Regeringens proposition 1986/87: 34

om vissa delegeringsfrågor och regelförenklingar på vägtrafikens område

Prop. 1986/87: 34

Regeringen förelägger riksdagen vad som har tagits upp i bifogade utdrag ur regeringsprotokollet den 16 oktober 1986 för de åtgärder och det ändamål som framgår av föredragandens hemställan.

På regeringens vägnar

Kjell-Olof Feldt

Sven Hultström

Propositionens huvudsakliga innehåll

Propositionen är ett led i arbetet med delegering och regelförenkling på vägtrafikens område.

I propositionen föreslås att trafiksäkerhetsverket i stället för regeringen blir sista instans i ärenden angående lokala trafikföreskrifter.

Propositionen upptar vidare en ändring i trafikbrottslagen så att smitning från trafikolycksplats skall kunna beivras på ett enklare sätt. Någon ändrad praxis är dock inte avsedd. I samma syfte föreslås också att straffet för vissa trafikförseelser, som kan betecknas som ordningsförseelser, ändras från dagsböter till penningböter.

Slutligen anmäler regeringen sin avsikt att upphäva det särskilda straffet för att gå mot rött ljus. Denna förseelse skall i fortsättningen vara straffbar endast om den utgör vårdslöshet i trafik.

1 *Riksdagen 1986/87. 1 saml. Nr 34*

1 Förslag till

Lag om ändring i lagen (1978: 234) om trafiknämnd

Härigenom föreskrivs att 4 § lagen (1978: 234) om trafiknämnd skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
4 §[1]	
En trafiknämnds beslut enligt 1 § får överklagas hos länsstyrelsen *genom besvär.*	En trafiknämnds beslut enligt 1 § får överklagas hos länsstyrelsen.
Länsstyrelsens beslut får överklagas hos *regeringen genom besvär.*	Länsstyrelsens beslut får överklagas hos *trafiksäkerhetsverket. Verkets beslut i ärendet får inte överklagas.*
Vägverket, *trafiksäkerhetsverket* och polismyndigheterna får överklaga trafiknämndens eller länsstyrelsens beslut enligt 1 §.	Vägverket och polismyndigheterna får överklaga trafiknämndens eller länsstyrelsens beslut enligt 1 §.

Regeringen får föreskriva om inskränkningar i rätten att överklaga beslut enligt 1 §.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1987. I fråga om överklagande av beslut som har meddelats före ikraftträdandet gäller äldre bestämmelser.

[1] Senaste lydelse 1984: 880.

2 Förslag till

Lag om ändring i lagen (1951: 649) om straff för vissa trafikbrott

Härigenom föreskrivs att 5 § lagen (1951: 649) om straff för vissa trafikbrott skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
5 §[1]	
Om vägtrafikant, som med eller utan skuld haft del i uppkomsten av trafikolycka, genom att avlägsna sig från olycksplatsen *undandrager* sig att i mån av förmåga medverka till de åtgärder, vartill olyckan skäligen bör föranleda, eller om han *undandrager* sig att *uppgiva* namn och hemvist eller lämna upplysningar om händelsen, *dömes till fängelse i högst ett år eller böter.*	Om *en* vägtrafikant, som med eller utan skuld haft del i uppkomsten av *en* trafikolycka, genom att avlägsna sig från olycksplatsen *undandrar* sig att i mån av förmåga medverka till de åtgärder, vartill olyckan skäligen bör föranleda, eller om han *undandrar* sig att *uppge* namn och hemvist eller *att* lämna upplysningar om händelsen, *döms till böter eller fängelse i högst sex månader.*
	Är brottet med hänsyn till omständigheterna att anse som grovt, döms till fängelse i högst ett år.

[1] Senaste lydelse 1975: 611.

Bestämmelserna i första *stycket* gäller även den som för spårvagn och den som annorstädes än på väg för motordrivet fordon.	Bestämmelserna i första *och andra styckena* gäller även den som för spårvagn och den som annorstädes än på väg för motordrivet fordon.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1987.

3 Förslag till

Lag om ändring i terrängkörningslagen (1975: 1313)

Härigenom föreskrivs att 4 § terrängkörningslagen (1975: 1313) skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
4 §	
Den som *uppsåtligen* eller av oaktsamhet bryter mot 1 § första stycket 1 eller 2 eller mot förbud eller föreskrift som har meddelats med stöd av lagen *dömes* till böter, om ej gärningen är ringa.	Den som *med uppsåt* eller av oaktsamhet bryter mot 1 § första stycket 1 eller 2 eller mot förbud eller föreskrift som har meddelats med stöd av lagen *döms* till böter, *högst ettusen kronor*, om ej gärningen är ringa.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1987.

4 Förslag till

Lag om ändring i vägtrafikskattelagen (1973: 601)

Härigenom föreskrivs att 34 § vägtrafikskattelagen (1973: 601)[1] skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
34 §	
Brukas ett fordon i strid mot 16 § eller 21 § första stycket 2 sedan fordonets registreringsskyltar har tagits om hand enligt 33 a §, döms ägaren till böter eller fängelse i högst sex månader.	
Till samma straff döms ägaren till ett avställt fordon som brukas, om fordonets registreringsskyltar har tagits om hand enligt 33 a § och brukandeförbud skulle ha gällt för fordonet enligt 16 § eller 21 § första stycket 2 om fordonet hade varit skattepliktigt.	
Brukas i annat fall ett fordon i strid mot 16 eller 21 §, döms ägaren till böter.	Brukas i annat fall ett fordon i strid mot 16 eller 21 §, döms ägaren till böter, *högst ettusen kronor*.
Visar ägaren att han iakttagit vad som ankommit på honom för att hindra att fordonet brukades är han fri från ansvar.	

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1987.

[1] Lagen omtryckt 1984: 256. Senaste lydelse av lagens rubrik 1974: 869.

Lag om ändring i trafikskadelagen (1975: 1410)

Härigenom föreskrivs att 33 § trafikskadelagen (1975: 1410)[1] skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
33 §[2]	
Saknas föreskriven trafikförsäkring när motordrivet fordon som ej är registrerat i bilregistret eller som är avställt brukas i trafik här i landet av den försäkringspliktige eller av annan med dennes tillstånd, *dömes* den försäkringspliktige till böter.	Saknas föreskriven trafikförsäkring när motordrivet fordon som ej är registrerat i bilregistret eller som är avställt brukas i trafik här i landet av den försäkringspliktige eller av annan med dennes tillstånd, *döms* den försäkringspliktige till böter, *högst ettusen kronor*.

Fortsätter den försäkringspliktige under tid då han står under åtal för förseelse som avses i första stycket att begå sådan förseelse, skall vad han har gjort sig skyldig till före varje åtal anses som särskilt brott.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1987.

[1] Lagen omtryckt 1977: 949.
[2] Senaste lydelse 1983: 309.

Kommunikationsdepartementet

Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 16 oktober 1986

Närvarande: statsrådet Feldt, ordförande, och statsråden Sigurdsen, Leijon, Hjelm-Wallén, Peterson, S. Andersson, Bodström, Göransson, Holmberg, Hellström, Wickbom, Johansson, Hulterström, Lindqvist, G. Andersson, Lönnqvist

Föredragande: statsrådet Hulterström

Proposition om vissa delegeringsfrågor och regelförenklingar på vägtrafikens område

1 Inledning

Våren 1984 antog riksdagen riktlinjer för en systematisk översyn av möjligheterna att överklaga myndighetsbeslut till regeringen (prop. 1983/84: 120, KU 23, rskr. 250). Syftet med översynen är bl. a. att begränsa antalet besvärsärenden hos regeringen.

En utgångspunkt för översynen är att varje departement inom sitt område skall svara för beredningsarbetet för att få reglerna om överklagande i olika författningar anpassade till de riktlinjer som riksdagen har beslutat om.

Inom kommunikationsdepartementet har gjorts en genomgång av de besvärsärenden hos regeringen som det enligt gällande författningar ankommer på departementet att bereda. Antalet ärendetyper inom kommunikationsdepartementet har därvid beräknats till 125. Ärendena avser vitt skilda författningsområden. Antalet besvärs- och dispensärenden överstiger 1 000 varje år. Ungefär en fjärdedel av alla besvärsärenden gäller trafiktillstånd av olika slag och en femtedel besvär över beslut om lokala trafikföreskrifter. I prop. 1985/86: 100 bil. 2 finns en närmare redogörelse för hur arbetet med regeringens delegeringsarbete bedrivs inom kommunikationsdepartementet.

