åberopande fram-

för allt vikten av de trafikpolitiska bedömandena hade kommunerna ansett sig böra få ett betydligt större inflytande på de lokala trafikföreskrifterna än vad som dithills varit fallet. Trafiknämndernas sammansättning och beslutsordning hade nämligen medfört, att kommunerna haft ett mycket begränsat inflytande på ärendena. I stället borde trafiknämnderna enligt ofta framställda önskemål från kommunalt håll vara kommunala organ, valda enligt samma regler som kommunala nämnder och styrelser.

Statens vägverk i egenskap av väghållare hade kritiserat trafiknämnderna för underlåtenhet att i önskvärd omfattning använda sig av ett remiss- och samrådsförfarande med väghållaren. Trafiknämnderna hade mestadels inte heller haft tillgång till egen teknisk expertis för ärendebedrning. Antalet trafiknämnder i landet hade varit för stort och det hade förelegat bristande samordning mellan de olika nämndernas arbete. Vägverket hade slutligen påtalat olägenheten av att i samma ärende olika myndigheter måste fatta beslut. Vid exempelvis vägarbete uppkom ofta behov av såväl tillfällig hastighetsbegränsning, vilken beslutades av länsstyrelsen, som omkörningsförbud eller andra lokala trafikföreskrifter, vilka emellertid meddelades av trafiknämnden.

Enligt rikspolisstyrelsens uppfattning hade den nuvarande trafiknämndsorganisationen fungerat väl. För att nå en mer rationell ärendefördelning mellan de skiftande kommunernas trafiknämnder borde kommunerna begagna möjligheten att inrätta gemensamma trafiknämnder. En viss förbättring hade i denna del skett efter kommunindelningsreformens genomförande. Kontakten mellan trafiknämnder, olika kommunala organ och väghållare hade varit skiftande. Eftersom det saknats anvisningar, hade det konstaterats en viss olikhet i fråga om utformningen av lokala trafikföreskrifter. Rikspolisstyrelsen hade slutligen påtalat, att gränsdragningen mellan trafiknämndens och länsstyrelsens kompetens i vissa ärenden vållat problem och merarbete, särskilt i sådana ärenden, där mer än en trafikreglerande föreskrift varit aktuell och beslutanderätten legat på olika instanser.

Arbetsgruppen hade vidare funnit en viss ojämnhet i fråga om trafiksäkerhetskommittéernas verksamhet, vilket i viss mån torde ha berott på att kommittéerna ibland inte kunnat få den ställning som tillkommer kommunala organ i allmänhet. Trafiksäkerhetskommittéerna hade inte utnyttjats som remissinstanser i önskvärd omfattning och de kommunala anslagen till kommittéernas verksamhet hade varit blygsamma.

4.2 Överväganden och förslag

Mot bakgrund av trafikolyckornas omfattning och den ökande trafikintensiteten fann arbetsgruppen, att en förutsättning för att åstadkomma en säkrare och bättre fungerande trafik var bl. a. att man kunde eliminera bristerna i den lokala organisationen samt samordna olika trafiksäkerhetsfrämjande åtgärder och aktiviteter på det lokala planet under en huvudman.

Av grundläggande betydelse för trafiksäkerheten och behovet av trafikreglering var stads- och byggnadsplaneringen. Bestämmanderätten över trafikregleringen var ofta en nyckelfråga i samband med den kommunala planläggningen. Många gånger medförde trafikregleringsåtgärderna konsekvenser av ingripande betydelse för kommunens utveckling. Den lokala trafikregleringen måste därför bedömas från betydligt vidare

utgångspunkter än från ordnings- och övervakningssynpunkter. Arbetsgruppen fann det angeläget att de lokala trafikföreskrifterna på ett så tidigt stadium som möjligt samordnades med den kommunala planeringen.

Den lokala trafikregleringen ingick som ett led i den kommunala trafikpolitiken. För att få till stånd en bättre fungerande trafik behövdes en närmare samordning mellan kommunernas trafikpolitiska målsättningar och utformningen av trafikföreskrifterna.

Kommunerna vidtog åtskilliga åtgärder för att få till stånd en förbättrad trafikmiljö bl. a. genom betydande investeringar i trafik- och parkeringsanläggningar samt stadsplaneregleringar.

Samtliga nu redovisade överväganden ansåg arbetsgruppen motivera kommunal bestämmanderätt över lokala trafikregleringar.

För att minska antalet trafikolyckor krävdes att trafikanterna fick ökade kunskaper om gällande trafikregler, att de följde dessa regler i större omfattning än dittills och att de över huvud taget fick ett bättre trafikmedvetande. Som ett led i dessa strävanden borde det lokala trafiksäkerhetsarbetet breddas och intensifieras. Informations- och upplysningsverksamhet syftande till ökad trafiksäkerhet bedrevs inom kommunerna i huvudsak på frivillighetens väg genom trafiksäkerhetskommittéer o. d. I denna verksamhet hade kunnat märkas en viss ojämnhet i kommunerna emellan. För att få en fastare kommunal förankring av den informationsverksamhet som trafiksäkerhetskommittéerna och liknande organ bedrev, borde ansvaret för denna verksamhet åvila ett kommunalt organ.

Arbetsgruppen fann övervägande skäl tala för att en ny kommunal nämnd, trafiknämnd, borde inrättas för att handlägga trafikreglerings- och trafiksäkerhetsärenden inom kommunen. Den nya nämnden, vars ledamöter borde utses av kommunfullmäktige, skulle utgöra ett obligatoriskt specialreglerat organ enligt 44 § första stycket kommunallagen (1953: 753). Enligt förslaget skulle den nya nämnden i allt väsentligt överta de nuvarande trafiknämndernas och trafiksäkerhetskommittéernas uppgifter. Dessutom ansåg arbetsgruppen, att från länsstyrelse till den nya nämnden borde föras befogenhet att besluta dels om huvudet, som berörde enbart en kommun, dels i övrigt om reglering av korsande möte.

Enligt gällande regler beslutade väghållaren utan uttryckligt författningsstöd om övergångsställe och signalreglering. Det saknades även uttryckliga bestämmelser om beslutanderätten angående inrättande av busshållplats och taxistation. Enligt arbetsgruppen borde befogenheten att besluta i dessa frågor ankomma på det nya organet. Den rätt som den nuvarande trafiknämnden hade att meddela dispenser från bestämmelserna om axel- och boggitryck, bruttovikt och fordons längd och bredd föreslogs bli överflyttad till väghållaren. Vidare ansåg arbetsgruppen, att vissa beslutsfunktioner enligt YTF, exempelvis godkännande av personbil för beställningstrafik, borde överföras på Aktiebolaget Svensk Bilprovning.

Den informations- och utbildningsverksamhet, som bedrevs av trafiksäkerhetskommittéerna, föreslogs bli överflyttad på den nya nämnden. Denna verksamhet skulle härigenom få en starkare förankring i kommunerna och en fastare anknytning till den kommunala förvaltningen.

Arbetsgruppen bedömde det angeläget, att den nya nämnden kunde skapa ett förtroendefullt samarbete med lokala föreningar av olika slag,

företag, institutioner och enskilda i kommunen. Detta föreslogs ske genom att det vid sidan av den nya nämnden inrättades ett brett förankrat kontakt- och referensorgan, förslagsvis benämnt trafiksäkerhetsråd/trafiksäkerhetsförening e. d. Ett sådant organ borde kunna organiseras med viss flexibilitet för att på bästa sätt kunna anpassas till lokala förhållanden. Detta kontakt- och referensorgan borde kunna dels spela en betydelsefull roll i fråga om initiativ och uppslag till olika trafiksäkerhetsfrämjande åtgärder och dels fungera som ett viktigt instrument för den nya nämnden vid genomförande av lokala trafiksäkerhetskampanjer och liknande arrangemang.

Den nya nämnden borde nära samverka med TSV och NTF samt med befintliga trafiksäkerhetsorgan på regional nivå.

Den föreslagna nämnden borde vidare ha till uppgift att vara remissinstans i ärenden med anknytning till trafiken och trafiksäkerhetsarbetet i kommunen, bl. a. planfrågor. Nämnden borde även ha rätt att ta egna initiativ och lägga fram förslag för andra kommunala organ i trafikfrågor.

Den nya nämnden skulle även följa utvecklingen inom kommunen när det gäller trafiken och trafikolyckorna. Nämnden förutsattes härvid samverka med den lokala polismyndigheten, väghållaren, frivilliga organisationer och andra kommunala nämnder med uppgifter, som berörde trafik- och trafiksäkerhetsfrågor.

Arbetsgruppen fann ej skäl att föreslå, att kommunala trafikregleringsbeslut skulle underställas länsstyrelsens prövning. Däremot förutsatte arbetsgruppen, att TSV, rikspolisstyrelsen och vägverket i samråd med kommunförbundet skulle komma att utfärda anvisningar till ledning för den kommunala trafikregleringen.

Enligt arbetsgruppen var det väsentligt att polismyndigheten tillförsäkrades medinflytande i den kommunala trafiknämnden, framför allt vid handläggningen av ärenden, där ordnings- och övervakningssynpunkter var av betydelse.

För att tillförsäkra de kommunala trafiknämnderna nödvändig sakkunskap i främst trafikreglerings- och trafiksäkerhetsfrågor föreslogs att polischefen eller den han satte i sitt ställe skulle ha närvaro- och yttranderätt vid nämndens sammanträden.

I de fall kommunen ej var väghållare, förelåg ett visst intresse för kronan/väghållaren att delta i trafiknämndens sammanträden. Därför föreslogs, att även vägdirektören eller av denne utsedd representant för vägförvaltningen skulle få närvaro- och yttranderätt vid nämndens sammanträden.

Vid promemorian fanns fogat ett *särskilt yttrande* av rikspolisstyrelsens båda experter. Detta yttrande innehåller bl. a. följande. Övertygande motiveringar hade inte lagts fram vare sig för att det nya kommunala organet skulle överta de nuvarande trafiknämndernas uppgifter eller för att polisen i fortsättningen inte skulle ha någon beslutsfunktion i fråga om de lokala trafikföreskrifterna. En effektivisering av trafiksäkerhetsarbetet i kommunerna borde i stället ske bl. a. genom att de nuvarande trafiksäkerhetskommittéerna fick status av kommunala nämnder med tillräckliga resurser för att bedriva meningsfullt trafiksäkerhetsarbete. Under förutsättning att 1967 års polisutrednings förslag om lokala polisstyrelser blev förverkligat, borde de nuvarande trafiknämndernas uppgifter läggas på polisstyrelserna.

4.3 Remissyttranden

Trafiksäkerhetsverket och *kommunförbundet* tillstyrkte arbetsgruppens förslag. I övrigt innehöll remissvaren bl. a. följande.

Förslaget om en kommunal trafiknämnd för lokal trafikreglering tillstyrktes av *länsstyrelsen i Kopparbergs län*, som emellertid var synnerligen tveksam om lämpligheten av att polismyndigheten inte gavs det inflytande på lokala trafikföreskrifter, som motiverades av polisens erfarenhet och överblick av ifrågavarande förhållanden samt sakkunskap på området. Polismyndigheten borde få besvärsmätt. *Länsstyrelsen i Stockholms län* ansåg, att det borde övervägas att överlåta åt de kommuner som var egna väghållare att ta hand om den lokala trafikregleringen. Polischefen borde emellertid få besvärsmätt över nämndens beslut. Arbetsgruppen hade inte närmare berört den behövliga kompetensen för beredande tjänstemän och kostnadsaspekter som hörde ihop med förslaget om trafiknämnder. Således hade arbetsgruppen inte belyst de kostnadsfrågor som skulle uppstå om befogenheten att utfärda lokala trafikföreskrifter överfördes även på kommuner, som inte var egna väghållare. Länsstyrelsen borde få behålla sin befogenhet att utfärda lokala trafikföreskrifter. *Kollektivtrafikutredningen* tillstyrkte, från de synpunkter utredningen hade att företräda, förslaget om kommunala trafiknämnder. *Motororganisationernas samarbetsdelegation* ifrågasatte, om en omorganisation av trafiknämnderna var nödvändig men ville trots sin tveksamhet inte avstyrka arbetsgruppens förslag. Delegationen ansåg det dock nödvändigt med den justeringen av förslaget, att polismyndigheten skulle få möjlighet att dels delta i förarbetet till och beslutet om lokala trafikföreskrifter och dels vid skiljaktig mening överklaga trafiknämndens beslut hos länsstyrelsen. Alternativt kunde övervägas att i sistnämnda fall låta trafiknämndens beslut underställas kommunstyrelsens eller fullmäktiges prövning.

Bland de remissinstanser, som antingen avstyrkte förslaget i nu förvarande del eller ansåg att det inte fanns anledning att frångå gällande system, kan nämnas *rikspolisstyrelsen*, *länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län*, *Föreningen Sveriges polismästare* och *Föreningen Sveriges läns-polischefer*. De föreslagna exklusiva kommunala befogenheterna ansåg rikspolisstyrelsen vara ett märkligt avsteg från dittillsvarande regler om statligt inflytande på den kommunala förordningsmakten. Rikspolisstyrelsen fann det mera rationellt att behålla den nuvarande organisationen och i stället eliminera de smärre brister som fanns, exempelvis genom centrala anvisningar. Kommunerna borde också i större utsträckning än som skett samråda med trafiknämnderna om stadsplaneförslag m. m. Arbetsgruppen syntes helt ha bortsett från polisens uppgift såväl i allmänhet som i trafiknämndssammanhang att upprätthålla och verka för trafiksäkerheten. Om förslaget genomfördes torde det också bli svårt att tillgodose kravet på snabbhet vid prövningen av vissa dispensfrågor. Rikspolisstyrelsen konstaterade även, att förslaget var ofullständigt genom att det inte innehöll något om ärendeberedning och kansliorganisation.

Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län uttalade, att de nuvarande trafiknämnderna fungerat i stort sett väl. Kommunerna borde rekommenderas att inrätta en särskild trafikberedning för samråd mellan trafiknämnden och de kommunala organ som handlade ärenden med anknytning till trafiken. Fem av länsstyrelsens ledamöter förordade i en

reservation ytterligare utredning om möjligheterna att samordna polischefens erfarenhet med den kommunala planeringen under befintlig nämnd, i första hand byggnadsnämnden.

Föreningen Sveriges polismästare åberopade som grund för sitt avstyrkande av förslaget bl. a. att några vägande skäl inte anförts mot de nuvarande trafiknämndernas arbets sätt och att vissa svårigheter kunde befaras uppstå, om förslaget genomfördes. Bl. a. innehöll förslaget inte någon tillfredsställande lösning av de problem som handläggningen av brådskande trafikärenden medför.

Föreningen Sveriges länspolischefer betonade vikten av att polisen fick inflytande i dessa frågor och att beslutsprocessen i akuta trafiksituationer kunde verka med mycket kort varsel. Föreningen ifrågasatte, om det i kommuner i allmänhet fanns sådan expertis att de lokala trafikföreskrifterna blev utformade på ett från rättssäkerhets- och tillämpningssynpunkter tillfredsställande sätt, om förslaget följdes.

Ett flertal remissinstanser ansåg, att promemorians innehåll inte utgjorde tillräckligt underlag för ett ställningstagande i denna del utan föreslog ny eller kompletterande utredning. Bland dessa instanser fanns *statens vägverk, länsstyrelserna i Malmöhus län, Älvsborgs län och Norrbottens län*.

Statens vägverk framhöll, att en viktig fråga, som inte alls berörts i promemorian, var sambandet mellan beslut rörande trafikregleringar och kostnadsansvaret. Enligt förslaget skulle den nya nämndens befogenheter avse även den regionala landsvägstrafiken, där staten var väghållare. Det skulle vara ogörligt för verket att hastigt verkställa kostnadskrävande beslut, som fattats av en helt utomstående kommunal nämnd. Det borde även i fortsättningen ankomma på länsstyrelsen att reglera den regionala trafiken. Vägverket påtalade, att inte heller övriga delar av det totala trafikplaneringskomplexet inventerats och utretts tillräckligt. När statliga vägar berördes, borde vägverket bli obligatorisk remissinstans och få besvärsmätt.

Länsstyrelsen i Malmöhus län påtalade, att i den del av den föreslagna trafiknämndens verksamhet som avsåg lokala trafikföreskrifter, borde planerings- och kostnadsfrågorna utredas mer systematiskt, innan beslut fattades. Enligt länsstyrelsen var ansvarsfördelningen oklar mellan den föreslagna trafiknämnden, byggnadsnämnden och kommunstyrelsen. Vidare fann länsstyrelsen det absolut nödvändigt, att de ekonomiska problemen utreddes ingående, innan någon ny lagstiftning infördes. Arbetsgruppen hade nämligen förbigått, att den föreslagna nämndens beslut kunde medföra ekonomiska förpliktelser för staten. Om förslaget i denna del skulle genomföras, måste vägverket få besvärsmätt. Både *länsstyrelsen i Älvsborgs län* och *i Norrbottens län* konstaterade, att nuvarande trafiknämnder fungerat i stort sett väl. Länsstyrelsen i Älvsborgs län uttalade, att det skulle vara olyckligt, om polisen framtogs allt reellt inflytande på trafikregleringen. Vägverket borde få väsentligt större inflytande över beslut om statens vägar än som föreslagits. Länsstyrelsen i Norrbottens län ansåg, att resultatet av den pågående regionala trafikplaneringen borde avvaktas.

Svenska Petroleum Institutet och *Näringslivets Byggnadsdelegation* anförde i sina remissvar synpunkter på hur sakägare borde beredas tillfälle att yttra sig, på kungörande och delgivning av beslut samt på besvärsmätt. Ytterligare utredning i berörda avseenden efterlystes.

I fråga om *trafiksäkerhetskommittéerna* anslöt sig *länsstyrelsen i Kopparbergs län* till arbetsgruppens förslag att sammanföra trafiknämndens och trafiksäkerhetskommitténs uppgifter till ett kommunalt organ.

Rikspolisstyrelsen ansåg, att trafiksäkerhetskommittéerna borde få status av kommunal nämnd med tillräckliga resurser för att bedriva ett meningsfullt trafiksäkerhetsarbete. En svårighet med denna lösning var dock att behålla och aktivera det frivilliga trafiksäkerhetsarbetet. Också *Föreningen Sveriges polismästare* och *Föreningen Sveriges länspolischefer* betonade vikten av de frivilliga insatserna i trafiksäkerhetsarbetet.

Svenska transportarbetareförbundet framhöll i denna del, att det föreslagna referensorganet borde få fastare riktlinjer än som föreslagits.

Länsstyrelsen i Stockholms län ansåg, att arbetsgruppen ej redovisat skillnaden mellan de föreslagna referens- och kontaktorganen och de befintliga trafiksäkerhetskommittéerna. Enligt länsstyrelsen borde det ankomma på vederbörande kommun att själv avgöra formerna för trafiksäkerhetsarbetet.

NTF framhöll, att även om viss ojämnhet förelegat i fråga om trafiksäkerhetskommittéernas verksamhet hade många av dem utfört ett synnerligen omfattande och värdefullt arbete. På senare tid hade de i flera kommuner utvecklat och förstärkt sin verksamhet. Enligt *NTF:s* mångåriga erfarenhet kunde en myndighet inte samla frivilliga krafter till insatser på samma sätt och med samma bredd som en frivillig organisation. Visserligen hade kommunerna ansvaret för trafiksäkerheten inom kommunen, men de nuvarande lokala trafiksäkerhetskommittéerna borde ändå behållas och förstärkas.

Länsstyrelsen i Älvsborgs län föreslog, att nuvarande trafiknämnder skulle överta trafiksäkerhetskommittéernas uppgifter och att i samband därmed nämnderna skulle utökas med ledamöter, som hade erfarenhet av trafiksäkerhetsfrågor och kommunala planeringsfrågor.

Mot arbetsgruppens förslag att den nya nämnden i väsentliga delar skulle överta den nuvarande trafiknämndens *befogenheter enligt yrkes trafikförordningen*, hade *länsstyrelsen i Stockholms län* ej någon crinran.

Svenska transportarbetareförbundet betonade vikten av regional samordning i nu förevarande del och ansåg, att tillståndsfrågor rörande yrkesmässig trafik och tillsyn över sådan trafik borde ankomma på länsstyrelserna. Också den pågående regionala trafikplaneringen återopades. Den föreslagna trafiknämnden borde vara kontaktorgan mellan länsstyrelserna och olika trafikantgrupper, bl. a. utövare av yrkesmässig trafik. Förbundet betonade vikten av att de nya nämnderna fick en allsidig sammansättning och tillräckliga personella resurser.

Sveriges Trafikbilägares Riksorganisation avstyrkte arbetsgruppens förslag. Från den yrkesmässiga trafikens sida kunde redovisas endast positiva erfarenheter av de nuvarande trafiknämndernas verksamhet. Organisationen tillmätte polisens medbestämmanderätt i trafiknämndernas arbete stor betydelse. Även *länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län* avstyrkte arbetsgruppens förslag.

5 Gällande ordning

5.1 Lokala trafikföreskrifter enligt VTK

Begreppet lokal trafikföreskrift definieras i 147 § VTK. Sålunda anges i denna paragraf att särskilda trafikregler för viss väg eller vägsträcka eller för samtliga vägar inom visst område meddelas genom lokala trafikföreskrifter utom i fall som avses i 151 och 154 §§. Begreppet väg definieras i 2 § VTK. 147 § andra och tredje styckena innehåller en uppräknning av vad de nyss nämnda föreskrifterna får avse.

Enligt 1 § trafiknämndslagen skall — som nämnts under 3.2 — i varje kommun finnas en trafiknämnd för den befattning med bl. a. lokala trafikföreskrifter varom särskilda bestämmelser meddelas. Dessa bestämmelser återfinns främst i 147—149 §§ VTK. De för trafiknämnd gällande sammansättnings- och beslutsreglerna har berörts under 3.2.

De nyss angivna paragraferna ger trafiknämnd rätt att meddela bl. a.

- förbud mot trafik med fordon av visst slag eller fordon med last av viss beskaffenhet,
- föreskrift om körriktning,
- förbud mot provkörning eller övningskörning,
- föreskrifter om stannande eller parkering med avvikelse från vissa generellt gällande regler och
- föreskrifter om andra särskilda åtgärder för reglering av trafiken.

Enligt 151 § VTK ankommer det på ägaren av enskild väg att avgöra om trafik med motordrivna fordon får äga rum på sådan väg. I fråga om enskild väg som inte är allmänneligen befa ren gäller enligt 149 § att lokal trafikföreskrift i regel får meddelas endast efter medgivande av vägens ägare.

Länsstyrelsens beslutanderätt i fråga om lokala trafikföreskrifter regleras främst genom 148—150 §§ VTK. På länsstyrelsen ankommer således enligt 148 § bl. a. att meddela föreskrifter om väjningsplikt, stoppplikt, fordons vikt, bredd och längd och terrängfordons förande på väg, allt med avvikelse från generellt gällande regler. Länsstyrelsen får även bestämma att viss väg eller vägsträcka skall anses som huvudled, motorväg eller motortrafikled. Vidare har länsstyrelsen rätt att meddela föreskrifter om färdhastighet med avvikelse från 64 § (maximihastighet 50 km/tim för fordon inom tätbebyggt område) eller med begränsning till lägre hastighet än som följer av 65 § (bashastigheten 70 km/tim) eller 66 § (maximihastighet för vissa tyngre fordon) eller beslut som meddelats med stöd av 65 § VTK (TSV:s rätt att besluta om högre hastighet än bashastigheten). Länsstyrelsen meddelar dessutom lokal trafikföreskrift som behövs på grund av tjallossning eller liknande förhållande eller för sådan tävling som länsstyrelsen lämnat tillstånd till enligt 105 § VTK.

159 § VTK tillägger bl. a. länsstyrelsen och trafiknämnden i sammanhanget viktiga beslutsbefogenheter, nämligen beträffande s. k. dispenser. De föreskrifter som här avses anges inte uttryckligen vara att betrakta som lokala trafikföreskrifter. I fråga om dispenser får trafiknämnden besluta i vissa frågor, som länsstyrelsen eljest får reglera genom lokala trafikföreskrifter. Trafiknämnden får emellertid inte ge dispens från hastighetsbestämmelser. Dispensfrågor enligt 159 § prövas i vissa fall av TSV och statens vägverk. Dessa fall behandlas närmare under 6.1.5.

Enligt 152 § VTK skall myndighet, som meddelat lokal trafikföreskrift eller föreskrift enligt 41 § väglagen (1971: 948), införa föreskriften

i en för ändamålet avsedd liggare och underrätta TSV, den myndighet som handhar väg- eller gatuhållningen och, om denna myndighet är kommunal, statens vägverk om föreskriftens innehåll. Skall föreskrift utmärkas av enskild vägs ägare, underrättas även denne. Länsstyrelsen och trafiknämnden skall underrätta varandra om meddelade lokala trafikföreskrifter. Föreskrift, som inte skall tillkännages genom vägmärke, införs i länskungörelserna eller, om den meddelats av trafiknämnd, i den eller de tidningar, vari kommunala meddelanden för orten införs.

Enligt 157 § VTK skall länsstyrelse före mars månads utgång varje år utfärda kungörelse om vägar och gällande lokala trafikföreskrifter inom länet. Kungörelsen skall sändas till TSV, transportnämnden, överbefälhavaren och myndighet som handhar väg- och gatuhållning. Kungörelsen tillhandahålls allmänheten mot ersättning.

Trafiknämnden är inte skyldig att vare sig utfärda någon årlig kungörelse om gällande lokala trafikföreskrifter eller att tillhandahålla någon sammanställning av dessa föreskrifter. Flera trafiknämnder gör emellertid detta som en serviceåtgärd. Kostnaderna bestrids därvid med kommunala medel.

TSV har med stöd av 162 § första stycket VTK utfärdat närmare föreskrifter om länskungörelser som gäller lokala trafikföreskrifter. Kungörelsen skall bara innehålla sådana föreskrifter, som trafikanterna kan ha intresse av att redan på förhand känna till, exempelvis för planläggning av transport eller annan färd, samt sådana föreskrifter, som i regel inte tillkännages genom vägmärke.

Ett ytterligare led i kungörandet enligt gällande ordning utgör bestämelsen i 158 § VTK att hos länsstyrelsen skall för allmänheten hållas tillgänglig en i lämplig skala upprättad karta över de allmänna vägar inom länet, som är tillåtna för trafik med motordrivna fordon. I samma bestämmelse finns även föreskrifter om viss expeditionsskyldighet beträffande kartan.

Ansvarsbestämmelser avseende bl. a. lokala trafikföreskrifter finns i 163 och 164 §§ VTK. I detta sammanhang är också av intresse att uppmärksamma en regel om vad som krävs för att straffansvar skall kunna inträda. 167 § VTK innehåller i denna del följande. Om gärning är straffbelagd i brotsbalken eller trafikbrottslagen, skall inte dömas till straff enligt VTK. Straff för överträdelse av lokal trafikföreskrift (eller föreskrift enligt 154 §) skall inte ådömas, om föreskriften inte utmärkts enligt bestämmelserna i vägmärkeskungörelsen (VMK). Samma sak gäller om lokal trafikföreskrift inte införts i liggare enligt 152 § första stycket eller inte kungjorts enligt 152 § andra stycket i fall där det skall ske. Brott mot föreskrift, som meddelats med stöd av 41 § väglagen, straffas enligt 71 § samma lag.

Enligt 2 a § VMK används förbuds- eller påbudsmärke för att utmärka förbud eller påbud, som gäller enligt VTK eller enligt beslut eller föreskrift som meddelats med stöd av bl. a. 65 eller 147 § samma kungörelse eller enligt föreskrift som avses i 41 § väglagen. 2 b § VMK stadgar bl. a., att hastighetsbegränsning skall utmärkas med vägmärke och det samma gäller föreskrift enligt 41 § väglagen. Lokal trafikföreskrift, som inte avser hastighet, skall utmärkas med vägmärke, om särskilda skäl inte föranleder annat. Det torde höra till undantagen, att en lokal trafikföreskrift inte kan tillkännages genom vägmärke. Exempel på sådana föreskrifter som inte tillkännages genom vägmärke utgör föreskrifter om provkörning eller övningskörning med fordon. I VMK anges vidare vilka förbuds- och påbudsmärkena är.

Enligt VMK anbringas och underhåller den myndighet som handhar väg- eller gatuhållningen vägmärken samt trafiksignaler och andra anordningar för tillgodoseende av trafiksäkerheten och för reglering av trafiken.

5.2 Lokala trafikföreskrifter enligt TTK

På grundval av förslag från motorredskapsutredningen i dess betänkande (SOU 1970: 9) Snöskotern — fordonet och föraren samt rennäringsakkunniga i betänkandet (SOU 1969: 59) Snöskotern — terrängkörning och färdselrätt tillkom under 1972 två författningar, som är av intresse för trafiknämndsutredningen, nämligen

- lagen (1972: 606) om körning i terräng med motordrivet fordon
- terrängtrafikkungörelsen (1972: 594)

Den nyssnämnda lagen — som var tidsbegränsad till utgången av år 1975 men då ersattes av ny lag — var avsedd att tillämpas på alla slags områden med undantag av bebyggda områden och väg som allmänt nyttjas för samfärdsel. Inom sådana områden är i stället VTK tillämplig. Lagen var avsedd att möjliggöra förbud i syfte att skydda allmänna intressen, såsom naturvården, djurlivet, växtlivet och allmänhetens friluftsliv. Tillämpningen av lagen var utslutande anförtrodd länsstyrelserna.

TTK innehåller på ett par undantag när samtliga bestämmelser som rör terrängfordon och trafik — med sådana fordon eller andra fordon — i terräng. Kungörelsen innehåller alltså bestämmelser om terrängfordons beskaffenhet och utrustning, om kontroll av sådana fordon och om behörighet att föra dem. Dessutom upptar kungörelsen regler om trafik i terräng och dessa gäller alltså alla typer av fordon. Vad som icke finns i kungörelsen är däremot bl. a. reglerna om trafik med terrängfordon på väg. Dessa regler finns i VTK.

Från de synpunkter trafiknämndsutredningen har att beakta är det avsnitt i TTK (57—63 §§) som gäller lokala trafikföreskrifter av särskilt intresse. Som en bakgrund till utredningens överväganden är en kortfattad redogörelse för kungörelsens innehåll i denna del nödvändig.

Enligt 57 § första stycket kan särskilda bestämmelser för trafik inom visst område eller på viss färdled meddelas genom lokala trafikföreskrifter. Sådan föreskrift får dock ej avse vissa inhägnade områden. Genom lokal trafikföreskrift får enligt andra stycket meddelas trafikregel som avser

1. förbud mot trafik med fordon av visst slag eller fordon med last av viss beskaffenhet eller mot provkörning med fordon eller sådan övningskörning som avses i 108 § körkortskungörelsen (1972: 592),
2. förbud att stanna eller parkera fordon,
3. färdhastighet,
4. undantag från 51 § (belysningsregel),
5. annan åtgärd för reglering av trafiken.

I 57 § tredje stycket fanns tidigare en regel med anknytning till den förut nämnda lagen om körning i terräng med motordrivet fordon. Regeln utsade nämligen att genom lokal trafikföreskrift också fick meddelas förbud eller föreskrift enligt lagen i fråga.

Enligt 58 § meddelas lokal trafikföreskrift som avses i 57 § andra

stycket 2. av trafiknämnden och sådana föreskrifter i övrigt av länsstyrelsen. Genom en år 1973 genomförd ändring i 58 § (1973: 976) har länsstyrelse givits möjlighet att i vissa fall delegera sin befogenhet till trafiknämnd. De fall då detta kan ske gäller föreskrifter enligt 57 § andra stycket 1. och 3.—5.

Myndighet, som meddelat lokal trafikföreskrift, skall enligt 59 § införa föreskriften i en särskild liggare. Föreskriften skall också kungöras i den eller de tidningar, vari kommunala meddelanden för orten införs. Om föreskriften meddelas av länsstyrelsen skall den dessutom införas i länskungörelscrna.

Slutligen innehåller TTK vissa föreskrifter om underrättelser till markägare och myndigheter emellan, om generella undantag från vissa lokala trafikföreskrifter för viss nyttotrafik samt om besvär.

Det bör tilläggas, att den år 1973 genomförda ändringen i 58 § enligt vad utredningen inhämtat tillkom för att undanröja vissa olägenheter i fall när en trafikreglerande åtgärd berör både väg och terräng. I sådana fall skulle beslutanderätten enligt den ursprungliga lydelsen av TTK delas mellan trafiknämnd och länsstyrelse. Om länsstyrelsen utnyttjar sin delegationsmöjlighet enligt 58 § andra stycket kan sådana situationer undvikas.

I slutskedet av utredningens arbete har riksdagen antagit en proposition (1975/76: 67) med förslag till terrängkörningslag. Lagen, som numera utkommit av trycket som 1975: 1313 och trätt i kraft den 1 januari 1976, ersätter den här ovan omtalade lagen om körning i terräng med motordrivet fordon. Från de synpunkter utredningen har att beakta syncs endast följande nyheter i förhållande till den äldre lagen vara att beakta.

Körning i terräng med terrängfordon och motorfordon förbjuds i hela landet på barmark och på s. k. skogsförnygringar. Vidare införs generellt förbud mot terrängkörning inom de delar av fjällområdet som regeringen bestämmer (1 §). Från de nu angivna förbuden får regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer föreskriva undantag i fråga om körning i räddningstjänst eller i viss näringsutövning eller när det annars föreligger särskilda skäl (2 §). I fråga om annan mark får regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer förbjuda eller meddela föreskrifter för terrängkörning, om sådan körning kan medföra olägenhet från naturvårdssynpunkt eller annan allmän synpunkt (3 §).

Tillämpningsföreskrifter till lagen har meddelats genom förordning (1975: 1315) om ändring i TTK, som trätt i kraft den 1 januari 1976. I förordningen (62 §) anges de undantag från de generella förbuden mot terrängkörning som skall gälla. Vidare får länsstyrelsen befogenhet att genom lokal trafikföreskrift besluta om undantag enligt 2 § i lagen och meddela förbud eller föreskrift enligt 3 § samma lag. I tillägg till 57 § tredje stycket TTK föreskrivs att i ärende av vikt samråd skall ske med kommunen.

5.3 Bestämmelser om tillstånd att med personbil bedriva beställningstrafik för personbefordran

Enligt 1 § trafiknämndslagen skall trafiknämnd ha den befattning med bl. a. ärenden angående yrkesmässig trafik varom särskilda bestämmelser meddelas. I 5 § yrkestrafikförordningen (YTF) föreskrivs att fråga om tillstånd att med personbil bedriva beställningstrafik för per-

sonbefordran (taxi, färdtjänst för äldre och handikappade, skolskjutsar, transport av jourläkare m. m.) eller om medgivande till överlåtelse av sådant tillstånd skall prövas av den trafiknämnd, inom vars verksamhetsområde stationsorten skall förläggas. Vissa ändringar i verksamheten i form av ökning av antalet bilar m. m. kräver också tillståndsprövning. Myndighet, som meddelat trafiktillstånd, kan enligt 19 § YTF under vissa förutsättningar bl. a. återkalla eller för viss tid dra in tillståndet. Enligt 25 § 2 mom. första stycket YTF är innehavare av trafiktillstånd skyldig att innan bil och släpfordon används i yrkesmässig trafik anmäla att fordonet skall användas i trafik enligt tillståndet och överlämna bevis om att fordonet godkänts vid lämplighetsbesiktning. Enligt fjärde stycket i samma moment kan tillståndsmyndigheten, när skäl därtill föreligger, återkalla godkännande som avses i första stycket. Bil, som används i beställningstrafik för personbefordran, skall normalt vara försedd med en av tillståndsmyndigheten godkänd, lätt avläsbar taxameter. På tillståndsmyndigheten ankommer vidare enligt bl. a. 20 §, 23 § 1 mom. och 24 § YTF att meddela vissa föreskrifter, som har samband med den yrkesmässiga trafiken (bl. a. om rätt att medföra gods, beföringspliktens omfattning och skyldighet att ansluta sig till viss förening). Slutligen kan nämnas att trafiknämnden med stöd av kungörelsen (1958: 257) angående mellanvägg av splitterfritt glas å vissa i yrkesmässig trafik använda personbilar äger medge undantag från kravet på sådan mellanvägg. Anvisningar för tillämpningen av kungörelsen meddelas av TSV.

Bestämmelser rörande taxa för beställningstrafik fastställs enligt 29 § YTF av länsstyrelsen.

Många olika utredningar, som berör den yrkesmässiga trafiken, är aktuella. Strukturarbetsgruppen har avgivit rapporten Taxinäringsen, förslag till ändrad företagsstruktur m. m. Kollektivtrafikutredningen (KOLT) har avslutat sitt arbete med betänkandet (SOU 1975: 47 och 48) Kollektivtrafik i tätort. Dessutom har trafikpolitiska utredningen nyligen presenterat ett delbetänkande (SOU 1975: 66) Trafikpolitik — behov av möjligheter. Bilarbetstidsutredningen (K 1972: 08) beräknas avsluta sitt arbete under första halvåret 1976. Slutligen kan nämnas utredningen (K 1974: 01) avseende regionalt gällande generella trafikrabatter. Med hänsyn till dessa utredningar och till att man inom kommunikationsdepartementet inlett en översyn av regleringen av den yrkesmässiga trafiken torde en genomgripande omarbetning av bl. a. YTF vara att vänta.

5.4 Vissa uppgifter om det lokala och regionala trafiksäkerhetsarbetet

Som redan framgått (3.4) finns i flertalet kommuner ett organ som benämns trafiksäkerhetskommitté. Benämningen är dock ibland trafiksäkerhetsnämnd eller trafiksäkerhetsråd. Från att ha varit helt frivilliga organ har trafiksäkerhetskommittéerna (motsvarande) numera övergått till att bli en fast institution.

Trafiksäkerhetskommittéerna tillkom som nämnts på initiativ av NTF men kan numera helt betraktas som vanliga kommunala organ. Däremot har NTF en regional organisation i form av 24 länsförbund. Vid sidan av länsförbunden finns tre trafiksäkerhetsföreningar med Stockholm, Göteborg och Malmö som verksamhetsområden. Både förbunden och de nämnda föreningarna är ideella föreningar och medlem-

mar i NTF. Enligt normalstadgarna för de nämnda förbunden är deras ändamål att verka för ökad trafiksäkerhet. I detta syfte skall förbunden bl. a.

- planera, leda och samordna det frivilliga regionala trafiksäkerhetsarbetet,
- i sin verksamhet nära samarbeta med NTF, där förbunden är aktiva medlemmar, TSV och regionala myndigheter verksamma inom länet,
- stödja de lokala trafiksäkerhetsorganen i deras verksamhet och
- genom upplysnings- och informationsverksamhet i form av kurser, demonstrationer, konferenser m. m. bereda företrädare för trafiksäkerhetsarbetet och allmänheten tillfälle att öka sina kunskaper i trafiksäkerhetsfrågor och framföra sina synpunkter på dessa.

Enligt normalstadgarna kan som medlemmar i länsförbund ingå landsting och kommuner, lokala trafiksäkerhetsorgan, regionala statliga myndigheter verksamma inom länet, organisationer, företag och sammanslutningar, vilka vill stödja förbundets verksamhet.

I förbundens styrelse ingår i regel någon högre tjänsteman från länsstyrelsen. Från NTF får varje länsförbund årligen anslag med i medeltal omkring 45 000 kr. Samtliga länsförbund får bidrag från landstingen med belopp, som varierar från 8 000 till 100 000 kr. per år. Också de nämnda storstadsföreningarna får betydande bidrag (Stockholm 185 000, Göteborg 290 000 och Malmö 170 000 kr.). TSV lämnar bidrag, som är specialdestinerade för genomförande av vissa kampanjer i länen. Heltidsanställda s. k. verkställande ledamöter — ibland även kallade läns-trafikkonsulenter — finns i trafiksäkerhetsföreningarna i Stockholm, Göteborg och Malmö samt i åtta länsförbund. Övriga länsförbund har deltidsanställda verkställande ledamöter. Som benämningen på dessa ledamöter antyder har de att biträda med att verkställa förbundens beslut och i övrigt arbeta inom förbundens verksamhetsram.

Det centrala statliga organet inom trafiksäkerhetens område är givetvis TSV. Regionalt arbetar TSV på sju distrikt. I varje distrikt finns, såvitt nu är i fråga, en informationssekreterare och en skolkonsulent. Informationssekreteraren svarar i samråd med verkets centralförvaltning för i första hand informations- och utbildningsuppgifter ute på fältet. Skolkonsulenten svarar regionalt för verkets löpande kontakt och samarbete med skolan.

6 Överväganden och förslag

6.1 Lokala trafikföreskrifter enligt VTK

6.1.1 Principiella överväganden

Samhällsutvecklingen och vad den fört med sig är alltför bekant för att utredningen här skall behöva spilla ord på någon beskrivning. Detta gäller även utvecklingen inom kommunikationernas område.

Vad som i detta sammanhang kan förtjäna att framhållas är emellertid det ökade ansvar som inom många områden lagts på kommunerna. Här finns särskild anledning att peka på bostadsförsörjningen och markfrågorna samt trafikfrågorna men också miljöfrågorna är av intresse. Under de drygt tio år som systemet med trafiknämnder tillämpats har

trafiksektorn i vid bemärkelse kommit att ingå som ett viktigt led i samhällsplaneringen. Trafikfrågor integreras numera i kommunens fysiska och ekonomiska planering på ett helt annat sätt än tidigare. Som exempel på att utvecklingen alltjämt går i en riktning som innebär ökat ansvar — även ekonomiskt — för kommunerna kan nämnas två på senare tid avgivna betänkanden. Bygglagutredningens betänkande (SOU 1974: 21) Markanvändning och byggande innehåller förslag om en genomgripande omläggning av planinstitutet i riktning mot en sådan beslutsordning beträffande markanvändningen i vidsträckt bemärkelse att tyngdpunkten läggs på kommunerna. Kollektivtrafikutredningen föreslår i sitt betänkande (SOU 1975: 47 och 48) Kollektivtrafik i tätort olika åtgärder för att förbättra den kollektiva trafikförsörjningen, för vilken kommunerna, enligt vad riksdagen tidigare uttalat, har ett primärt ansvar.

I samband med det utredningsarbete som föregick inrättandet av trafiknämnderna diskuterades huruvida lokala trafikföreskrifter skulle betraktas som i första hand ett hjälpmedel i polisens arbete att uppehålla ordning och säkerhet eller som ett instrument i den kommunala planeringen i vid mening. Beslutet att tillskapa trafiknämnderna med deras alldeles speciella sammansättning torde få ses som en kompromiss mellan dessa två ståndpunkter.

Mot bakgrund av det ökade kommunala ansvaret inom många områden, inte minst sådana som berör trafikfrågor, kan det inte råda någon tvekan om att det idag finns anledning att se på lokala trafikföreskrifter på ett ganska annorlunda sätt än vid 1960-talets början. Detta belyses också av att sådana föreskrifter särskilt under senare år kommit att användas på ett sätt som tidigare knappast torde ha förutsatts, nämligen som instrument för att genomföra mycket genomgripande s. k. trafiksaneringar inom hela stadsdelar. Ärenden av detta slag berör ofta ett mycket stort antal medborgare, såväl trafikanter av alla kategorier som näringsidkare. Det är därför naturligt att besluten föregåtts av omfattande utredningar, både tekniska och kostnadsräknade, och debatter i olika kommunala organ. Ofta har debatten utmynnat i ett kommunalt beslut om en trafiksanering. Det från juridisk synpunkt bindande beslutet har däremot fattats av trafiknämnden.

Det ökade kommunala engagemanget i ärenden angående lokala trafikföreskrifter har ibland tagit sig det uttrycket att viktigare ärenden inom trafiknämndens kompetensområde beretts inom särskilda starkt kommunalt förankrade organ, kommunstyrelsen och byggnadsnämnden. I andra fall har "tung" kommunalpolitik tagit plats i trafiknämnden. Även om man på detta sätt kunnat få garantier för ett tillbörligt hänsynstagande till de kommunala synpunkterna ligger den formella beslutanderätten hos trafiknämnden, som emellertid i stor utsträckning delegerat beslutanderätten till ordföranden.

Enligt utredningens mening kan trafiknämnden numera varken i fråga om sammansättning eller beslutsregler anses lämplig för de uppgifter som åvilar nämnden. Besluten bör även formellt fattas av ett organ som har eller kan ta det reella ansvaret. Därigenom tillskapas också reella besvärsmöjligheter och därmed möjligheter till rättslig kontroll av besluten. F. n. föreligger visserligen besvärsmöjligheter över trafiknämndens beslut men det reella beslutet har oftast fattats i sådan ordning att det är tveksamt om det över huvud taget kan angripas genom besvär.

De lokala trafikföreskrifter som trafiknämnden har att meddela re-

presenterar en heterogen flora. Föreskrifternas vikt och betydelse varierar starkt. Vissa föreskrifter är av ren detaljkaraktär och av starkt begränsad betydelse. Andra är förhållandevis ingripande och har ekonomiska, miljömässiga eller planeringsmässiga återverkningar. Med hänsyn härtill behöver en lösning av frågan om beslutskompetensen inte nödvändigtvis vara enhetlig. På grund av ärendenas skiftande natur ligger det tvärtom nära till hands att tänka sig en uppdelning. Utredningen anser sig kunna indela ärendena om lokala trafikföreskrifter i två grupper. Den ena gruppen består av ärenden med ett mer eller mindre starkt trafikpolitiskt inslag. Dessa ärenden måste anses vara av stort intresse för kommunen och kan på grund av sin betydelse även benämnas "tunga". Den andra gruppen omfattar ärenden, som gäller föreskrifter av tillfällig natur, dispenser och i princip mindre ingripande föreskrifter. Dessa ärenden är ofta av mer teknisk eller juridisk betydelse än trafikpolitisk. Karakteristiskt är också att ordnings- och trafiksäkerhetssynpunkter dominerar. Ärendena i denna grupp kan — i motsats till den förra — betecknas som "lätta" ärenden. Betecknande för många ärenden inom denna grupp är också att de kräver ett smidigt och snabbt beslutsförfarande.

Till gruppen av tunga ärenden hör givetvis de s. k. trafikaneringarna men till gruppen bör också räknas ärenden, som gäller generella bestämmelser om parkering eller annan uppställning av fordon, generella hastighetsbestämmelser, bestämmelser om anordnande av s. k. kollektivkörfält m. m.

Till gruppen av lätta ärenden bör räknas lokala trafikföreskrifter, som gäller endast viss gata eller väg och avser en begränsad tid. De kan t. ex. gälla under omläggningen av en gata eller ombyggnaden av ett hus längs gatan. Hit hör också rent tillfälliga dispenser, t. ex. att få färdas mot körriktningen, att få parkera eller stanna där detta ej är tillåtet eller att få framföra lastbil på gata där endast lättare trafik är tillåten. Också föreskrifter som gäller endast visst fordon, t. ex. renhållningsfordon, eller viss person, t. ex. en handikappad, kan räknas till denna kategori.

Mot bakgrund av det nu anförda har utredningen kommit till den uppfattningen att en genomgripande reform av beslutsförfarandet när det gäller lokala trafikföreskrifter är nödvändig. Målet bör vara att ge kommunerna ett ökat inflytande på sådana ärenden som här tidigare betecknats som tunga. Detta innebär inte att polisiära, trafiktekniska eller trafiksäkerhetsmässiga synpunkter lämnas därhän. Även sådana synpunkter bör givetvis vägas in men de polisiära synpunkterna bör inte, såsom nu är fallet, tillmätas den betydelsen att ordförandeskapet i beslutsorganet automatiskt tilläggs polismästaren i orten. När det gäller de ärenden som tidigare angivits vara av övervägande trafikteknisk/trafikjuridisk natur bör beslutanderätten läggas på ett organ som har möjlighet att ge allmänheten en god service genom snabba beslut, helst dygnet runt.

Den första fråga som dessa överväganden ger anledning till är givetvis om trafiknämnden bör behållas och ges en sådan sammansättning att de kommunala synpunkterna tillgodoses eller om beslutanderätten i stället bör tilläggas kommunen. Utredningen har stannat för det senare alternativet främst därför att det är ägnat att bäst tillgodose de tungt vägande kommunala kraven på att få ett inflytande på de lokala trafikföreskrifterna som svarar mot kommunernas ansvar för den kommunala markplaneringen samt bostads- och trafikförsörjningen. Ett annat skäl som

talat i samma riktning är att det inte synes nödvändigt att behålla trafiknämnden som beslutsorgan för de ärenden som här förut betecknats som lätta ärenden. Dessa ärenden synes nämligen med fördel kunna läggas direkt på polismyndigheten. I realiteten innebär detta ingen större ändring, eftersom beslut i flertalet ärenden av detta slag redan nu på grund av delegation från trafiknämnden fattas av nämndens ordförande, dvs. polismästaren, eller i vissa fall av lägre polisbefäl.

Utredningen är medveten om att det kommunala intresset — och ansvaret — är mest markerat när det gäller lokala trafikföreskrifter för tätorter. Utanför tätorterna är kommunernas engagemang i mark- och byggnadsfrågor ofta mer begränsat. I synnerhet gäller detta utpräglade glesbygdsområden. Samtidigt är behovet av lokala trafikföreskrifter inom sådana områden väsentligt mindre än i tätorter. Eftersom de kommunala synpunkterna väger ganska lätt i fråga om trafikreglerande åtgärder på vägar utanför tätorterna skulle den kommunala beslutanderätten kunna begränsas att avse sådana vägar för vilka kommunen är väghållare, dvs. i princip just vägar inom tätorten. I fråga om de vägar för vilka staten är väghållare skulle i stället en statlig myndighet, exempelvis länsstyrelsen efter någon form av samråd med resp. vägförvaltning, ha att meddela lokala trafikföreskrifter. Ansvaret för väghållningen skulle alltså över hela linjen föra med sig ansvaret för de lokala trafikföreskrifter som behövs.

Den nyss skisserade tanken — som framförts av företrädare för vägverket — är som redan antytts tilltalande från vissa principiella synpunkter. Särskilt sammankopplingen av ansvar för väghållningen — och därmed det ekonomiska ansvaret — och trafikregleringen är en stor fördel. En nackdel är emellertid att endast ca hälften av landets kommuner kan beräknas komma att åta sig ansvar för väghållningen inom hela sina centrala områden. Detta innebär att man för övriga kommuner måste räkna med ett delat ansvar för väghållningen, dvs. staten svarar för vissa större genomgående vägar och kommunen för övriga vägar. Om man även i dessa fall skulle följa principen om att ansvaret för väghållningen bör föra med sig ett ansvar även för lokala trafikföreskrifter blir resultatet en splittring av beslutskompetensen. Valet står alltså enligt utredningens mening mellan å ena sidan en lösning som innebär en splittrad beslutskompetens men som ansluter till ansvaret för väghållningen och å andra sidan en lösning som innebär att beslutskompetensen läggs på ett organ som kan besluta för kommunens hela område men som inte ansluter till ansvaret för väghållningen. Det kommunala ansvaret för bebyggelseplanering och trafikförsörjning talar starkt för att beslutskompetensen läggs på ett kommunalt organ helt oavsett vem som har ansvaret för väghållningen. Detta gäller som redan framhållits främst tätorter men att lägga på ett annat organ att meddela lokala trafikföreskrifter för vägar utanför tätorter synes — bortsett från de lagtekniska komplikationerna — inte lämpligt eller nödvändigt. Utredningen har alltså stannat för att samla beslutskompetensen beträffande alla viktigare ärenden hos ett kommunalt organ. I den mån staten är väghållare — dvs. i princip när det gäller vägar utanför större tätorter och genomfartsvägar i mindre tätorter — förutsätts ett intimt samråd mellan det kommunala organet och väghållaren.

Såsom redovisats under 4.3 har flera av de instanser som avgivit yttrande över promemorian "Kommunerna och trafiksäkerheten" tagit upp frågor om kostnadsansvaret för olika trafikregleringsåtgärder. Bak-

grunden till de kritiska uttalandena i denna del torde främst vara att promemorian förutsatte att det organ som skulle meddela lokala trafikföreskrifter skulle besluta även om anordnande av övergångsställen, busshållplatser och taxistationer och om uppsättande av trafiksignaler. Det är möjligt, att en reglering av beslutskompetensen i sådana frågor är lämplig. Utredningen har emellertid inte funnit anledning att föreslå någon ändring i denna del. Beslutanderätten kommer alltså att ligga kvar på väghållaren. Med hänsyn till den starka anknytningen till väglagstiftningen bör en eventuell reform övervägas inom ramen för ändringar i denna lagstiftning.

Även i fråga om andra trafikregleringsåtgärder än de nyss nämnda gäller naturligtvis att de kan ha kostnadseffekter. I den mån kommunen är väghållare kommer det enligt utredningens förslag att finnas goda möjligheter att beakta även dessa effekter. Om staten är väghållare och en lokal trafikföreskrift beslutas av kommunen kan de ekonomiska frågorna beaktas inom ramen för det samråd som enligt utredningens förslag skall ske så snart det föreligger något behov därav.

Mot bakgrund av det nu anförda räknar utredningen med att dess förslag inte skall ge anledning till uttalanden av det slag som gjorts om den förut berörda promemorian.

6.1.2 Kommunens beslutanderätt

Beslutskompetensen när det gäller sådana viktigare ärenden rörande lokala trafikföreskrifter, vilka här förut betecknats som trafikpolitiska, bör, som tidigare antytts, läggas på kommunen. I och för sig skulle de kommunala synpunkterna kunna tillgodoses även om beslutskompetensen tillades en särskild nämnd. Om den nödvändiga bestämmelsen om beslutskompetensen utformas så att denna tilläggs kommunerna får kommunerna emellertid bättre möjligheter att anpassa sina verksamhetsformer när det gäller beslutandet av lokala trafikföreskrifter efter de lokala förhållandena. Detta är värdefullt med hänsyn till att det fortfarande finns 278 kommuner, som är av starkt varierande storlek. Samtidigt vinnns också ökad flexibilitet med tanke på den framtida utvecklingen. Genom att inte lägga uppgiften på en särskild nämnd vinner man dessutom fördelen att antalet obligatoriska kommunala nämnder ej ökas. Även denna omständighet talar för att beslutskompetensen läggs på kommunen.

Med den valda lösningen kan kommunens fullmäktige behålla beslutanderätten i ärenden om lokala trafikföreskrifter eller genom delegation helt eller delvis förlägga den till antingen något redan befintligt organ — t. ex. kommunstyrelsen, byggnadsnämnden eller annan nämnd — eller ett nytillskapat organ, som alltså blir fakultativt.

Kommunerna är, som nyss antytts, mycket olika stora och förvaltningsapparaten är givetvis anpassad till de lokala förhållandena. Detta innebär att också tillgången på personal som är kompetent att handlägga ärenden angående meddelande av lokala trafikföreskrifter varierar starkt, något som medför problem främst när det gäller den formella avfattningen av föreskrifterna. Svårigheterna kommer naturligtvis att främst visa sig i mindre kommuner.

Lokala trafikföreskrifter utgör en komplettering av vägtrafikkungörelsen. De bör därför utformas med samma krav på klarhet och entydighet som denna kungörelse. Efterlevnaden av föreskrifterna måste kunna övervakas av polisen. Eftersom föreskrifterna oftast är straff-

sanktionerade kan de vid överträdelse även bli föremål för juridisk prövning av åklagare och domstol. Det är därvid viktigt, att föreskrifterna är formellt juridiskt oangripbara. Endast om så är fallet kan det undvikas att formella brister leder till att åtal måste underlåtas eller ogillas eller att extraordinära rättsmedel måste tillgripas mot lagakraftvunna avgöranden. Formellt riktiga föreskrifter är också en förutsättning för allmänhetens förtroende för regelsystemet och motverkar benägenheten att överträda föreskrifterna.

Utredningen finner de anförda omständigheterna ha sådan tyngd att de motiverar särskilda åtgärder för att garantera att de beslutade föreskrifterna uppfyller de krav som måste uppställas.

De nyss antydda garantierna kan skapas på flera sätt. En utväg — som också har andra uppenbara fördelar — är att föreskrifterna utformas enligt mallar som tillhandahålls av central myndighet. Den myndighet som härvid är mest lämplig är TSV. Även om de lokala förhållandena varierar starkt bör det vara möjligt att nå mycket långt genom att anläta denna utväg. Den ökade enhetlighet som blir följden är också den värdefull.

På lokal nivå torde generellt sett den största trafikjuridiska sakkunskapen och erfarenheten av tillämpningsfrågor vara att finna hos polismyndigheterna. Vägteknisk sakkunskap är att finna inom främst vägverkets organisation. För kommunerna måste det vara av värde att få del av dessa kunskaper och erfarenheter och detta i ett så tidigt skede som möjligt under beslutsprocessen. Frågan gäller egentligen främst hur polisens sakkunskap skall kunna inlemmas i ett system, som syftar till att skapa garantier för tillräcklig trafikjuridisk kompetens hos det kommunala organ som har att handlägga trafikpolitiska ärenden. Ett enligt utredningens mening lämpligt sätt att lösa denna fråga är att göra polismyndigheten till obligatorisk remissinstans. En föreskrift med endast detta innehåll fyller emellertid inte särskilt väl sitt syfte. Remiss kan då exempelvis ske i ett mycket tidigt och preliminärt skede av beredningen av ärendet under det att beredningsorganets slutliga förslag, som kanske presenteras långt senare, helt avviker från remissunderlaget. Därmed är inte mycket vunnet från rättssäkerhetssynpunkt. Effekten blir en helt annan, om remissregeln utformas så att innan lokal trafikföreskrift beslutas, skall polismyndighetens yttrande ha inhämtats över det förslag till föreskrift som föreläggs det beslutande organet. En regel med detta innehåll medför, att det beslutande kommunala organet alltid har tillgång till ett expertuttalande över det förslag till föreskrift som läggs fram för beslut.

En remissregel med det sistnämnda innehållet medför emellertid inte att juridisk expertis nödvändigtvis blir inkopplad i alla lägen. Ett — om än föga realistiskt — exempel på en sådan situation utgör det fallet att polismyndigheten avstyrkt remissförslaget och det beslutande organet vid sitt avgörande inte beaktar remissyttrandet. Vid bedömningen av denna situation måste emellertid hänsyn tas till arten av de grunder som remissinstansen åberopat för sitt avstyrkande. Är grunden att den föreslagna föreskriften är svår att övervaka eller hindrar allmän ordning och säkerhet eller av annat skäl anses olämplig, bör ett kommunalt organ, som önskar lämna berättigade sådana påpekanden utan avseende, få göra detta på sitt politiska ansvar. Enligt utredningens mening bör i dessa fall det politiska ansvaret och allmänna opinionsyttringar räcka för att få till stånd lämpliga föreskrifter. Om den för avstyrkande åbero-

på den grunden däremot innebär att den föreslagna föreskriften enligt polisens mening strider mot gällande bestämmelser — oavsett om dessa kommit till uttryck i en författning eller i föreskrifter som t. ex. TSV meddelat med stöd av författning — måste rättelse kunna ske.

Ett annat exempel på avgörande utan medverkan av polisen som juridiskt sakkunnig utgör den situationen att det beslutande organet vid votering stannar för en lösning, som avviker från det slutliga förslag till föreskrift, varöver polismyndigheten yttrat sig. Kan därvid göras gällande att en mot författning stridande föreskrift beslutats, inställer sig samma krav på rättelse som i föregående stycke.

Särskilt det senare av de båda anförda exemplen visar enligt utredningens mening att ytterligare garantier krävs för att tillgodose rättssäkerheten. Ett sätt att tillgodose detta ytterligare krav vid en situation enligt det senare exemplet är att förordna att ärendet skall bordläggas och upptas till avgörande, sedan polismyndigheten utformat en korrekt föreskrift som svarar mot det kommunala organets mening. Denna lösning medför emellertid problem med gradering, när en avvikelse från förelagt förslag till föreskrift är så väsentlig att bordläggning och återremiss behövs. Ett förfarande med sådan "spärr" ter sig omständligt och svårt att praktiskt tillämpa och bör därför inte väljas.

Ett annat sätt att tillgodose den kompletterande legalitetskontrollen erbjuder underställningsinstitutet. Det är emellertid uppenbart att detta inte är väl avpassat för en sådan prövning som här kommer i fråga. Härtill kommer att det under de senaste decennierna har kunnat skönjas en allmän tendens mot minskad statlig kontroll av kommunala beslut genom underställning. Användningen av detta institut som form för statlig kontroll har därför minskat betydligt och förslag om att avskaffa underställningsskyldighet har lagts fram på flera områden. Senast har sådana förslag lagts fram i promemorian Ds Kn 1975: 3 Minskad statlig detaljreglering av kommunerna, PM II. Utredningen anser därför att underställning inte bör tillgripas som ett medel att uppnå de önskade garantierna.

Den utväg som återstår är besvärsvägen. Med den beslutsfunktion för kommun som föreslås för de trafikpolitiska ärendena följer att besvär enligt kommunallagen (1953: 753) och kommunallagen (1957: 50) för Stockholm (i fortsättningen anges bara kommunallagen) alltid kan anföras över beslut i sådana ärenden. För att utröna om den legalitetskontroll som besvärsinstitutet innefattar kan vara tillräcklig för att tillgodose det ovan angivna behovet av kompletterande rättssäkerhetsspärr, finns anledning att kortfattat redogöra för gällande regler om kommunalbesvär.

Kommunerna är såsom framgått tidigare föremål för viss kontroll av staten. Det mest vidsträckt tillämpningsområdet har den kontroll som utlöses på enskilds initiativ genom besvär över ett kommunalt beslut. Samtidigt är kommunalbesvär den kontrollform som innebär det minsta ingreppet i den kommunala självstyrelsen. Syftet med besvärsprovningen är att få till stånd en kontroll av att kommunen använder sina maktbefogenheter enligt gällande författningar.

Reglerna om kommunalbesvär, såvitt nu är i fråga, finns i 76—78 §§ kommunallagen. Dessa besvärregler skiljer sig i flera väsentliga avseenden från reglerna om förvaltningsbesvär. Besvärsrätt tillkommer sålunda enbart kommunmedlen. Det krävs inte att medlemmens intressen berörs av ett kommunalt beslut utan medlemsskapet som sådant grundar be-

svärsrätt. Besvärsgrunderna "kränkning av enskild rätt" kan emellertid åberopas bara av den vars rätt påstås kränkt. Statliga myndigheter har i denna egenskap inte rätt att överklaga kommunala beslut. En annan sak är, att staten på grund av fastighetsinnehav kan vara medlem i en kommun och till följd därav ha besvärsmålsrätt.

Besvärsprövningen omfattar endast besluts laglighet alltså inte dess lämplighet. Besvärsmyndighetens prövning avser vidare bara de besvärsmålsfakta som klaganden åberopat i besvärsmålsinlägget, som ingivits före besvärsmålsutgången. För att besvären skall kunna bifallas måste ett åberopat besvärsmålsfaktum kunna hänföras till någon av de besvärsmålsgrunder som anges i kommunallagen. Dessa grunder är, att beslutet icke tillkommit i laga ordning, står i strid mot allmän lag eller författning eller annorledes överskrider deras befogenhet, som fattat beslutet, eller kränker klagandens enskilda rätt eller eljest vilar på orättvis grund. Beslutet skall alltså i princip vara olagligt till form eller innehåll.

Är någon av de kommunala besvärsmålsgrunderna tillämplig, upphävs det överklagade beslutet under åberopande av ifrågavarande besvärsmålsgrund. I princip kan besvärsmyndigheten vid kommunalbesvär inte göra mer än upphäva (kassera) ett felaktigt beslut men inte ändra dess innehåll.

De kommunala *beslutande* organens avgöranden överklagas alltid genom kommunalbesvär, oavsett om beslut har fattats med stöd av kommunallag eller enligt någon specialförfattning. Gränsdragningen mellan kommunalbesvär och förvaltningsbesvär blir ett problem bara vid överklagande av de *förvaltande* organens beslut. Härvid gäller enligt 76 § 2 mom. kommunallagen, att de kommunala besvärsmålsreglerna skall tillämpas på besvär över beslut av kommunstyrelsen eller annan kommunal nämnd, "där ej annat är särskilt stadgat". I fråga om beslut av kommunstyrelsen och fakultativa nämnder med stöd av kommunallagen gäller alltså kommunalbesvärsmålsreglerna. Beträffande beslut av nämnder för specialreglerad förvaltning finns i allmänhet särskilda besvärsmålsbestämmelser i specialförfattningarna och då blir reglerna om förvaltningsbesvär tillämpliga. Ibland saknas emellertid sådana besvärsmålsbestämmelser eller täcker de inte samtliga typer av beslut, som kan fattas av vederbörande nämnd. I så fall blir reglerna om kommunalbesvär tillämpliga. De gäller alltså subsidiärt i förhållande till specialförfattningarnas besvärsmålsbestämmelser.

Kommunalbesvär prövas av länsstyrelsen. Länsstyrelsens utslag i ett kommunalt besvärsmål kan överklagas hos regeringsrätten.

Beslut av rent förberedande eller verkställande art får inte överklagas. Vid besvär över huvudbeslutet kan emellertid även fel under beredningen åberopas som besvärsmålsfakta.

Den till rättsprövning begränsade statskontrollen vid kommunalbesvär är i och för sig tillräcklig för besluten i de trafikpolitiska ärendena. Problemet är emellertid att det beror på tillfälligheter, om sådan kontroll kommer till stånd och vad som därvid åberopas. Besvärsmålsprövningen är ju beroende av att kommunmedlem anför besvär över besluten och åberopar relevanta fel. För att komma till rätta med problem av denna art är det enligt utredningens mening nödvändigt att kretsen av besvärsmålsberättigade utvidgas till att omfatta statliga myndigheter med trafikexpertis, nämligen polismyndighet, TSV och vägverket. Ett sådant avsteg från det kommunala besvärsmålsinstitutet är således grundat på det tidigare redovisade behovet att kompletterande legalitetsprövning av beslut i sådana viktigare ärenden om lokala trafikföreskrifter, vilka till sin natur

är straffsanktionerade normbeslut. Eftersom det inte torde vara förenligt med svensk rättsuppfattning att ge kommunerna en rätt att fatta olagliga sådana normbeslut, bör en utvidgning av besvärsrätten inte vara utesluten.

Mot ett förslag om besvärsrätt för de angivna myndigheterna kan trohigen väntas principiella invändningar om att den kommunala självstyrelsen kränks. Fråga är då om sådana invändningar kan anses ha fog för sig. Syftet med ett förslag om vidgad besvärsrätt skulle vara att hindra att kommun meddelar mot författning stridande, straffsanktionerade normbeslut avsedda att tillämpas inom ett lokalt begränsat område. En regel för att hindra tillkomsten av olagliga beslut i sådana ärenden kan enligt utredningens mening inte rimligen anses kränka den kommunala självstyrelsen utan fastmer gagna kommuninncvånarnas rättssäkerhet. Med de särskilda förutsättningar, på vilka en utvidgad besvärsrätt skulle byggas, bör det inte heller vara någon risk för "farliga prejudikat". Utifrån dessa överväganden anser utredningen sig ha fog för att föreslå den utvidgning av kretsen besvärberättigade som angetts ovan. Kretsen skiljer sig i princip inte från den som f. n. har besvärsrätt över trafiknämnds beslut.

I anslutning till det nyss framlagda förslaget finns det anledning att något beröra frågan om verkställighet av kommunala beslut utifrån frågeställningen vad som händer med ett kommunalt beslut, över vilket besvär anförs med påstående om olaglighet.

Enligt 4 § kommunallagen utövas kommunens beslutanderätt av kommunfullmäktige, medan förvaltning och verkställighet tillkommer kommunstyrelsen och övriga nämnder. Beslut av kommunfullmäktige och kommunala nämnder skall protokollföras. Protokollet skall justeras. Genom justeringen inträder i princip verkställbarhet av ett beslut, således redan innan det vunnit laga kraft. Detta framgår indirekt av 77 § första stycket kommunallagen, som ger länsstyrelsen rätt att, "om skäl därtill äro", förbjuda verkställigheten av ett överklagat beslut. Länsstyrelsen kan meddela inhibition, oavsett på vilken eller vilka av de i kommunallagen stadgade grunderna klaganden stöder sina besvär och även utan yrkanden från klagandens sida. Enligt motiven till 77 § kommunallagen är länsstyrelsens befogenhet att meddela inhibition avsedd att användas undantagsvis och frågan skall bedömas framför allt från synpunkten, om inhibitionen behövs för att klaganden skall vinna den rättelse som avses med besvären.