Genomgången har vidare gett vid handen att frågan om ändrade regler för vissa ärendegrupper lämpligen bör prövas i samband med annat utrednings- och översynsarbete som pågår och planeras inom och utom departementet. Beträffande en del ärendegrupper har förslag redan genomförts eller lagts fram; se t. ex. prop. 1985/86: 118 om ändringar i väglagen (1971: 948) och lagen (1939: 608) om enskilda vägar (avsnitt 2.1.4), prop. 1985/86: 115 om ändring i körkortslagen (1977: 477) (avsnitt 2.9) samt svävarfartsförordningen (1986: 305) och luftfartsförordningen (1986: 171).

Frågan om ändrade regler i ärenden om trafiktillstånd hänger samman med utformningen av yrkestrafiklagstiftningen i stort. På den punkten pågår för närvarande inom departementet en omfattande översyn. Under detta arbete kommer även bestämmelserna om överklagande att ses över. En departementspromemoria kan beräknas föreligga i början av år 1987.

När det gäller ärenden om lokala trafikföreskrifter finns emellertid redan nu underlag för beslut om en ändrad ordning för överklagande.

I juni 1983 fick riksåklagaren (RÅ) regeringens uppdrag att lämna förslag till begränsningar i straffrättens tillämpningsområde i syfte att göra det möjligt att i större utsträckning använda de rättsvårdande organens resurser för lagföring av allvarligare brottslighet. Inom ramen för detta uppdrag överlämnade RÅ i mars 1984 rapporten "Överträdelser i trafiken. Förslag till avkriminalisering och andra förändringar i trafiklagstiftningen".

I anslutning till RÅ:s uppdrag har också inom kommunikationsdepartementet gjorts en översyn av sanktionssystemet enligt vägtrafikförfattningarna. Översynen har resulterat i departementspromemorian (Ds K 1985: 8) Sanktioner i vägtrafiklagstiftningen. Förslagen i promemorian går ut på bl. a. att avkriminalisera vissa förfaranden som nu är straffbara.

Jag avser nu att ta upp vissa frågor med anledning av delegeringsarbetet och förslagen om avkriminalisering och regelförenkling. En del av förslagen kräver för sitt genomförande ändrad lagstiftning medan andra är av den beskaffenheten att regeringen själv kan besluta om dem. Även beträffande sistnämnda grupp kommer jag att kortfattat redogöra för innebörden av förslagen.

2 Framlagda förslag

2.1 Ändrad ordning för överklagande av beslut om lokala trafikföreskrifter

I december 1984 överlämnade en sakkunnig i statsrådsberedningen (departementsrådet Erik Berggren) till statsministern betänkandet (Ds SB 1984: 3) Det fortsatta delegeringsarbetet i regeringskansliet II med underrubriken Trafiktillstånd och lokala trafikföreskrifter. Betänkandet innehåller bl. a. förslag till ändringar av reglerna om överklagande av beslut om lokala trafikföreskrifter. Förslagen är upprättade med beaktande av de av riksdagen antagna riktlinjerna. Den sakkunniges förslag för nu aktuella ärendegrupper bör bifogas protokollet i detta ärende som *bilaga 1*.

Betänkandet har remissbehandlats. Remissyttranden över nu aktuella delar av betänkandet har avgetts av statens handikappråd, vägverket, trafiksäkerhetsverket, länsstyrelsernas organisationsnämnd, länsstyrelserna i Stockholms, Malmöhus, Göteborgs och Bohus, Kopparbergs och Västerbottens län, Svenska kommunförbundet samt De Handikappades riksförbund.

En sammanställning av remissyttrandena har upprättats inom kommunikationsdepartementet och finns tillgänglig i ärendet (kommunikationsdepartementets dnr RS 1360/85).

2.2 RÅ:s förslag

RÅ föreslår ändringar i bl. a. lagen (1951: 649) om straff för vissa trafikbrott, terrängkörningslagen (1975: 1313), vägtrafikskattelagen (1973: 601)

och trafikskadelagen (1975: 1410). Såvitt gäller trafikbrottslagen föreslås en ändring av 5 § som innebär att brottet smitning gradindelas i ett normalbrott och ett grovt brott. På normalbrottet skall följa böter eller fängelse i högst sex månader. Därmed kan normalbrottet beivras genom strafföreläggande.

RÅ föreslår vidare beträffande bl.a. terrängkörningslagen, vägtrafikskattelagen och trafikskadelagen att straffet för de förseelser som kan anses som ordningsförseelser ändras från dagsböter till penningböter. Härigenom kan förseelserna beivras genom ordningsbot.

RÅ:s rapport har remissbehandlats. Remissyttranden har avgetts av domstolsverket, hovrätten för Övre Norrland, kammarrätten i Sundsvall, rikspolisstyrelsen, brottsförebyggande rådet, vägverket, trafiksäkerhetsverket, transportforskningsberedningen, skolöverstyrelsen, länsstyrelsernas organisationsnämnd, länsstyrelserna i Malmöhus, Värmlands och Västernorrlands län, Centralorganisationen SACO/SR, Cykelfrämjandet, Folkrörelsernas trafikskoleförbund, Föreningen Sveriges polischefer, Landsorganisationen i Sverige genom Svenska kommunalarbetareförbundet och Svenska transportarbetareförbundet, Motorförarnas helnykterhetsförbund, Motormännens riksförbund, Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande (NTF), Riksförbundet Hem och Skola, Sveriges trafikskolors riksförbund, Tjänstemännens centralorganisation genom Svenska polisförbundet, Trafikförsäkringsföreningen samt Svenska åkeriförbundet.

2.3 Avkriminalisering i trafikförfattningarna

Vissa av de förslag som läggs fram i den tidigare nämnda departementspromemorian Sanktioner i vägtrafiklagstiftningen syftar till att ta bort straffbestämmelser som sällan eller aldrig tillämpas i praktiken. Det är här fråga om ändringar i författningar som regeringen har beslutat. En sammanfattning av promemorians förslag bifogas protokollet i detta ärende som *bilaga 2*.

Promemorian har remissbehandlats tillsammans med RÅ:s rapport. Remissyttrande har, förutom av de under avsnitt 2.2 nämnda remissinstanserna, avgetts av RÅ.

3 Föredragandens överväganden

3.1 Överklagande av beslut om lokala trafikföreskrifter

Mitt förslag: Regeringens uppgift som slutinstans i ärenden om lokala trafikföreskrifter övertas av trafiksäkerhetsverket.

Den sakkunniges förslag: Beslut av en kommuns trafiknämnd skall få överklagas till länsstyrelsen men inte vidare.

Remissinstanserna: Samtliga remissinstanser har tillstyrkt eller lämnat utan erinran den sakkunniges förslag att regeringen befrias från de aktuella besvärsärendena. Även förslaget att länsstyrelserna skall vara slutinstans har i huvudsak godtagits av remissinstanserna. När det gäller en viss ärendegrupp – rörelsehindrades rätt att stanna och parkera – har statens handikappråd förordat en besvärsordning som innebär att regeringen också i fortsättningen blir sista instans i sådana ärenden. De Handikappades riksförbund och länsstyrelsen i Stockholms län har samma uppfattning. Riksförbundet anser sålunda att regeringen är bäst skickad att bedöma om personer med funktionsnedsättningar har behov av parkeringstillstånd.

Skälen för mitt förslag: Enligt de av riksdagen antagna riktlinjerna för regeringens befattning med besvärsärenden (prop. 1983/84: 120, KU 23, rskr. 250) är utgångspunkten att överklagande normalt inte skall kunna ske till regeringen annat än när det behövs en politisk styrning av praxis. I fall där prövningens huvudsakliga funktion är att tillgodose ett rättsskyddsbehov bör regeringen vara besvärsinstans endast om det inte går att ordna en tillräckligt kvalificerad överprövning på en lägre nivå. Regeringen bör alltså enligt riktlinjerna helst inte pröva överklaganden av beslut om en politisk styrning inte behövs eller är önskvärd.

När jag här och i det följande talar om politisk styrning, tänker jag inte i första hand på ärenden som är eller kan väntas bli partipolitiskt kontroversiella. Vad jag syftar på är över huvud taget sådan styrning som ingår som ett naturligt led i utövningen av den styrande makt som enligt regeringsformen tillkommer regeringen.

Beslut av en kommuns trafiknämnd gäller alltid en lokal eller regional trafikreglering. Genom lokala trafikföreskrifter meddelas särskilda trafikregler för en viss väg eller vägsträcka eller för samtliga vägar inom ett visst område. Vanliga föreskrifter som meddelas av en kommuns trafiknämnd är:

- hastighetsbegränsningar för vägar som inte är avsedda för genomfartstrafik,
- förbud att parkera eller stanna fordon,
- villkor för parkering,
- förbud mot genomfart,
- körriktning,
- förbud mot trafik med fordon av visst slag eller fordon med last av viss beskaffenhet,
- undantag i enskilda fall från lokala trafikföreskrifter eller vissa bestämmelser i vägtrafikkungörelsen.