Kommuns beslut i ett ärende om meddelande av lokal trafikföreskrift blir alltså verkställbart efter justeringen av protokollet, även om besvär anförs under återopande av olaglighet. Finns då anledning att för de trafikpolitiska besluten föreslå ändrade verkställighetsregler eller i vart fall en vidgad inhibitionsrätt för besvärmyndigheten? Vid besvaret av denna fråga bör beaktas att beslut i sådana ärenden som här avses ofta är omfattande och att verkställighetsarbetet följaktligen kräver förhållandevis lång tid. Detta minskar behovet av särregler. Hårtill kommer att frågor om inhibition normalt torde hinna prövas, innan beslut verkställts med skyltning etc. Det finns också anledning räkna med att det kommunala organ som har att verkställa beslutet uppskjuter verkställigheten, om det finns risk för att ett överklagat beslut är olagligt. På grund härav saknas anledning att föreslå någon ändring av reglerna om verkställighet av de nu behandlade kommunala besluten.

Enligt utredningens mening är det kommunala besvärsinstitutet med

den utökade besvärsrätten tillräckligt för att tillgodose det ovan nämnda behovet av kompletterande legalitetskontroll, när det gäller kommunala beslut i ärenden om meddelande av lokala trafikföreskrifter.

Den konfliktsituation som utredningen vill lösa genom den nyss föreslagna regeln om besvärsrätt för vissa statliga myndigheter mot kommunala beslut karakteriseras av att beslutet — ett straffsanktionerat normbeslut — strider mot en överordnad norm. Situationer av detta slag kan givetvis uppkomma inom all normgivningsverksamhet. Regeringen kan i förordning ge en föreskrift som strider mot lag eller förvaltningsmyndighet kan ge en föreskrift som strider mot en av regeringen beslutad förordning. Det är framför allt sådana fall som brukar behandlas inom ramen för diskussionen angående den s. k. lagprövningsrätten. En uttrycklig regel i detta ämne har nyligen föreslagits av 1973 års fri- och rättighetsutredning (se förslaget till 8 kap. 20 § regeringsformen i SOU 1975: 75).

Trafiknämndsutredningen utgår från att polismyndighet, åklagare och domstolar med stöd av den av fri- och rättighetsutredningen föreslagna regeln skulle ha rätt att bortse från en av kommun beslutad lokal trafikföreskrift som strider mot VTK. Det skulle därför kunna göras gällande att den föreslagna besvärsrätten är överflödig. Med hänsyn till det ovissa läge i vilket lagprövningsrätten befinner sig och till att det, även om en regel kan åsidosättas, är önskvärt att den snarast möjligt upphävs anser utredningen att det finns goda skäl för den föreslagna besvärsrätten.

Det är naturligt, att de kommunala organ som handlägger ärenden angående lokala trafikföreskrifter utnyttjar möjligheten att låta en företrädare för polismyndigheten eller annan särskild sakkunnig, t. ex. från vägförvaltningen, delta i sammanträden m. m. Något behov av en uttrycklig regel, som ger företrädare för polismyndighet och väghållare närvaro- och yttranderätt vid det kommunala organets sammanträden synes inte föreligga. En sådan regel skulle dessutom strida mot den tendens som nu råder, nämligen att överlämna åt resp. organ att avgöra vilka som äger närvara vid sammanträden (se Ds Kn 1975: 3).

Utredningen har i det föregående inte närmare angivit vilka ärenden som bör ankomma på kommunen. Det är givet att en definition av den här avsedda kategorin av ärenden erbjuder stora svårigheter. I valet mellan olika tänkbara alternativ har utredningen valt att i stället klart ange vilka lokala trafikföreskrifter som det bör ankomma på polismyndigheten eller annan att meddela. Återstående föreskrifter föreslås alltså ankomma på kommunen. Vilka föreskrifter som polismyndigheten eller annan, främst länsstyrelsen, enligt utredningens förslag skall meddela, framgår av följande avsnitt.

6.1.3 Polismyndighetens beslutanderätt

Under avsnittet med principiella överväganden har utredningen redan uttalat att de ärenden som f. n. ankommer på trafiknämnd till en del är av sådan natur att de helt saknar intresse för kommunerna. Ärendena karakteriseras bl. a. av att de ofta kräver snabba beslut, t. o. m. utom kontorstid. Innan utredningen går in närmare på beslutskompetensen synes lämpligt att presentera ett försök till strukturering av de mycket disparata ärenden som här är aktuella.

En grupp av ärenden kan betecknas som dispenser från eljest gällande föreskrifter i VTK eller lokala trafikföreskrifter. Huvudregeln om så-

dana dispenser finns f. n. i 159 § VTK. Beslutanderätten tillkommer i princip antingen länsstyrelse (bestämmelser om hastigheter m. m.), TSV (vissa ärenden om belysning, bilbälte och skyddshjälm) eller trafiknämnd.

En annan grupp av ärenden kan betecknas som lokala trafikföreskrifter med begränsad giltighet. Begränsningen kan ligga antingen i tiden, rummet, fordonet eller personen. En föreskrift kan t. ex. avse begränsad tid eller gälla bara en viss gata eller den kan gälla ett visst fordon eller viss trafik. Den kan också gälla bara en viss person.

Till en tredje grupp kan hänföras vissa föreskrifter som även om de är generella är av sådan teknisk natur eller av så ringa betydelse att de inte bör räknas till de trafikpolitiska ärendena. Hit hör bestämmelser om var övningskörning får äga rum och föreskrifter om hästfordons belysning i vissa fall. Eventuellt kan till gruppen föras ytterligare ärenden.

Utredningen kommer att i specialmotiveringen söka i detalj beskriva vilka ärenden som åsyftats i det föregående. Redan den summariska analys som nyss redovisats torde emellertid vara tillräcklig för ett ställningstagande till frågan om lämpligt beslutsorgan.

Som redan framgått anser utredningen att beslutanderätten i de här aktuella ärendena bör ankomma på polismyndigheten. Som enda tänkbara alternativ framstår möjligheten att behålla den nuvarande trafiknämnden. Särskilt med hänsyn till att beslutanderätten i flertalet ärenden som enligt det föregående bör ankomma på polismyndigheten redan nu i realiteten — detta gäller dock ej ärenden om hastighetsbestämmelser — ligger på trafiknämndens ordförande skulle det dock innebära en helt onödig omgång att behålla trafiknämnden enbart för de ärenden som det här är fråga om.

En särskild fördel med att lägga beslutanderätten hos polismyndigheten är, som redan framhållits, att ärendena därigenom alltid kan avgöras utan dröjsmål. I förhållande till läget idag vinnns den fördelen att delegation till lägre polisbefäl än polismästaren förenklas.

Av specialmotiveringen kommer att framgå avgränsningen av de ärendetyper i vilka beslutskompetensen föreslås tillkomma polismyndigheten. Utredningen vill här bara understryka att det karakteristiska för de föreskrifter som får meddelas är att de är på något sätt begränsade eller att de är av sådan detaljkaraktär eller teknisk natur att de därför saknar större allmänt intresse.

I samband med att utredningen yttrat sig över betänkandet (SOU 1975: 68) Handikappanpassad kollektivtrafik har utredningen haft anledning att särskilt uppmärksamma de problem som är förenade med tillstånd för handikappade att parkera fordon på plats där parkering inte är tillåten eller att eljest bryta mot de regler som gäller för trafikanter i allmänhet. Utredningens förslag innebär att sådana tillstånd i allmänhet skall ges av polismyndigheten. Om tillståndet gäller ett större område, skall det emellertid, som senare kommer att framgå, ges av länsstyrelsen eller TSV. Det är uppenbart att det — oavsett vilket organ som beslutar — åtminstone i vissa fall kan föreligga svårigheter att avgränsa tillståndets omfattning och innehåll. Enligt utredningens mening bör samtliga frågor med anknytning till de nu åsyftade tillstånden tas upp till ett samlat övervägande. Denna uppgift bör lämpligen ankomma på TSV.

Ett särskilt problem vid avgränsningen av den beslutskompetens som bör tillkomma polismyndigheten utgör hastighetsbestämmelserna. Beslu-

tanderätten i sådana ärenden ankommer f. n. i regel på länsstyrelsen. Utredningen anser att beslutanderätten i viss utsträckning bör kunna överflyttas på polismyndigheten men denna fråga behandlas i nästa avsnitt.

Utredningen har i det föregående i flera sammanhang talat om polismyndighet. Enligt lagen (1972: 509) om vad som avses med polismyndighet skall med polismyndighet avses polisstyrelsen i distriktet. Polisinstruktionen (1972: 511) föreskriver nämligen att i varje polisdistrikt skall finnas en polisstyrelse bestående av polischefen och 6—8 särskilt utsedda ledamöter. Polisstyrelsen beslutar i plenum rörande viktigare frågor om polisväsendets administration men polisledningen, dvs. ledningen av den operativa verksamheten, utövas av polischefen, och enligt 52 § polisinstruktionen avgör polischefen ensam ärende, vari polisstyrelsen har att besluta men vilket inte skall prövas i plenum.

Den beskrivna konstruktionen har föranlett att man i vissa författningar genomgående använder uttrycket polisstyrelse även om det är uppenbart att därmed avses polischefen. I andra fall, t. ex. i vapenlagen, används däremot uttrycket polismyndighet. Eftersom det i de fall som utredningen behandlar aldrig torde bli fråga om beslut av polisstyrelse har utredningen valt att använda uttrycket polismyndighet.

Utredningens avsikt är att ärenden om meddelande av lokala trafikföreskrifter skall hänföras under förordningen 1975: 986 om handläggning av vissa polischefsuppgifter. Detta innebär att beslut med stöd av 148 § VTK i stor utsträckning kan utövas av vakthavande befäl, som innehar eller uppehåller tjänst som lägst polis- eller kriminalinspektör. Därigenom tillgodoses det i praktiken mycket vanliga önskemålet om att ärenden av detta slag kan handläggas utan dröjsmål.

Frågor om besvär över polismyndighetens beslut i nu förevarande ärenden behandlas i specialmotiveringen till ändringarna i VTK, 169 och 170 §§.

6.1.4 Länsstyrelsens beslutanderätt

På länsstyrelsen ankommer bl. a. att genom lokala trafikföreskrifter reglera färdhastigheten samt ge vissa bestämmelser om huvudleder och om stopplikt m. m. Vidare meddelar länsstyrelsen sådana föreskrifter som behövs på grund av bl. a. tjällossning eller för viss tävling. En utförligare redogörelse för gällande ordning i denna del finns intagen under 5.1.

I samband med att polisväsendet vid årsskiftet 1964—1965 förstatligades och omorganiserades samt magistrats- och kommunalborgmästarinstitutionerna avvecklades, aktualiserades frågan om att flytta över vissa delar av den lokala trafikregleringen från länsstyrelse till trafiknämnd. I proposition 176/1964 anförde departementschefen i denna del huvudsakligen följande.

Länsstyrelserna böra bibehållas vid befogenheten att generellt besluta om hastighetsbegränsningar och vägs karaktär av motorväg eller huvudled. Från flera håll har påpekats nödvändigheten av största möjliga samordning och enhetlighet också i fråga om sådana för den genomgående tunga trafiken betydelsefulla bestämmelser som föreskrifter om axeltryck och bruttovikt. Likaså har påtalats otillfredsställande förhållanden i denna fråga och uttryckts önskemål om en ändrad ordning. Berörda myndigheter ha sedan länge uppmärksammat problemet och arbetat på att så långt möjligt tillmötesgå den tunga trafiken i detta hänsende. Be-

tydelsefullt synes vara, att den större överblicken i frågan garanteras genom att beslutanderätten — såsom hittills varit fallet på landsbygden — tillkommer länsstyrelserna. Förutom angående fordons axeltryck och bruttovikt böra länsstyrelserna — givetvis efter hörande av vederbörande intressenter — av samma skäl generellt besluta om inskränkning i trafiken beträffande särskilda slag av fordon samt om vad lokalt skall tillåtas i fråga om fordons bredd eller last.

Utredningen anser, att länsstyrelsen till övervägande del bör behålla sina nuvarande befogenheter i fråga om lokal trafikreglering. De skäl som talar härför är framför allt de som åberopats i det nyss återgivna citatet. När det gäller bestämmelser om högsta tillåtna hastigheter finns det emellertid enligt utredningens mening ändå anledning att överväga om inte en viss överflyttning av beslutanderätten är möjlig både till kommun och till polismyndighet.

År 1955 infördes den allmänna hastighetsbegränsningen till 50 kilometer i timmen inom tätbebyggda områden. Sedan en fartgräns antagits, betecknades det som synnerligen angeläget att avsteg inte gjordes från gränsen annat än då sådant motiverades av verkligt vägande skäl och att även de eventuellt behövliga undantagsreglerna blev så enhetliga som möjligt. För att man skulle kunna vinna en större enhetlighet i besluten utan att överge de fördelar, som var förenade med lokal beslutsmyndighet, föreslogs därför den ändringen i 61 § 1 mom. vägtrafikförordningen, att stadsmyndighets rätt att besluta om färdhastighet skulle överflyttas på länsstyrelse.

Vid 1958 års riksdag var frågan om allmän eller lokal hastighetsbegränsning under diskussion (prop. 69 m. m.). Departementschefen uttalade därvid bl. a.

Ett system med lokala hastighetsbegränsningar lider ej av samma stelhets som en regel om allmän hastighetsbegränsning utan medger ett verkligt bedömande, vad som i det särskilda fallet är lämplig högsta hastighet på en viss väg eller vägsträcka. Till följd härav kommer hastighetsbegränsningen — såsom jag tidigare framhållit — att samtidigt verka som en varning till trafikanterna för risker, som de komma att möta på vägen, och detta torde i sin tur medföra, att en lokal hastighetsbegränsning oftast respekteras, även om det icke är möjligt att ingående övervaka dess efterlevnad. Speciellt synes det lämpligt att införa hastighetsbegränsning på sådana vägvägnitt där olycksfrekvensen erfarenhetsmässigt är hög och detta kan antagas bero på att vägen lockar till alltför hög hastighet. I vissa fall, t. ex. där en livligt trafikerad väg mera allmänt korsas av fotgängare, bör man icke tveka att föreskriva t. o. m. mycket låg hastighet på en kortare sträcka. Däremot torde det i allmänhet icke vara behövt och knappast heller lämpligt att föreskriva hastighetsbegränsning i fall, då en vägfarande redan av vägens utseende kan sluta sig till att den icke medger någon högre hastighet. Jag förutsätter, att länsstyrelserna i erforderlig omfattning kommer att utnyttja de möjligheter att införa lokala fartbegränsningar, som bestämmelserna i 61 § vägtrafikförordningen bjuder.

Befogenhet att meddela lokala trafikföreskrifter om färdhastighet är ett viktigt instrument i arbetet att öka trafiksäkerheten. Intresset av enhetlighet beträffande sådana föreskrifter finns alltså kvar. Detta intresse bör emellertid vägas mot risken för en stel tillämpning, som inte medger en bedömning av vad som i det särskilda fallet är lämplig högsta hastighet. Utredningen har övervägt en lösning, som skulle innebära att

länsstyrelsen i princip helt befriades från sin uppgift att meddela lokala trafikföreskrifter. Som skäl för en sådan reform skulle kunna åberopas, utom betydelsen från kommunal synpunkt av sådana föreskrifter, att intresset av enhetlighet i olika delar av landet numera bör kunna tillgodoses genom lämpliga anvisningar utfärdade av TSV. Utredningen har emellertid inte ansett tiden mogen för en sådan reform. Uppgiften att meddela lokala trafikföreskrifter, som gäller färdhastighet, bör dock kunna överflyttas från länsstyrelsen till lokal nivå, dvs. polismyndigheten eller kommunen i följande begränsade omfattning.

För att främst nå samordning och överblick av beslutsfunktionerna bör polismyndigheten kunna tilldelas befogenhet att inom ramen för de enligt 6.1.3 förutsatta generella begränsningarna föreskriva *lägre* hastighet för fordon vid färd på gator och vägar inom *tättbebyggda områden*. Med en sådan lösning undviker man bl. a. de situationer som kan uppkomma när exempelvis en offentlig tillställning (cirkus e. d.) anordnas. Polismyndigheten prövar då frågan om tillstånd enligt allmänna ordningsstadgan (1956: 617). Trafiknämnden utfärdar behövliga föreskrifter om parkering, körriktning m. m. Länsstyrelsen avgör, om hastigheten tillfälligt skall sänkas. Ännu mer splittrade beslutssituationer kan tänkas inträffa. Med tillämpning av utredningens principiösa lösning på den exemplifierade situationen skulle polismyndigheten handlägga såväl tillståndsfrågan som ärenden om andra lokala trafikföreskrifter än hastighet. Accepteras det nyss framlagda förslaget kan polismyndigheten pröva samtliga frågor med anknytning till den aktuella tillställningen.

En annan situation där överflyttning av beslutskompetensen från länsstyrelse till annat organ enligt utredningens mening bör komma i fråga gäller *avgränsade områden med lokala vägar utan genomfartstrafik*. Med denna beskrivning avses olika former av bostadsområden med både permanent och tillfälligt boende, industriområden och liknande. Det är i och för sig svårt att hitta kriterier, som avgränsar de fall där en överflyttning av beslutskompetensen i denna del är önskvärd. Ett sätt är att bl. a. knyta an till antalet och typen av tillfartsvägar till området. I områden av det tänkta slaget blir det framför allt lokalbefolkningen som konfronteras med föreskrifterna om hastighet. Det är därför rimligt att kommunen får ett större inflytande på tillkomsten av sådana föreskrifter än som är fallet vid en regional beslutsfunktion. Detta talar för att kommunen får kompetens att meddela föreskrift om hastighet, om föreskriften avser ett avgränsat område utan genomfartstrafik. En sådan lokal kompetens kräver emellertid föreskrifter, som bör utfärdas av TSV. Därigenom uppnås att trafikföreskrifterna också inom områden av det här aktuella slaget kommer att uppfylla vissa minimikrav.

Utredningens förslag innebär alltså att länsstyrelserna får behålla sin kompetens i fråga om hastighetsbestämmelser utom i de speciella fall där polismyndighet och kommun tilläggs sådan kompetens. Härutöver bör länsstyrelsen tilläggas beslutanderätt i ytterligare några fall.

Ett fall är det som f. n. behandlas i 148 § VTK, fråga om lokala trafikföreskrifter i anslutning till av länsstyrelsen meddelat beslut om tillstånd enligt 105 § till tävling på väg. Liksom nu gäller bör länsstyrelsen även meddela bestämmelser som behövs på grund av tjällossning eller liknande förhållande.

Lokala trafikföreskrifter kan ibland beröra mer än ett polisdistrikt. I sådana fall ankommer beslutanderätten i dag på länsstyrelsen. Denna ordning bör behållas.

6.1.5 Beslutanderätt för andra organ

Enligt gällande ordning ankommer det på TSV eller vägverket att besluta om lokala trafikföreskrifter i vissa speciella fall.

TSV beslutar sålunda bl. a. om undantag för visst fall från bestämmelsen i 65 § VTK om 70 km/tim som bashastighet. Verket prövar också alla frågor om undantag enligt 159 § första stycket VTK, om undantaget avser mer än ett län. Den senare regeln bör behållas. Den förra bör begränsas att avse fall där bashastigheten tillfälligt behöver höjas. Beslutanderätten kommer i övrigt i stället att ligga på polismyndigheten och länsstyrelsen.

Beslutanderätten tillkommer TSV också i frågor om undantag från vissa regler om fordons belysning, om bilbälte och om skyddshjälm. Även i dessa fall bör rådande ordning behållas.

Om polismyndigheten äger meddela lokal trafikföreskrift men föreskriften berör mer än ett polisdistrikt bör föreskriften — som redan framhållits — i stället meddelas av länsstyrelsen.

Lokala trafikföreskrifter som meddelas av kommun torde — det ligger i sakens natur — sällan vara av sådan beskaffenhet att de kan sägas beröra mer än en kommun. Det kan emellertid tänkas fall där man svårigen kan tillämpa olika regler på ömse sidor om en kommungräns. Som exempel kan nämnas särskilda körfält för kollektivtrafik över en gräns mellan två tätorter av typen Stockholm—Solna eller Göteborg—Möln-dal. För sådana fall bör det — liksom när det gäller föreskrifter meddelade av polismyndighet — finnas en möjlighet för länsstyrelsen att ingripa.

Skulle en lokal trafikföreskrift beröra mer än ett län bör beslutanderätten tilläggas antingen TSV eller vägverket beroende på föreskriftens innehåll. Om föreskriften gäller axeltryck, bogitryck eller bruttovikt och innebär avvikelse från 106 § VTK, bör beslutanderätten tilläggas vägverket. I övrigt synes trafiksäkerhetssynpunkterna vara så dominerande att beslutanderätten bör tilläggas TSV. Detta innebär en viss ändring i förhållande till gällande rätt.

6.1.6 Kungörande av beslut om lokala trafikföreskrifter

Av gammalt gäller i svensk rätt, att okunnighet om existensen av ett straffbud eller missförstånd i fråga om dess innehåll i princip inte befriar från straff. Principen bygger på att det inte kan tillåtas samhälls-medlemmarna att undandra sig straff genom att hålla sig i okunnighet om gällande straffbestämmelser. Om denna princip inte upprätthölls skulle strafflagstiftningens funktion att påverka människors handlande kunna äventyras. Med hänsyn till den ökade kriminaliseringen särskilt inom specialstraffrätten, är principen emellertid numera svår att upprätthålla.

Om man skall kunna tillämpa den nämnda principen måste det finnas en tillfredsställande dokumentation angående gällande straffbestämmelser men det behövs framför allt lämpliga former för kungörande. Svensk författningssamling, som är den vanliga formen för kungörande av gällande författningar, är uppenbarligen inte ett lämpligt organ när det gäller lokala, till sin giltighet ofta tidsbegränsade föreskrifter. I stället har, som framgått i avsnitt 5.1 ovan, givits föreskrifter om den s. k. liggaren. Enligt en av de gängse lagkommentarerna på detta område är avsikten med liggaren att man skall kunna finna samtliga av en myndighet utfär-

dade lokala trafikföreskrifter på ett och samma ställe. I VTK finns inte några bestämmelser om vilken form liggaren skall ha. För trafiknämnd har rikspolisstyrelsen emellertid tillhandahållit blanketter att sättas in i en pärm för lösblad.

Införandet i liggare, kungörandet (i länskungörelse eller tidning inom orten) och utmärkningen genom vägmärke utgör grundvalen för möjligheterna att straffrättsligt beivra överträdelser av lokala trafikföreskrifter. Utredningen har tidigare betonat angelägenheten av att föreskrifterna utformas på ett juridiskt oantastligt sätt. Att även kungörandet skapar problem framgår av några rättsfall, som det kan finnas anledning att här i korthet referera.

Svensk Juristtidning (SvJT) 1957 s. 56. Sedan länsstyrelse fattat beslut om uppsättande av vägmärke (stoppmärke), hade sådant märke uppsatts. Beslutet hade inte införts i liggare, som föreskrevs i då gällande 61 § 3 mom. vägtrafikförordningen, och inte heller på annat sätt skriftligen kommit till uttryck. Då beslutet inte tillkännagivits i laga ordning, ansågs ansvarspåföljd inte kunna ådömas person som åsidosatt förbudet.

SvJT 1958 s. 7. En stoppskylt, som enligt gällande bestämmelser skulle vara uppsatt på vägens vänstra sida, hade uppsatts på dess högra. En bilförare, som inte stannat, frikändes därför. Utgången motiverades med att märket inte var uppsatt på plats, där han med hänsyn till gällande bestämmelse haft anledning utgå från att sådant märke skulle vara uppsatt; det tillades, att såvitt visats den föreskrift, varom märket skulle ge upplysning, inte var bilföraren bekant. Samma bedömning har gjorts i Nytt Juridiskt arkiv (NJA) 1926 s. 1 samt SvJT 1925 s. 38 och 1968 s. 45. I fall där anslag om viss rättsregel saknats fast sådant enligt föreskrift skulle ha funnits, har överträdelse av regeln ej ansetts straffbar, med mindre den överträdande ändå kände till regeln.

NJA 1961 s. 544. I ett resningsärende var fråga om innebörden av bestämmelsen i 49 § 2 mom. e) vägtrafikförordningen om förbud mot uppställning av fordon på "tydligt markerat" övergångsställe för gående eller inom visst område före övergångsstället. Högsta domstolen konstaterade, att något vägmärke utvisande övergångsställe inte fanns uppsatt på platsen. Övergångsstället kunde därför inte anses ha varit tydligt markerat i den mening som avsågs i 49 § 2 mom. e) vägtrafikförordningen. Resning beviljades och utfärdat strafföreläggande undanröjdes. En liknande fråga var uppe till behandling i NJA 1963 s. 49.

Belysande för de olägenheter som kan uppstå, om lokala trafikföreskrifter inte tillkännages på rätt sätt, är också följande.

Sedan 99 personer ålagts strafförelägganden eller dömts för parkeringsföreseelser m. m., sökte riksåklagaren resning till förmån för de bötfällda. Ansökningarna grundades i korthet på följande omständigheter. Trafiknämnden i Kiruna meddelade lokala trafikföreskrifter att gälla från omläggningen till högertrafik den 3 september 1967. I föreskrifternas 4 § reglerades nattparkering. Sedan äldre skyltar om nattparkering nedtagits vid högertrafikens införande, blev uppsättningen av nya märken avseende nattparkering försenad och slutfördes den 12 december 1967. Om nattparkeringsbestämmelsen bedömts inte fordra uppsättning av märke, skulle den lokala trafikföreskriften ha införts i tidning. Så hade inte skett. De lokala trafikföreskrifterna hade inte heller införts i liggare. De påstådda felaktiga parkeringarna hade skett vid tillfällen mellan den 3 september och 12 december 1967.

Högsta domstolen, som avgjorde ansökningarna genom beslut den 10

juli 1972, beviljade resning samt undanröjde strafföreläggandena resp. ändrade domarna, enär 4 § i nämnda lokala trafikföreskrifter — som avsåg nattparkering — ej var vederbörligen tillkännagiven vid tiden för de med strafföreläggandena resp. domarna avsedda förseelserna.

Mot den nu redovisade bakgrunden är det enligt utredningens mening väsentligt att söka finna ett säkert och samtidigt smidigt förfarande för dokumentation och kungörande av lokala trafikföreskrifter. Avskaffandet av trafiknämnderna, införandet av en beslutskompetens för kommunerna samt den i formellt hänseende helt nya ställningen för polisen gör det därvid nödvändigt med en total omprövning. I den fortsatta framställningen behandlas först den formella sidan av de regler om tillkännagivande, vartill rättsverkningar anknyter. Därefter behandlas frågan vilken mer servicebetonad information till berörd allmänhet som kan komma i fråga.

Kravet på en tillfredsställande dokumentation av beslut som innefattar lokala trafikföreskrifter tillgodoses primärt genom allmänna regler inom förvaltningsrätten. Oavsett om beslutet fattas av länsstyrelse, kommun, polismyndighet eller — undantagsvis — av TSV eller vägverket gäller givetvis att beslutet skall dokumenteras i en skriftlig handling av något slag. Att återfinna besluten bland resp. myndighets handlingar kan emellertid vara mycket svårt. Särskilda regler måste därför tillskapas om hur besluten skall redovisas. Utredningen finner det naturligt att besluten redovisas samlade i en särskild liggare. Till införandet i denna liggare kan sedan knytas vissa rättsverkningar samt föreskrifter om skyltning och kungörande.

En grundläggande fråga är emellertid om varje myndighet som kan meddela lokal trafikföreskrift skall föra en särskild liggare eller om den på något sätt kan göras gemensam. Svaret på denna fråga synes givet. Både för polisen — som skall övervaka föreskrifterna — och allmänheten — som skall följa föreskrifterna — är det nödvändigt att man kan finna föreskrifterna någorlunda samlade. Helst bör de samlas på ett enda ställe och rättsverkningarna knytas inte till besluten utan till införandet i den gemensamma liggaren. En liknande ordning förekommer i fråga om fastighetsregistrering. Fastighetsbildningsbeslutet fattas av en myndighet, rättsverkningarna knyts till registreringen, som sker hos en annan myndighet.

Ett system med gemensam liggare har den fördelen att förfarandet att tillkänna lokala trafikföreskrifter kan regleras på ett enhetligt sätt. Ett sådant system skulle vidare väl passa in i utredningens strävanden att få till stånd samordning och överblick av handläggningen av lokala trafikföreskrifter.

Vilken myndighet bör då åläggas att föra liggare? Av föreskrifternas natur följer enligt utredningens mening att liggaren bör avse ett lokalt begränsat område. Skyldigheten att föra liggare bör därför förläggas till lokal nivå. Valet står då mellan kommun och polismyndighet. Polisen har det huvudsakliga ansvaret för kontrollen av föreskrifternas efterlevnad och måste därför alltid ha tillgång till alla lokala trafikföreskrifter. Därtill kommer att polisen har trafikjuridisk sakkunskap och erfarenhet. Utredningen finner övervägande skäl tala för att polismyndighet tilldelas skyldighet att föra den gemensamma liggaren. En sådan ordning är givetvis inte avsedd att befria övriga nu aktuella organ från skyldighet att enligt eljest gällande bestämmelser dokumentera sina beslut. De

lokala trafikföreskrifternas rättsverkningar bör emellertid knytas till dels den gemensamma liggaren och dels därpå baserad skyltning eller, där sådan ej sker, tidningskungörande.

En särskild fråga är om det finns anledning att för tillfälliga beslut, som företrädesvis polismyndigheten meddelar, kräva införing i liggare. Svaret på den frågan är beroende på vad man menar med tillfälliga beslut och på hur liggaren konstrueras. Om liggaren får en lämplig utformning, t. ex. så att moderna blankettset som återger besluten lätt kan infogas i liggaren och även lätt återfinnas där, bör det inte innebära några olägenheter att låta liggaren omfatta i princip alla beslut. Av liggaren kan då vid varje tillfälle utläsas gällande föreskrifter. Vissa lokala trafikföreskrifter kan emellertid förutses vara av sådan tillfällig natur att det uppenbart helt saknas intresse av att redovisa dem i liggaren. I fråga om andra beslut kan det av praktiska skäl vara otympligt med en redovisning i liggaren och även sakna intresse från allmän synpunkt. Utredningen avser här exempelvis dispenser för handikappade. För sådana fall kan det vara lämpligare att föreskriva en skyldighet att medföra bevis om dispensen. Med hänsyn till svårigheterna att förutse alla olika fall som kan tänkas uppkomma bör den närmare regleringen av frågan vilka föreskrifter som skall redovisas i liggaren ankomma på rikspolisstyrelsen, givetvis efter samråd med övriga berörda myndigheter.

Den liggare över lokala trafikföreskrifter som utredningen föreslår har som främsta syfte att lägga grunden för ett straffrättsligt beivrande av förseelser mot föreskrifterna. Som redan antytts finns det anledning att överväga om det inte är rimligt att samhället på detta område sträcker sina ambitioner något längre och mer aktivt söker informera allmänheten om gällande bestämmelser.

Enligt vad utredningen inhämtat förekommer det redan nu i många kommuner — troligen i flertalet av de större — att gällande lokala trafikföreskrifter med vissa mellanrum sammanställs och utges i tryckt form. Arbetet med att sammanställa materialet utförs regelmässigt av trafiknämnderna men kommunerna svarar för kostnaderna för tryckningen. Om kommunen inte vill åtaga sig denna kostnad, kan någon publicering i denna form i regel inte komma till stånd.

Med den uppgiftsfördelning i fråga om kompetensen att meddela lokala trafikföreskrifter som här förut har föreslagits ser utredningen det närmast som en självklarhet att kommunerna bör känna ett stort ansvar för informationen om vilka föreskrifter som gäller. Utredningen bortser då från det kungörande som föreskrivs i 152 § VTK och som endast är att betrakta som ett minimikrav vilket måste uppfyllas för att bestämmelserna över huvud skall kunna föranleda ansvar. Inte heller den information som kan ges genom t. ex. en årlig sammanställning av det förut antydda slaget torde vara särskilt ägnad att nå kommunens invånare eller de som annars har anledning att hålla sig informerade om vilka trafikföreskrifter som gäller i kommunen. Detta betyder inte att sammanställningen skulle vara onödig eller värdelös. Vad utredningen föreställer sig är i stället en i populär form — med utnyttjande av den moderna informationsteknikens alla möjligheter — framställd och på lämpligt sätt spridd information om gällande föreskrifter eller ändringar i dessa. Som exempel kan nämnas parkeringsföreskrifter, trafikföreskrifter föranledda av s. k. trafiksaneringar och föreskrifter om trafik med tunga fordon inom vissa områden.

Med hänsyn till det kommunala intresset av att meddelade föreskrifter efterlevs bör kommunerna åläggas att på lämpligt sätt informera allmänheten om gällande lokala trafikföreskrifter eller ändringar i dessa.

6.2 Lokala trafikföreskrifter enligt TTK

När utredningen, enligt vad som förut redovisats, funnit att trafiknämndens uppgifter i fråga om lokala trafikföreskrifter, som gäller trafiken på väg, bör övertas av kommunerna och polismyndigheterna har utredningen utgått från att ett i princip motsvarande synsätt bör kunna anläggas även när det gäller nämndens uppgifter enligt TTK. Endast i ett hänseende föreligger en klar skillnad mellan föreskrifter som rör trafiken på väg och sådana som rör trafiken i terräng. Ett uttryck för denna skillnad är de möjligheter att reglera trafiken i terräng som ges enligt terrängkörningslagen. Det är här fråga om övergripande allmänna intressen av ett slag som saknar motsvarighet när det gäller regleringen av trafik på väg.

Mot den nyss berörda bakgrunden synes det lämpligt att först söka fastslå i vilka hänseenden beslutskompetensen bör ankomma på länsstyrelsen. Det finns då anledning att skilja på föreskrifter enligt 57 § tredje stycket TTK och föreskrifter enligt andra stycket i samma paragraf. Föreskrifter av det förra slaget grundas på terrängkörningslagen och måste därför vara motiverade av naturvårdsskäl e. d. Föreskrifter av det senare slaget är till övervägande del av karaktären ordnings- och säkerhetsföreskrifter.