I vissa fall beslutas lokala trafikföreskrifter av länsstyrelsen eller polismyndigheten.

Ärenden om lokala trafikföreskrifter innehåller ytterst sällan sådana politiska frågor som enligt det nyss sagda skulle kräva regeringens medverkan. Avgörande för hur man skall se på en viss fråga är i praktiken de lokala och regionala förhållandena. Till skillnad från regeringen kan alltid trafiknämnder och länsstyrelser samt trafiksäkerhetsverket (TSV) genom sin distriktsorganisation genom besök på platsen skaffa sig ett riktigt bedömningsunderlag. Dessa myndigheter måste därför sägas vara de som har de bästa förutsättningarna att fatta riktiga och välavvägda beslut.

Jag anser mot denna bakgrund – i likhet med den sakkunnige – att ärenden om en lokal trafikreglering tillhör den grupp av besvärsärenden i regeringskansliet som kan och bör delegeras. Jag konstaterar också att det stora flertalet av remissinstanserna har samma uppfattning i denna fråga.

Några remissinstanser har förordat att regeringen fortfarande skall pröva ärenden som gäller handikappades rätt att stanna och parkera. För egen del anser jag emellertid inte att regeringen är bättre skickad än någon lägre myndighet att bedöma om en person med funktionsnedsättningar har behov av ett parkeringstillstånd. Med hänsyn härtill är jag inte beredd att föreslå någon särbehandling av ärenden som gäller handikappades parkeringstillstånd.

Frågan är då till vilken myndighet prövningen skall delegeras. Den sakkunniges förslag innebär att 24 olika länsstyrelser blir slutinstanser. Med en sådan ordning finns det enligt min mening risk för att någon för hela landet enhetlig praxis inte kommer till stånd. För att trafikanterna skall få den nödvändiga förståelsen för trafikreglerande åtgärder är det viktigt att dessa används på ett likformigt sätt över hela landet. Detta är också angeläget med hänsyn till att lokala trafikföreskrifter oftast är straffsanktionerade.

Det sagda talar för att någon av de två centrala myndigheter som närmast berörs, nämligen TSV och vägverket, i stället blir slutinstans. Båda dessa myndigheter är väl förtrogna med ärenden om lokala trafikföreskrifter, bl. a. genom att de har rätt att föra talan mot trafiknämndernas och länsstyrelsernas beslut om sådana föreskrifter. De får som regel också yttra sig i de besvärsärenden som går upp till regeringen.

TSV är den myndigheten som har den högsta kompetensen på trafiksäkerhetsområdet. Eftersom lokala trafikföreskrifter har övervägande trafiksäkerhetsmässiga aspekter ter det sig naturligt att välja TSV som slutinstans. Jag vill vidare erinra om att lokala trafikföreskrifter ofta rör hastighetsbegränsningar och att det är TSV som inom den ram som anges i 64 § vägtrafikkungörelsen bestämmer de hastighetsgränser som inte beslutas genom lokala trafikföreskrifter. Dessutom ankommer det enligt 83 § vägmärkesförordningen på TSV att utfärda ytterligare föreskrifter om vägmärken och andra anordningar enligt förordningen. Redan nu verkar TSV för att lokala trafikföreskrifter utformas och utmärks på ett enhetligt och lämpligt sätt.

Sammantaget anser jag övervägande skäl tala för att TSV övertar regeringens uppgift som slutinstans i ärenden om lokala trafikförskrifter. TSV bör givetvis på samma sätt som regeringen gör i dag vid behov inhämta synpunkter från vägverket och andra berörda myndigheter innan ett ärende avgörs.

Enligt de tidigare nämnda av riksdagen fastställda riktlinjerna för delegeringsarbetet bör så långt möjligt en prövning som nu sker i tre instanser ersättas med en prövning i två instanser. Ett tvåinstanssystem skulle innebära att länsstyrelserna inte längre skulle överpröva beslut av den kommunala trafiknämnden om lokala trafikföreskrifter. För egen del anser jag emellertid att länsstyrelserna, som ju har ett ansvar för samordningen av samhällsplaneringen på regional nivå, bör genom prövning av de kommunala trafiknämndernas beslut ha ett fortsatt inflytande på de trafikfrågor

som aktualiseras i kommunerna. Vidare torde de rationaliseringsvinster som skulle uppstå om länsstyrelserna kopplades bort från den prövningen vara så marginella, att de inte uppväger de olägenheter som uppstår genom att länsstyrelsernas kunskaper på området inte tas till vara. Dessutom skulle en sådan ändrad ordning kräva en betydande resursförstärkning hos TSV utan att motsvarande resurser kan frigöras hos länsstyrelserna.

Jag har alltså, efter samråd med chefen för civildepartementet, stannat för att föreslå att länsstyrelsernas nuvarande befattning med de aktuella ärendena behålls.

Under förutsättning att riksdagen godtar det förslag som jag nu har redogjort för avser jag att senare återkomma till regeringen med förslag till ändringar i vägtrafikkungörelsen (1972:603), terrängtrafikkungörelsen (1972:594) och vägmärkesförordningen (1978:1001). Ändringsförslagen kommer att gå ut på att överföra regeringens uppgifter i ärenden enligt dessa förordningar till TSV.

Förslaget innebär att omkring 200 ärenden per år tillförs TSV. I flertalet av de aktuella ärendena avger TSV för närvarande yttrande till regeringen. Den uppgiften faller naturligtvis bort. Ändringen torde dock ändå komma att medföra ett behov av resursförstärkning hos TSV. Behovet härav kan dock antas motsvara de resurser som kan frigöras inom regeringskansliet.

3.2 Ändringen i trafikbrottslagen

Mitt förslag: Det brott som brukar betecknas som smitning delas in i två svårhetsgrader, den ena med straffskalan böter eller fängelse i högst sex månader och den andra med straffskalan fängelse i högst ett år.

RÅ:s förslag överensstämmer med mitt förslag.

Remissinstanserna: Samtliga remissinstanser har tillstyrkt eller lämnat RÅ:s förslag utan erinran.

Skälen för mitt förslag: Det har från åklagarhåll under lång tid framhållits som angeläget att smitningsbrott kan beivras genom strafföreläggande. En sådan möjlighet skulle innebära betydande arbetsbesparingar för såväl åklagare som domstolar. Den nuvarande straffskalan lägger emellertid hinder i vägen för detta. Enligt 48 kap. 4 § rättegångsbalken får strafföreläggande inte användas för brott för vilka kan följa fängelse i mer än sex månader. Den nuvarande straffskalan för s. k. smitning omfattar böter eller fängelse i högst ett år. RÅ framhåller i sin rapport att det av statistiken kan utläsas att det alldeles övervägande antalet smitningsfall, närmare 90 procent, medför bötespåföljd. Genom att tyngdpunkten vid påföljdsbestämningen så markant ligger på bötesnivån kan straffskalan sägas vara alltför vid. Av samtliga dömda för smitning har ca 65 procent ådömts mindre än 50 dagsböter. Utrymmet för att använda strafföreläggande bör därför enligt RÅ vara betydande. Smitning är en typ av brott som i sina lindrigare former väl lämpar sig för beivrande genom strafföreläggande.

Samtidigt påpekar RÅ att det inom ramen för smitningsbestämmelsen ryms beteenden som kan vara mycket allvarliga och ha ett betydande straffvärde. Påföljdspraxis visar också att fängelsestraff om flera månader inte är alldeles ovanligt. Skäl att föreslå åtgärder med syfte att få till stånd en ändrad påföljdsbedömning eller sänkning av straffmaximum föreligger därför inte enligt RÅ:s uppfattning. För att anpassa straffskalan efter rättstillämpningen och samtidigt möjliggöra beivrande genom straffföreläggande för lindrigare fall med de regler som i dag gäller torde därför erfordras en gradindelning av brottet.

RÅ föreslår mot den bakgrunden att stadgandet skall delas upp i ett "normalt" och ett grovt brott. För normalgraden bör stadgas böter eller fängelse i högst sex månader. Är brottet med hänsyn till omständigheterna att anse som grovt skall dömas till fängelse i högst ett år. RÅ anser vidare att det stora flertalet smitningsbrott, med utgångspunkt i dagens påföljdspraxis, bör vara att hänföra till den enklare graden. Vid bedömning av om grovt brott föreligger torde ledning kunna hämtas ur praxis för ådömande av fängelsestraff enligt det nuvarande stadgandet. Sålunda bör enligt RÅ smitning från dödsolycka eller olycka med allvarliga person- eller egendomsskador kunna föranleda att brottet bedöms som grovt.