Länsstyrelsernas uppgifter inom naturvårdsområdet — ordet använt i vid mening — gör det enligt utredningens mening närmast självklart att lokala trafikföreskrifter, som grundas på den förut berörda lagen, i princip bör meddelas av länsstyrelsen. Möjligheten att delegera beslutanderätten till annan än länsstyrelsen torde inte ha utnyttjats.

När det gäller länsstyrelsens befattning med föreskrifter enligt 57 § andra stycket TTK finns det anledning att jämföra de föreskrifter, som det kan bli fråga om, med de föreskrifter som kan meddelas enligt 147 § VTK och som enligt vad utredningen i det föregående föreslagit skall ankomma på länsstyrelsen. Bortsett från några speciella fall, som åtminstone delvis saknar motsvarighet, visar det sig då att det närmast är föreskrifter om färdhastighet som är av intresse. Behovet av sådana föreskrifter torde nästan uteslutande avse s. k. översnöfordon och gälla fjällområden eller andra glesbygdsområden, där sådana fordon är allmänt spridda. När länsstyrelserna tillagts beslutskompetensen i fråga om färdhastighet för fordon på väg har det främsta skälet varit önskemålet om en viss enhetlighet. Även om sådana önskemål alltid är värda beaktande synes det utredningen tveksamt om de i detta fall väger tillräckligt tungt för att motivera att beslutskompetensen tilläggs länsstyrelsen. Med hänsyn till karaktären av de områden för vilka föreskrifter om färdhastighet torde bli mest aktuella kan det emellertid vara en praktisk lösning att lägga beslutanderätten på länsstyrelsen.

En lösning i enlighet med det nyss anförda har uppenbara nackdelar om det gäller hastighetsbestämmelser som är tillfälliga eller avser särskilda platser, t. ex. områden med skidliftar, slalombackar, sportstugeområden e. d. Utredningen återkommer senare till fall av detta slag.

Andra lokala trafikföreskrifter än de som avses i 57 § andra stycket 3. (alltså annat än hastighet) är enligt utredningens mening väl lämpade att

anförtrors ett lokalt organ. De organ som därvid kan komma i fråga är polismyndighet och kommun. Vid valet mellan dessa två bör de synpunkter som ligger till grund för utredningens förslag i fråga om trafiken på väg äga motsvarande tillämpning. Detta innebär att generella, inte tidsbegränsade föreskrifter i princip bör beslutas av kommunen. I övriga fall bör polismyndigheten äga meddela föreskrifterna.

Med utgångspunkt från det nyss anförda bör kommunen besluta om föreskrifter som avser förbud mot trafik med fordon av visst slag, förbud att stanna eller parkera eller annan reglering av trafiken (57 § andra stycket 1., 2. och 5.)

De under 6.1.2 beskrivna remiss- och besvärreglerna, vilka är avsedda att tillgodose rättssäkerheten vid kommuns meddelande av straffsanktionerade normbeslut enligt VTK, bör i princip gälla även när kommun meddelar motsvarande beslut enligt TTK.

Övriga lokala trafikföreskrifter enligt 57 § TTK är enligt utredningens mening av intresse övervägande från trafiksäkerhets- och ordningssynpunkter. Hit hör trafikregler som avser förbud mot trafik med fordon med last av viss beskaffenhet, förbud mot provkörning med fordon eller mot sådan övningskörning som avses i 108 § körkortskungörelsen eller undantag från 51 § (57 § andra stycket 1. och 4. TTK). Ärenden av detta slag bör anförtros polismyndigheterna.

I fråga om såväl regler om förbud mot trafik med fordon av visst slag som regler om förbud att stanna eller parkera fordon (57 § andra stycket 1. och 2.) är det uppenbart att det ibland kan uppkomma behov av undantag. För sådana fall bör beslutanderätten tillkomma polismyndigheten. De fall det här gäller bör kunna avgränsas genom en regel av ungefär samma slag som den utredningen har föreslagit i 148 § VTK.

Som redan antytts finns det anledning att i vissa fall lägga även beslutskompetensen i ärenden om färdhastighet på ett lokalt organ. Också i sådana fall bör uppgiften ankomma på polismyndighet.

Liksom när det gäller VTK uppkommer även beträffande TTK frågor om liggare, kungörande och underrättelseskyldighet. Utredningen anser, att i princip samma lösningar bör väljas inom TTK:s område som inom VTK:s. Motsvarande gäller även kommuns skyldighet att informera om gällande trafikföreskrifter enligt TTK.

6.3 Frågor om yrkesmässig trafik

Såsom redovisats under 6.1.1 har utredningen funnit, att trafiknämnden numera varken i fråga om sammansättning eller beslutsregler kan anses vara ett lämpligt organ för uppgiften att meddela lokala trafikföreskrifter. Utredningen har därför föreslagit att denna uppgift tilldelas andra organ. Av samma skäl anser utredningen att trafiknämnden ej heller är ett lämpligt organ för tillståndsgivningen m. m. enligt de under 5.3 redovisade bestämmelserna i YTF. Härtill kommer att det knappast kan komma i fråga att behålla trafiknämnden enbart för att fullgöra uppgifter enligt YTF. Utredningen har därför att överväga vilka myndigheter som bör tilldelas de befogenheter enligt YTF och kungörelsen angående mellanvägg m. m. som f. n. ankommer på trafiknämnden.

De beslutsfunktioner som fullgörs av trafiknämnden i egenskap av tillståndsmyndighet för beställningstrafik för personbefordran med bil bör enligt utredningens mening även i fortsättningen i princip utövas av

ett och samma organ. Valet torde här stå mellan länsstyrelse och kommun.

Till förmån för att förlägga den nu aktuella beslutanderätten till länsstyrelsen talar främst att länsstyrelsen bäst kan överblicka hela länets trafikförsörjning. Detta ger särskilda möjligheter att beakta bl. a. den interkommunala trafikförsörjningen. Vidare prövar länsstyrelsen tillståndsfrågor för bl. a. yrkesmässig busstrafik. Ett förslag om att tilldela länsstyrelsen tillståndsprövningen även i fråga om beställningstrafik för personbefordran skulle följaktligen bidra till en samordning av beslutsfunktionerna.

En av de under 5.3 nämnda utredningar som utrett olika frågor när det gäller yrkesmässig trafik har i realiteten intagit en klar ståndpunkt när det gäller beslutskompetensen, nämligen KOLT. KOLT bygger i sitt betänkande bl. a. på ett tidigare uttalande av riksdagen, enligt vilket den lokala trafikförsörjningen primärt är en uppgift för kommunerna. Med hänsyn till kommunernas kompetens beträffande bebyggelseplanering, miljöfrågor och den lokala trafikförsörjningen anser KOLT att vederbörande kommun är bäst lämpad att avgöra vilken standard som bör uppnås inom den kollektiva tätortstrafiken bl. a. i fråga om trafikutbud. Varje kommun bör enligt KOLT:s mening upprätta en trafikförsörjningsplan för den kollektiva tätortstrafiken. Av utredningen framgår också att kommunerna i ökad omfattning intresserat sig för taxinäringens företagsstruktur.

Såsom nyss nämnts skall den lokala trafikförsörjningen primärt vara en uppgift för kommunerna. Det kan vidare konstateras att taxi i ökad omfattning kommit att ingå som ett viktigt led i denna trafikförsörjning. För att kunna fullgöra sina uppgifter bör kommunerna även förfoga över tillståndsgivningen. Beslutskompetensen bör därför tilläggas kommunen. Efter delegation från fullmäktige kan då även kommunstyrelsen eller annan nämnd utöva beslutanderätten.

Utredningens förslag innebär, att någon samordning med länsstyrelsens beslutsfunktion i fråga om yrkesmässig busstrafik inte garanteras. Att en sådan samordning behövs — liksom en samordning mellan taxitrafik i angränsande kommuner — finner utredningen uppenbart. Utredningen utgår emellertid från att behovet beaktas i samband med ställningstagandena till övriga frågor inom den del av det trafikpolitiska området som gäller trafikförsörjningen i fråga om personbefordran.

Som nämnts under 5.3 har tillståndsmyndigheten enligt 25 § 2 mom. fjärde stycket YTF en befogenhet att, när det finns anledning därtill, återkalla det godkännande av fordon som besiktningsman lämnat vid tidigare utförd lämplighetsbesiktning. Enligt utredningens bedömning bör besiktningsman ha att pröva även frågor om återkallelse av de godkännanden varom nu är fråga.

Enligt vissa reglementen har trafiknämnd ålagts att pröva bl. a. huruvida personer som avses komma att tjänstgöra som taxiförare är lämpliga härför. Enligt YTF uppställs inga andra särskilda krav på förare av personbil i yrkesmässig trafik än att han har trafik kort. Något ytterligare krav synes ej kunna uppställas genom ett reglemente. Prövningen enligt de nämnda reglementena bör därför upphöra.

Som tidigare nämnts fastställer länsstyrelsen enligt 29 § YTF bestämmelser rörande taxa för beställningstrafik. Det är därvid fråga om s. k. maximitaxor. Systemet synes inte ha fungerat väl. De flesta länsstyrelser fastställer samma taxa. Om någon länsstyrelse avviker härifrån, synes

Kungl. Maj:t eller regeringen efter klagan ha återställt enhetligheten. Mycket talar därför enligt utredningens mening för att lägga beslutanderätten i fråga om de nu aktuella taxorna på en central statlig myndighet. Besluten av en sådan myndighet skulle givetvis föregås av ett remissförfarande. Ett annat alternativ är att knyta taxorna till basbeloppet och överlämna åt regeringen att besluta om avvikelse. Även andra alternativ kan tänkas. Enligt vad utredningen inhämtat är de nu behandlade taxefrågorna efter framställningar från Svenska kommunförbundet och Svenska taxiförbundet föremål för överväganden i kommunikationsdepartementet. Med hänsyn härtill och till att frågan vem som skall fastställa taxan egentligen inte har något direkt samband med utredningens förslag i övrigt föreslår utredningen ingen ändring i vad som nu gäller.

Prövningen av frågan om taxameter skall finnas i taxibil bör liksom f. n. ankomma på tillståndsmyndigheten.

Kravet på mellanvägg av splitterfritt glas i taxibilar bygger på säkerhetssynpunkter. Enligt 2 § i den förut nämnda kungörelsen om mellanvägg m. m. har den tillståndsbeviljande myndigheten rätt att i vissa fall medge undantag från detta krav. Det organ som skall äga rätt att medge sådant undantag bör enligt utredningens mening väl känna till för vilken typ av körningar — skolskjutsar, ambulanskörningar etc. eller vanlig personbefordran — den aktuella bilen företrädesvis skall användas. Med hänsyn härtill anser utredningen, att kommunen bör fullgöra den nu behandlade prövningen.

De nu förordade lösningarna medför vissa ändringar i YTF. Dessutom krävs en bestämmelse i lag om att kommun skall pröva sådana frågor om tillstånd m. m. som här avses. De lagtekniska frågorna behandlas närmare i avsnitt 6.5.

6.4 Trafiksäkerhetsarbetet

6.4.1 Inledning

Enligt direktiven skall det — som redan framgått — vara en betydelsefull uppgift för utredningen att pröva hur det frivilliga trafiksäkerhetsarbetet i kommunerna skall kunna tillvaratas. Strävan bör, heter det, vara att uppmuntra, fördjupa och effektivisera frivilligkrafternas insatser. Utredningen bör ange hur rekryteringen till det frivilliga trafiksäkerhetsarbetet kan ske, vilka uppgifter som kan ingå i detta arbete och hur kontakterna med de offentliga organen skall upprätthållas.

Som framgått av det historiska avsnittet (3.4) har det lokala frivilliga trafiksäkerhetsarbetet tagit form framför allt genom insatser av NTF. Under dess medverkan har i nästan alla kommuner tillskapats särskilda organ, oftast kallade trafiksäkerhetskommittéer. Dessa kommittéer har så småningom fått en allt fastare anknytning till kommunerna, vilket bl. a. tagit sig uttryck däri, att ledamöterna valts av kommunfullmäktige.

I den förut redovisade promemorian Kommunerna och trafiksäkerheten ägnades stor uppmärksamhet åt det kommunala trafiksäkerhetsarbetet. Detta arbete borde enligt arbetsgruppens mening breddas och intensifieras samt ges en fastare kommunal förankring. Ansvaret borde därför läggas på ett kommunalt organ. Enligt arbetsgruppens förslag skulle en nyinrättad kommunal trafiknämnd överta såväl de nuvarande trafiknämndernas som trafiksäkerhetskommittéernas uppgifter. Med

hänsyn till angelägenheten av ett samarbete mellan den nya nämnden och "frivilligkrafterna" dvs. föreningar, företag, myndigheter och enskilda med intresse för trafiksäkerhetsfrågor föreslog arbetsgruppen att man vid sidan av den nya nämnden skulle inrätta ett referensorgan, förslagsvis benämnt trafiksäkerhetsråd e. d.

Vid remissbehandlingen av arbetsgruppens förslag gjordes många uttalanden om värdet av trafiksäkerhetskommittéernas arbete och frivilligkrafternas betydelse. NTF ansåg att en kommunal nämnd inte kunde samla frivilliga krafter till insatser på samma sätt och med samma bredd som en frivillig organisation. Andra remissinstanser betonade svårigheterna att behålla och aktivera frivilligkrafterna.

Det är mot den nu tecknade bakgrunden som utredningen har att överväga olika frågor angående det lokala trafiksäkerhetsarbetet. På grund av det nära sambandet mellan lokalt och regionalt trafiksäkerhetsarbete anser sig utredningen — även om frågan inte uttryckligen nämns i direktiven — oförhindrad att ta upp även det regionala arbetet till diskussion.

Innan utredningen redovisar sina överväganden bör emellertid en närmare redogörelse lämnas för kommunernas nuvarande engagemang i trafiksäkerhetsarbetet och för det frivilliga trafiksäkerhetsarbetet.

6.4.2 Kommunerna och trafiksäkerheten

Trafiksäkerhetskommittéernas främsta uppgift i det lokala trafiksäkerhetsarbetet har alltsedan tillkomsten varit att ta initiativ till olika trafiksäkerhetsfrämjande åtgärder, att stimulera till aktiv medverkan vid åtgärdernas genomförande samt stödja och samordna den frivilliga verksamheten. Kommittéerna utnyttjas dessutom i viss utsträckning som remissorgan.

Efter den senaste kommunsammanläggningen finns trafiksäkerhetskommittéer (motsvarande) i nästan samtliga kommuner. Ledamöter och suppleanter väljs av kommunfullmäktige och även i övrigt har kommittéerna anpassats till den kommunala förvaltningsorganisationen. De torde numera i regel kunna betraktas som fakultativa kommunala nämnder. Liksom beträffande andra sådana nämnder varierar verksamheten mellan olika kommuner. En orsak härtill är att bestämda ärendegrupper inte varit direkt hänvisade till kommittéerna och att verksamheten tidigare inte haft den kommunala förankring som varit kännetecknande för flertalet fakultativa nämnder. Enskilda ledamöters personliga intresse för trafiksäkerhetsfrågor har i hög grad präglat verksamheten. Detta är förklarligt med hänsyn till kommittéernas tillkomsthistoria. Verksamheten har givetvis också varit beroende av de anslag som kommunfullmäktige ställt till förfogande. I många kommuner har trafiksäkerhetskommittéerna tvingats arbeta med mycket små ekonomiska och personella resurser. En orsak till detta kan vara att många kommittéer huvudsakligen ägnat sig åt informationsverksamhet i samband med trafiksäkerhetskampanjer o. l. och att kommittéerna, trots den kommunala anknytningen, i det praktiska arbetet betraktats enbart som en del av de frivilliga krafter som är verksamma inom trafiksäkerhetsarbetet.

Kommunerna har emellertid blivit alltmer medvetna om att trafiksäkerhetsarbetet kräver ökade insatser. Information och upplysning är inte nog. Varje åtgärd som vidtas i syfte att förebygga trafikolyckor eller för att lindra verkningarna av olyckor har ett trafiksäkerhetsfrämjande syfte. En mycket viktig del av verksamheten består i att medverka till

fortlöpande förbättringar av trafikmiljön för att minska riskerna i trafiken och därmed även antalet olyckor. Utformningen av trafiksystemet i kommunerna hör intimt samman med den kommunala planeringen och under senare år har också kraven på en bättre kommunal trafikplanering och på en bättre samordning av denna med planeringen i övrigt vuxit sig allt starkare. Även trafiksäkerhetsfrågorna har därför kommit att vävas in i den kommunala planeringen.

Allt större krav ställs på samhällets engagemang i trafiksäkerhetsarbetet. Trafiksäkerhetskommittéerna har också i ökande grad tagits i anspråk vid den kommunala planeringen. Eftersom trafiksäkerhetsarbetet berör såväl bebyggelse- och samhällsplaneringsfrågor som upplysningsverksamhet och trafikreglerande åtgärder är det emellertid inte enbart trafiksäkerhetskommittéerna som sysslar med trafiksäkerhetsarbete. Kommunstyrelse, byggnadsnämnd, gatunämnd, skolstyrelse, social centralnämnd m. fl. handlägger i olika sammanhang frågor som har stor betydelse för trafiksäkerheten.

6.4.3 Det frivilliga trafiksäkerhetsarbetet

Som redan framgått utförs en betydande del av det lokala trafiksäkerhetsarbetet av frivilliga krafter, dvs. av personer med särskilt intresse för trafiksäkerhetsfrågor, som utanför de statliga eller kommunala myndigheternas ram på olika sätt arbetar för ökad trafiksäkerhet. Dessa personer är ofta men inte alltid engagerade i någon klubb, förening e. d. som av något skäl har ett direkt intresse i trafikfrågor, t. ex. motorklubbar, bilkårister, sammanslutningar av yrkesförare o. l. I andra fall är vederbörande aktiv i föreningsliv av annat slag, t. ex. hem- och skolförening, handikapporganisation eller nykterhetsförening.

De nu berörda frivilligkrafterna har i stor utsträckning tagits i anspråk vid genomförandet av olika trafiksäkerhetsprojekt. Genom tillskapandet av trafiksäkerhetskommittéerna har de frivilligt engagerade personerna i stor utsträckning kommit att inlemmas i kommittéernas arbete. En undersökning år 1969 genom den förut berörda arbetsgruppen utvisade t. ex. att det då fanns 766 kommuner med trafiksäkerhetskommittéer (av totalt 848 kommuner) och att i dessa kommittéer ingick företrädare för respektive intressegrupp i följande antal fall

skolan	500
motororganisation	178
annan organisation	128
militärt förband	43
företag	110
polisväsendet	357
trafikskola	90
den yrkesmässiga trafiken	285
vägförvaltning, gatukontor o. d.	130

Antalet på detta sätt verksamma personer översteg 2 200. På grund av bl. a. de omfattande kommunala indelningsändringar som skett efter den tid dessa siffror avser (antalet kommuner är nu endast 278) torde vissa förskjutningar ha skett i sammansättningen av kommittéerna. Det finns anledning antaga att inslaget av föreningar o. l. nu är mindre. De angivna siffrorna torde emellertid ändå ge en bild av trafiksäkerhetskommittéernas förankring i samhällslivet.

Som redan framgått torde trafiksäkerhetskommittéerna numera i re-

gel böra betraktas som fakultativa kommunala nämnder. Allt frivilligt trafiksäkerhetsarbete kanaliseras emellertid inte genom dessa nämnder. Tvärtom finns det fortfarande stort utrymme för frivilligt arbete genom klubbar, företag, föreningar och enskilda. Ett effektivt arbete förutsätter emellertid ett intimt samarbete mellan kommittéerna och de utanförstående frivilligkrafterna. Detta samarbete underlättas givetvis om företrädare för dessa krafter även ingår i kommittéerna. Denna anknytning kan emellertid vara olika stark. Det finns troligen kommuner där trafiksäkerhetskommittén i realiteten representerar alla inom kommunen verksamma krafter på trafiksäkerhetens område men det finns också kommuner där frivilligkrafterna inte alls eller i ringa mån är representerade i kommittéerna.

Omfattningen av och innehålllet i den verksamhet som frivilligkrafterna bedriver är naturligt nog mycket skiftande. Tre uppgifter kan emellertid sägas vara de väsentliga: att vara idégivare, att vara påtryckare, att informera. Idéerna kan föras fram genom trafiksäkerhetskommittéerna eller annat kommunalt organ. Påtryckningarna torde i regel gälla kommunala organ men kan också avse t. ex. länsstyrelsen i dess egenskap av beslutsfattare i frågor om hastighetsreglering. Informationsverksamheten kan gälla frågor i vilka man själv tagit initiativet eller kampanjer som initierats av TSV och/eller NTF.

De personer som verkar i det nyss beskrivna arbetet är som förut antytts ofta engagerade i föreningsliv av något slag. Om det gäller föreningar med särskild anknytning till trafikfrågor, t. ex. Motorförarnas helseförbundet (MHF), kan naturligtvis det arbete en person nedlägger i det kommunala trafiksäkerhetsarbetet ofta sägas vara ett arbete för föreningen. När utredningen talar om frivilligkrafterna avses därför både de insatser som görs av olika frivilligorganisationer och de som görs av enskilda, oavsett om de är medlemmar i sådana organisationer eller helt fristående.

6.4.4 Slutsatser

Även om utredningens huvuduppgift enligt direktiven skall vara att pröva hur det frivilliga trafiksäkerhetsarbetet i kommunerna skall kunna tillvaratas, kan utredningen inte underlåta att först ta upp frågan huruvida kommunerna som sådana bör åläggas att fullgöra vissa uppgifter på trafiksäkerhetens område och att ställa en viss organisation till förfogande.

Vad som talar för ett sådant åläggande som nyss sagts är att det måste vara en fördel för olika myndigheter — inte minst för TSV — att ett visst kommunalt organ har ansvaret för trafiksäkerhetsfrågorna på lokal nivå. Också för allmänheten är det en klar fördel om detta ansvar är tydligt markerat.

I samma riktning som nyss sagts talar naturligtvis i viss mån även utredningens förslag om att kommunerna skall bära huvudansvaret för de lokala trafikföreskrifterna. Utredningen har emellertid i den delen stannat för att föreslå att uppgiften skall läggas direkt på kommunerna. Detta innebär visserligen inte att kommunfullmäktige skall besluta i alla ärenden om lokala trafikföreskrifter — tvärtom är en delegation i betydande utsträckning förutsatt — men utredningen har inte velat binda kommunerna genom särskilda regler om att viss nämnd skall svara för ärendena. Det skäl som främst föranlett utredningen att stanna för denna lösning är att den ger maximal frihet åt kommunerna. Detta är en

stor fördel med hänsyn till att förhållandena är så starkt skiftande i olika kommuner.

Även om man stannar för den nyss angivna lösningen i fråga om ansvaret för de lokala trafikföreskrifterna finns naturligtvis — som redan framhållits — vissa skäl som talar för inrättandet av en särskild obligatorisk nämnd för de lokala trafiksäkerhetsfrågorna. Om man vill hålla möjligheten öppen att nämnden även skall få viss beslutanderätt i fråga om lokala trafikföreskrifter, bör den emellertid inte vara specialreglerad. En sådan lösning skulle nämligen innebära mindre inflytande för kommunens beslutande organ på innehållet i trafikföreskrifterna än om nämnden är fakultativ. En annan lösning bör därför väljas.

De lösningar som återstår är alltså en kommunal icke specialreglerad obligatorisk eller fakultativ nämnd. Valet mellan dessa alternativ synes egentligen ganska enkelt. Samma skäl som talar mot uttryckliga regler om vilken kommunal nämnd som bör bereda ärenden om lokala trafikföreskrifter eller på grund av delegation besluta i frågor om sådana föreskrifter, talar också mot en i lag given regel om att i varje kommun skall finnas en trafiksäkerhetsnämnd c. d. De starkt varierande förhållandena i olika kommuner talar med andra ord för en mer flexibel lösning, dvs. i detta fall alternativet med en fakultativ nämnd.

När de varierande förhållandena i olika kommuner åberopas som argument mot en obligatorisk nämnd syftar utredningen inte bara på att kommunerna är olika stora och på att trafik- och trafiksäkerhetsfrågorna är mer eller mindre komplicerade. Vad som åsyftas är också att trafiksäkerhetsaspekten i regel är en bland många andra i ett ärende som angår något annat, t. ex. stadsplaner, byggnadsfrågor, vägfrågor, skolfrågor, miljöfrågor, ordningsfrågor e. d. För många av dessa frågor finns redan specialorgan. Det är tveksamt om det finns anledning att på motsvarande sätt generellt sett styra trafiksäkerhetsfrågorna till en obligatorisk nämnd.

Utredningen finner alltså skäl tala för att trafiksäkerhetsfrågorna på lokal nivå sammanförs i en kommunal nämnd men denna nämnd bör vara fakultativ, främst därför att detta ger den flexibilitet som är önskvärd framför allt på grund av de starkt skiftande förhållandena i kommunerna. När utredningen intar denna ståndpunkt beror det — som torde ha framgått av det förut anförda — självfallet inte på någon nedvärdering av trafiksäkerhetsfrågornas betydelse i kommunala sammanhang. Utredningen anser tvärtom att det är en mycket viktig uppgift för kommunerna att på det lokala planet arbeta för en ökad trafiksäkerhet. Som framgått av den lämnade redogörelsen (6.4.2) för kommunerna och trafiksäkerheten har kommunerna också i betydande utsträckning engagerat sig i detta arbete.

Det kan inte sägas att den förordade lösningen bara innebär ett accepterande av den bestående ordningen med trafiksäkerhetskommittéer som fungerar som fakultativa kommunala nämnder. Utredningen vill nämligen se sitt förslag framför allt som en bas för en utveckling, där trafiksäkerhetskommittéerna kommer att spela en allt större roll för de kommunala trafik- och trafiksäkerhetsfrågorna. Som en markering av att ett nytt skede inleds och av att det inte är fråga om några provisoriska organ bör kommittéerna snarast möjligt döpas om och kallas trafiksäkerhetsnämnder, en benämning som för övrigt redan nu förekommer i några kommuner.

En av de mest väsentliga fördelarna med att bygga vidare på trafiksä-

kerhetskommittéerna är enligt utredningens mening att dessa kommittéer — som själva tillkommit som organ för det omfattande arbete på trafiksäkerhetsområdet som utförs av frivilliga krafter — har ett väl etablerat samarbete med föreningar, klubbar och andra sammanslutningar som arbetar med trafiksäkerhetsfrågor. Detta samarbete har i de allra flesta kommuner kunnat utvecklas på ett sätt som tillgodoser önskemål från företrädare för det frivilliga trafiksäkerhetsarbetet om en starkare förankring i kommunerna av trafiksäkerhetsfrågorna och en mera framåtsyftande och konstruktiv planering.

Utredningen skall enligt direktiven särskilt uppmärksamma det frivilliga trafiksäkerhetsarbetet. Detta är givetvis ingen tillfällighet. I trafiksäkerhetsarbetets natur ligger att det väl lämpar sig för frivilliga insatser av i de aktuella frågorna engagerade personer. Ett sådant engagemang kan inte på ett fullgott sätt ersättas av arbete i en kommunal nämnd. Men arbetet i en sådan nämnd och arbetet genom frivilliga krafter kan komplettera varandra. Detta visar inte minst de nyss beskrivna erfarenheterna från trafiksäkerhetskommittéernas samarbete med frivilligkrafterna.

Värdet av det personliga engagemanget i trafiksäkerhetsfrågor tillvaratas f. n. på olika sätt. Dels återfinns företrädare för frivilligkrafterna i betydande utsträckning som ledamöter i trafiksäkerhetskommittéerna eller som adjungerade ledamöter i kommittéerna, dels finns i vissa kommuner särskilda trafiksäkerhetsföreningar som då i viss mån ersätter trafiksäkerhetskommittéerna, dels finns — som redan nämnts — ett i regel väl utbyggt samarbete mellan kommittéerna och de organisationer av skilda slag, i vilka frivilligkrafterna oftast är aktiva medlemmar. På sikt kan det inte anses realistiskt att generellt sett räkna med tillfredsställande representation för frivilligkrafterna i de fakultativa kommunala nämnder som utredningen föreslår skall kallas trafiksäkerhetsnämnder. Inte heller ett formlost samarbete mellan sådana nämnder och olika organisationer är tillräckligt. Utredningen ser i stället lösningen i att man tillskapar särskilda referensorgan, i vilka företrädare för frivilligkrafterna ingår. Dessa referensorgan bör sedan utgöra en naturlig samtals- och samarbetspartner till trafiksäkerhetsnämnderna. En sådan lösning föreslogs även i 1971 års promemoria.

Även i den nu behandlade frågan utgör de starkt skiftande förhållandena i olika kommuner en olägenhet. I vissa kommuner kan frivilligkrafterna — både organisationer och enskilda — samlas i en trafiksäkerhetsförening, som med något av folkrörelsens kraft kan föra trafiksäkerhetens talan. I andra kommuner finns kanske inte underlag för en sådan organisation. Intresserade trafiksäkerhetsarbetare kan då i stället knytas till trafiksäkerhetsnämnden som ett rådgivande organ under namn av trafiksäkerhetsråd e. d. I mycket små kommuner kan det t. o. m. vara möjligt att bereda alla intresserade parter representation i trafiksäkerhetsnämnden. I stora kommuner kan en trafiksäkerhetsförening — om underlaget gör detta lämpligt — till sig knyta rådgivande organ för vissa grupper, t. ex. yrkesförare, ungdomar, pensionärer etc. på ungefär motsvarande sätt som nu förekommer i länsförbunden och på riksplanet.

En organisation i enlighet med vad nu anförts skulle innebära att det frivilliga trafiksäkerhetsarbetet fick en fast organisation både centralt (genom NTF), regionalt (genom NTF:s länsförbund) och lokalt.

De överväganden som redovisats i det föregående har utgått från att det i varje kommun finns eller bör inrättas en trafiksäkerhetsnämnd/kommitté, som utgör en fakultativ kommunal nämnd. Förhållandena är något speciella i de tre största kommunerna i landet, dvs. Stockholm, Göteborg och Malmö. I dessa kommuner finns inga trafiksäkerhetskommittéer men väl trafiksäkerhetsföreningar. Medlemmar i dessa föreningar är olika kommunala organ, företag och organisationer.

Föreningarna arbetar i allt väsentligt på samma sätt som trafiksäkerhetskommittéerna men de fyller dessutom samma funktion som de av NTF organiserade länsförbunden (se 5.4). På grund av sin sammansättning kan föreningarna också sägas vara sådana referensorgan som utredningen i det föregående förordat som kontaktorgan mellan trafiksäkerhetsnämnderna/kommittéerna och trafikanterna m. fl. Om utredningens förslag i övrigt godtas, saknas det enligt utredningens mening anledning att ändra organisationen i de tre nu berörda kommunerna. Det kan tvärtom visa sig fördelaktigt med en liknande organisation även i andra kommuner. Något hinder för en sådan utveckling bör inte uppställas.

För att trafiksäkerhetsnämnderna skall bli den trafiksäkerhetsfrämjande institution som alla kan hoppas på, krävs i många fall att verksamhetsområdet vidgas väsentligt utöver vad som präglat trafiksäkerhetskommittéerna. En utvidgning som ligger nära till hands skulle givetvis vara att nämnderna blev beredande och i mån av delegation även beslutande organ i ärenden angående lokala trafikföreskrifter. Enligt utredningens mening är en utveckling i denna riktning önskvärd, åtminstone på sikt. En förutsättning för en sådan utveckling är givetvis att nämnderna också får resurser att klara denna uppgift. Eftersom flertalet trafiksäkerhetskommittéer f. n. torde sakna sådana resurser räknar utredningen med att uppgiften i fråga i regel kommer att tills vidare fullgöras av kommunstyrelsen eller byggnadsnämnden. Utredningen räknar med att kommunförbundet, om förslaget genomförs, engagerar sig för att förstärka trafiksäkerhetsarbetet i kommunerna och ger råd om vilka lösningar som under givna förutsättningar är de mest lämpliga.

Utredningen skall enligt direktiven även undersöka hur man skall kunna uppmuntra, fördjupa och effektivisera frivilligkrafternas insatser. Med utredningens uppfattning torde direktiven i denna del böra anses gälla även trafiksäkerhetsnämnderna, trots att de numera inte kan ses som i egentlig mening organ för frivilligkrafterna. Aktiviteten i de nuvarande kommittéerna är skiftande och verksamhetsområdet varierar. I båda hänseendena kan åtskilligt göras. Trafiksäkerhetsnämnderna bör givetvis vara obligatoriska remissorgan i alla trafik- och trafiksäkerhetsfrågor. De bör vara det normala kontaktorganet för centrala och regionala myndigheter och organisationer. Liksom hittills bör de svara för informationsverksamhet av olika slag. De bör ta initiativ till och hos berörda myndigheter begära åtgärder för att förbättra trafiksäkerheten samt vara förmedlande länk mellan allmänheten och andra myndigheter i trafiksäkerhetsfrågor. Nämndernas arbete bör emellertid vidgas till att omfatta även ett aktivt deltagande i den kommunala planeringsprocessen. Över huvud taget bör nämnderna ta ett mera samlat ansvar för trafiksäkerhetsfrågorna på lokal nivå. En ökad aktivitet förutsätter också ett ökat engagemang i trafiksäkerhetsarbetet från kommunerna. Utredningen anser sig böra något utveckla vad som kan göras i dessa hänseenden. Vad som därvid anförs får enbart karaktären av rekommendatio-

ner. Med hänsyn till att förhållandena är så skiftande i olika kommuner är ibland den ena åtgärden lämplig, ibland den andra, ibland kan kombinationer ifrågakomma.

Trafiksäkerhetsarbetet bygger, som redan nämnts, till stor del på egna initiativ från dem som deltar i arbetet. Genom sådana initiativ kan farliga övergångsställen flyttas, föremål som skymmer sikten tas bort, andra trafikfällor elimineras, skolbarn få tryggare väg till och från skolan etc. Än större effekt får detta arbete om trafiksäkerhetsaspekterna i tillräcklig grad beaktas redan när övergångsstället inrättas, vägen eller gatan planeras, skolan byggs etc. Med andra ord: trafiksäkerhetsnämnderna/kommittéerna bör i väsentligt ökad omfattning beredas tillfälle att på ett tidigt stadium anlägga synpunkter på ärenden, där frågor om trafiksäkerhet ingår. Utom sådana ärenden som nyss nämnts hör givetvis till denna kategori bl. a. flertalet ärenden om lokala trafikföreskrifter.

Det lokala trafiksäkerhetsarbetet är naturligtvis för sin effektivitet i hög grad beroende av vilka ekonomiska resurser som står till dess förfogande. I denna del är förhållandena f. n. mycket varierande. Enligt uppgifter som tillhandahållits utredningen av NTF uppgår kommunernas sammanlagda anslag till trafiksäkerhetskommittéerna (motsvarande) år 1975 till knappt 6 miljoner kronor. Spridningen mellan olika kommuner är mycket stor även om hänsyn tas till storlek och andra omständigheter. Antalet kommuner där engagemanget är obetydligt är få. Under de senare åren har kommunerna successivt ökat sina anslag till trafiksäkerhetskommittéerna. Som exempel på kommuner som anslår betydande belopp kan nämnas Kungsbacka (107 500 kr.), Luleå (194 300 kr.), Sigtuna (45 700 kr.), Södertälje (137 600 kr.) och Uppsala (220 000 kr.).

Eftersom trafiksäkerhetsarbetet bör intensifieras och effektiviseras är det angeläget att kommunerna ställer erforderliga ekonomiska resurser till kommittéernas/nämndernas förfogande.

Utredningen har — som redan framhållits — ansett sig oförhindrad att i sina överväganden inkludera även *det regionala trafiksäkerhetsarbetet*. Orsaken är naturligtvis att det finns ett starkt samband mellan trafiksäkerhetsarbete på olika nivåer — centralt, regionalt och lokalt. Centralt finns ett intimt samarbete bl. a. mellan TSV och NTF. På lokal nivå är båda dessa organ starkt beroende av trafiksäkerhetsnämnderna/kommittéerna och det frivilliga arbete som utförs utanför dessa. En naturlig fråga är då vad som kan göras i fråga om det regionala trafiksäkerhetsarbetet.

Förutom de insatser som utförs på regional nivå av TSV:s regionala organisation görs betydande insatser också av de frivilligkrafter som är sammanslutna i de av NTF administrerade länstrafiksäkerhetsförbunden m. m. Enligt utredningens mening är även det regionala trafiksäkerhetsarbetet förtjänt av uppmuntran och stöd. Framför allt finns det anledning att satsa på länsförbunden som huvudmän för heltidsarbetande trafik konsulenter e. d. som kan ge de kommunala trafiksäkerhetsnämnderna/kommittéerna den hjälp och stimulans och det stöd dessa behöver. På sikt kan det även finnas fog för att i större kommuner anställa särskild personal för trafiksäkerhetsarbetet.

Länsförbunden är också naturliga samarbetsorgan i förhållande till andra länsorgan. Detta gäller på myndighetssidan med länsstyrelserna (inklusive länspolischefen) och landstingen — inte minst i deras egen skap av huvudmän för sjukvården — men också t. ex. länskolnämnderna och vägförvaltningarna som mest aktuella organ. Det gäller också

regionala organ inom andra frivilligorganisationer, t. ex. nykterhetsvårdsförbund, motororganisationer, hem- och skolaföreningar, studieförbund, trafikskolornas distriktsorgan, Sveriges kvinnliga bilkåre i länet, vissa fackförbund — särskilt transportarbetareförbundet — ungdomsorganisationer, Cykel- och Mopedfrämjandet, företag, pressen och Sveriges radios lokalorganisation m. fl. Utredningen har med tillfredsställelse noterat att överläggningar pågår mellan NTF och landstingsförbundet angående verksamheten på regional nivå.

Sammanfattningsvis anser utredningen att det i varje kommun bör finnas en trafiksäkerhetsnämnd. Denna nämnd bör dock inte vara obligatorisk utan fakultativ. De nuvarande trafiksäkerhetskommittéerna — som i regel är att anse som fakultativa kommunala nämnder — bör ändras till trafiksäkerhetsnämnder. I de små kommunerna kan dock trafiksäkerhetsnämndernas uppgifter övertas av annat kommunalt organ och i Stockholm, Göteborg och Malmö bibehålls nuvarande system med trafiksäkerhetsföreningar.

Trafiksäkerhetsarbetet på lokal nivå bör bygga på en samverkan mellan trafiksäkerhetsnämnderna och de andra kommunala organ som har att i sin verksamhet tillgodose även trafiksäkerhetens krav. Nämnderna bör vara remissorgan i trafik- och trafiksäkerhetsfrågor samt kontaktorgan i förhållande till andra myndigheter. De bör också informera om och ta initiativ till trafiksäkerhetsfrämjande åtgärder.

För att ta till vara frivilligkrafterna i trafiksäkerhetsarbetet bör inrättas ett särskilt referens- och kontaktorgan, förslagsvis benämnt trafiksäkerhetsråd, med anknytning till trafiksäkerhetsnämnden. I mindre kommuner kan frivilligkrafterna knytas direkt till trafiksäkerhetsnämnden. I stora kommuner kan de i stället organiseras i en trafiksäkerhetsförening. Kommunerna bör i ökad utsträckning engagera sig i trafiksäkerhetsarbetet. Det är utredningens förhoppning, att kommunförbundet därvid kan medverka genom olika åtgärder. En sådan medverkan synes väl motiverad med hänsyn till utredningens förslag att tilldela kommunerna betydelsefull kompetens i fråga om lokal trafikreglering.

På regional nivå bör de nuvarande länstrafiksäkerhetsförbunden ges ökat stöd från olika håll. För varje län bör finnas minst en heltidsanställd konsulent e. d. Förbunden kan därmed få resurser att på olika sätt aktivera och hjälpa de krafter som verkar i det lokala trafiksäkerhetsarbetet.

6.5 Den författningsmässiga regleringen

De förslag om lokala trafikföreskrifter som presenterats i det föregående kan enligt utredningens mening i stora delar — utan att strida mot regeringsformen (RF) — fogas in i de avsnitt av VTK och TTK som behandlar lokala trafikföreskrifter. I dessa delar torde tidigare riksdagsbemyndiganden finnas.

Utredningens förslag att tilldela nya organ — kommunen och polismyndigheten — beslutanderätt i fråga om straffsanktionerade normbeslut (8 kap. 3 och 5 §§ RF) rör dock frågor som faller inom riksdagens primärkompetens och kräver lagform. Efter bemyndigande i lag kan emellertid regeringen — utan hinder av 8 kap. 3 eller 5 § RF — genom förordning meddela föreskrifter om bl. a. trafik (8 kap. 7 § RF). Samtidigt som riksdagen bemyndigar regeringen att meddela sådana föreskrifter, kan den även medge att regeringen överlåter åt förvaltningsmyndig-

het eller kommun att meddela bestämmelser i ämnet — subdelegation (8 kap. 11 § RF).

För att författningstekniskt anpassa sitt förslag till RF föreslår utredningen en lag, i vilken regeringen bemyndigas att meddela föreskrifter som avses i 8 kap. 3 § RF, om föreskrifterna innefattar lokala trafikföreskrifter. I lagen upptas en bestämmelse om rätt till subdelegation till förvaltningsmyndighet eller kommun.

Bestämmelser om åligganden för kommun meddelas i lag (8 kap. 5 § RF). I den nyss nämnda lagen bör därför upptas en regel om att regeringen meddelar bestämmelser om skyldighet för kommun att

- iaktta vissa föreskrifter om ärendeberedning (samråd och remiss),
- underrätta andra myndigheter om beslutade lokala trafikföreskrifter (nytt system i fråga om liggare),
- i vissa fall kungöra nya eller ändrade sådana föreskrifter samt
- på annat lämpligt sätt upplysa allmänheten om gällande lokala trafikföreskrifter.

I lagen bör vidare upptas en bestämmelse som innebär att kretsen av besvärberättigade i fråga om kommuns beslut om meddelande av lokala trafikföreskrifter vidgas. Skyldighet för kommun att följa med stöd av förordning meddelade anvisningar för tillämpningen synes ej fordra lags form.

Utredningens förslag om beslutanderätten beträffande meddelande av lokala trafikföreskrifter enligt VTK och TTK innebär — som redan framgått — dels att vissa statliga myndigheter — polismyndighet, länsstyrelse, TSV och vägverket — får sådan kompetens och dels att även kommunen får förhållandevis vid kompetens. Besvär över beslut av dessa statliga myndigheter prövas enligt reglerna om förvaltningsbesvär. Detta innebär bl. a. att besvärprövningen omfattar utom besluts laglighet även dess lämplighet. Talan mot kommuns beslut i ärende om meddelande av lokala trafikföreskrifter prövas däremot enligt reglerna om kommunalbesvär. Besvärprövningen omfattar därvid endast besluts laglighet. Reglerna för dessa båda typer av besvär behandlas ytterligare i avsnittet 6.1.2.

Den angivna skillnaden i besvärprövningen kan ytligt sett te sig egenomlig. Om hänsyn tas till beskaffenheten av de olika föreskrifter som kommunen respektive de övriga myndigheterna äger besluta synes olikheten emellertid inte märklig. Kommunen föreslås besluta i ingripande, trafikpolitiska ärenden, t. ex. s. k. trafiksanceringar. Den kommunala självstyrelsen, ärendenas beskaffenhet och det politiska ansvar som beslutande kommunala organ har för sina beslut gör, enligt utredningens mening, att det är fullt tillräckligt med den prövning som reglerna om kommunalbesvär erbjuder, dvs. en prövning av att beslutet överensstämmer med gällande författningar och eventuella tillämpningsföreskrifter. Polismyndighetens beslut i nu aktuella ärenden är av en annan karaktär. De innebär ofta enbart en nyansering av ett större kommunalt beslutskomplex i en tätort. Vad som därvid träder i förgrunden är lämplighetsbedömningar.

Utredningens förslag att göra kommunen till tillståndsmyndighet i fråga om rätt att med personbil bedriva yrkesmässig beställningstrafik för personbefordran m. m. synes kräva lagform. Samma förhållande gäller utredningens förslag i fråga om den under 6.3 angivna prövningen enligt kungörelsen angående mellanvägg av splitterfritt glas å vissa i yr-

kesmässig trafik använda personbilar. Förslaget under 6.3 föranleder även smärre ändringar i YTF.

Den nyss redovisade skillnaden vid besvärspövning blir, om utredningens förslag genomförs, aktuell även enligt YTF. I princip kan därvid samma synsätt anläggas som i fråga om VTK och TTK.

Slutligen kan nämnas att förslaget att tilldela polismyndigheten beslutanderätt enligt VTK och TTK fordrar reglering av delegationsmöjligheterna och föranleder ändringar i förordningen (1975: 986) om handläggning av vissa polischefsuppgifter.

Förslagen synes ej behöva föranleda några ändringar i militära vägtrafikkungörelsen (1974: 97) eller vägtrafikkungörelsen (1974: 98) för civilförsvaret.

7 Specialmotivering till författningsförslagen

7.1 Lagen med bemyndigande att meddela lokala trafikföreskrifter m. m.

Som framhållits i den allmänna motiveringen (6.5) har utredningen funnit nödvändigt att i en särskild lag upptaga en grundläggande bestämmelse om kommuns kompetens att meddela lokala trafikföreskrifter enligt såväl VTK som TTK, om förfarandet i sådana ärenden och om besvär. Detaljbestämmelserna om fördelningen av beslutskompetensen mellan kommunen och andra organ har sin naturliga plats i VTK och TTK. Detsamma gäller regler om kungörande m. m. av lokala trafikföreskrifter. I den allmänna motiveringen har utredningen också angivit skälen för att i lagen lägga den aktuella uppgiften på kommunen och inte på någon kommunal nämnd.

1 §

I denna paragraf bemyndigas regeringen att meddela lokala trafikföreskrifter. Dessutom anges vad som avses med sådan föreskrift, nämligen särskilda trafikregler dels för viss väg eller vägsträcka eller för samtliga vägar inom visst område och dels för trafik i terräng inom visst område eller på viss färdled (motsvarande i princip vad som f. n. upptas i 147 § första stycket VTK och 57 § första stycket TTK). På så sätt omfattar bemyndigandet lokala trafikföreskrifter enligt såväl VTK som TTK. Bakgrunden till och syftet med denna konstruktion har redovisats i avsnittet 6.5.

2 §

Denna paragraf ger regeringen rätt att delegera sin kompetens enligt 1 § vidare till förvaltningsmyndighet (jfr 148 § VTK och 58 § TTK) eller kommun (jfr 148 b § VTK och 58 b § TTK). Skälen för denna konstruktion redovisas i avsnittet 6.5.

3 §

Bestämmelserna i denna paragraf om olika åligganden för kommunen är tillkomna för att tillgodose kraven enligt 8 kap. 5 § RF (se 6.5).

I paragrafens första stycke ges vissa bestämmelser om beredningen av sådana ärenden om lokala trafikföreskrifter, som avgörs av kommunen. Landets 278 kommuner är av starkt varierande storlek. Härav följer be-

tydande skillnader i fråga om organisation och tillgång till egen expertis på trafikområdet. Mot denna bakgrund har utredningen funnit motiverat att i 3 § första punkten föreslå en skyldighet för kommun att samråda med vissa expertmyndigheter inom trafiksektorn.

På det lokala planet har generellt sett polismyndigheterna den största trafikjuridiska sakkunskapen och erfarenheten av tillämpningen av trafikförfattningar. På central och regional nivå har TSV motsvarande sakkunskap och erfarenhet. Inom statens vägverk med dess centrala och regionala förvaltningar finns främst vägteknisk sakkunskap. Vägverket svarar för den statliga väghållningen och har tillsyn över kommunal väghållning. Verket har i detta sammanhang också att tillämpa gällande författningar om statsbidrag till bl. a. kommunal väghållning. Dessa vägverkets åligganden gör det nödvändigt för kommunerna att löpande samråda med vägverket och i tidigt skede yrka medel för olika lokala trafikarrangemang. Medel till de projekt som bedöms angelägna måste sedan planeras in i verkets budget.

De myndigheter kommunen kan behöva samråda med är främst de nu angivna. När det gäller TSV och vägverket har utredningen inte funnit motiverat att föreslå obligatoriskt samråd. I fråga om polismyndigheten finns däremot skäl att alltid kräva samråd. Polismyndigheten har dessutom föreslagits bli obligatorisk remissinstans. I lagtexten har dessutom utsagts att polismyndighetens yttrande skall avse det förslag till föreskrift som det beredande organet förelägger det i nu förevarande ärenden beslutande kommunala organet. I fråga om bakgrunden till och syftet med förslaget under denna punkt hänvisas till avsnittet 6.1.2.

I paragrafens andra stycke ges regeringen rätt att i förordning föreskriva skyldighet för kommun att underrätta andra myndigheter om beslutade lokala trafikföreskrifter. Detta är främst motiverat av utredningens förslag att liggaren skall föras av i princip ett och samma organ — polismyndigheten — gemensamt för samtliga myndigheter som äger meddela lokala trafikföreskrifter (se 152 och 152 a §§ VTK samt 59 § TTK). Vidare ges regeringen rätt att i förordning ålägga kommun dels att kungöra beslut om meddelande av lokala trafikföreskrifter (152 § VTK och 59 § TTK) och dels att på annat lämpligt sätt upplysa allmänheten om gällande lokala trafikföreskrifter. Syftet med och utformningen av sistnämnda upplysningsverksamhet har utvecklats i avsnittet 6.1.6.

Vid handläggningen av nu förevarande ärenden avses kommunallagen (1953: 753) och för Stockholm kommunallagen (1957: 50) för Stockholm gälla, om inte den här aktuella lagen innehåller annat.

4 §

Beträffande de överväganden som ligger till grund för denna paragraf hänvisas till avsnitten 6.1.2 och 6.2.

Hänvisningen till kommunallagarna innebär — som redan framgått — att besvären skall prövas enligt de regler som gäller för kommunalbesvär.

TSV och statens vägverk har enligt 170 § VTK besvärsmätt över trafiknämnds beslut. Motsvarande rätt har bl. a. TSV enligt 83 § TTK. Talerätten är inte inskränkt till viss tid. Med hänsyn till intresset av att frågan huruvida en viss föreskrift är laglig, kan bli föremål för prövning av besvärsmättigheterna utan den omgång som ligger i ett utnyttjande av extraordinära rättsmedel har utredningen funnit att en regel motsva-

rande den som nu finns i 170 § VTK och i 83 § TTK bör tas upp även i detta sammanhang.

5 §

I denna paragraf upptas den i avsnittet 6.5 antydda regeln om skyldighet för kommun att pröva ärenden om tillstånd att med personbil bedriva beställningstrafik för personbefordran. För att täcka in även skyldigheten för kommunen att pröva frågor om dispens från det i särskild kungörelse uppställda kravet på mellanvägg av splitترفritt glas har i paragrafen tillagts att kommunens skyldighet avser även frågor som sammanhänger med yrkesmässig personbefordran av nyss angivet slag. Med hänsyn till den i 9 § YTF föreskrivna skyldigheten att i tillståndsärenden av där avsett slag höra vissa myndigheter m. fl. har i paragrafen även upptagits ett bemyndigande för regeringen att meddela föreskrifter om beredningen av sådana ärenden som paragrafen avser.

7.2 Vägtrafikkungörelsen

Som framhållits i den allmänna motiveringen har utredningen funnit möjligt att infoga de nya reglerna om beslutskompetens m. m. i det avsnitt i VTK som behandlar lokala trafikföreskrifter. De paragrafer som i första hand berörs är 147, 148, 152 och 159 §§. Vidare berörs 160, 162, 169 och 170 §§, delvis dock endast redaktionellt.

Utredningen har vidare funnit anledning att föreslå en ändring även i 154 § trots att paragrafen inte direkt berörs av förslagen i övrigt.

147 §

Denna paragraf, som finns under rubriken lokala trafikföreskrifter m. m., innehåller — jämte annat — att "särskilda trafikregler för viss väg eller vägsträcka eller för samtliga vägar inom visst område meddelas genom lokala trafikföreskrifter utom i fall som avses i 151 och 154 §§". I 147 § anges vidare vad som får meddelas genom lokala trafikföreskrifter.

Det därpå följande avsnittet i VTK bär rubriken tillämpningsföreskrifter m. m. Under denna rubrik finns i 159 och 160 §§ regler om undantag för visst ändamål från vissa generella bestämmelser i VTK och från lokala trafikföreskrifter.

I 147 § anges sålunda vad som enligt gällande rätt är att anse som lokal trafikföreskrift. Med stöd av 159 § meddelade s. k. dispenser anges inte uttryckligen vara att anse som lokala trafikföreskrifter. Detta är enligt utredningens mening en brist. En annan brist är att bestämmelserna i vissa fall inte gör klart om en föreskrift skall utfärdas med stöd av 147 eller 159 §. Som exempel kan nämnas att trafiknämnd enligt 147 § andra stycket 8. genom lokal trafikföreskrift får meddela bestämmelser om stannande eller parkering med avvikelse från 69 §. En sådan föreskrift torde kunna avse längre eller kortare tid, eftersom 147 § inte innehåller något temporalt rekvisit. Trafiknämnd kan emellertid också ge föreskrifter i samma ämne med stöd av 159 § tredje stycket. Sådana föreskrifter skall visserligen avse "undantag för visst ändamål" men eftersom däri inte ligger någon uttrycklig tidsbegränsning torde även en sådan föreskrift kunna avse längre eller kortare tid. Tillämpningsområdena för de båda angivna stadgandena torde därför åtminstone till viss del sammanfalla och det är svårt att se varför de inte skulle kunna sammanföras.

Det anförda visar enligt utredningens mening att VTK inte innehåller någon klar definition av vad som avses med lokal trafikföreskrift och att författningsbestämmelserna inte till alla delar är logiskt och rationellt uppbyggda. Detta medför olägenheter i flera hänseenden. Det kan särskilt förtjäna framhållas att 152 § förutsätter att myndighet, som meddelat lokal trafikföreskrift, inför föreskriften i en särskild liggare och fullgör viss expeditionsskyldighet. Några regler av liknande slag finns inte för andra föreskrifter. Många trafiknämnder inför emellertid även vissa föreskrifter enligt 159 § i liggaren. Inte minst med hänsyn till de rättsverkningar — till stor del straffsanktioner — som är knutna till liggaren är det en brist att det kan uppstå tvekan om vad som avses med lokal trafikföreskrift och därför skall införas i liggaren.

Som framgår av 1 § 1. lagen med bemyndigande att meddela lokala trafikföreskrifter m. m. föreslår utredningen att i princip första stycket av 147 § skall föras över till det angivna lagrummet. För att undvika bl. a. de nyss beskrivna olägenheterna och samtidigt anpassa begreppet lokal trafikföreskrift till utredningens förslag har utredningen i ett nytt tredje stycke — första och andra styckena motsvaras helt av gällande rätt — tagit in en komplettering till definitionen av begreppet lokal trafikföreskrift. Det nya i paragrafen i denna del är att det klart utsägs att även föreskrifter som gäller under begränsad tid eller avser visst tillfälligt ändamål är att anse som lokala trafikföreskrifter. Därmed kommer även föreskrifter av det slag som f. n. avses i 159 § att uttryckligen omfattas av detta begrepp. Det förut beskrivna gränsdragningsproblemet mellan tillämpningsområdena för 147 § och 159 § tredje stycket försvinner således. Den föreslagna definitionen gör det även lättare att på ett enhetligt sätt reglera hur lokala trafikföreskrifter skall dokumenteras och kungöras för att kunna få avsedda rättsverkningar.

Eftersom föreskrifter med stöd av 151 och 154 §§ otvivelaktigt faller in under utredningens definition av begreppet lokal trafikföreskrift har utredningen behållit den uttryckliga regeln i nuvarande 147 § om att föreskrifter enligt 151 och 154 §§ inte utgör lokala trafikföreskrifter.

I ett nytt femte stycke i paragrafen har infogats en uppräknig av de organ som enligt utredningens förslag får kompetens att meddela lokala trafikföreskrifter. Kompetensfördelningen anges sedan i förslagets 148, 148 a, 148 b och 159 §§.

148 §

I denna paragraf upptas bestämmelser om i vilka fall polismyndighet får meddela lokal trafikföreskrift.

Enligt gällande ordning har polismyndigheten ingen formell kompetens att meddela lokala trafikföreskrifter. Trafiknämnderna har emellertid enligt 8 § trafiknämndslagen i stor utsträckning uppdragit åt ordföranden — polismästaren — att på nämndens vägnar fatta beslut i visst ärende eller vissa grupper av ärenden. Enligt 159 a § VTK (införd genom förordningen 1975:43 om ändring i VTK) har ordföranden också rätt att förordna polisbefäl — vakthavande befäl på lägst inspektörsnivå — att i begränsad omfattning utöva ordförandens beslutande-rätt.

I den allmänna motiveringen har gjorts ett försök att strukturera de ganska vitt skilda föreskrifter som det enligt utredningens mening bör anförts polismyndigheten att meddela. De två första grupperna har i förslaget till 148 § sammanförts i första stycket 1. och 2. Detta har blivit

möjligt genom att utredningen till lokal trafikföreskrift räknar även föreskrifter enligt nuvarande 159 §. Den tredje grupp som berörts i den allmänna motiveringen återfinns i första stycket 3. i förevarande paragraf.

Beträffande första stycket 1. är att märka att polismyndigheten inte blir behörig att meddela en lokal trafikföreskrift enbart därför att den har begränsad lokal giltighet. En gata t. ex. kan vara mycket lång. Utredningen har därför föreslagit att föreskriften tillika skall ha begränsad giltighet i tiden för att den skall falla inom polismyndighetens kompetens. Det kan råda delade meningar om vilken tidslängd som här bör anges. Med hänsyn till att regeln främst är avsedd för fall där en särskild föreskrift behövs på grund av arbeten på eller invid väg eller gata har en tid av sex månader ansetts tillräcklig. Om denna tid visar sig inte räcka bör en kortare förlängning kunna ske. Detta bör emellertid vara undantagsfall. Skulle man däremot redan från början kunna förutse att föreskriften måste gälla längre tid än sex månader bör den beslutas av kommunen eller länsstyrelsen beroende på föreskriftens beskaffenhet.

Innebörden av första stycket 1. är givetvis också att inte heller enbart den omständigheten att en föreskrift förutsätts få begränsad giltighetstid gör polismyndigheten behörig att meddela föreskriften. Föreskriften måste dessutom ha en viss lokal begränsning, ehuru kravet i denna del inte är särskilt långtgående.

Ett fall som i viss mening intar en mellanställning föreligger när man vill genomföra en trafikreglerande åtgärd på försök, t. ex. enkelrikta en gata, förbjuda fordonstrafik på en gata eller förbjuda fordon att stanna på viss sträcka. Även om försöksperioden är avsedd att vara högst sex månader bör den behövliga föreskriften i fall som de nu nämnda meddelas av kommunen.

Av en något annan beskaffenhet än de nyss angivna fallen är de där en lokal trafikföreskrift avser ett visst fordon eller en viss person, första stycket 2. I förra fallet kan det vara fråga om ett särskilt tungt, långt eller brett fordon. Men det kan också vara fråga om ett specialfordon som av någon anledning måste framföras i strid med vad som annars gäller, t. ex. snöröjningsfordon eller andra renhållningsfordon. När det gäller beslut som avser viss person är det i regel fråga om handikappade personer men det kan också inträffa att någon exempelvis har sin infart till ett garage ordnad så att en särbestämmelse fordras. Det är inte avsikten att polismyndigheten med stöd av denna paragraf skall kunna generellt reglera exempelvis trafiken med tunga fordon i en stadskärna eller ge föreskrifter om bussars eller taxibilars rätt att använda kollektiva körfält. Detta framgår av ordalagen (visst fordon resp. viss person).

I första stycket 3. har polismyndigheten i två fall tillagts en helt generell beslutskompetens. De fall som anges gäller förbud mot provkörning eller sådan övningskörning som avses i 108 § körkortskungörelsen (1972: 592) samt föreskrift som avses i 32 § tredje stycket fordonskungörelsen (1972: 595), dvs. föreskrift om hästfordons belysning och reflexer vid färd under mörker på viss enskild väg. Båda fallen är av den naturen att de uppenbarligen helt saknar intresse från kommunal synpunkt. Utredningen räknar med att denna punkt kan komma att tillföras ytterligare ärendegrupper.

Som framhållits i den allmänna motiveringen är det f. n. uteslutande länsstyrelse — och i vissa fall TSV — som äger meddela lokala trafikföreskrifter angående hastigheter.

Av skäl som redan redovisats i den allmänna motiveringen har utredningen funnit lämpligt att tillägga polismyndigheten rätt att meddela lokal trafikföreskrift som innebär att hastigheten nedsätts i förhållande till vad som annars gäller. Behörigheten gäller bara inom tätbebyggt område och får bara avse avvikelse från 64 § (max.-hastighet 50 km/tim. för fordon inom tätbebyggt område), 65 § (bashastighet 70 km/tim.), 66 § (max.-hastighet för buss och lastbil över 3,5 t samt för bil med släp), 67 § första stycket (max.-hastighet 20 km/tim. för bandfordon) eller bestämmelse som meddelats med stöd av 65 § (TSV får besluta om högre hastighet än bashastighet). Även i dessa fall gäller att föreskriften får avse en tid av högst sex månader och att den skall avse bara viss gata eller väg. Begreppet tätbebyggt område avses här ha samma innebörd som eljest i VTK.

148 a §

I denna paragraf anges i vilka fall länsstyrelsen äger meddela lokala trafikföreskrifter.

Innebörden av förslaget är att länsstyrelsen i stort sett får behålla sin nuvarande kompetens att meddela lokala trafikföreskrifter. Följande undantag görs dock. Dels får polismyndigheten enligt föreslagen lydelse av 148 § — under förutsättning att föreskriften uppfyller de begränsande rekvisiten i tid och rum, fordon eller person samt, i fråga om hastighetsföreskrift, de kompletterande rekvisiten om tätbebyggt område och sänkning av färdhastighet — rätt att besluta sådan föreskrift som avses i 147 § första stycket 4—6, 10—12 och andra stycket, dels får kommun rätt att såsom framgår av 148 b § andra stycket meddela vissa hastighetsföreskrifter. Brister någon av de förutsättningar som måste vara uppfyllda för att polismyndigheten enligt 148 § skall få meddela en föreskrift, äger länsstyrelsen meddela föreskriften, om den avser fall enligt 147 § första stycket 4—6, 10—12 eller andra stycket och 148 b § andra stycket eller 159 § inte är tillämpliga. Länsstyrelsen bibehålls alltså vid sin rätt att meddela föreskrift dels — utom tätbebyggt område — om begränsning till lägre färdhastighet än som följer av 65 § eller 66 § eller beslut som meddelats med stöd av 65 § och dels om höjning upp till 70 km/tim. av den eljest gällande maximihastigheten inom tätbebyggt område. Vidare behåller länsstyrelsen utan annan begränsning än som följer av 159 § rätten att meddela lokal trafikföreskrift som behövs på grund av tjallossning eller liknande förhållande eller för sådan tävling som länsstyrelsen lämnat tillstånd till enligt 105 §.

148 b §

I enlighet med den teknik som utredningen valt att tillämpa vid beskrivningen av de olika beslutsorganens kompetens behandlar denna paragraf kommunens kompetens. Liksom de nuvarande bestämmelserna först behandlar länsstyrelsens kompetens och därefter anger (148 § andra stycket) att andra lokala trafikföreskrifter meddelas av trafiknämnden, har i utredningens förslag först angivits i vilka fall polismyndigheten (148 §) och länsstyrelsen (148 a §) äger meddela sådan föreskrift, varefter i denna paragraf anges att lokal trafikföreskrift i andra fall meddelas av kommunen. Denna konstruktion med s. a. s. negativ beskrivning har den fördelen att nytillkommande uppgifter, om inte annat föreskrivs, automatiskt kommer att falla inom kommunens beslutskompetens. Kompetensen för kommunen att meddela lokal trafikföreskrift

regleras i den förut behandlade lagen. I denna paragraf behandlas endast gränserna för kommunens kompetens.

De föreskrifter som kommunen enligt första stycket i denna paragraf äger meddela har något exemplifierats i den allmänna motiveringen. Utan några anspråk på fullständighet kan här ytterligare anges följande.

Regler om förbud mot viss trafik

Härmed avses regler som helt förbjuder trafik med motorfordon t. ex. på s. k. gågator men också t. ex. regler som innebär förbud mot viss lastbilstrafik i en tätorts centrala delar.

Regler om körriktning

Regler om stannande och parkering

Till denna grupp av regler hör bestämmelser om parkeringszoner och andra generella parkeringsbestämmelser. Hit hör också regler om förbud att stanna fordon och om längsta tillåtna tid för stannande.

Övrigt

Som exempel på andra föreskrifter som kommunen får meddela kan nämnas sådana som gäller förande av viss last (gifter), regler om högsta tillåtna höjd på lastfordon vid passage genom vägport e. l. samt regler om rätt för bussar i linjetrafik eller taxibilar att använda särskilda körfält.

Beträffande samtliga föreskrifter gäller naturligtvis att de måste vara begränsade till kommunens eget område. De skall dessutom vara så generella att de inte faller inom polismyndighetens kompetens så som den begränsats i 148 §. I fråga om hastighetsbestämmelser gäller, som redan framgått, alldeles speciella begränsningar i den kommunala kompetensen.

Bakgrunden till konstruktionen av denna paragraf har redovisats under 6.1.2. Genom att beslutanderätten lagts på kommunen kan lagstiftningen sägas i viss mån ha fått karaktären av en ramlagstiftning. Kommunens fullmäktige som beslutande organ kan alltså behålla beslutsbefogenheten eller genom delegation förlägga den till något redan befintligt organ — kommunstyrelse, byggnadsnämnd eller annan nämnd. Den valda konstruktionen ger också möjlighet för kommunerna att tillskapa en särskild nämnd, som då blir fakultativ.

I andra stycket föreslås kommunen få befogenhet att meddela sådan föreskrift om hastighet som avses i 147 § första stycket 6. En förutsättning är att föreskriften gäller ett avgränsat område med lokala vägar utan genomfartstrafik. I fråga om den närmare motiveringen till förslaget i denna del hänvisas till avsnittet 6.1.4.

Utredningen är — som redan framhållits — medveten om att det kan vara svårt att avgöra om ett område uppfyller villkoren enligt detta stycke. Helt klart är att de vägar som avses inte får vara av den beskaffenheten att de ger kommunen rätt till sådana statsbidrag som utgår för genomfartsvägar. Även om vägarna inte är av sådan beskaffenhet kan de emellertid ha genomfartstrafik, t. ex. mellan olika stadsdelar (eller motsvarande) eller mellan en tätorts centrala delar och ytterområden. I sådana fall är den nu aktuella bestämmelsen inte tillämplig. Vad utredningen främst syftat på är bostadsområden, varmed avses även sådana

för fritidsbebyggelse, samt industriområden, allt under förutsättning att det finns en enda tillfartsväg eller i varje fall ett mycket begränsat antal tillfarter men ett nät av lokala vägar. En närmare precisering bör ges i form av anvisningar från TSV. Utredningen har också räknat med att sådana anvisningar skall begränsa antalet alternativa hastighetsgränser, t. ex. så att 30 km/tim. anvisas som enda alternativ till 50 km/tim.

152 §

I denna paragraf upptas — liksom f. n. — bestämmelser om liggare och kungörande. Regler om underrättelseskyldighet har förts till en ny paragraf, nämligen 152 a §.

Enligt gällande ordning inför myndighet, som meddelat lokal trafikföreskrift eller föreskrift enligt 41 § väglagen (1971: 948), föreskriften i en liggare. Varje myndighet för alltid sin egen liggare. Denna skyldighet omfattar vidare samtliga nu nämnda föreskrifter.

I paragrafens första stycke föreslår utredningen två principiella nyheter. För det första skall polismyndigheten föra en liggare gemensamt för samtliga i 147 § femte stycket angivna myndigheter. Även föreskrifter enligt 41 § väglagen skall införas i denna liggare. För det andra uppställs inte något oeftergivligt krav på att alla beslut om lokala trafikföreskrifter skall föras in i liggare. Enligt utredningens mening bör skyldigheten att föra in beslut av det nu aktuella slaget i liggare kunna begränsas. Behovet av en redovisning i liggaren är nämligen högst varierande. Föreskrift enligt 41 § väglagen skall emellertid — som f. n. — alltid införas i liggare. Utredningens allmänna överväganden i denna del har redovisats under 6.1.6.