Jag är för min del beredd att ansluta mig till vad RÅ har anfört i dessa delar och föreslår att straffbestämmelsen ändras i enlighet härmed.

3.3 Ändringarna i terrängkörningslagen, vägtrafikskattelagen och trafikskadelagen

Mitt förslag: Straffet för vissa trafikförseelser vilka är att anse som ordningsförseelser ändras från dagsböter till penningböter.

RÅ:s förslag överensstämmer med mitt förslag.

Remissinstanserna: Samtliga remissinstanser har tillstyrkt eller lämnat RÅ:s förslag utan erinran.

Skälen för mitt förslag: Åtskilliga bestämmelser i vägtrafikförfattningarna där straffet nu är dagsböter avser förseelser som till sin natur närmast är av ordningskaraktär. Beträffande dessa förseelser talar starka praktiska skäl för att straffet i stället skall vara penningböter. Man vinner härigenom att förseelserna kan beivras genom ordningsbot. Lagföringen blir då enklare och resurser frigörs för bekämpandet av allvarligare brottslighet. Sådana bestämmelser finns både i lagar som stiftas av riksdagen och regeringsförfattningar. Jag föreslår nu ändringar i tre av riksdagen beslutade lagar. De aktuella bestämmelserna gäller förbud i vissa fall mot körning i terräng med terrängfordon och motorfordon enligt terrängkörningslagen och mot brukande av oskattat eller oförsäkrat fordon enligt vägtrafikskattelagen och trafikskadelagen. Godtar riksdagen de framlagda förslagen är det min avsikt att återkomma till regeringen med förslag till motsvarande ändringar i bestämmelser av ordningskaraktär i regeringsförfattningar på vägtrafikens område.

3.4 Viss avkriminalisering i vägtrafikkungörelsen (1972: 603)

Min bedömning: Straffet för att gå mot rött ljus bör upphävas.

Promemorians bedömning överensstämmer med min.

Remissinstanserna: Flertalet remissinstanser anser att straffet för att gå mot rött ljus nu bör avskaffas. Således tillstyrker RÅ, domstolsverket, hovrätten för Övre Norrland, kammarrätten i Sundsvall, rikspolisstyrelsen, brottsförebyggande rådet, skolöverstyrelsen, länsstyrelserna i Malmöhus och Västernorrlands län, Centralorganisationen SACO/SR, Folkrörelsernas trafikskoleförbund, Svenska kommunalarbetareförbundet, Svenska transportarbetareförbundet, Riksförbundet Hem och Skola samt Svenska polisförbundet promemorians förslag. Länsstyrelsen i Malmöhus län menar att förbudet att gå mot rött ljus samtidigt skall göras om till en rekommendation. Svenska polisförbundet anser att avkriminaliseringen skall ske genom att den röda trafiksignalen tas bort och ersätts av någon annan trafikanvisning som t. ex. fast eller blinkande gult sken för gående.

Trafikförsäkringsföreningen menar att röd trafiksignal för gående kan ersättas med annan signal vid mindre farliga övergångsställen. TSV anser att man efter norsk modell bör ge den röda trafiksignalen för gående ny innebörd. Den skulle då betyda att det är förbjudet att gå över gatan om den inte är fri från trafik eller det annars kan ske utan fara eller olägenhet för trafiken. I andra hand kan TSV tänka sig en viss avkriminalisering genom att det införs en allmän straffrihetsbestämmelse för mindre allvarliga förseelser i vägtrafikkungörelsen. Denna skulle då kunna tillämpas på fotgängare som går mot rött ljus då ingen trafik finns eller då trafiken inte påverkas. Denna uppfattning framförs också av länsstyrelsen i Värmlands län. Även andra remissinstanser som Sveriges trafikskolors riksförbund och Motorförarnas helnykterhetsförbund föreslår att trafiksignalsystemet för gående anpassas bättre till de gåendes trafiksituation. NTF menar att en sådan anpassning kan ske genom att använda blinkande gult sken, att släcka ner signalerna under natten och att ha kortare väntetid för fotgängare.

Vägverket, Cykelfrämjandet, Föreningen Sveriges polischefer, Motormännens riksförbund och Svenska åkeriförbundet avstyrker förslaget eller uttalar stor tveksamhet mot att ta bort straffet för att gå mot rött ljus. De remissinstanser som inte tillstyrker förslaget åberopar trafiksäkerhetsskäl och i vissa fall också svårigheterna att i trafikundervisningen förklara att ett förbud föreligger trots att någon sanktion normalt inte följer på en överträdelse av förbudet.

Skälen för min bedömning: Promemorians förslag till avkriminaliseringar avser bestämmelser i regeringsförfattningar. Frågan om straff för att gå mot rött ljus har emellertid behandlats av riksdagen vid tidigare tillfällen. Jag vill därför för riksdagen anmäla min avsikt att upphäva detta straff.

Riksdagen behandlade frågan under föregående riksmöte med anledning av en motion om upphävande av straffsanktionen för överträdelse av

förbudet att gå mot rött ljus. I sitt betänkande (TU 1984/85: 3) hänvisade trafikutskottet till den tidigare nämnda rapporten från RÅ och till det översynsarbete som då pågick i kommunikationsdepartementet och som resulterade i departementspromemorian Sanktioner i vägtrafiklagstiftningen. Utskottet anförde bl. a.

Utskottet har tidigare motsatt sig att straffet för att gå mot rött ljus skall upphävas – senast i betänkande TU 1981/82: 19. Det har då gällt ett enstaka ingrepp i sanktionssystemet i VTK. I och med att frågan om straff för att gå mot rött ljus nu genom översynen i kommunikationsdepartementet innefattas i en övergripande prövning av sanktionssystemet i vägtrafiklagstiftningen har frågan kommit i ett annat läge och bör nu prövas förutsättningslöst.

Något riksdagens initiativ med anledning av motion 1983/84: 821 (m) är enligt utskottets mening inte erforderligt med hänsyn till de förutskickade övervägandena inom kommunikationsdepartementet beträffande bl. a. den här aktuella frågan. Motionen bör därför lämnas utan åtgärd.

Riksdagen godtog betänkandet.

Riksdagens trafikutskott har i sitt betänkande (TU 1986/87: 1) om trafiksäkerhet och trafikföreskrifter m. m. med anledning av en motion uttalat att skäl talar för att straffsanktionen för överträdelse av förbudet att gå mot rött ljus upphävs. Även detta betänkande har godtagits av riksdagen.

I promemorian föreslås avkriminalisering av en rad förseelser i vägtrafikkungörelsen, fordonskungörelsen, terrängtrafikkungörelsen och bilregisterkungörelsen. Skälen för avkriminalisering varierar. Vissa bestämmelser har ansetts vara för detaljerade för att vara straffsanktionerade. Några förfaranden har bedömts vara så bagatellartade att straff inte erfordras vid överträdelse. I andra fall har förseelserna varit straffbelagda i mer än en straffbestämmelse. Beträffande vissa förseelser har det slutligen ansetts tillräckligt att gärningen är straffsanktionerad genom stadgandet om vårdslöshet i trafik.

Vissa av de i promemorian framlagda förslagen kräver ytterligare överväganden. Några har jag emellertid för avsikt att ta upp nu. Det är förseelser i vägtrafikkungörelsen av sådan karaktär att de bara behöver straffsanktioneras när de utgör vårdslöshet i trafik. Som exempel på sådana bestämmelser kan nämnas:

16 § första st.	– förbud mot att kasta eller lämna något på vägen som kan medföra fara eller olägenhet för trafiken
43 §	– förbud mot att hålla till vänster vid möte med järnvägståg eller spårvagn om det inte kan ske utan fara eller olägenhet
55 § första st.	– förbud att vända eller backa om det inte kan ske utan fara eller hinder för andra
124 §	– förbud för cyklister att färdas i bredd om det inte kan ske utan fara eller olägenhet
136 §	– förbud för gående att korsa vägen utanför övergångsställe om det inte kan ske utan fara eller olägenhet för trafiken

De överväganden som ligger bakom de avsedda avkriminaliseringarna

för vilka jag nu redogjort gäller också förbudet att gå mot rött ljus. Detta ställningstagande bör emellertid med hänsyn till frågans tidigare behandling belysas något ytterligare och jag vill i denna del anföra följande.

Det är allmänt känt att efterlevnaden av förbudet är mycket dålig. En effektiv övervakning av denna regels efterlevnad är i praktiken knappast möjlig att uppnå. Endast ett fåtal överträdelser beivras medan det stora flertalet av dem som överträder förbudet går fria. Lagföringen är mer eller mindre slumpartad och de personer som straffas känner sig ofta, inte utan fog, orättvist behandlade. Den bristande respekten för bestämmelsen kan också påverka efterlevnaden av andra bestämmelser på trafikens område. Det är mot denna bakgrund knappast ett trafiksäkerhetsintresse att behålla straffet för andra än sådana förseelser mot förbudet som också utgör vårdslöshet i trafik.