Förslaget att polismyndigheten skall föra en gemensam liggare innebär ökat arbete för denna myndighet. Graden av den ökade arbetsbelastningen beror bl. a. på utformningen av liggaren. Enligt utredningens mening bör polismyndigheten huvudsakligen fungera som en sorts uppsamlingscentral för de beslut om lokala trafikföreskrifter som meddelas av kommun, länsstyrelse, TSV eller vägverket och berör distriktet. För att uppgiften inte skall bli alltför betungande bör besluten utformas på ett sådant sätt, att de utan omgång kan införas i en liggare. Närmare bestämmelser om utformningen av liggaren och därmed sammanhängande rutiner bör meddelas av rikspolisstyrelsen. En bestämmelse därom upptas i 152 § andra stycket där det också föreskrivs att rikspolisstyrelsen skall meddela bestämmelserna i fråga efter samråd med företrädare för de myndigheter som får meddela lokala trafikföreskrifter.

I avsnittet 6.1.6 har utredningen berört frågan i vilka fall införing i liggare inte synes behövlig. En grupp fall av sådant slag utgörs av helt tillfälliga, till viss person eller visst fordon knutna beslut om lokala trafikföreskrifter. Det kan exempelvis vara fråga om en flyttbuss, som behöver antingen föras på en gata, där sådana fordon är förbjudna, eller parkera där detta inte är tillåtet. I vissa fall kan t. o. m. flera län vara berörda. Ett exempel utgör en transport från Ludvika till Luleå av en transformator på ett fordon, vars dimensioner inte är förenliga med gällande trafikbestämmelser. Det synes därvid opraktiskt att den centrala beslutsmyndigheten skall distribuera beslutet till varje berört polisdistrikt för införing i liggare. Liknande frågor uppkommer även vid s. k. riksdispenser för vissa handikappade. I de nu exemplifierade fallen synes det lämpligare att föreskriva skyldighet att medföra bevis om tillståndet (föreskriften). Det är emellertid svårt att förutse alla fall som

kan tänkas uppkomma. I paragrafens andra stycke föreslås därför att rikspolisstyrelsen skall meddela närmare bestämmelser också i fråga om vilka lokala trafikföreskrifter som skall införas i liggare. I detta sammanhang kan erinras om att utredningen under 6.1.3 föreslagit, att TSV företar en översyn av samtliga frågor med anknytning till dispenser för handikappade.

Paragrafens tredje stycke ersätter nuvarande 152 § andra stycket. Rätt för regeringen att meddela bestämmelser om kommuns skyldighet att bl. a. kungöra vissa beslut upptas i 3 § andra stycket lagen med bemyndigande att meddela lokala trafikföreskrifter m. m. Förslaget innebär att kungörandet begränsas att avse föreskrifter som varken skall utmärkas genom vägmärke — detta överensstämmer med gällande rätt — eller införas i liggare. I den senare delen kommer alltså rikspolisstyrelsens bestämmelser om vilka föreskrifter som skall införas i liggare att bli avgörande för kungörandet. I förhållande till gällande rätt innebär förslaget även den ändringen att införandet i länskungörelserna helt slopas i sådana fall som här avses.

152 a §

I denna nya paragraf upptas bestämmelser om underrättelsesyldighet. Sådana bestämmelser finns f. n. i 152 §.

I första punkten föreskrivs att polismyndighet genast skall underrättas om beslut som gäller lokal trafikföreskrift. Givetvis avses här endast sådan av annan myndighet beslutad lokal trafikföreskrift som berör polisdistriktet i fråga. Den föreslagna skyldigheten är en följd av förslaget i 152 § om att polismyndighet skall föra en för samtliga de myndigheter som äger meddela lokala trafikföreskrifter gemensam liggare. Underrättelsesyldigheten omfattar emellertid även lokala trafikföreskrifter, som inte behöver föras in i liggare. Detta motiveras av att polismyndigheten för sin verksamhet behöver ha tillgång till samtliga lokala trafikföreskrifter som berör distriktet. Kommuns underrättelsesyldighet regleras i 3 § andra stycket lagen med bemyndigande att meddela lokala trafikföreskrifter m. m.

I paragrafens andra punkt anges att den som meddelar lokal trafikföreskrift, som skall utmärkas genom vägmärke, är skyldig att underrätta väghållaren om beslutet.

Utredningen anser inte behövt att i VTK uppta bestämmelser om ytterligare underrättelsesyldighet. Förslaget innebär en begränsning av underrättelsesyldigheten i förhållande till gällande rätt. Med stöd av 162 § kan emellertid meddelas föreskrifter om den ytterligare underrättelsesyldighet som kan anses behövlig.

154 §

Med stöd av denna paragraf meddelade förbud och föreskrifter är inte att anse som lokala trafikföreskrifter enligt gällande ordning. Utredningen har inte funnit skäl att frånga denna systematik men ändå haft anledningen överväga om paragrafen påverkas av utredningens förslag.

Den första fråga som uppkommer är om polismyndigheten över huvud behöver ges någon kompetens enligt 154 §. Polismyndigheten kan ju nämligen — om utredningens förslag genomförs — med stöd av 148 § meddela föreskrifter i de hänseenden som anges i 154 §. En närmare granskning visar emellertid att det kvarstår ett behov som delvis täcks

av 154 § i den nu gällande lydelsen och delvis kan täckas genom en vidgning av tillämpningsområdet för 154 §.

Ett väsentligt inslag i 154 § är möjligheten att begränsa hastigheten. Föreskrift av detta slag kan meddelas av polismyndighet även enligt 148 § men endast såvitt avser tätbebyggt område. Behovet av att kunna tillfälligt begränsa hastigheten i samband med trafikolyckor utanför tätbebyggda områden utgör ett motiv att behålla den nuvarande regeln i 154 §.

De möjligheter att reglera trafiken som 154 § f. n. ger innefattar endast begränsning av hastigheten och förbud att stanna fordon. Om det är fråga om mycket tillfälliga föreskrifter — och föreskriften i 154 § torde ursprungligen ha tillkommit framför allt med tanke på sådana — är dessa möjligheter kanske tillräckliga. Andra trafikreglerande åtgärder som kan bli nödvändiga även vid mycket kortvariga arrangemang är emellertid exempelvis enkelriktningar, omkörningsförbud, begränsningar i fråga om fordonstyp eller fordons vikt eller bredd. Om en återgång till normala förhållanden inte sker mycket snabbt kan det dessutom uppkomma behov av att förbjuda parkering.

Enligt vad utredningen erfarit är en mycket stor del av de kortfristiga lokala trafikföreskrifterna påkallade av väghållningsarbeten och liknande. Detta torde i många fall, särskilt i storstäderna, ha lett till en uttjänning av tillämpningsområdet för 154 §. Vaghållaren anser sig t. ex. kunna med stöd av 154 § begränsa hastigheten på en gata under flera veckor i samband med asfalteringsarbeten. I andra fall har länsstyrelsen gett väghållaren tillstånd att begränsa hastigheten på en viss väg under pågående vägarbete, varvid väghållaren lämnats frihet att från dag till dag (eller annan tid) själv närmare bestämma vilken del av vägen som skall omfattas av begränsningen.

Utredningen anser att de rådande förhållandena i fråga om tillämpningen av 154 § inte är tillfredsställande. En utgångspunkt vid utformningen av 154 § bör i princip vara att den skall avse behov som inte bara är tillfälliga utan dessutom oförutsedda. Om en väg skall byggas om fattas beslutet därom regelmässigt efter noggranna förberedelser. I dessa bör då även ingå att tillse att nödvändiga lokala trafikföreskrifter meddelas. Till oförutsedda behov hör däremot arbeten som föranleds av naturhändelser av olika slag och läckage i ledningar e. d. Också smärre löpande underhållsarbeten eller arbeten på vägen föranledda av t. ex. ledningsarbeten vid sidan av vägen bör kunna hänföras under 154 §.

Som redan framhållits finns det anledning att låta 154 § inkludera möjlighet att tillgripa flertalet trafikreglerande åtgärder. Ju mer ingripande åtgärd det är fråga om desto större anledning finns det emellertid att starkt begränsa giltighetstiden.

Utredningen har i första stycket tagit upp en regel som gäller enbart polismyndigheten. Med hänsyn till att tillämpningsområdet — i likhet med vad som nu gäller — begränsas till behov föranledda av trafikövervakning eller trafikolycka kan med säkerhet förutsägas att det blir fråga om åtgärder med mycket kort varaktighet. Polismyndigheten har därför givits möjlighet att vidta trafikreglerande åtgärder av alla slag.

I andra stycket har upptagits bestämmelser som reglerar väghållarens kompetens i det aktuella hänseendet. Kompetensområdet har därvid utformats på samma sätt som för polismyndigheten enligt första stycket men i fråga om mer ingripande åtgärder har utsagts att föreskriften ej får avse mer än fem dagar. Detta innebär att väghållaren kan begränsa

hastigheten eller meddela förbud att stanna fordon även om det gäller en något längre tid men bestämmelser om t. ex. förbud mot viss fordons trafik får ej meddelas för mer än högst fem dagar. Utredningen räknar med att denna vidgning av väghållarens kompetens skall medföra en väsentlig lättnad för polismyndigheterna och i någon mån även för länsstyrelserna.

Med hänsyn till att föreskrifter med stöd av 154 § är av intresse vid övervakningen av trafiken bör polismyndigheten underrättas om sådana föreskrifter som beslutas av väghållaren. En regel härom har intagits i andra stycket.

159 §

Denna paragraf innehåller vissa undantag från reglerna i 148, 148 a och 148 b §§. Undantagen gäller dels vissa ganska speciella fall, dels fall där lokala trafikföreskrifter berör mer än en kommun, polisdistrikt eller län. Samtliga fall behandlas också f. n. i 159 § men torde — som redan framgått — inte vara att anses som lokala trafikföreskrifter.

Angående de olika under a) till e) behandlade undantagen kan anföras följande.

a) Enligt 105 § VTK prövar länsstyrelsen frågor om tillstånd till tävling med fordon på väg. På grund härav bör länsstyrelsen — liksom f. n. — i sådana sammanhang pröva också frågor om undantag från 65 § VTK eller beslut som meddelats med stöd av 65 §. Den myndighet som ger tillstånd till tävlingen bör också pröva frågan vilka särskilda föreskrifter om hastighet som eventuellt bör meddelas. Den beslutanderätt som eljest tillkommer andra myndigheter bör alltså få vika när det gäller tävling på väg. Förslaget innebär ingen ändring i vad som nu gäller.

I 159 § andra stycket finns f. n. en regel som ger trafiksäkerhetsverket möjlighet att "för visst ändamål" medge undantag från 65 § eller beslut som meddelats med stöd av 65 §. Innebörden av denna regel är att verket kan höja eller sänka bashastigheten 70 km/tim. eller göra undantag från en av verket självt meddelad föreskrift om höjd bashastighet. Enligt utredningens förslag kan föreskrift om sänkning av bashastigheten alltid meddelas av länsstyrelse. F. n. torde en sådan föreskrift inte kunna avse tillfälligt ändamål. Dessutom kan polismyndigheten enligt förslaget sänka bashastigheten i vissa fall.

Mot bakgrund av det delvis nya läge som inträtt genom utredningens förslag i övrigt finner utredningen tveksamt om någon regel motsvarande den som nu finns i 159 § andra stycket behövs. Det enda fall som inte täcks är att den gällande bashastigheten behöver höjas för visst ändamål. En permanent höjning kan alltid beslutas av TSV med stöd av 65 § VTK. Behovet av en regel om höjning för visst ändamål torde vara mycket litet men det kan inte helt uteslutas. Utredningen har därför stannat för att i princip behålla den nuvarande regeln. Eftersom en sänkning av bashastigheten — även om det gäller visst ändamål — kan beslutas av länsstyrelse eller polismyndighet bör TSV:s kompetens i denna del avse enbart fall där det är fråga om en höjning. Här bortses från fall där föreskriften berör mer än ett polisdistrikt eller län.

b) De fall som här anges gäller fordons belysning framåt, annat blinkande ljus än körriktningssvisare, bilbälte och skyddshjälm för den som färdas med motorcykel. Utredningens förslag innebär endast en redaktionell ändring.

c—e) Samtliga dessa fall gäller de komplikationer som uppstår när

en lokal trafikföreskrift berör mer än det geografiska område där beslutsorganet har kompetens. Fall av detta slag behandlas f. n. i 159 §.

Under c) behandlas det fallet att en föreskrift som polismyndigheten äger meddela berör mer än ett polisdistrikt inom ett län. Som exempel kan nämnas tillstånd att framföra en bred transport mellan två orter i skilda polisdistrikt. Tillstånd av detta slag bör ges av en och samma myndighet, inte successivt av polismyndigheterna i flera distrikt. Om ett ärende av detta slag väcks hos polismyndighet skall ärendet enligt förslaget överlämnas till länsstyrelsen. Skulle ärendet beröra mer än ett län skall ärendet enligt vad som föreslås under e) överlämnas till vägverket eller TSV.

Fall av det slag som avses under c) torde vara ganska vanliga. Detta kan inte sägas om de fall som behandlas under d). Såsom framhållits under 4.1.6 torde det emellertid i undantagsfall behövas en möjlighet för länsstyrelsen att ta över ärenden, i vilka kommun i och för sig äger meddela lokal trafikföreskrift. Kommunen bör — liksom polismyndigheten i fall som avses under c) — vara skyldig att hänskjuta sådana ärenden som här avses till länsstyrelsen.

e) En lokal trafikföreskrift kan som redan antytts beröra mer än ett län. De i praktiken vanligaste fallen torde vara de som berörts under c) ovan. I något undantagsfall kan det tänkas förekomma sådana fall även i fråga om föreskrifter som kommunen äger besluta. Också fall av det slag som avses under a) ovan kan givetvis beröra mer än ett län. För samtliga fall bör gälla att beslutanderätten tillkommer en central myndighet. Vilken central myndighet som bör besluta beror på föreskriftens innehåll. Gäller föreskriften axeltryck, boggitryck eller bruttovikt med avvikelser från 106 § VTK bör det — liksom f. n. — ankomma på statens vägverk att besluta. I övriga fall dominerar trafiksäkerhetssynpunkterna och beslutanderätten bör därför enligt utredningens mening tillkomma TSV. Länsstyrelsen skall hänskjuta sådant ärende som här avses till den centrala myndigheten för avgörande. Bortsett från en viss omfördelning av ärendena mellan vägverket och TSV torde förslaget i sak överensstämma med gällande rätt.

En typ av ärenden som faller under e) är de s. k. riksdispenserna för handikappade. Som förut framhållits bereder dessa ärenden vissa problem och utredningen har därför förordat en särskild utredning i ämnet.

159 a §

Utredningens förslag innebär att trafiknämnden avskaffas. Denna paragraf kan därför upphävas. Frågor av motsvarande beskaffenhet som de vilka nu behandlas i denna paragraf uppkommer när det gäller polismyndighetens handläggning av ärenden om lokala trafikföreskrifter. De bestämmelser som behövs i detta ämne bör emellertid inte tas in i VTK.

160 §

De ändringar som föreslås i denna paragraf är av endast redaktionell art.

162 §

I denna paragraf föreslås endast en följdändring till utredningens förslag i 159 § e i fråga om fördelningen av beslutskompetensen mellan TSV och vägverket.

169 §

Innehållet i denna paragraf, som behandlar besvärfrågor, har anpassats till utredningens förslag att — med avskaffande av trafiknämnden — tilldela polismyndigheten och kommunen beslutsbefogenheter enligt VTK. Sålunda anges i första stycket att talan mot polismyndighetens beslut i ärende om lokal trafikföreskrift förs hos länsstyrelsen genom besvär. I fråga om talan mot kommunens beslut i sådant ärende gäller besvärreglerna i kommunallagarna och 4 § i lagen med bemyndigande att meddela lokala trafikföreskrifter m. m.

Paragrafens andra stycke motsvarar i sak andra och tredje styckena i den nu gällande lydelsen av paragrafen.

170 §

I denna paragraf föreskrivs f. n. att TSV och statens vägverk får föra talan mot trafiknämnds eller länsstyrelses beslut i fråga om lokal trafikföreskrift eller undantag från sådan föreskrift. De föreslagna ändringarna är föranledda av att trafiknämnden föreslås avskaffad och att den föreslagna definitionen av begreppet lokal trafikföreskrift omfattar vad som i dag betecknas som undantag. Enligt förslaget blir det möjligt för de båda verken att föra talan mot beslut av polismyndigheten i det angivna hänseendet. Rätten att anföra besvär över kommunens beslut i motsvarande fall regleras i 4 § lagen med bemyndigande att meddela lokala trafikföreskrifter m. m. Liksom f. n. skall besvärsrätten ej vara inskränkt till viss tid.

7.3 Terrängtrafikkungörelsen

I avsnittet 6.2 har utredningen redovisat sin bedömning att de nya reglerna om beslutskompetens m. m. kan — efter i princip samma mönster som gäller i fråga om VTK — infogas i det avsnitt av TTK som f. n. behandlar lokala trafikföreskrifter. I första hand berörs 57—59 §§ och 67 § tredje stycket TTK. Det sistnämnda stycket föreskriver att fråga om undantag från lokal trafikföreskrift prövas av den myndighet som meddelat föreskriften. Dessutom berörs 65, 82 och 83 §§.

57 §

Första och andra styckena i paragrafen innehåller f. n. en definition av begreppet lokal trafikföreskrift och en uppräkningslista av vad sådana föreskrifter får avse. Eftersom utredningen i 1 § 2. lagen med bemyndigande att meddela lokala trafikföreskrifter m. m. upptagit den del av definitionen som f. n. finns i 57 § första stycket första punkten har i förslaget paragrafen kunnat begränsas i motsvarande mån.

I ett nytt tredje stycke har — i överensstämmelse med 147 § VTK — klart utsagts att även föreskrifter som gäller under begränsad tid eller avser visst tillfälligt ändamål är att anse som lokala trafikföreskrifter. Därmed kommer även föreskrifter av det slag som f. n. avses i 67 § tredje stycket TTK — benämnda undantag från lokala trafikföreskrifter och populärt även dispenser — att uttryckligen omfattas av detta begrepp. Den principiella bakgrunden till och fördelarna med denna definition redovisas i specialmotiveringarna till 1 § i den nyss nämnda lagen och 147 § VTK.

Fjärde stycket upptar en bestämmelse som f. n. återfinns i första stycket.

58 §

I denna paragraf anges i vilka fall polismyndigheten äger meddela lokala trafikföreskrifter.

TTK i gällande lydelse tillägger inte polismyndigheten någon formell beslutanderätt. Enligt 8 § trafiknämndslagen har trafiknämnden emellertid rätt att uppdra åt ordföranden — polismästaren — att på nämndens vägnar fatta beslut i visst ärende eller vissa grupper av ärenden.

I paragrafens första stycke föreslås polismyndigheten få befogenhet att generellt meddela förbud och föreskrifter i fall där utredningen funnit ordnings- och trafiksäkerhetsynpunkterna vara dominerande. Till denna kategori hör trafikregler som avser förbud mot trafik med fordon med last av viss beskaffenhet, förbud mot provkörning med fordon eller sådan övningskörning som avses i 108 § körkortskungörelsen och undantag från 51 § (57 § första stycket 1. och 4.).

I paragrafens andra stycke tilldelas polismyndigheten befogenhet att — i enlighet med den princip som ligger till grund för 148 § VTK — besluta i ärenden om mer ingripande förbud och föreskrifter än som avses i första stycket under förutsättning att beslutet är begränsat till viss tid, viss person eller visst fordon. Förslaget i denna del innebär, att polismyndigheten äger rätt att, när något av de nyss angivna begränsningsrekvisiten föreligger, meddela även trafikregler som avser förbud mot trafik med fordon av visst slag, förbud att stanna eller parkera, färdhastighet eller annan åtgärd för reglering av trafiken.

Det kan råda delade meningar om vilken tid en av polismyndighet meddelad föreskrift längst får avse. Den tidslängd som föreslagits i 148 § VTK passar enligt utredningens mening mindre väl i detta sammanhang. Terrängtrafikens omfattning och karaktär varierar efter årstiderna och olika områden. För att länsstyrelsernas och kommunernas beslutanderätt inte skall bli illusorisk anser utredningen att tiden bör begränsas till högst en månad. Om denna tid visar sig inte räcka till bör en kortare förlängning kunna ske. Detta bör emellertid vara undantagsfall. Skulle man redan från början kunna förutse att föreskriften måste gälla längre tid än en månad, bör den beslutas av kommunen eller länsstyrelsen beroende på föreskriftens beskaffenhet.

Av naturliga skäl har i detta stycke inte kunnat uppställas något krav på sådan lokal begränsning som föreslagits i motsvarande regel i VTK. Det bör emellertid uppmärksammas att i definitionen på lokal trafikföreskrift enligt 1 § 2. lagen med bemyndigande att meddela lokala trafikföreskrifter m. m. ligger en begränsning till visst område eller viss färdled.

Inom ramen för denna paragrafs andra stycke får polismyndigheten som nämnts rätt att förbjuda trafik med vissa slag av fordon, förbjuda stannande och parkering och meddela föreskrifter om hastighet och andra regleringsåtgärder. Vissa sådana föreskrifter eller en kombination av föreskrifter kan meddelas av polismyndigheten vid tillfällen då en större anhopning av främst snöskottrar är att vänta, exempelvis vid slalomtävlingar och andra skidtävlingar samt vid fisketävlingar vintertid. Ett annat exempel är behovet att förbjuda fordonstrafik i områden med överhängande lavinfara. Även under längre perioder kan behövas reglering. Under bl. a. sportlovstider och påsk är anhopningen av turister vid skidliftar och sportstugeområden stor. Vidare kan nämnas att t. ex. vintermete på sjöar under vårvintern samlar mycket folk i vissa delar av lan-

det. Om behovet av reglering normalt sträcker sig över en period som överstiger en månad får kommunen eller länsstyrelsen besluta beroende på vilken föreskrift det gäller.

Polismyndighetens kompetens enligt denna paragrafs andra stycke avser som nämnts föreskrifter med begränsning till tid, person eller fordon. Med stöd härav kan polismyndigheten tillgodose behov av föreskrifter för olika nyttokörningar och tillfälliga ändamål, motsvarande de föreskrifter som i gällande ordning betecknas som undantag från lokala trafikföreskrifter. Sådana föreskrifter faller — som nämnts under 57 § — uttryckligen under begreppet lokal trafikföreskrift. 67 § tredje stycket föreslås därför upphöra att gälla.

Förslaget att tilldela polismyndigheten den ovan beskrivna kompetensen har fördelar från samordningssynpunkt, vilket framgår av följande exempel. För att anordna en tävling, exempelvis skidtävling, krävs enligt 12 § allmänna ordningsstadgan (1956: 617) tillstånd av polismyndigheten. I samband med en sådan tillställning kan behövas tillfällig reglering av trafiken på vägar åtminstone i anslutning till start- och målområden. Om detta kan polismyndigheten besluta med stöd av 148 § VTK i förslagen lydelse. Vid tillställningar av nyss nämnt slag uppkommer också behov av att reglera trafiken i berörda terrängområden. Föreskrifter i fråga om terrängtrafiken kan polismyndigheten meddela med stöd av den föreslagna 58 § TTK. Därigenom samlas beslutsfunktionerna enligt de tre nämnda författningarna hos ett och samma organ — polismyndigheten — som kan göra en enhetlig bedömning av behovet av föreskrifter.

I fråga om vad som avses med polismyndighet hänvisas till specialmotiveringen till 148 § VTK. Vad som under samma paragraf sågs om kungörelsen (1975: 986) om handläggning av vissa polischefsuppgifter gäller i tillämpliga delar även polismyndighetens beslutanderätt enligt TTK.

58 a §

I denna paragraf upptas en bestämmelse om de fall då länsstyrelsen äger meddela lokala trafikföreskrifter.

Utredningen föreslår att länsstyrelsen skall besluta om hastighetsreglering i ärenden, som inte är begränsade på sätt som anges i 58 § andra stycket.

Dessutom innebär förslaget att länsstyrelsen — liksom f. n. — äger besluta om förbud och föreskrifter enligt 57 § andra stycket. I fråga om bakgrunden härtill hänvisas till den allmänna motiveringen. Såsom närmare utvecklas under 58 b § kan kommunen enligt utredningens förslag av hänsyn till bl. a. friluftslivets intressen meddela vissa föreskrifter, som påverkar behovet av reglering enligt 57 § andra stycket.

Av motiveringen till 58 § framgår att polismyndigheten skall äga meddela beslut med begränsad giltighet och därmed besluta om föreskrifter, som i dag benämns undantag eller dispenser. Polismyndighetens kompetens täcker emellertid inte behovet av motsvarande beslut enligt 57 § andra stycket. Sådana begränsade beslut får meddelas av länsstyrelsen. Om ursprungsbeslutet är tillräckligt nyanserat — dvs. om främst nyttotrafiken undantagits — behöver det emellertid inte bli fråga om någon större frekvens av kompletteringsbeslut.

58 b §

I denna paragraf anges kommunens kompetens att meddela lokala trafikföreskrifter. Vid den författningsmässiga beskrivningen av denna kompetens har tillämpats den teknik som använts vid motsvarande situation enligt VTK. Sålunda har först angivits i vilka fall polismyndigheten (58 §) och länsstyrelsen (58 a §) äger meddela lokala trafikföreskrifter. Därefter anges i denna paragraf att sådana föreskrifter i andra fall enligt 57 § första stycket meddelas av kommunen.

Regeringens bemyndigande att delegera till kommunen att meddela lokala trafikföreskrifter enligt TTK regleras i den tidigare behandlade lagen. I den nu aktuella paragrafen bestäms endast gränserna för kommunens kompetens.

Tillämpningsområdet för paragrafen har väsentligt rubbats genom att terrängkörningslagen innehåller ett generell förbud mot körning i terräng på barmark. Några exempel på föreskrifter som kommunen enligt denna paragraf äger meddela kan emellertid ges. Beträffande samtliga föreskrifter gäller givetvis att de måste vara begränsade till kommunens eget område. Vidare skall de vara så genRElla att de inte faller inom polismyndighetens kompetens enligt 58 § i föreslagen lydelse.

Med stöd av 57 § första stycket 1. kan kommunen meddela förbud mot snöskoterkörning i särskilt iordningställda skidspår — elljusspår o. l. — som regelbundet används av en större krets människor. Vid denna typ av förbud bör givetvis undantas körning med skoter för att anlägga och underhålla skidspåren. Liknande förbud kan också meddelas i fråga om slalombackar och närliggande områden. Även här bör göras undantag för exempelvis snöpackningsmaskiner och andra nyttofordon.

I vissa fall behöver fordonstrafiken regleras inom t. ex. ett vintertid livligt besökt område. Behovet kan avse både vägar och terräng. Kommunen kan i sådana fall se området som en helhet och reglera fordons- trafikken såväl på vägar som i utsatta terrängavsnitt. Det kan därvid bli fråga om att i terrängavsnitten förbjuda trafik med motordrivna fordon eller förbjuda stannande eller parkering.

Kommunen har som nämnts i den allmänna motiveringen föreslagits få rätt att meddela föreskrifter om även annan reglering av trafiken. Härmed torde avses omkörningsförbud vid exempelvis en särskilt smal passage. Andra exempel kan vara föreskrifter om högsta tillåtna tyngd eller bredd på terrängfordon när det gäller en bropassage på en terrängled.

Som nyss angivits kan kommunen enligt förslaget meddela förbud mot trafik med fordon av visst slag av hänsyn till friluftslivet. På grund härav kan det i vissa fall visa sig överflödigt för länsstyrelsen att med hänsyn till naturvården ge ett motsvarande beslut med stöd av 57 § andra stycket och 58 a §. Eventuellt kan naturvårdsintressena motivera att länsstyrelsen skärper ett av kommunen tidigare meddelat beslut eller vidgar det område, som bör skyddas. I det omvända fallet kan det saknas anledning för kommunen att meddela föreskrifter med hänsyn till redan gällande länsstyrelsebeslut, som tillgodoser även de intressen kommunen har att beakta. Det nu sagda visar enligt utredningens mening det angelägna i att samråd sker mellan länsstyrelsen och kommunen i dessa fall och att beslutsfunktionerna samordnas. (Se även 57 § tredje stycket i gällande lydelse.)

Vad som anförts under 6.1.2 om kommunens beslutanderätt enligt VTK gäller i tillämpliga delar även kommunens motsvarande uppgifter enligt TTK.

58 c §

Denna paragraf reglerar de fall då en föreskrift berör mer än ett polisdistrikt respektive mer än en kommun. I dessa fall äger 159 § VTK motsvarande tillämpning. Utredningen har inte ansett det vara något praktiskt behov av att tilldela någon central myndighet beslutanderätt när en föreskrift berör mer än ett län.

59 §

I denna paragraf ges bestämmelser om liggare och kungörande. Paragrafens första stycke är utformat efter samma princip som motsvarande regel i VTK, nämligen 152 §. I denna del hänvisas till specialmotiveeringen till sistnämnda paragraf.

Paragrafens andra och tredje stycken innebär bara en redaktionell ändring i förhållande till gällande rätt.

60 §

I denna paragraf föreslår utredningen en begränsning av skyldigheten för beslutande myndighet att underrätta annan myndighet om meddelade lokala trafikföreskrifter. Utredningen anser det tillräckligt med en bestämmelse av innehåll att den myndighet som meddelat lokal trafikföreskrift som avses i 57 § andra stycket skall underrätta statens naturvårdsverk om föreskriften. TSV är givetvis oförhindrat att med stöd av 65 § föreskriva den underrättelseskyldighet som kan finnas nödvändig.

65 §

Ändringen i denna paragraf är endast redaktionell.

67 §

Utredningen föreslår att paragrafens tredje stycke skall upphävas. Skälet härtill redovisas i specialmotiveringarna till 57 och 58 §§.

82 och 83 §§

De ändringar som föreslås i dessa paragrafer motsvaras i princip av ändringarna i 169 § respektive 170 § VTK. Specialmotiveringarna till de båda sistnämnda paragraferna gäller i tillämpliga delar även 82 och 83 §§ TTK.

7.4 Yrkestrafikförordningen

Flertalet av de ändringar i YTF som föranleds av utredningens förslag i avsnittet 6.3 är av mycket enkel beskaffenhet. Sålunda föreslås att i 5, 9, 15 och 20 §§ ordet trafiknämnd eller böjningsformer därav skall utbytas mot kommun och böjningsformer därav. I samma paragrafer skall "Konungen" bytas ut mot "regeringen". Dessa ändringar torde inte behöva kommenteras närmare. Beträffande övriga föreslagna ändringar vill utredningen anföra följande.

15 §

I fjärde stycket andra punkten av denna paragraf föreskrivs f. n., att avskrift av beslut som regeringen meddelat enligt 5 § femte stycket skall tillställas "vederbörande länsstyrelse och trafiknämnd". Bakgrunden till denna föreskrift är att kommun enligt 5 § tredje stycket i vissa fall äger göra ansökan om trafiktillstånd för juridisk person. Utredningen föreslår ingen ändring av denna bestämmelse men eftersom kommunen är sökande i de ärenden som avses i andra punkten och i denna egenskap bör få en avskrift av beslutet samt trafiknämnden avskaffas är det tillräckligt med en föreskrift om expedition endast till länsstyrelsen.

25 §

Enligt 2 mom. första stycket skall innehavare av trafiktillstånd för personbefordran med bil bl. a. till tillståndsmyndigheten överlämna bevis att fordonet godkänts vid lämplighetsbesiktning. Sådan besiktning utförs av besiktningsman. I momentets fjärde stycke stadgas att myndighet som meddelat trafiktillstånd kan, när anledning därtill föreligger, återkalla godkännande som avses i första stycket.

Utredningen föreslår, som framgår av den allmänna motiveringen, att även fråga om återkallelse av nyss nämnt slag skall prövas av besiktningsman. Definitionen på besiktningsman stämmer överens med bl. a. 3 § fordonskungörelsen (1972: 595) och 3 § TTK.

I detta sammanhang vill utredningen ifrågasätta behovet av den i 2 mom. första stycket föreskrivna skyldigheten för innehavare av trafiktillstånd att göra vissa anmälningar. Enligt vad som uppgivits av en av utredningens experter fyller dessa anmälningar ingen funktion men vållar tillståndsmyndigheten ett betydande registreringsarbete.

41 §

Som en följd av utredningens förslag om att trafiknämnden skall avskaffas bör paragrafens tredje stycke upphävas.

43 a §

I 25 § 2 mom. fjärde stycket föreslås att besiktningsman får befogenhet att pröva fråga om återkallelse av godkännande av fordon som skall användas för personbefordran. I den mån sådana beslut verkligen förekommer och har någon självständig betydelse bör — liksom f. n. — möjlighet till överprövning föreligga. Efter mönster av 115 § fordonskungörelsen föreslår utredningen att tillståndshavaren skall äga påkalla TSV:s prövning av besiktningsmannens beslut.

44 §

I paragrafens 1 mom. regleras talerätten mot bl. a. trafiknämndens beslut och länsstyrelsens beslut i ärende angående yrkesmässig trafik, vilket från trafiknämnd hänskjutits till länsstyrelsen.

Med hänsyn till utredningens förslag om att trafiknämndens befogenheter i princip skall överflyttas på kommunen föreslås att i första stycket i stället skall tas in en erinran om att talan mot kommuns beslut enligt denna förordning följer särskilda regler. Därmed avses besvärreglerna i kommunallagen (1953: 753) och kommunallagen (1957: 50) för Stockholm.

I andra stycket föreslås vissa redaktionella jämkningar. Den i samma

stycke upptagna regeln om talan mot länsstyrelsens beslut i ärenden som hänskjutits dit från trafiknämnden bör givetvis utgå.

7.5 Polischefskungörelsen

Som framhållits i den allmänna motiveringen utgår utredningen från att de ärenden som enligt utredningens förslag till 148 § VTK och 58 § TTK skall ankomma på polismyndigheten i stor utsträckning bör kunna delegeras från polischefen till lägre polisbefäl. Bestämmelser om delegation av detta slag finns i den förut nämnda förordningen (1975: 986) om handläggning av vissa polischefsuppgifter (jfr 159 a § VTK). Av särskilt intresse i denna förordning är att den gäller även ärenden enligt 8 § första stycket lagen om trafiknämnder, dvs. ärenden som trafiknämnd delegerat till ordföranden. I 6 § av förordningen föreskrivs att den som innehar eller uppehåller tjänst som polisinspektör och tjänstgör som chef för avdelning, trafiksektion eller arbetsgrupp, som vakthavande befäl eller på polisstyrelsens kansli får åläggas att i polischefens ställe handlägga trafiknämndsärenden av enklare beskaffenhet, vilka trafiknämnden har delegerat till polischefen i dennes egenskap av nämndens ordförande.

Utredningen anser att delegationsbestämmelsen i polischefskungörelsen bör kunna utformas på direkt motsvarande sätt som enligt gällande rätt. I stället för trafiknämndsärenden bör i 6 § upptas ärenden enligt 148 § VTK och 58 § TTK.

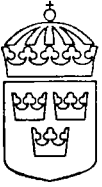
I 1 § bör vidtas den ändring som följer av att lagen om trafiknämnder föreslås upphävd.

7.6 Övergångsbestämmelser till författningsförslagen

Ett genomförande av utredningens förslag synes fordra i huvudsak följande övergångsbestämmelser.

De lokala trafikföreskrifter enligt *VTK och TTK*, som gäller vid ett genomförande av utredningens förslag, skall givetvis äga fortsatt giltighet. Samma förhållande föreslås gälla s. k. dispenser, som meddelats med stöd av äldre bestämmelser. Enligt gällande rätt anges nämligen inte uttryckligen sådana dispenser vara att betrakta som lokala trafikföreskrifter. Vidare behövs beträffande såväl *VTK* som *TTK* bestämmelser om att ärende, som anhängiggjorts vid beslutande myndighet men ej avgjorts när utredningens ändringsförslag träder i kraft, skall överlämnas till myndighet, som enligt de föreslagna bestämmelserna har att pröva sådant ärende. Denna bestämmelse avser dels fall då helt nytt beslutsorgan föreslås och dels fall, då omfördelning i beslutskompetensen föreslås i fråga om redan befintliga organ. Ärenden som avgjorts i första instans men överklagats skall däremot handläggas enligt äldre bestämmelser.

För *YTF:s* del föreslås gälla i princip motsvarande bestämmelser.



KOMMUNIKATIONS-
DEPARTEMENTET

Huvudmannskapet för kommunala trafikövervakare

Promemoria av Trafiknämndsutredningen
Stockholm 1976

Till Statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet

Kungl. Maj:t bemyndigade den 18 oktober 1974 chefen för kommunikationsdepartementet att tillkalla en sakkunnig för att överväga vissa kommunala trafik- och trafiksäkerhetsfrågor. Med stöd av bemyndigandet tillkallade departementschefen samma dag såsom sakkunnig justitiekanslern Ingvar Gullnäs.

Den 15 november 1974 förordnades numera hovrättsassessorn John-Olof Wallin att vara sekreterare åt den sakkunnige.

Utredningen — som kallat sig trafiknämndsutredningen — har i mars 1976 avlämnat betänkandet (SOU 1976: 18) Lokala trafikföreskrifter m. m.

I enlighet med sitt åtagande i samband med avlämnandet av nyssnämnda betänkande får utredningen härmed överlämna en promemoria (Ds K 1976: 6) angående huvudmannaskapet för kommunala trafikövervakare.

Utredningen har i denna del av sitt uppdrag biträtts av sekreteraren i Svenska kommunförbundet Jimmy Björk, polismästaren i Göteborgs polisdistrikt Bengt Erlandsson och byråchefen i rikspolisstyrelsen Carl-Erik Kappelin som experter. Experterna har i allt väsentligt anslutit sig till de i promemorian framlagda förslagen.

Uppdraget är härmed slutfört.

Stockholm den 30 juni 1976

Ingvar Gullnäs

/ John-Olof Wallin

Innehåll

1. Inledning
2. Gällande ordning
3. Propositionen 1975/76: 106 med förslag till lag om felparkeringssavgift jämte trafikutskottets betänkande 1975/76: 14
4. Överväganden och förslag

BILAGA

Förarbetena till och innebörden av 1964 års lag om kommunal trafikövervakning

Huvudmannskapet för kommunala trafikövervakare

1 Inledning

Trafiknämndsutredningen har haft att utreda vissa kommunala trafik- och trafiksäkerhetsfrågor, främst

- beslutanderätten i fråga om lokala trafikföreskrifter,
- beslutanderätten i fråga om tillstånd till taxitrafik m.m. samt
- organisationen m. m. av det frivilliga lokala trafiksäkerhetsarbetet.

I dessa delar har utredningen avgivit betänkandet (SOU 1976: 18) "Lokala trafikföreskrifter m. m."

I proposition 1975/76: 106 framlades förslag till lag om felparkeringsavgift, m. m. Enligt lagen avkriminaliseras de flesta former av parkeringsförseelser och den nuvarande parkeringsboten ersätts med en avgift, som fordonsägaren är betalningsansvarig för. Om kommunen svarar för trafikövervakningen enligt lagen (1964: 321) om kommunal trafikövervakning, tillfaller avgiften kommunen, dock efter avdrag för statsverkets administrationskostnader.

Under avsnittet 8.7 Kommunal trafikövervakning i den nämnda propositionen uttalade departementschefen (s. 42) att överväganden om huvudmannskapet för trafikövervakarkåren låg inom ramen för trafiknämndsutredningens uppdrag. Departementschefen ansåg det därför inte lämpligt att i propositionen ta ställning till frågan i vad mån några förändringar är påkallade i fråga om det nämnda huvudmannskapet.

Trafiknämndsutredningen redovisar i det följande sin syn på reformbehovet i fråga om huvudmannskapet m. m. för trafikövervakarna.

2 Gällande ordning

En utförlig redogörelse för tillkomsten år 1957 av systemet med kommunala trafikövervakare samt för de överväganden som förekom angående dessa övervakare i samband med polisväsendets förstatligande lämnas i *bilaga*.

Som en bakgrund till utredningens överväganden redovisas här endast följande sammanfattande beskrivning av den rådande ordningen. Härvid bortses från de ändringar som följer av propositionen om felparkeringsavgift m. m.

Beskrivningen kan enklast inledas med ett återgivande av lagen (1964: 321) om kommunal trafikövervakning. De tre paragraferna i lagen har följande lydelse.

1 §. Uttager kommun avgift för begagnande av allmän parkeringsplats, må länsstyrelsen förordna, att kommunen skall ombesörja övervakning av efterlevnaden av föreskrifter rörande parkering och annan uppställning samt stannande av fordon.

2 §. Övervakning enligt 1 § skall fullgöras med personal, som erhållit härför lämpad utbildning. Närmare föreskrifter om sådan utbildning meddelas av rikspolisstyrelsen.

Förordnande för personalen att fullgöra trafikövervakning meddelas av polischefen. Personalen står i sin tjänstgöring under polischefens ledning.

Föreskrifter om tjänstedräkt eller annat kännetecken för personal, som avses i denna paragraf, meddelas av Konungen.

3 §. Har förordnande meddelats enligt 1 §, skall länsstyrelsen bestämma det område, inom vilket kommunen skall ombesörja övervakningen, samt det minsta antal övervakare som erfordras därför.

Trafikövervakarnas uppgifter utgör polisverksamhet.

Äligger för kommunen enligt 1 § förutsätter att övervakningen av den avgiftsbelagda parkeringen inom något område av kommunen ställer krav på särskilt avdelad personal, som har full sysselsättning med dessa uppgifter. Det måste föreligga ett behov av mer än någon enstaka övervakare.

Vilka trafikföreskrifter som omfattas av övervakningsskyldigheten avgörs i varje särskilt fall.

Bestämmelserna i 2 § innebär att det ankommer på polischefen att bestämma i sådana frågor som fördelningen av trafikövervakarna på olika delar av övervakningsområdet, behovet av övervakning under olika delar av dygnet, samordningen med polisens övervakningsverksamhet, formerna för övervakningen och för rapportering o. d.

I frågor som gäller arbetstid och andra anställningsvillkor samt allt som har direkt samband därmed är det däremot kommunen som har beslutanderätten.

Förordnanden enligt 1 § hade per den 1 januari 1976 meddelats för 64 kommuner, nämligen:

<i>Stockholms län</i>	<i>Jönköpings län</i>
Huddinge	Jönköping
Järfälla	Nässjö
Norrtälje	Tranås
Sollentuna	Värnamo
Solna	
Stockholm	<i>Kronobergs län</i>
Sundbyberg	Växjö
Södertälje	
Täby	<i>Kalmar län</i>
Vaxholm	Kalmar
	Oskarshamn
<i>Uppsala län</i>	
Enköping	<i>Gotlands län</i>
Uppsala	Visby
<i>Södermanlands län</i>	
Eskilstuna	<i>Blekinge län</i>
Nyköping	Karlshamn
	Karlskrona
<i>Östergötlands län</i>	
Linköping	<i>Kristianstads län</i>
Motala	Hässleholm
Norrköping	Kristianstad

Malmöhus län

Burlöv
Landskrona
Malmö
Ystad

Hallands län

Falkenberg
Halmstad
Kungsbacka

Göteborgs och Bohus län

Göteborg
Kungälv
Lysckil
Strömstad
Uddevalla

Älvsborgs län

Borås
Vänersborg

Skaraborgs län

Lidköping
Mariestad
Skövde

Värmlands län

Karlstad
Kristinehamn

Örebro län

Karlskoga
Örebro

Västmanlands län

Västerås

Kopparbergs län

Borlänge
Falun

Gävleborgs län

Gävle
Hudiksvall
(Söderhamn fr. o. m. 2.2.1976)

Västernorrlands län

Härnösand
Sollefteå
Sundsvall
Örnsköldsvik

Jämtlands län

Östersund

Västerbottens län

Skellefteå
Umeå

Norrbottnens län

Kiruna
Luleå

3 Propositionen 1975/76: 106 med förslag till lag om felparkeringsavgift, m. m. jämte trafikutskottets betänkande 1975/76: 14

Rikspolisstyrelsen och Stockholms gatunämnd hemställde den 18 oktober resp. den 21 januari 1971 om åtgärder för att möjliggöra en bättre kontroll av parkeringsbestämmelsernas efterlevnad och underlätta beivrandet av parkeringsföreseelser. Inom kommunikationsdepartementet utarbetades på grund därav promemorian (Ds K 1973: 6) Vissa frågor om kontroll av parkeringsbestämmelsernas efterlevnad. I promemorian föreslogs bl. a. att sanktionen för parkeringsöverträdelser skulle få formen av en avgift, förslagsvis kallad felparkeringsavgift, och att fordonets registrerade ägare skulle göras strikt ansvarig för avgiften. Under hänvisning till att systemets effektivitet inte påverkades av om trafikövervakningen är kommunal eller statlig togs i promemorian inte ställning till frågan om staten eller kommunen borde svara för parkeringsöver-

vakningen och inte heller till frågan om avgifterna helt eller till någon del borde tillfalla kommunen.

Vid remissbehandlingen av promemorian förordade länsstyrelsen i Stockholms län, Stockholms och Göteborgs kommuner samt kommunförbundet att kommunerna fick huvudmannaskapet för parkeringsövervakningen. Länsstyrelserna i Malmöhus samt Göteborgs och Bohus län ansåg däremot att det inte förelåg skäl att ändra nuvarande ordning.

Den i proposition 1975/76: 106 föreslagna och numera antagna lagen om felparkeringsavgift, innehåller bl. a. följande.

Regeringen ges kompetens att förordna att lagen skall tillämpas i fråga om överträdelse av föreskrift rörande parkering eller stannande av fordon som är upptaget i bilregistret eller motsvarande utländska register om överträdelsen inte är belagd med straff. Den som överträder sådan föreskrift, är skyldig att erlägga en avgift (felparkeringsavgift), som utgör lägst 50 och högst 150 kr. I kommun, som svarar för trafikövervakning enligt lagen om kommunal trafikövervakning, fastställer kommunfullmäktige felparkeringsavgiftens belopp. I annan kommun fastställs beloppet av länsstyrelsen. Fordonets ägare är ansvarig för att felparkeringsavgiften betalas. Vid överträdelse av föreskrift som nyss nämnts får polisman eller trafikövervakare meddela parkeringsanmärkning. I lagen finns också regler om handläggningen av ärenden om parkeringsanmärkning. Har parkeringsanmärkning meddelats i kommun som svarar för trafikövervakning enligt den nyssnämnda lagen tillfaller felparkeringsavgiften kommunen efter avdrag för statsverkets administrationskostnader. I annat fall tillfaller avgiften statsverket. Inbetalning av felparkeringsavgiften förutsätts ske till rikspolisstyrelsen. Det nya sanktionssystemet syftar till en enklare och mindre resurskrävande ordning för beivrande av parkeringsförseelser utan att avkall skall göras på rättssäkerheten. Lagen föreslås träda i kraft den dag regeringen bestämmer. Samtidigt därmed upphävs lagen om parkeringsbot.

I fråga om den kommunala trafikövervakningen uttalar departementschefen i propositionen bl. a. följande.

Jag har redan tidigare crinrat om att det — särskilt i de största kommunerna — pågår ett arbete för att genom trafiksaneringsåtgärder öka trafiksäkerheten, förbättra betingelserna för kollektiv- och distributionstrafiken och underlätta trafikavvecklingen i övrigt. Strävandena i dessa avseenden är — som jag påpekat — väsentliga också med hänsyn till önskemålen att även utanför nybyggnadsområden genom trafiksanering förbättra trafiksäkerhet och miljö. Detta arbete åvilar kommunerna och medför att de får göra i många fall betydande insatser för trafikreglering. En stor del av de parkeringsreglerande bestämmelserna tillkommer också genom beslut på det lokala planet i form av lokala trafikföreskrifter. Det bör även beaktas att en stor del av parkeringsövervakningen redan nu sker genom kommunalt anställda trafikvakter. Väsentliga delar av parkeringsfrågan vilar alltså redan på kommunerna. Om parkeringsöverträdelserna avkriminaliseras är det enligt min mening naturligt att felparkeringsavgifterna i princip tillfaller kommunerna, särskilt som det finns anledning att förmoda att allt fler kommuner kommer att begära och få förordnande enligt lagen om kommunal trafikövervakning. Det är också att märka att kommunerna därigenom kan få bättre möjligheter att intensifiera övervakningen av parkeringsbestämmelserna.

För att systemet till rimlig kostnad skall fungera så smidigt och effektivt som avsetts, måste — med hänsyn till ärendevolymen — enhet-

liga och rationella handläggningsrutiner eftersträvas, vilket torde förutsätta en samordnad hantering med utnyttjande av ADB-teknik. Rikspolisstyrelsen har inom parkeringsbotsförfarandet byggt upp datarutiner för det nuvarande förfarandet som i de nu aktuella delarna företer stora likheter med den föreslagna handläggningsordningen. Den datorkapacitet som frigörs genom att parkeringsbotssystemet slopas kan utnyttjas för det nya avgiftssystemet. Om kommunerna själva skall svara för administreringen försvåras uppbyggnaden av enhetliga och likartade rutiner med risk för en i hög grad fördyrande resurssplittring. Det ankommer på regeringen att meddela föreskrifter i ämnet.

Genom att förfarandet till en viss del innebär att statliga resurser ställs till förfogande för handläggningsrutinerna måste statsverket få gottgörelse för sina kostnader för verksamheten. Däri ingår blankett- och driftskostnader för datarutinerna, personal- och lokalkostnader vid polis- och åklagarmyndigheter, domstolar och utskökningsmyndigheter. En granskning av de olika posterna som gjorts inom kommunikationsdepartementet visar att kostnaderna i 1975 års penningvärde torde kunna beräknas till ca 18 kronor för varje betald parkeringsanmärkning. Kostnaderna är i allt väsentligt löneberoende och kan därför beräknas stiga i samma takt som löneutvecklingen för offentligt anställda. Jag förordar alltså att ersättningen t. v. fastställs till 18 kronor i 1975 års penningvärde med uppräknning till följd av löneutvecklingen. Det bör ankomma på regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer att med utgångspunkt i det anförda fastställa avdragsbeloppet. Utvecklingen bör följas och om några år kan det bli aktuellt att utvärdera resultaten av den angivna beräkningsgrunden.

Vad jag nu har sagt är i huvudsak tillämpligt endast beträffande kommuner, där kommunal trafikövervakning finns anordnad. I övriga kommuner bör statsverket uppbära hela felparkeringsavgiften.

Dessa överväganden har i och för sig ingen betydelse för bedömningen av frågan om hur huvudmannskapet för den kommunala trafikövervakarkåren skall anordnas. Jag vill emellertid erinra om att jag — med stöd av Kungl. Maj:ts bemyndigande den 18 oktober 1974 — har tillkallat en sakkunnig (K 1974: 03) med uppdrag att utreda vissa kommunala trafik- och trafiksäkerhetsfrågor. Överväganden om huvudmannskapet för trafikövervakarkåren ligger inom ramen för den sakkunniges uppdrag. Jag anser det därför inte lämpligt att nu ta ställning till i vad mån några förändringar är påkallade.

Trafikutskottet tillstyrkte i sitt betänkande (TU 1975/76: 14) i princip den nu behandlade propositionen. Utskottet föreslog emellertid en avvikelse från propositionen i fråga om vissa fullföljdsregler. I betänkandet behandlades bl. a. även motionen 1975/76: 276, vari hemställdes att frågan om en utökning av trafikvakternas arbetsuppgifter skulle utredas i syfte att skapa större trivsel och säkerhet i trafiken. I anslutning härtill framhöll utskottet att frågan om huvudmannskapet för trafikövervakarkåren f. n. utreddes av trafiknämndsutredningen som avsåg att lämna en särskild promemoria i ämnet före innevarande sommar. Utskottet förutsatte att vid den fortsatta behandlingen av denna fråga även de synpunkter som framkommit i motionen beaktades. Dessutom borde en av riksdagsrevisorerna upprättad promemoria beaktas, såvitt gäller trafikvaktpersonalens medverkan vid övervakningen av att fordonen är försedda med giltiga kontrollmärken. Med hänvisning här-

till ansåg utskottet att motionen icke borde föranleda någon riksdagens särskilda åtgärd.

Utskottets hemställan bifölls av riksdagen (rskr. 1975/76: 240).

4 Överväganden och förslag

Utredningens uppdrag gäller huvudmannaskapet för de kommunala trafikövervakarna. Denna fråga har ett nära samband med bl. a. frågan under vilka förutsättningar förordnande enligt 1 § lagen om kommunal trafikövervakning bör kunna meddelas. Det kan diskuteras om det numera är lämpligt att anknyta till kravet att kommun uttar avgift för begagnande av allmän parkeringsplats. Kommunernas ökade ansvar för samhällsplaneringen inklusive trafik- och trafikförsörjningsfrågorna gör att man kan överväga att låta kommunerna även i andra fall få förordnande att ombesörja övervakningen av parkering m. m. under hela året eller del av året, t. ex. under turistsäsong e. d. Utredningen har emellertid uppfattat sitt uppdrag så att frågan om huvudmannaskapet skall övervägas inom i princip oförändrat regelsystem i övrigt.

Tillämpningsområdet för lagen om felparkeringsavgift är ännu ej fastställt i författning. Utredningen utgår från att lagen skall ha i princip samma omfattning som gällande bestämmelser om parkeringsbot. Detta innebär att kommunala trafikövervakare efter lagens ikraftträdande får till uppgift att övervaka och rapportera endast sådana parkeringsförseelser som inte är sanktionerade genom straff utan i stället genom avgifter. Eftersom lagen inte innebär att polisens skyldighet att övervaka efterlevnaden av parkeringsbestämmelserna bortfaller, kommer även polisen att övervaka avgiftssanktionerade förseelser. I kommuner utan kommunala trafikövervakare kommer övervakningen att fullgöras av enbart polisen.

När det nu gäller att ta ställning till frågan om parkeringsreformen bör få några konsekvenser i fråga om huvudmannaskapet för den kommunala trafikövervakarkåren står valet mellan ett bibehållande av gällande ordning med delat huvudmannaskap och ett helt kommunalt huvudmannaskap. Det förra alternativet innebär att polisen behåller sitt nuvarande inflytande. Till förmån för detta alternativ talar bl. a. följande omständigheter.

Polisen har ansvar för ordning, säkerhet och framkomlighet i trafiken. När systemet med kommunala trafikövervakare började tillämpas var skälet främst polisbristen, särskilt i storstäderna. Utvecklingen har gått därhän att kommunala trafikövervakare numera behövs även i andra kommuner. Denna utveckling hänger samman med att polisen inte har tillräckliga resurser för den ökade parkeringsövervakning som krävs till följd av det ökade fordonsbeståndet och den allt intensivare trafiken. En bidragande orsak till utvecklingen har troligen även varit kommunernas alltmer ökade engagemang i trafikfrågor. Samtidigt har man kunnat konstatera att systemet med kommunalt anställda trafikövervakare fungerat mycket tillfredsställande.

Särskilt vid större offentliga tillställningar, demonstrationer o. l. har polisen intresse av att tillräckligt antal trafikvakter kan bistå med parkeringsövervakning. Även i övrigt när polisen finner att framkomlighetsproblem har uppstått eller allmänheten till polisen framfört klagomål.

mål över parkeringsolägenheter är det av betydelse att polisen kan disponera trafikvakter för aktuella uppgifter.

För en ordning med ett fullständigt kommunalt huvudmannaskap för trafikövervakarna talar främst följande omständigheter.

Kommunen anställer och betalar trafikövervakarna. Det blir i fortsättningen inte fråga om att övervaka straffsanktionerade utan avgifts-sanktionerade överträdelse. Kommuner med trafikövervakare får uppbära huvuddelen av de avgifter som flyter in och får därmed ett ekonomiskt intresse av det sätt på vilket övervakningsverksamheten drivs. Om trafiknämndsutredningens förslag om att tilldela kommunen betydelsefull kompetens i fråga om lokal trafikreglering genomförs, får kommunen ytterligare anledning att satsa på ökad övervakningsverksamhet. Ett kommunalt huvudmannaskap underlättar även en lösning av problemet med övervakning av parkering på kommunägd kvartersmark.

Enligt utredningens mening måste en reform i enlighet med det senare alternativet förenas med att polisen tillförsäkras ett tillräckligt inflytande över kommunens disposition av trafikövervakarna. Kommunens och polisens intressen i fråga om parkeringsövervakning stämmer i regel överens. En viss risk för motsättningar kan emellertid inte uteslutas. Kommunen kan t. ex. av ekonomiska skäl satsa huvuddelen av sina trafikövervakningsresurser på områden med parkeringsautomater och lågprioritera övervakningen inom andra viktigare områden, där trafik-säkerhets- och framkomlighetsintressen därigenom blir eftersatta. Farhågor av detta slag bör inte överdrivas men exemplet visar att det är önskvärt med en samverkan.

Behovet av samverkan synes kunna tillgodoses genom två regler om samrådsskyldighet. Den ena bör innefatta ett åliggande för kommun att vid den långsiktiga planeringen av övervakningsverksamheten samråda med polismyndigheten. Detta samråd bör avse inte bara övervakningens omfattning och ledningen av verksamheten utan även sådana frågor som prioriteringen av olika övervakningsobjekt. Den andra föreskriften om samråd bör avse särskilda händelser, t. ex. demonstrationer och vissa slag av offentliga tillställningar m. m. Polismyndigheten bör i sådana fall ha rätt att påkalla samråd med kommunen rörande medverkan av övervakarkåren i den konkreta situationen.

Utredningen har även övervägt mer ingripande regler för att samordna polisens och kommunens intressen i de nu behandlade frågorna men ansett de två reglerna om samrådsskyldighet tillräckliga. I den mån motsättningar visar sig föreligga bör en lösning kunna vinnas antingen genom besvär i vanlig ordning eller genom medverkan av andra myndigheter, i sista hand regeringen.

Utredningen anser att övervägande skäl talar för ett fullständigt kommunalt huvudmannaskap för trafikövervakarkåren. En sådan lösning överensstämmer också med vad bl. a. kommunförbundet tidigare förordat. Polisens intressen bör kunna tillgodoses genom regler om samråd av nyss nämnt slag.

Kompetensområdet för kommunala trafikövervakare är f. n. inte närmare bestämt i lagen om kommunal trafikövervakning. Utredningen anser att kompetensen bör begränsas till sådana föreskrifter som omfattas av lagen om felparkeringsavgift. Härmed har utredningen tagit ställning även till den i trafikutskottets betänkande (jfr 3. ovan) behandlade frågan om trafikövervakarnas medverkan vid övervakningen av att fordon är försedda med giltiga kontrollmärken. De skyldigheter som kontrollmärket avser är nämligen alla straffsanktionerade.

Den förordade lösningen innebär ett ökat ansvar för kommunerna. Utredningen räknar med att fler kommuner kommer att vilja överta ansvaret för trafikövervakningen och att de kommuner som nu har ett sådant ansvar kommer att bygga ut sin organisation. Länsstyrelsen bör liksom hittills fastställa ett minsta antal övervakare. Särskilda problem vållar övervakningen av parkeringsbestämmelserna kvällar och nätter samt sön- och helgdagar. Även om existensen av en kommunal kår av trafikövervakare inte befriar polisen från dess skyldigheter beträffande parkeringsövervakningen är det uppenbart att en tillfredsställande övervakning genom en kommunal kår förutsätter att denna kår är så dimensionerad att den täcker behoven även under sådana tider som nyss nämnades. Utredningen utgår från att kommunerna beaktar detta vid dimensioneringen av personalen och vid upprättandet av tjänstgöringslistor m. m.

Den förordade lösningen innebär att trafikövervakarna inte längre bör meddelas förordnanden som ordningsvakter. Detta föranleder en ändring i polisinstruktionen (1972: 511). Däremot bör de även i fortsättningen bära tjänstedräkt eller annat kännetecken.

Lagen om felparkeringsavgift medför nya krav på utbildning av trafikövervakarna. Utredningens förslag om ett kommunalt huvudmannaskap bör få till följd att såväl de nya behov av utbildning som är en konsekvens av avgiftssystemet som utbildningsbehovet i övrigt bör fyllas genom insatser av det allmänna. Ansvaret för att utbildningen kommer till stånd bör åvila kommunerna i egenskap av huvudmän för trafikövervakarna. Närmare föreskrifter om denna utbildnings innehåll m. m. bör meddelas av regeringen. Utredningen utgår från att rikspolisstyrelsen får ett visst inflytande på utbildningen.

Utredningen har inte ansett det falla inom sitt uppdrag att göra en fullständig överarbetning av lagen om kommunal trafikövervakning. De förslag utredningen förordat i det föregående kan emellertid åskådliggöras genom följande utkast till ändringar i lagen.

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

1 §

Uttager kommun avgift för begagnande av allmän parkeringsplats, må länsstyrelsen förordna, att kommunen skall ombesörja övervakning av efterlevnaden av föreskrifter rörande parkering och annan uppställning samt stannande av fordon.

Uttager kommun avgift för begagnande av allmän parkeringsplats, må länsstyrelsen förordna att kommunen skall ombesörja övervakning av efterlevnaden av *sådana föreskrifter* rörande parkering eller stannande av fordon som omfattas av lagen (1976: 206) om felparkeringsavgift.

2 §

Övervakning enligt 1 § skall fullgöras med personal, som erhållit härför lämpad utbildning. Närmare föreskrifter om sådan utbildning meddelas av rikspolisstyrelsen.

Övervakning enligt 1 § skall fullgöras med personal, som erhållit härför lämpad utbildning. Närmare föreskrifter om sådan utbildning meddelas av *regeringen*.

Gällande lydelse

Förordnande för personalen att fullgöra trafikövervakning meddelas av polischefen. Personalen står i sin tjänstgöring under polischefens ledning.

Föreskrifter om tjänstedräkt eller annat kännetecken för personal, som avses i denna paragraf, meddelas av Konungen.

Föreslagen lydelse

Kommun skall samråda med polismyndigheten angående omfattningen och den allmänna inriktningen av verksamheten. Särskilt samråd med polismyndigheten skall ske om polismyndigheten så påkallar i anledning av händelser som bedöms kräva särskilda insatser i fråga om övervakningen av föreskrifter som avses i 1 §.

Föreskrifter om tjänstedräkt eller annat kännetecken för personal, som avses i denna paragraf, meddelas av *regeringen eller myndighet som regeringen bemyndigar.*

Bilaga

Förarbetena till och innebörden av 1964 års lag om kommunal trafikövervakning

Genom lagen (1957: 258) angående ändrad lydelse av 18 § i lagen (1925: 170) om polisväsendet i riket infördes bestämmelser som bemyndigade Kungl. Maj:t att för visst polisdistrikt medge att särskilda med trafikövervakning sammanhängande uppgifter av enklare beskaffenhet ombesörjdes i annan ordning än som angavs i polislagen. Genom en samtidig ändring i polisreglementet föreskrevs att polischef skulle meddela ordningsvaktsförordnande för den som skulle ombesörja dylik trafikövervakning. Vidare gjordes — genom ett tillägg i vägtrafikförordningen — reglerna om skyldighet för vägtrafikant att efterkomma polismans anvisningar m. m. till trafikens ordnande tillämpliga även på vederbörligen förordnad trafikövervakare.

De nu redovisade författningsändringarna föranleddes av en *genom Stockholms stads försorg verkställd utredning* om anställande av kvinnlig personal för trafikövervakning i staden. I utredningen konstaterades att de mest personalkrävande av polisens trafikuppgifter var trafikdirigering samt parkerings- och stoppförbudsövervakning. Med hänsyn till den då rådande polisbristen i Stockholm föreslogs att sådana uppgifter skulle få läggas på en kvinnlig trafikövervakningskår. De särskilda trafikövervakarna ansågs i princip böra ha samma utbildning som polis-konstaplar. I begynnelsekedet sades dock utbildningen böra inskränkas till en snabbutbildningskurs. Det föreslogs att anställning skulle ske hos gatunämnden. Trafikövervakarna skulle emellertid underställas polismästaren och polisledningen skulle utöva den reella anställningsprövningen.

Med anledning av den nyss nämnda utredningen upprättades inom inrikesdepartementet en *departementspromemoria*, i vilken trafikövervakarnas ställning upptogs till behandling. Inledningsvis fastslogs att den verksamhet med vilken trafikövervakarna enligt förslaget skulle sysselsättas utgjorde polisverksamhet, som enligt polislagen skulle utövas av polismän. Förutsättningen för att överlåta enklare polisuppgifter, som det ålåg polisdistriktet att fullgöra, på trafikövervakare var enligt promemorian att de särskilda uppgifterna kunde klart avgränsas från övrig polisverksamhet. Övervakning av att parkerings- och stoppförbudsbestämmelser efterlevdes samt rapportering av förseelser mot dessa bestämmelser kunde förenas med denna förutsättning. Med dessa uppgifter borde förenas den mera positiva uppgiften att meddela upplysningar om gällande parkeringsbestämmelser och tillgängliga parkeringsutrymmen.

Vid remissbehandlingen av promemorian vann där framförda synpunkter anslutning på de flesta håll. Flertalet remissinstanser framhöll emellertid som sin principiella inställning, att förstärkningen av trafikövervakningen i stället borde ske genom att rekryteringen av polispersonal stimulerades. I fråga om övervakarnas uppgifter anslöt sig de flesta remissinstanserna till ställningstagandet i promemorian. Några remissinstanser förordade, att uppgifterna skulle inskränkas till parke-

ringsplatserna eller bara få avse den tidsbegränsade fordonsuppställningen.

Departementschefen ansåg för sin del (prop. 1957: 164) att man borde i första hand och så långt det var möjligt söka lösa problemet med den bristande parkeringskontrollen genom att stimulera rekryteringen till polistjänsterna. Som extraordinär åtgärd borde emellertid förslaget med särskilda trafikövervakare prövas. De principiella betänkligheterna mot en sådan ordning syntes kunna vika, om övervakningspersonalen anförtroddes endast uppgifter av enklare beskaffenhet och uppgifterna klart avgränsades från övriga polisuppgifter. Departementschefen anslöt sig till de i promemorian framlagda synpunkterna på vilka uppgifter trafikövervakarna borde ha. Trafikövervakarna borde få en på de angivna övervakningsuppgifterna direkt inriktad utbildning, som alltså avsågs bli mer begränsad än den vanliga polisutbildningen. Slutligen framhölls, att utvägen att anförtro polisuppgifter åt annan personal än polispersonal inte borde få tillgripas i andra fall än då verksamheten inte kunde tillgodoses på annat sätt. Prövningen härav borde göras av Kungl. Maj:t. Andra polisuppgifter än sådana som var av enklare beskaffenhet borde över huvud taget inte få fullgöras på detta sätt.

Första lagutskottet (L1U 1957: 30) anslöt sig i allt väsentligt till departementschefens uttalanden. Utskottets utlåtande godkändes av riksdagen.

Med stöd av den ovan nämnda bestämmelsen i 18 § andra stycket polislagen lämnade Kungl. Maj:t där avsett medgivande åt Stockholms, Göteborgs, Malmö, Helsingborgs, Västerås, Uppsala, Eskilstuna, Borås, Linköpings, Sundsvalls, Karlstads, Umeå och Östersunds polisdistrikt. Medgivandena, som gällde tills vidare, avsåg i regel tillsyn över efterlevnaden av bestämmelser om parkerings- och stoppförbud, rapportering av förseelser mot dessa bestämmelser samt viss upplysningsverksamhet. Trafikövervakarna var i administrativt hänseende i regel knutna till vederbörande stads gatukontor men skulle i sin verksamhet vara underställda polismyndigheten.

Den 1 januari 1961 infördes den alltjämt gällande lagen (1960: 683) om parkeringsbot. Lagen avser att möjliggöra förenklad handläggning av parkeringsförseelser, vilka inte är belagda med svårare straff än penningböter. Regeringen äger meddela förordnande dels vilka parkeringsförseelser som får beivras med stöd av lagen och dels om lagens tillämpningsområde i geografiskt hänseende. Regeringens förordnanden i dessa frågor finns intagna i parkeringsbotskungörelsen (1968: 200).