De från några remissinstanser framförda förslagen att ändra trafiksignalerna för gående är närmast en fråga för väghållarna. Det är naturligtvis önskvärt att trafiksignalerna så långt möjligt anpassas till de gåendes situation.

Flera remissinstanser har befarat svårigheter i trafikundervisningen på grund av avkriminaliseringen. Jag menar emellertid, i likhet med skolöverstyrelsen, att regeln om förbud att gå mot rött ljus främst skall ses som ett skydd för den personliga säkerheten. Det torde i alla händelser inte vara svårare att förklara att ett förbud kan ha den innebörden utan att vara straffsanktionerat än att förklara varför det är straffbart att bryta mot ett förbud som så allmänt och öppet överträds.

På grund av det anförda anser jag i likhet med flertalet remissinstanser att det särskilda straffet för att gå mot rött ljus nu bör upphävas.

3.5 Ikraftträdande m. m.

De nya bestämmelserna bör träda i kraft den 1 januari 1987.

När det gäller den nya ordningen för överklagande är det enligt min mening lämpligt att äldre regler tillämpas i fråga om talan mot beslut som har meddelats före ikraftträdandet. Detta bör komma till uttryck i en särskild övergångsbestämmelse.

4 Upprättade lagförslag

I enlighet med det anförda har inom kommunikationsdepartementet upprättats förslag till

1. lag om ändring i lagen (1978: 234) om trafiknämnd,
2. lag om ändring i lagen (1951: 649) om straff för vissa trafikbrott,
3. lag om ändring i terrängkörningslagen (1975: 1313),
4. lag om ändring i vägtrafikskattelagen (1973: 601),
5. lag om ändring i trafikskadelagen (1975: 1410).

De under 2 och 5 angivna lagförslagen har upprättats i samråd med chefen för justitiedepartementet. Samråd har vidare skett beträffande lagförslaget under 3 med chefen för jordbruksdepartementet och beträffande

lagförslaget under 4 med chefen för finansdepartementet.

De föreslagna lagändringarna anser jag vara av den beskaffenheten att lagrådets hörande skulle sakna betydelse.

5 Hemställan

Med hänvisning till vad jag nu har anfört hemställer jag att regeringen

1. föreslår riksdagen att anta de upprättade lagförslagen,
2. bereder riksdagen tillfälle att ta del av vad jag har anfört om att ta bort straffet för att gå mot rött ljus.

6 Beslut

Regeringen ansluter sig till föredragandens överväganden och beslutar att genom proposition förelägga riksdagen vad föredraganden har anfört för de åtgärder och det ändamål som föredraganden har hemställt om.

Utdrag ur betänkandet Det fortsatta delegeringsarbetet i regeringskansliet II, Ds SB 1984: 3

7 Besvär över beslut om lokala trafikföreskrifter m. m.

I betänkandet Det fortsatta delegeringsarbetet i regeringskansliet (Ds SB 1983: 1, s. K9–K10) behandlades översiktligt frågan om regeringens nuvarande befattning med besvär över beslut om lokala trafikföreskrifter som har meddelats av länsstyrelsen eller av en kommun genom dess trafiknämnd. Frågan restes om det verkligen är rationellt att den högsta administrativa myndigheten i landet skall belastas med prövningen av ärenden om t. ex. körriktning, parkeringsförbud eller någon liknande reglering av trafiken på kanske en kort vägsträcka i en glesbygdskommun. Till nackdel för handläggningen av de stora samhällsfrågorna används varje vecka personal och arbetstid i kommunikationsdepartementet för beredningen av mindre betydelsefulla frågor. Därför bör besvärsgången i ärendena om lokala trafikföreskrifter läggas om.

Huvudinriktningen i det förslag som skisserades i betänkandet var att trafiksäkerhetsverket, som får meddela föreskrifter om verkställigheten m. m. av olika författningar på trafikområdet och även har till uppgift att fungera som remissinstans i ärenden om bl. a. lokala trafikföreskrifter, skulle kunna ersätta regeringen som sista instans i prövningen av sådana ärenden. För att utröna hur en sådan reglering borde utformas i detalj samt också för att eventuellt undersöka andra alternativ för en rationalisering räknades dock i betänkandet med att frågan behöver utredas ytterligare. Bland annat framhölls att det bör göras en noggrann genomgång av ett stort antal regeringsärenden om lokala trafikföreskrifter för att kunna bedöma närmare hur praxis ser ut. Jag har nu gjort en sådan genomgång samt vissa andra undersökningar och lägger i det följande fram ett antal förslag om delegering, särskilt med inriktning på att ändra besvärsgången. Innan det sker vill jag emellertid kort redogöra för bestämmelserna i vägtrafikkungörelsen (1972: 603) om lokala trafikföreskrifter.

Nuvarande bestämmelser

Huvudbestämmelsen finns i 147 § vägtrafikkungörelsen (VTF). Paragrafen har följande lydelse:

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]

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

[1] Jfr förordningen (1979: 1082) om lokala trafikföreskrifter i vissa fall (anm. här)

2. föreskrift om körriktning
3. förbud mot provkörning eller sådan övningskörning som avses i 72 § körkortsförordningen (1977: 722)
4. föreskrift om väjningsplikt med avvikelse från 37 eller 38 § eller om stopplikt i vägkorsning [2]
5. föreskrift om väjningsplikt eller stopplikt skall gälla i stället för bestämmelserna i 57 § första stycket[3]
6. föreskrift om färdhastighet med avvikelse från 64 § eller med begränsning till lägre hastighet än som följer av 65 eller 66 § eller beslut som meddelas med stöd av 65 §[4]
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 §, 74 § 3 eller 4[5]
9. föreskrift som avses i 32 § tredje stycket fordonskungörelsen (1972: 595)[6]
10. föreskrift med inskränkning till mindre bredd eller längd på fordon, fordonståg eller last än som tillåtes i 107 § eller 109 §
11. föreskrift om axeltryck, boggitryck eller bruttovikt med avvikelse från 106 §
12. föreskrift om undantag från 118, 121 eller 122 §[7]
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. Utformas föreskriften så att huvudleder kommer att korsa varandra, skall väjningsplikt eller stopplikt regleras särskilt i korsningen, såvida inte annat följer av 37 §.

Enligt 148 § första stycket meddelas *lokala trafikföreskrifter* av länsstyrelsen i de fall som avses i 147 § andra stycket 4, 5 eller 10–12 eller tredje stycket. Länsstyrelsen meddelar också lokala trafikföreskrifter som avser transport av farligt gods eller för sådana tävlingar som länsstyrelsen har lämnat tillstånd till enligt 105 § eller enligt 147 § andra stycket 6 i fråga om vägar som är avsedda för genomfartstrafik (= lydelse fr. o. m. 1.1.1984; jfr not).

Om en lokal trafikföreskrift enligt 147 § andra stycket 6 avser reglering i samband med väghållningsarbete eller liknande arbete får den myndighet som har hand om väg- eller gatuhållningen närmare ange tid och plats för inskränkningen i enlighet med föreskrifter som trafiksäkerhetsverket meddelar (148 § andra stycket).

Andra lokala trafikföreskrifter än som avses i första stycket meddelas av kommunen. Kan ett beslut av kommunen inte avvaktas utan olägenhet ankommer det på polismyndigheten att meddela föreskriften (148 § tredje stycket).

[2] 37 och 38 §§ handlar bl. a. om väjningsplikt i vägkorsning, om användning av accelerationsfält i anslutning till huvudled samt om väjningsplikt vid utkörning från bensinstation och liknande (anm. här)
[3] 57 § f. st. handlar om färd i accelerationsfält (anm. här)
[4] I 64 § stadgas om 50 km i timmen i tättbebyggt område samt i 65 § om bashastigheten 70 km/tim. (första stycket) och om TSV:s möjligheter att föreskriva 90, 110 eller 130 km/tim. (andra stycket). 66 § handlar om tillåten hastighet för bussar, lastbilar och för bilar som har tillkopplade fordon (anm. här)
[5] I paragraferna som nämns här ges de allmänna förutsättningarna för att få stanna eller parkera ett fordon (anm. här)
[6] Om utrustning för hästfordon (anm. här)
[7] Gäller förande av terrängfordon på väg (anm. här)

I 159 § VTK finns bestämmelser om vilken myndighet som skall pröva enskilda frågor om *undantag från VTK och från lokala trafikföreskrifter*. För närmare uppgifter om innehållet i 159 § hänvisas till författningstexten. Jag begränsar mig här till att från 159 § i paragrafens lydelse före den 1 januari 1984 återge vad som gäller beträffande undantag i särskilda fall från lokala trafikföreskrifter.