Genom riksdagens bifall till prop. 1962: 148 angående huvudmannaskapet för polisväsendet m. m. beslutades att staten fr. o. m. den 1 januari 1965 skulle överta huvudmannaskapet för polis-, åklagar- och exekutionsväsendet i den mån huvudmannaskapet för dessa verksamhetsgrenar då var kommunalt. Beslutet innefattade endast principiella ställningstaganden i fråga om förstatligandet och omorganisationen. För att biträda med det ytterligare utrednings-, planläggnings- och författningsarbete som fordrades för reformerna tillkallades särskilda sakkunniga, bl. a. polisberedningen.

Polisberedningen, som behandlade bl. a. frågor om särskilda trafikövervakare skulle finnas i den nya polisorganisationen och vilka uppgifter de i så fall borde ha samt vem som borde vara huvudman för dem, anförde bl. a. följande.

Trafikövervakningen — liksom polisverksamhet i övrigt — var enligt

beredningen av den art att det merendels inte var rationellt att fördela olika övervakningsuppgifter på skilda befattningshavare. I verkligheten var en sådan arbetsfördelning i allmänhet inte genomförbar. Lämpligheten av särskilda trafikövervakarkårer hade med hänsyn härtill också ifrågasatts på åtskilliga håll. 1957 hade anordningen godtagits endast som en nödlösning. Trafikutvecklingen under senare år samt de i stort sett goda erfarenheter man fått av trafikövervakarnas verksamhet ansåg beredningen emellertid motivera en annan bedömning. De omfattande och ständigt ökande uppgifterna på detta område krävde stora personalresurser. Det syntes inte rationellt att för dylika övervakningsuppgifter öka kadern av välutbildad polispersonal i den utsträckning som fordrades för att övervakningen skulle bli effektiv. Möjligheten att för uppgifterna utnyttja personal med lägre kompetens borde därför ses som en permanent lösning av övervakningsproblemen. Stor försiktighet borde dock iakttas vid tillskapandet av särskilda personalkårer för övervakningen. Under inga förhållanden borde det enligt beredningens uppfattning komma i fråga att för trafikövervakningen anlita, förutom polismän, mer än en personalgrupp. Denna borde ha enhetliga kvalifikationer.

Skillnaden mellan polismän och trafikövervakare var enligt polisberedningens mening betydande i fråga om såväl fackutbildning som förkunskaper. Av polisaspirant krävdes goda förkunskaper, och efter antagningen skulle aspiranten genomgå omkring ett års polisutbildning för att bli kompetent att erhålla polismanstjänst. Beträffande särskild trafikövervakare krävdes inga förkunskaper utöver obligatorisk skolutbildning och fackutbildningen varade fyra—fem veckor. Denna väsentliga skillnad i kvalifikationerna hade förutsatts vid 1957 års ändring av polislagen. Avsikten hade då endast varit att lösa problemet med parkeringsövervakningen, vilken hade ansetts kunna åläggas personal med begränsad utbildning. Mot denna bakgrund bestämdes också trafikövervakarnas kompetens som enligt dittills meddelade förordnanden omfattade övervakning av parkerings- och stoppförbudsbestämmelsernas efterlevnad. Till dylika bestämmelser fann beredningen böra hänföras lokala trafikföreskrifter om stannande och uppställning av fordon samt förbuden i 42 § 4 mom. samt 49 § 2 och 3 mom. vägtrafikförordningen att stanna eller uppställa fordon på viss plats. Det gemensamma för dessa föreskrifter och bestämmelser var att förseelsen skedde redan genom att fordonet i strid mot förbudet stannades eller uppställdes på viss plats eller var uppställt där viss tid. Bedömning av faran eller olägenheten av stannandet eller uppställandet behövde inte ske i det konkreta fallet. Annorlunda förhöll det sig med förseelse mot 49 § 1 mom. vägtrafikförordningen, enligt vilket stadgande stannandet eller uppställandet var felaktigt först då till följd därav fara uppstod för person eller egendom eller trafiken onödigtvis hindrades eller stördes. Övervakningen i detta fall torde därför inte kunna överflyttas på trafikövervakare.

Sammanfattningsvis hävdade beredningen, att trafikövervakarna med den utbildning de hade i huvudsak visat sig kunna fylla de uppgifter som enligt gällande bestämmelser kunde åläggas dem. Anledning bedömdes därför saknas att på grund av den begränsade utbildningen inskränka trafikövervakarnas befogenhet. Ansågs sådan inskränkning av andra skäl lämplig fanns å andra sidan knappast utrymme för avkortning av utbildningstiden. Den dåvarande utbildningstiden syntes erfor-

derlig för handhavande av de typer av uppgifter, som fick överlåtas på trafikövervakare.

Trafikövervakarnas befogenheter borde inte utvidgas utan att utbildningen utökades. Ville man ålägga dem andra uppgifter än sådana som genomgående var av enkel beskaffenhet måste utbildningen utbyggas högst väsentligt, eftersom man då kom över till uppgifter för vilka måste krävas en allmän överblick över hela trafikområdet och under utbildningen förvärvad erfarenhet av trafikarbetet. Krav måste också ställas på speciella personliga förutsättningar för tjänsten. Samtidigt som trafikövervakarna härigenom kunde sägas bli överkvalificerade för den enklare parkeringsövervakningen åsidosattes i allt väsentligt ändamålet med särskild personal för vissa trafikövervakningsuppgifter. Mera stod då uppenbarligen att vinna på att utbilda fler polismän, som ju blev kvalificerade att fullgöra alla förekommande polisuppgifter. En väsentligt utbyggd utbildning av trafikövervakarna för att göra dem kompetenta att ombesörja fler polisuppgifter än dem som de redan då fick anses kompetenta att fullgöra måste därför enligt beredningens mening avvisas.

Beredningen behandlade i detta sammanhang också en i prop. 1960: 175 berörd fråga att vidga trafikövervakarnas behörighet till att omfatta rätt att meddela rapporteftergift för förseelse som var obetydlig och klart ursäktlig. Vid sin avvägning mellan olika anförda synpunkter fann beredningen övervägande skäl tala för att trafikövervakare fick befogenhet att meddela rapporteftergift.

I frågan vem som borde vara huvudman för trafikövervakarna uttalade beredningen bl. a. följande.

Från administrativa synpunkter kunde ett delat huvudmannaskap för trafikövervakningspersonalen inte medföra några väsentliga olägenheter. Den särskilda trafikövervakningspersonalen var redan anställd hos och även eljest administrativt underställd andra kommunala organ än polisverken. Anordningen hade såvitt var känt för beredningen i praktiken visat sig fungera fullt tillfredsställande. Avskiljandet av ifrågakommande personal från polispersonalen i ekonomiskt och administrativt hänseende i övrigt var sålunda redan genomförd. I så måtto förelåg förutsättningar för att låta personalen behålla sin kommunala anställning, då polisväsendet förstatligades och några svårigheter i den fortsatta samordningen mellan polismännens och trafikövervakarnas verksamhet syntes inte behöva befaras endast därför att polisen blev ett rent statligt organ.

Enligt beredningen var det varken rationellt eller eljest lämpligt att trafikövervakning ombesörjdes — förutom av polismän — av både kommunalanställda och statsanställda trafikövervakare. I den mån kommunen ålades att ombesörja trafikövervakning var det därför önskvärt att åläggandet avsåg hela det verksamhetsområde som trafikövervakarens kompetens omfattade. Ville man inte utsträcka kommuns skyldigheter så långt, borde de trafikövervakningsuppgifter, som i och för sig föll inom kompetensområdet men utanför området för kommunens skyldighet, fullgöras av polismän. Att polismän härvid kom att handha uppgifter, som lägre kvalificerad personal i och för sig skulle kunna utföra, tillmätte beredningen inte större vikt. Denna situation förelåg och kunde inte undvikas utan att uppgifterna helt undantogs från polisverksamheten, något som inte var realistiskt vare sig övervakningen skulle ombesörjas av kommunen eller av staten. Kostnaderna för över-

vakningen bedömdes i stort sett bli desamma vare sig övervakningen skedde i statlig eller kommunal regi.

Den omständigheten, att kommun var skyldig att inom stadsplanlagt område svara för att utrymmen för parkeringsbehovet fanns tillgängliga, utgjorde enligt polisberedningens mening inte tillräckligt skäl att ålägga kommunen att jämväl ombesörja övervakningen av parkeringen på allmänna platser. Motsvarande situation förelåg på andra områden utan att det kunde anses befogat att kommunen hade ansvaret för ordningens upprätthållande. I fråga om parkeringsövervakningen ansåg beredningen emellertid att bedömningen påverkades av det sätt på vilket kommunen kunde lösa parkeringsfrågan. Enligt 2 § lagen den 31 maj 1957 om rätt för kommun att uttaga avgift för vissa upplåtelser å allmän plats m. m. fick Sälunda kommun, om det fanns påkallat för trafikens ordnande, uttaga avgift för rätt att under begränsad tid begagna av kommunen för allmän parkering upplåten plats. Avgiften fick bestämmas till det belopp, som fordrades för att åstadkomma nödvändig omsättning av fordon på parkeringsplatserna. Grunder för beräkningen av avgifterna bestämdes av kommunens fullmäktige, vilkas beslut skulle underställas länsstyrelsens prövning. Då förslaget till den nyssnämnda lagen lades fram yttrade föredragande departementschefen (prop. 1956: 143) att avsikten med bestämmelserna om rätt för kommun att uttaga parkeringsavgifter inte var att göra någon inskränkning i skyldigheten för kommun att tillhandahålla parkeringsplatser till allmänt begagnande. Tvärtom underströks angelägenheten av att alla möjligheter att på ett ändamålsenligt sätt anordna parkeringsplatser väl tillvaratogs. Avgiftsbeläggning av parkeringsplatser innebar, uttalade beredningen, en svårare belastning på polisen än andra lösningar av parkeringsfrågan. Övervakningen på avgiftsbelagda parkeringsplatser måste nämligen om den skulle vara effektiv, fullgöras i stort sett kontinuerligt och var därför personalkrävande. Även parkeringsövervakningen i övrigt blev mer betungande, om omsättningen på ett begränsat antal parkeringsplatser ökades, än om fler parkeringsutrymmen ställdes till förfogande.

I fråga om inkomsterna av avgiftsbeläggning av parkeringsplatser anförde beredningen, att uppgifter från de städer, i vilka parkeringsövervakningen ombesörjts av särskilda trafikövervakare, visade att inkomsterna i allmänhet förslog att täcka såväl kostnader för anskaffning av parkeringsmätare samt omkostnader för skötsel och underhåll av mätarna som kostnaderna för avlöning och andra förmåner åt trafikövervakarna jämte lokaler för deras verksamhet.

Mot bakgrund av det anförda framstod det enligt beredningen inte som obefogat, att kommunerna ålades att bära det primära ansvaret för parkeringsövervakningen. Även från andra synpunkter var det ändamålsenligt, att frågan om sättet att lösa parkeringsproblemen sattes i direkt samband med frågan om anordnande av effektiv övervakning av parkeringsbestämmelsernas efterlevnad. Sälunda kunde det från övervakningssynpunkt måhända te sig mest ändamålsenligt att tillgodose behovet av parkeringsplatser efter andra linjer än dem som dittills följts t. ex. genom att anordna parkeringsplatser, för vilkas begagnande avgift erlades till en ständig vakt vid ingången till parkeringsplatserna. Detta system kunde även användas så, att parkeringen i och för sig inte var tidsbegränsad men avgiften sattes till relativt högt belopp per tidsenhet. Dylika villkor gällde för de privata parkeringsgaragen, vilka rymde hundratals bilar men betjänades av endast ett par man. Måste kommu-

nera i sin planering av parkeringsfrågorna beakta övervakningsproblemen, torde därför bättre garantier finnas för ändamålsenliga anordningar än om kommunernas behandling av frågorna skedde i huvudsak utan hänsyn till hur övervakningen skulle ordnas.

Som framhållits i andra sammanhang, bl. a. då möjlighet öppnades att ombesörja trafikövervakning med annan personal än polismän, ansåg beredningen att det kunde vara lämpligt att övervakningen av avgiftsbelagda parkeringsplatser kombinerades med tillsyn, skötsel och tömning av parkeringsautomaterna, vilka åtgärder kommunerna självfallet svarade för. Även för andra uppgifter som åvilade kommun torde trafikövervakarna ibland kunna användas.

De skäl som kunde åberopas för kommunal skyldighet att sörja för trafikövervakning hänförde sig — konstaterade polisberedningen — främst till övervakningen av föreskrifter rörande avgiftsbelagd parkering. Avgiftsbeläggning av parkeringsplatser nödvändiggjorde emellertid ofta sträng parkeringsövervakning för hela det område, inom vilket trafikrörelsen avsågs skola regleras genom den avgiftsbelagda parkeringen. Avgiftsbeläggning av parkeringsplatser återverkade alltså på frågan om parkeringsövervakningen även utanför dessa parkeringsutrymmen. Med hänsyn härtill fann beredningen, att kommunen borde kunna åläggas att svara för parkeringsövervakning inte bara på avgiftsbelagda parkeringsplatser utan även i övrigt. Från praktiska synpunkter var en sådan ordning uppenbarligen mest ändamålsenlig. Vad gällde lokala trafikföreskrifter beträffande s. k. nattparkering anmärkte beredningen att föreskrifterna uteslutande syftade till att underlätta renhållning och snöröjning på gatan. Skyldighet att fullgöra dessa åtgärder åvilade stad inom område för vilket stadsplan fastställt. Dylika lokala parkeringsföreskrifter hade inte i och för sig samband med den allmänna trafiksituationen, men antalet förseelser och därmed övervakningens omfattning torde ha direkt samband med fordonstätheten och bristen på tomt- och garageutrymme för uppställning. Vidare var övervakningen av betydelse endast för kommunens möjlighet att fullgöra sin renhållnings-skyldighet. Dessa omständigheter motiverade att även denna övervakningsuppgift kunde åläggas kommun. Härför talade också praktiska skäl.

Det förordade verksamhetsområdet för särskilda trafikövervakare ansåg polisberedningen sammanfalla med de dåvarande trafikövervakarnas befogenhetsområde enligt 18 § andra stycket polislagen såsom detta lagrum i praktiken tillämpats. Detta innebar att trafikövervakarnas verksamhetsområde kom att förbli vidsträcktare än tillämpningsområdet för lagen om parkeringsbot. Eftersom lagen om parkeringsbot inte torde komma att få ett större tillämpningsområde än parkeringsbestämmelserna i vägtrafikförordningen, ansåg beredningen att man inte behövde befara att framtida ändringar i lagen skulle medföra bristande behörighet för trafikövervakare att utfärda betalningsanmaning inom lagens hela tillämpningsområde.

Polisberedningen ansåg inte lämpligt att kommunerna generellt blev skyldiga att tillhandahålla personal för parkeringsövervakningen inom kommunen. Särskild parkeringsövervakning kunde väsentligen anses vara ett stadsproblem. Det kunde därför synas ändamålsenligt att förskriva skyldighet endast för städer att själva ombesörja övervakningen. Med hänsyn till den utveckling mot en enhetlig kommutyp, som då kunde skönjas, fann beredningen det emellertid på längre sikt olämpligt

att till grund för skyldigheten lägga skillnaden mellan stad och landsbygd.

Enligt beredningens mening hade det varit önskvärt att man kunnat finna någon generell norm för kommuns skyldighet att anordna särskild parkeringsövervakning. En sådan norm borde avspegla de förhållanden som motiverade kommunal medverkan i parkeringsövervakningen, nämligen behovet av parkeringsutrymmen och kommunernas möjlighet att tillgodose detta behov. Föreskrifter om avgiftsbelagd, tidsbegränsad parkering fick härvid ses som en speciellt långtgående "ransonering" av tillgängliga, för föreliggande behov otillräckliga parkeringsutrymmen.

Enbart det förhållandet att föreskrifter om tidsbegränsad parkering införts för vissa delar av en tätort utgjorde inte bevis för att parkeringsutrymmena i orten avsevärt understeg behovet. Dyliga föreskrifter var ofta nödvändiga för att hindra långtidsparkering på parkeringsplatser i affärscentra, där parkeringsplatserna i första hand borde förbehållas dem som utträttade mera kortvariga ärenden i affärer, banker m. m. I regel torde övervakningen över efterlevnaden av sådana bestämmelser inte erbjuda större problem för polispersonalen. En säkrare hållpunkt för bedömningen var utan tvivel inrättandet av avgiftsbelagd parkering. Denna åtgärd tillgreps när efterfrågan på parkeringsplatser var så stor i förhållande till tillgången på platser att man inte kunde undvara avgiftsplikt som ett hjälpmedel för att öka omsättningen på parkeringsplatserna. Avgift skulle alltså uttas, då tidsbegränsning av parkeringen inte var tillräckligt påtryckningsmedel. Inrättande av avgiftsbelagda parkeringsplatser kunde sålunda enligt beredningens mening tämligen generellt sägas utgöra bevis för en påtaglig brist på parkeringsplatser, något som krävde en omfattande övervakning över parkeringsbestämmelsernas efterlevnad.

Att knyta övervakningsskyldigheten för kommun till tillämpligheten av lagen om parkeringsbot ansåg beredningen vara felaktigt. Vissertligen skulle förordnande om lagens tillämplighet komma i fråga endast då verkligt behov förelåg av förenklad handläggning av ärenden rörande felparkering, dvs. där förseelsernas antal var mycket stort. Antalet rapporterade parkeringsförseelser var emellertid direkt beroende av tillgängliga resurser för parkeringsövervakningen: ju effektivare övervakning desto flera rapporterade förseelser.

Förutsättningen för att kommun skulle kunna åläggas ombesörja trafikövervakning skulle således enligt beredningens förslag vara, att kommunen uttog avgift för allmänna parkeringsplatser. I anslutning härtill anförde beredningen att särskild trafikövervakning i många fall torde fordras endast inom delar av staden eller orten. Främst kom här i fråga de stadsplanlagda områdena, men ofta syntes en ännu snävare begränsning vara motiverad, t. ex. till stadens eller ortens centrala delar. Åläggandet borde därför kunna avse kommun eller del av kommun. I sistnämnda fall borde begränsningen i regel inte avse mindre områden än viss stadsdel eller liknande. Att fastställa närmare gränser för övervakningsskyldigheten var varken erforderligt eller ändamålsenligt. Befogenheterna för övervakningspersonalen borde över huvud taget inte begränsas till viss del av kommunen. Förordnanden för personalen borde alltså avse övervakning inom kommunen, dock främst det område inom vilket kommunen hade skyldighet att ombesörja övervakningen. Frågor huruvida övervakningspersonalen överskridit sina befogenheter blev på

detta sätt aktuella först om ingripande gjordes utanför kommunens gränser.

Kommuns skyldighet att ombesörja trafikövervakning borde enligt beredningens mening regleras i en särskild lag om kommunal trafikövervakning.

Remissyttrandena över de nyss redovisade delarna av polisberedningens förslag innehöll i huvudsak följande.

Allmän enighet rådde om att annan personal än polismän borde användas för trafikövervakningsuppgifter, som kunde fullgöras av personal som inte fått ordinär polisutbildning.

Alla remissinstanser delade beredningens uppfattning att systemet med särskilda trafikövervakare måste ses som en permanent lösning av främst parkeringsövervakningen.

I så gott som alla remissvaren tillstyrktes beredningens förslag vad gäller frågan, vilka övervakningsuppgifter som skulle kunna anförtros särskild trafikövervakare.

Förslaget att tilldela särskilda trafikövervakare befogenheter att meddela rapportteftergift lämnades utan erinran av de flesta remissinstanserna.

När det gäller *huvudmannaskapet för särskilda trafikövervakare* var meningarna delade bland remissinstanserna. De flesta anslöt sig emellertid till polisberedningens förslag.

Bland dem som tillstyrkte beredningens förslag eller lämnade det utan erinran märktes justitiekanslersämbetet, riksåklagarämbetet, statskontoret och överståthållarämbetet.

Av de fem hörda länsstyrelserna accepterade fyra förslaget, nämligen länsstyrelserna i Stockholms, Malmöhus, Västmanlands och Jämtlands län medan länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län ställde sig avvisande.

Sju kommuner — bland dem Stockholm, Göteborg och Malmö — avstyrkte förslaget. Även svenska stadsförbundet ställde sig avvisande till förslaget.

De tillstyrkande remissinstanserna stödde i allmänhet sina ställningstaganden på de skäl polisberedningen anfört.

Departementschefen anförde i denna del bl. a. följande.

Hittills hade man ansett att trafikövervakning genom särskild personal borde förekomma endast vid mera uttalad brist på polismän. Polisberedningen hade nu föreslagit att systemet med särskilda trafikövervakare skulle ses som en permanent lösning av problemen med den omfattande och personalkrävande enklare trafikövervakningen, framför allt övervakningen av parkeringsbestämmelser och liknande föreskrifter. Mot bakgrund av de senare årens trafikutveckling borde systemet med särskilda trafikövervakare behållas. Detta innebar inte att polispersonalen framdeles befriades från enklare trafikövervakning. Den särskilda övervakningspersonalen skulle i stället genom sin övervakning komplettera polisens verksamhet.

Såsom polisberedningen anfört borde utgångspunkten för avgränsningen av den särskilda trafikövervakningspersonalens befogenheter vara, att personalen skulle fullgöra endast sådana uppgifter som ställde väsentligt lägre krav på personliga förutsättningar och utbildning än de som fordrades för övrig polisverksamhet. Av polismän krävdes god skolunderbyggnad samt teoretisk och praktisk utbildning under omkring ett

års tid. För särskilda trafikövervakare hade inte uppställts enhetliga kompetenskrav. I regel fordrades inga speciella förkunskaper och utbildningen gavs i allmänhet vid en kurs som varade fyra—fem veckor. Dessa kompetenskrav för särskilda trafikövervakare borde i huvudsak gälla även efter förstatligandet. Det borde inte komma i fråga att vid sidan av polismän använda flera personalgrupper med olika kompetens för trafikövervakningen.

Särskilda trafikövervakares befogenheter omfattade övervakning av sådana lokala trafikföreskifter som i regel inte krävde någon bedömning av om stannandet eller uppställningen medförde fara eller olägenhet. Så torde dock vara fallet i fråga om förbudet i dåvarande 49 § 2 mom. b) vägtrafikförordningen att stanna eller ställa upp fordon på plats där sikten var skymd, bl. a. i skarp kurva eller på backkrön. Det borde övervägas att undanta övervakning av dylika stadgandens efterlevnad från särskilda trafikövervakares uppgifter. Bedömning av en åtgärds trafikfarlighet behövde i allmänhet inte heller ske vid fullgörandet av uppgiften att enligt lagen om parkeringsbot meddela anmaning att betala sådan bot, något som särskild trafikövervakare hade befogenhet till. Med dåvarande utbildningsstandard syntes den särskilda övervakningspersonalen inte böra få vidgade övervakningsuppgifter. Däremot var det naturligt att trafikövervakarna lämnade allmänheten upplysning och bistånd i samband med övervakningsverksamheten. Denna personal borde också få samma befogenhet som polisman att meddela rapporteftergift. Det syntes lämpligare att personalen hade en reglerad sådan befogenhet än att den, såsom syntes vara fallet i viss utsträckning, trots sin skyldighet att rapportera alla förseelser ansåg sig böra underlåta rapport i ursäktliga fall.

Vad som aktualiserat frågan om särskild personal för trafikövervakning var främst parkeringsövervakningen, som var mycket personalkrävande och samtidigt genomgående av enkel beskaffenhet. Den snabba ökningen av fordonsbeståndet hade medfört en ganska allmän brist på parkeringsutrymmen i tätorterna, vilket i och för sig lett till ökat behov av övervakning. Som beredningen utförligt motiverat ställde avgiftsbeläggning av parkeringsplatser särskilt stora krav på övervakningens intensitet inte bara på själva parkeringsplatserna utan inom hela det område, inom vilket trafikrörelsen reglerades genom avgiftsbeläggningen. Frågan om parkeringsplatser skulle avgiftsbeläggas eller inte avgjordes helt av kommun jämlikt bestämmelserna i lagen om rätt för kommun att uttaga avgift för vissa upplåtelser å allmän plats m. m. Med hänsyn härtill borde kommunen i dylika fall även bära en del av ansvaret för parkeringsövervakningen. Skäl för en sådan ordning utgjorde också det förhållandet att kommunens inkomster av avgifterna, som visserligen fastställdes enbart med hänsyn till vad som fordrades för att åstadkomma nödvändig omsättning av fordon på parkeringsplatserna, dock i allmänhet syntes förslå för att täcka inte bara merkostnaderna för erforderliga avgiftsanordningar och deras skötsel utan även kostnaderna för övervakningen.

Att sätta kommuns skyldighet att ombesörja parkeringsövervakning i direkt samband med att kommunen beslutat ta ut avgifter för allmänna parkeringsplatser var emellertid enligt departementschefen inte invändningsfritt. Även i andra situationer kunde parkeringsövervakningen kräva stora personalinsatser. Å andra sidan var det inte ändamålsenligt

att införa generell skyldighet för kommuner att svara för övervakningen. Avgiftsbeläggning borde komma i fråga när parkeringsproblemen blivit så besvärliga att dylik reglering av parkeringsplatsernas utnyttjande var oundgänglig. Anknytning av övervakningsskyldighet till avgiftsbeläggning syntes mot denna bakgrund ägnad att leda till en godtagbar avgränsning av skyldigheten. Departementschefen hyste för sin del inte farhågor för att kommun, som antytts i ett remissyttrande, för att undgå övervakningsskyldighet avstod från eljest befogad avgiftsbeläggning.

Övervakningsskyldighet borde inte åligga alla kommuner som beslutat avgiftsbelägga parkeringsplatser utan förekomma endast i de fall, då avgiftsbeläggning skett i större omfattning och alltså gav en anvisning om föreliggande parkeringsproblem. Skyldigheten att ombesörja parkeringsövervakningen borde emellertid, när sådan skyldighet ålades, omfatta övervakning av föreskrifter om stannande och uppställning av fordon inom det område, där avgiftsbeläggningen kunde anses påverka trafikrörelsen. Även efterlevnaden av parkeringsföreskrifter som syftade till att underlätta kommunens renhållning och snöröjning borde omfattas av övervakningen. Härför talade bl. a. praktiska skäl. Skyldigheten borde kunna begränsas till del av kommun, varvid såsom beredningen uttalat mindre område än stadsdel eller liknande i allmänhet inte borde komma i fråga. Befogenheterna för den personal som användes för övervakningen borde dock gälla hela kommunen.

Departementschefen föreslog alltså att skyldighet att enligt det anförda ombesörja enklare trafikövervakning skulle efter polisväsendets förstatligande kunna åläggas kommun, som tog ut avgifter för begagnande av allmän parkeringsplats. Denna trafikövervakning utgjorde polisverksamhet. Kommunernas allmänna skyldighet att ombesörja polisverksamhet upphörde genom polisväsendets förstatligande. Departementschefen anslöt sig till polisberedningens förslag att föreskrifter om kommunal trafikövervakning skulle upptas i en särskild lag.

I specialmotiveringen uttalade departementschefen bl. a. följande.

För att bedömningen av i vilka fall kommun borde vara skyldig att ombesörja trafikövervakning skulle bli enhetlig borde prövningen ankomma på Kungl. Maj:t. Frågan om övervakningsskyldighet skulle upptas av Kungl. Maj:t på framställning av länsstyrelsen, som innan framställning gjordes borde ta kontakt med kommunen och polischefen i orten samt med dem diskutera trafikförhållandena i kommunen. Det borde således redan när framställningen ingavs vara klarlagt, att annan från trafiksynpunkt tillfredsställande lösning av parkeringsfrågan inte kunde komma till stånd eller att kommunen, om flera möjligheter stod till buds, föredrog sådan avgiftsbelagd parkering som krävde omfattande övervakning.

I likhet med polisberedningen förordade departementschefen att kommun skulle åläggas övervakningsskyldighet endast när övervakningen av den avgiftsbelagda parkeringen inom något område av kommunen ställde krav på särskild för ändamålet avdelad personal, som hade full sysselsättning med dessa uppgifter. Behov av mer än någon enstaka övervakare borde föreligga. Att ange ett visst antal avgiftsbelagda parkeringsplatser eller behov av visst antal övervakare ansågs inte möjligt och, med hänsyn till att prövningen verkställdes av Kungl. Maj:t, inte heller erforderligt.

Vilka trafikföreskrifter som skulle omfattas av övervakningsskyldig-

heten borde avgöras i det särskilda fallet. Därvid borde förordnande om övervakningsskyldighet kunna begränsas till vissa föreskrifter, t. ex. föreskrifter om avgift för användning av allmän parkeringsplats.

Förelåg inte längre de angivna förutsättningarna för åläggande av övervakningsskyldighet borde åläggandet upphävas på begäran av kommunen. Särskild föreskrift härom syntes inte erforderlig.

Departementschefen framhöll vidare att åläggande för kommun att ombesörja trafikövervakning i huvudsak innebar, att kommunen skulle anställa och avlöna erforderlig övervakningspersonal, utrusta personalen och i övrigt svara för administrationen av verksamheten. Självfallet måste personalen utbildas innan den anförtroddes övervakningsuppgifter. För att nå enhetlighet i utbildningen borde rikspolisstyrelsen utfärda föreskrifter rörande innehållet i utbildningen. Det ankom på kommunen att se till att personalen fick den föreskrivna utbildningen. På vilket sätt och i vilka former detta skedde ägde kommunen själv avgöra med hänsyn till ekonomiska och andra förhållanden.

Den övervakning som de särskilda trafikövervakarna skulle fullgöra var polisuppgifter. Personalen skulle därför förordnas för sin uppgift av polischefen. Innan förordnande meddelades skulle polischefen pröva, om den som förordnandet avsåg var lämplig för uppgiften, samt kontrollera att han fått föreskriven utbildning. Eftersom trafikövervakningen genom särskilda trafikövervakare skulle utgöra ett komplement till polisens trafikövervakning var det nödvändigt, att den särskilda trafikövervakningspersonalen stod under polischefens befäl.

Det borde alltså ankomma på polischefen att bestämma i sådana frågor som fördelningen av personalen på olika delar av övervakningsområdet, behovet av övervakning under skilda delar av dygnet, samordningen med polisens övervakningsverksamhet, formerna för övervakningen och för rapportering o. d. Däremot beslutade kommunen såsom arbetsgivare beträffande frågor som hängde samman med befattningshavarnas arbetstid och andra anställningsvillkor.

Propositionen bifölls av riksdagen (rskr. 1964: 291). Lagen om kommunal trafikövervakning trädde i kraft den 1 januari 1965.

Från den 1 juli 1967 ankommer det på länsstyrelserna att meddela beslut i fråga om åläggande för kommun att ombesörja trafikövervakning.

Innehåll

Propositionen	1
Propositionens huvudsakliga innehåll	1
Lagförslag	
1 Lag om ändring i lagen (1975: 88) med bemyndigande att med- dela föreskrifter om trafik, transporter och kommunikationer	2
2 Lag om trafiknämnd	3
3 Lag om ändring i lagen (1957: 259) om rätt för kommun att ut- taga avgift för vissa upplåtelse å allmän plats, m. m.	3
4 Lag om ändring i lagen (1964: 321) om kommunal trafiköver- vakning	4
5 Lag om ändring i förordningen (1940: 910) angående yrkes- mässig automobiltrafik m. m.	5
6 Lag om ändring i lagen (1976: 633) om kungörande av lagar och andra författningar	10
Utdrag av protokoll vid regeringssammanträde 1978-01-26	12
1 Inledning	12
2 Bakgrund	13
2.1 Lokala trafikföreskrifter	13
2.2 Vissa tillstånd till yrkesmässig trafik	14
2.3 Det frivilliga trafiksäkerhetsarbetets lokala och regionala or- ganisation	15
2.4 Direktiven till trafiknämndsutredningen	15
2.5 Huvudmannaskapet för kommunala trafikövervakare	16
2.6 Vägtrafiklagstiftningen och regeringsformens regler om norm- givningsmakten	17
3 Nuvarande ordning	18
3.1 Trafiknämnderna	18
3.2 Lokala trafikföreskrifter	19
3.3 Vissa tillstånd till yrkesmässig trafik, m. m.	21
3.4 Det frivilliga trafiksäkerhetsarbetet	26
3.5 Kommunal trafikövervakning	27
3.6 Vägtrafiklagstiftningen och regeringsformens regler om norm- givningsmakten	28
4 Trafiknämndsutredningen	29
4.1 Betänkandet (SOU 1976: 18) Lokala trafikföreskrifter m. m.	29
4.2 Promemorian (Ds K 1976: 6) Huvudmannaskapet för kom- munala trafikövervakare	30
5 Framställningarna	30
6 Remissyttrandena	32
6.1 Betänkandet (SOU 1976: 18) Lokala trafikföreskrifter m. m.	32
6.1.1 Lokala trafikföreskrifter	32
6.1.2 Vissa yrkestrafikfrågor	34
6.1.3 Det frivilliga trafiksäkerhetsarbetet	35
6.2 Promemorian (Ds K 1976: 6) Huvudmannaskapet för kom- munala trafikövervakare	36
7 Föredraganden	38
7.1 Inledning	38
7.2 Lokala trafikföreskrifter	39
7.3 Vissa yrkestrafikfrågor	47
7.4 Det frivilliga trafiksäkerhetsarbetet	53

7.5	Kommunal trafikövervakning	56
7.6	Vägrafiklagstiftningen och regeringsformens regler om normgivningsmakten	59
7.7	Ikraftträdande m. m.	60
7.8	Upprättade lagförslag	61
7.9	Specialmotivering	61
7.9.1	Förslaget till lag om ändring i lagen (1975: 88) med bemyndigande att meddela föreskrifter om trafik, transporter och kommunikationer	61
7.9.2	Förslaget till lag om trafiknämnd	62
7.9.3	Förslaget till lag om ändring i lagen (1957: 259) om rätt för kommun att uttaga avgift för vissa upplåtelser å allmän plats, m. m.	63
7.9.4	Förslaget till lag om ändring i lagen (1964: 321) om kommunal trafikövervakning	63
7.9.5	Förslaget till lag om ändring i lagen (1976: 633) om kungörande av lagar och andra författningar	64
8	Hemställan	64
9	Beslut	64
<i>Bilaga 1</i>	Lokala trafikföreskrifter m. m. (SOU 1976: 18)	65
<i>Bilaga 2</i>	Huvudmannskapet för kommunala trafikövervakare (Ds K 1976: 6)	167