Frågor om undantag för visst ändamål från lokala trafikföreskrifter som avses i 147 § andra stycket 6 eller 12 prövas av länsstyrelsen.[1]

Rör undantaget mer än ett län prövas frågan av trafiksäkerhetsverket. Frågor om undantag för visst ändamål från lokala trafikföreskrifter som avses i 147 § andra stycket 10 eller 11 prövas av kommunen eller, om trafiken berör mer än en kommun inom ett län, av länsstyrelsen eller, om den berör mer än ett län, av statens vägverk. Frågor om undantag för visst ändamål från andra lokala trafikföreskrifter än som avses i 147 § andra stycket 6, 10, 11 eller 12 prövas av kommunen eller om trafiken berör mer än en kommun inom ett län, av länsstyrelsen eller, om den berör mer än ett län, av trafiksäkerhetsverket. Frågor om undantag från lokala trafikföreskrifter som avser transport av farligt gods prövas dock av länsstyrelsen. Frågor om undantag för rörelsehindrade från sådana bestämmelser eller lokala trafikföreskrifter som avser stannande eller parkering prövas av den kommun inom vilken sökanden är kyrkobokförd.

Skall frågor om undantag enligt 159 § prövas av kommunen men kan ett beslut av kommunen inte avvaktas utan olägenhet, ankommer det i stället på polismyndigheten att pröva frågan.

Beslut av en polismyndighet enligt VTK får enligt 169 § första stycket *överklagas hos länsstyrelsen* genom besvär. *Beslut av rikspolisstyrelsen, trafiksäkerhetsverket, vägverket, socialstyrelsen eller länsstyrelsen får överklagas hos regeringen* genom besvär (169 § andra stycket). Trafiksäkerhetsverket och vägverket får överklaga en polismyndighets eller länsstyrelses beslut i fråga om lokal trafikföreskrift och undantag från sådan föreskrift (169 § tredje stycket).

Om *överklagande av en kommuns beslut* enligt VTK finns föreskrifter på annat håll, nämligen i lagen (1978: 234) om trafiknämnd. I 1 § lagen slås först fast att om regeringen med stöd av 2 § lagen (1975: 88) med bemyndigande att meddela föreskrifter om trafik, transporter och kommunikationer har överlåtit åt en kommun att meddela bestämmelser som avses i 1 § första stycket p. 8 (= trafik på väg eller i terräng) i 1978 års lag skall denna uppgift inom kommunen handhas av en trafiknämnd. Det heter sedan i 4 § första och andra styckena angående besvärsgången att en *trafiknämnds beslut får överklagas hos länsstyrelsen genom besvär, medan länsstyrelsens beslut får överklagas till regeringen* genom besvär. Vägverket, trafik-

[1] Bl. a. den ändringen av 159 § har numera genomförts med giltighet fr. o. m. den 1 januari 1984 (se SFS 1983: 114) att frågor om undantag från lokala trafikföreskrifter som avses i 147 § andra stycket 6, i fråga om vägar som inte är avsedda för genomfartstrafik, prövas av kommunen i stället för av länsstyrelse. Att jag här t. v. uppehåller mig vid de regler som gällde före den 1 januari 1984 sammanhänger med att vissa av mina undersökningar om möjligheterna till delegering baserar sig på ärenden som regeringen avgjorde under år 1983.

säkerhetsverket och polismyndighet får överklaga en trafiknämnds eller länsstyrelses beslut i en fråga som avses i 1 § lagen om trafiknämnd.

Mellan 150 och 200 besvär hos regeringen 1983

Regeringen prövade under år 1983 sammanlagt mellan 150 och 160 besvär som gällde lokala trafikföreskrifter m. m. 95 av dem gällde bestämmande av färdhastighet, 32 av dem parkeringstillstånd (-förbud) och 30 av dem andra sådana möjliga föremål för lokala trafikföreskrifter som nämns i 147 § VTK.

Varför bör ärendena delegeras?

Om vi tillsvidare bortser från den genomfartstrafik som sker på de stora riksvägarna i vårt land är det i de allra flesta fall blott en kommun, ibland två eller flera kommuner i ett län, som berörs av de lokala trafikföreskrifterna. Det kan med hänsyn till *den utpräglat lokala-regionala karaktären hos ärendena* om sådana trafikföreskrifter ifrågasättas om inte ärendena helt och hållet bör avgöras på det lokala respektive regionala planet och därefter inte kunna överklagas. Kommunen skulle alltså själv svara för trafiken inom sina egna gränser, liksom länet skulle göra det i en situation där två eller flera kommuner inom länet berörs. Man skulle då bl. a. få en bättre anpassning av föreskrifterna till de lokala (regionala) villkoren.

Det är liknande tankegångar som ligger bakom vägverkets skrivelse den 26 mars 1984 till kommunikationsministern med bl. a. förslag om att i stor utsträckning flytta beslutanderätt enligt VTK och vägmärkeslagstiftningen från länsstyrelserna till väghållningsmyndigheterna. Trafiksäkerhetsverket är för sin del inne på detsamma i en skrivelse till kommunikationsministern den 6 december 1983 om ändringar i VTK – tyngdpunkten i beslutsprocessen på vägtrafikområdet bör enligt verkets mening i allt väsentligt ligga hos kommunerna.

Ostridigt förhåller det sig väl också så att allt eftersom ett ärende besvärsvägen skjuts högre och högre upp i förvaltningen *fjärmar man sig i handläggningen mer och mer från de yttre lokala (regionala) förhållanden som egentligen i hög grad bör vara bestämmande* för beslutets innehåll. Trafiknämnden och länsstyrelsen samt även trafiksäkerhetsverket genom sin distriktsorganisation och vägverket genom de regionala vägförvaltningarna har alla ganska lätt att hämta in upplysningar i ett ärende genom att besöka platsen. Kommunikationsdepartementet har svårare att göra det. Det skulle bli för tidsödande att resa runt. I departementet får man i beredningsarbetet i stor utsträckning lita till kartor, skisser och annat skriftligt (tryckt) material.

Den administrativa *hanteringen av ärenden om lokala trafikföreskrifter står över huvud taget inte i särskilt god överensstämmelse med de strävanden som finns numera att decentralisera statsförvaltningen.* Frågor där lokala eller regionala intressen väger över bör avgöras slutligt på den nivå där de hör hemma. I det avseendet kan hänvisas till regeringens nyligen till riksdagen avlämnade proposition 1983/84: 125 med förslag om en försöks-

verksamhet där man skall pröva nya och obyråkratiska former för samverkan mellan stat och kommun. Avsikten med det förslaget är just att skapa bättre betingelser för kommunerna att anpassa sina beslut och åtgärder till lokala förutsättningar och behov. Genom att medge obegränsad besvärsrätt upp till högre myndigheter och i sista hand till regeringen kan det bli så att den myndighet som slutligt prövar en fråga står helt eller delvis vid sidan om de för ärendets bedömning kanske mycket betydelsefulla lokala eller regionala förhållandena.

I detta sammanhang skall också erinras om prop. 1983/84: 120 om regeringens befattning med besvärsärenden. I den *föreslår regeringen riksdagen att godkänna vissa riktlinjer för en översyn av reglerna om rätt att överklaga ärenden till regeringen* och för utformningen av besvärsreglerna i nya ärendegrupper. Huvudinriktningen i propositionen är att regeringen normalt inte skall vara besvärsinstans annat än när det behövs en politisk styrning av praxis. I sådana fall då besvärsprövningens huvudsakliga funktion är att tillgodose ett rättsskyddsbehov bör prövningen normalt läggas på regeringen bara om det inte går att ordna en tillräckligt kvalificerad besvärsprövning på lägre nivå. Regeringen bör alltså enligt propositionsförslaget i möjligaste mån befrias från besvärsärenden där en politisk styrning inte är nödvändig eller önskvärd.

Av de alternativa rekommendationer som finns i propositionen för att nå en begränsning av regeringsbesvären skall här i sammandrag återges följande.

- I ärenden som enligt gällande föreskrifter kan prövas i två eller flera instanser under regeringsnivån kan man *helt enkelt ta bort möjligheten att överklaga till regeringen*. Undantag från det skall bara få göras när det föreligger särskilda skäl, t. ex. att det behövs en politisk styrning av praxis, att det i vissa ärenden finns ett starkt intresse av en för hela landet likformig praxis som inte kan tillgodoses på ett smidigare sätt än att regeringen fullgör uppgiften som högsta besvärsinstans (se prop. s. 17).
- I ärenden som regeringen för närvarande prövar som andra instans och som av hänsyn till rättssäkerheten behöver kunna överklagas också i fortsättningen bör *beslutanderätten i första instans om möjligt flyttas ner* så att man skapar utrymme för en besvärsprövning under regeringsnivån. Samtidigt bör man enligt tvåinstansprincipen skära av rätten att fullfölja talan till regeringen, om inte särskilda skäl talar mot det (s. 19).
- I den mån rätten att fullfölja talan till regeringen inte kan skäras av utan vidare eller genom att beslutanderätten flyttas ner, bör man enligt propositionen *utnyttja de möjligheter som finns att låta centrala myndigheter under regeringen överta regeringens uppgift som högsta instans* (s. 20). Bland annat bör de centrala myndigheterna i ökad utsträckning få till uppgift att pröva besvär över länsstyrelsebeslut. När så sker, bör man i regel samtidigt skära av rätten att överklaga de beslut som den centrala myndigheten fattar som besvärsinstans (s. 20).

  De centrala myndigheterna bör dock inte pröva besvär över länsstyrelsebeslut i ärenden där det typiskt sett krävs en avvägning mellan olika intressen som företräds av skilda centrala myndigheter (s. 20).

I propositionen om regeringens befattning med besvärsärenden diskuteras även ingående (s. 25 ff) frågan huruvida *överlämnande av ärenden till regeringen* kan vara ett alternativ till besvärsprövning. I propositionen föreslås i detta avseende följande.

- I ärenden där det är önskvärt att regeringen som politiskt organ styr andra myndigheters praxis bör man – med vissa i propositionen särskilt angivna undantag – i ökad utsträckning låta föreskrifter om överlämnande av särskilt viktiga ärenden till regeringens prövning ersätta rätten att överklaga till regeringen. Överlämnande av särskilt viktiga ärenden bör enligt propositionen också under vissa förutsättningar användas i stället för besvärsprövning när det från rättvisesynpunkt är önskvärt att t. ex. olika länsstyrelsers praxis skall bli likformig eller när regeringen i exceptionella fall måste kunna dispensera från praxis. En förutsättning bör normalt vara att man i de ärenden som stannar under regeringsnivån har möjlighet att få sin sak prövad i två instanser.

Propositionen har numera prövats av riksdagen (KU 1983/84: 23, rskr 250). Beslutet innebär att de i propositionen förordade riktlinjerna för en översyn av besvärsfrågorna har godkänts av riksdagen under vissa förutsättningar, sammanhängande främst med kraven på att den enskildes rättssäkerhet tillgodoses vid översynen och att riksdagen i någon form underrättas om resultatet av arbetet.

Det skall tilläggas att i promemorian "Färre besvärsärenden hos regeringen" (Ds Ju 1982: 14) som låg till grund för prop. 1983/84: 120 ifrågasätts (s. 69) om det finns skäl att behålla möjligheten att fullfölja talan till regeringen i bl. a. vissa frågor om lokala trafikföreskrifter och om dispens från sådana föreskrifter. Härvid borde enligt promemorian samtidigt övervägas (s. 73) om trafiksäkerhetsverket kan pröva vissa besvär i frågor om lokala trafikföreskrifter.

Några myndigheter tog under *remissbehandlingen av promemorian* särskilt upp frågan om att slopa besvärsrätten till regeringen i ärenden om lokala trafikföreskrifter och några andra ärenden på trafikområdet. I den delen förekom följande.

- *Länsstyrelsen i Kopparbergs län* anför att någon ytterligare besvärsinstans utöver länsstyrelsen inte torde behövas i fråga om en trafiknämnds lokala trafikföreskrifter, eftersom dylika föreskrifter är av utpräglat lokal karaktär. Beträffande sådana lokala trafikföreskrifter som utfärdas av länsstyrelsen kan det enligt länsstyrelsens mening vara en lämplig besvärsordning att besvären prövas av trafiksäkerhetsverket med möjlighet för verket att underställa visst besvärsärende regeringens prövning.
- *Länsstyrelsen i Jönköpings län* tillstyrker beträffande frågor som länsstyrelsen beslutar om i första instans att trafiksäkerhetsverket övertar regeringens uppgift att pröva frågor om lokala trafikföreskrifter och om undantag från sådana föreskrifter och även andra föreskrifter på vägtrafikområdet.
- *Vägverket* erinrar i sitt yttrande om att verket med stöd av VTK prövar ett mycket stort antal framställningar om dispens från bestämmelsen om tunga, breda eller långa fordon eller fordonskombinationer. Det kan

ifrågasättas om det finns något behov av besvärsmöjlighet i dessa ärenden. Dels uppkommer ofta fråga om dispens så kort tid före transporten att det inte ges tid för överklagande, dels avgör endast faktiska förhållanden såsom vägens bredd och bärighet om dispens skall medges.

Som exempel på ärenden som över huvud taget inte bör få överklagas nämner *trafiksäkerhetsverket* beslut om vissa lokala trafikföreskrifter. Ämbetsverket uttalar i det sammanhanget följande.

- Sådana beslut borde, vad det gäller vägar som inte är avsedda för genomfartstrafik, kunna meddelas av trafiknämnd i stället för av länsstyrelse eftersom de måste ses som betydelsefulla för den kommunala samhällsplaneringen och därmed en kommunal angelägenhet. Nämnas kan att försöksverksamhet med rätt för kommuner att besluta om hastighetsbegränsning i områden utan genomfartstrafik inte visat några nackdelar från beslutssynpunkt och resulterat i en författningsändring som träder i kraft den 1 januari 1984. En ordning med lämplighetsprövning av dessa beslut hos statlig myndighet eller regeringen överensstämmer inte med vad som vanligen gäller kommunalpolitiska beslut. De borde därför inte vara överklagbara utan bara kunna prövas i den kommunalrättsliga ordningen.

Förslaget att beträffande vissa lokala trafikföreskrifter gå över till någon form av kommunalbesvär upprepar *trafiksäkerhetsverket* och utvecklar närmare i en skrivelse till kommunikationsministern den 6 december 1983 om ändring av vägtrafikkungörelsen. Det heter i skrivelsen bl. a. följande:

Trafiknämndsbeslut är i sak kommunalpolitiska beslut inom ramen för och med stöd av gällande statliga regler. Detta talar för möjlighet till kommunalbesvär men inte för förvaltningsbesvär. Överprövning av domstol eller myndighet/statlig myndighet anses i vårt konstitutionella system i allmänhet som främmande i sådana sammanhang.

Den allmänna erfarenheten av trafiknämndsreformen är klart positiv – inte minst när det gäller att bedöma lokala förhållanden och att göra värderingar av trafikfrågor från samhällssynpunkt. Nuvarande besvärsregler har dessutom medfört en administrativt omständlig och kostsam procedur, varför också rationaliserings- och besparingsintressen talar för en förändring.

Det intresse att minska antalet besvärsärenden hos regeringen som kommer till uttryck bl. a. i en promemoria från arbetsgrupp i regeringskansliet (Ds Ju 1982: 14) kan också åberopas som stöd för den föreslagna förändringen. Detta gäller särskilt om tillämpningen av den s. k. tvåinstansprincipen skulle innebära att länsstyrelse eller annan statlig myndighet skulle bli sista instans för pröving av ifrågavarande kommunalpolitiska beslut.

Förändringen bör ske genom ändring av 4 § i lagen om trafiknämnder och följdändringar i VTK.

På många håll hävdas alltså uppfattningen att regeringens befattning i sista instans med ärenden om lokala trafikföreskrifter bör upphöra. Det gäller för övrigt inte bara i frågor om undantag i särskilda fall från lokala trafikföreskrifter utan även i frågor om utfärdande av dylika föreskrifter. Vad regeringen måste ha kvar i framtiden av ärendena om lokala trafik-

föreskrifter är de frågor som prövas i första instans på central nivå närmast under regeringen. Man kan också diskutera om det skall behöva finnas en möjlighet att överlämna till regeringens prövning frågor som bedöms ha principiell, prejudicerande och liknande karaktär. Till denna fråga återkoms senare.

Innan jag konkretiserar de olika delegeringsförslagen bör framhållas att jag i och för sig har förståelse för vad trafiksäkerhetsverket säger om att ärendenas utpräglat lokala karaktär talar till förmån för en övergång från förvaltningsbesvär till kommunalbesvär. Den frågan kommer dock inte att tas upp närmare här. Den faller i viss mån utanför ramen för detta betänkande. Mina förslag bygger på den nuvarande ordningen med förvaltningsbesvär och innebär i huvudsak att rätten att klaga i den formen finns kvar på de lägre nivåerna men sedan begränsas så att man i princip inte skall kunna gå ända upp till regeringen. I sammandrag ser det ut på följande vis.

Huvudinriktningen hos förslagen

I största möjliga utsträckning bör *beslutanderätt i första instans i ärenden gällande lokala trafikförekrifter flyttas från länsstyrelsen till trafiknämnden*, i den mån inte vägförvaltningen kommer i fråga. Till trafiknämnden har nyligen kunnat flyttas frågor om hastighetsbegränsningar på vägar som inte är avsedda för genomfartstrafik. Det går säkert att ta ytterligare steg i samma riktning. Exempelvis bör det inte vara omöjligt att delegera några av de frågor som avses i 147 § andra stycket 10–12. Jag förordar att spörsmålet om beslutanderättens fördelning mellan länsstyrelsen och trafiknämnden (vägförvaltningen) tas upp mera i detalj av kommunikationsdepartementet i samband med den genomgång av VTK som trafiksäkerhetsverkets skrivelse till kommunikationsdepartementet i december 1983 och vägverkets skrivelse till samma departement i mars 1984 samt förslagen i detta betänkande kan ge anledning till.

Av de olika alternativ som sedan övervägts för att så långt som möjligt befria regeringen från att ta befattning med enskilda ärenden om lokala trafikföreskrifter har jag stannat för att *huvudinriktningen av besvärsgången bör vara följande.* Alla ärenden där trafiknämnden beslutar i första instans skall liksom sker för närvarande få överklagas till länsstyrelsen men inte få överklagas vidare därifrån till något annat organ. I de ärenden om lokala trafikföreskrifter som skall prövas av länsstyrelsen i första instans bör det finnas besvärsrätt upp till trafiksäkerhetsverket. I förekommande fall till vägverket. Därefter skall det emellertid vara stopp. Ett beslut i första instans av trafiksäkerhetsverket eller vägverket skall däremot på samma sätt som gäller nu få överklagas till regeringen.

Avsteg från en på detta sätt utformad grundmodell för besvär i ärenden om lokala trafikföreskrifter kan det finnas fog för i vissa ärenden om färdhastighet och i sådana ärenden om stannande eller parkering som gäller rörelsehindrade personer. Angående *ärenden om färdhastighet* bör erinras om att det är med tillämpning först fr. o. m. den 1 januari 1984 som regeringen har lämnat i uppdrag åt kommunerna att pröva frågor om

färdhastighet på vägar som inte har genomfartstrafik. I avvaktan på att vi får erfarenheter av den nya instansordningen bör gälla att ett beslut om färdhastighet som meddelats av kommunen skall kunna överklagas inte bara till länsstyrelsen utan även kunna föras vidare besvärsvägen därifrån till trafiksäkerhetsverket. Sedan skall det emellertid vara stopp.

När det gäller frågor om *undantag för rörelsehindrade från sådana bestämmelser eller lokala trafikföreskrifter som avser stannande eller parkering* bör erinras om att frågorna med giltighet fr. o. m. den 1 juli 1984 prövas med underlag av en ny paragraf i VTK, nämligen 159 a §. Den nya paragrafen som har kompletterats med förordningsmotiv innehåller bl. a. vissa förtydliganden i den hittillsvarande regleringen av rörelsehindrade personers möjligheter att få extra parkeringstillstånd. På de skäl som jag anför i det särskilda avsnittet om stannande eller parkering (avsnitt 2.1), föreslår jag att sådana ärenden skall kunna överklagas från kommunen till länsstyrelsen och sedan vidare till trafiksäkerhetsverket. Jag förordar därjämte att om trafiksäkerhetsverket finner att en fråga som har förts dit besvärsvägen är av prejudicerande art eller annars har principiell räckvidd, så bör ämbetsverket överlämna ärendet till regeringens prövning.

I övrigt bör när det gäller de lokala trafikföreskrifterna *eftersträvas lösningar som nära ansluter till tvåinstansprincipen i 1984 års riksdagsbeslut* i anledning av propositionen om regeringens befattning med besvärsärenden. Jag har övervägt om det i något annat fall än beträffande de rörelsehindrades parkeringstillstånd kan finnas behov av att komplettera besvärsgången med ett överlämnandeinstitut av innebörd att när länsstyrelsen eller trafiksäkerhetsverket har att pröva ett ärende i sista instans skall det som ett alternativ till att besluta finnas en möjlighet för myndigheten att med eget yttrande överlämna ärendet till närmast högre myndighet, dvs. respektive trafiksäkerhetsverket och regeringen. Ett överlämnande skulle få ske om ärendet hade principiell räckvidd eller eljest stor betydelse. I propositionen pekas visserligen i detta sammanhang (se s. 25 ff) framför allt på den situationen att det är önskvärt att regeringen som politiskt organ styr andra myndigheters praxis. Det heter emellertid också att överlämnande av särskilt viktiga ärenden under vissa förutsättningar bör användas i stället för besvärsprövning när det från rättvisesynpunkt är önskvärt att t. ex. olika länsstyrelsers praxis skall bli likformig eller när regeringen i exceptionella fall måste kunna dispensera från praxis.

Utom de i viss mån speciella motiv som är för handen när det gäller de rörelsehindrades parkeringstillstånd har jag emellertid inte ansett att det i ärenden om undantag från lokala trafikföreskrifter finns behov av ett överlämnandeinstitut. När det gäller exempelvis det uttalade kravet på likformighet mellan länsstyrelserna bör erinras om att trafiksäkerhetsverket enligt 162 § VTK har bemyndiganden att utfärda föreskrifter i anslutning till bestämmelserna i VTK. Dylika föreskrifter tas in i trafiksäkerhetsverkets författningssamling (se t. ex. TSVFS 1979: 24, 1980: 51 och 1983: 53).

Det skall tilläggas att i den omfattning som mina förslag om begränsningar i besvärsrätten på trafikområdet i samband med ett eventuellt genomförande byggs på med överlämnandemöjligheter måste 169 § tredje stycket

anpassas till det. En sådan besvärsrätt för trafiksäkerhetsverket och vägverket som det talas om i det stycket låter sig nämligen knappast förenas med ett överlämnandeinstitut (jfr prop. 1983/84: 120, s. 25 ff). Annars är det framför allt 148 och 159 §§ VTK samt 1978 års lag om trafiknämnd som måste ändras om besvärsgången skall läggas om på det sätt jag har antytt här och kommer att föreslå i de tre följande avsnitten 1.1–1.3.

För att se hur en dylik besvärsordning skulle komma att gestalta sig i praktiken har jag inventerat de mellan 150 och 160 ärenden om lokala trafikföreskrifter som regeringen prövade under år 1983. Resultatet av inventeringen redovisas härefter i tre särskilda avsnitt, vart avsnitt under sin rubrik.

7.1 Ärendena om bestämmande av färdhastighet

De allmänna bestämmelserna om färdhastighet finns i 64–68 §§ VTK. Som antytts i ingressen är 64–66 §§ VTK de paragrafer som länsstyrelsen eller kommun får medge avvikelser ifrån genom lokala trafikföreskrifter.

Enligt 64 § VTK får ett fordons hastighet inte överstiga 50 kilometer i timmen inom tätbebyggt område. I 65 § föreskrivs att utom tätbebyggt område får ett fordon inte föras med högre hastighet än 70 kilometer i timmen (bashastighet), om inte trafiksäkerhetsverket beslutar annat (90, 110 eller 130 km/tim). I 66 § regleras den tillåtna färdhastigheten under särskilda förhållanden för bussar och lastbilar samt för bilar som har tillkopplade fordon.

I fem av de *95 ärenden om färdhastighet som fördes upp till regeringen* under år 1983 hade besvären kommit in till kommunikationsdepartementet för sent. De sakbehandlades därför inte av regeringen. Av övriga 91 ärenden biföll regeringen besvären i 14 fall och avslog dem i 76. När besvären prövades av regeringen förelåg i nästan alla ärenden yttranden från den myndighet som enligt 148 § första stycket normalt prövar frågor om hastighetsbegränsningar, dvs. länsstyrelsen[1], samt från trafiksäkerhetsverket ävensom från kommunens trafiknämnd (kommunstyrelsen, trafiksäkerhetsnämnden, gatunämnden etc.).

I 12 av de *14 bifallsbesluten* hänvisade regeringen som motivering för sitt ställningstagande till vad trafiksäkerhetsverket anfört i ärendet. I de två andra bifallsbesluten hävisades till "rådande trafikförhållanden på platsen". I dessa senare ärenden hade trafiksäkerhetsverket i sina yttranden föreslagit andra ehuru inte så långtgående trafiksäkerhetsfrämjande åtgärder som att begränsa hastigheten. I det ena fallet hade ursprungligen yrkats sänkning från 50 km/tim. till 30 km/tim. och i det andra fallet från 70 km/tim. till 50 km/tim.

När det gäller de *76 avslagsbesluten* uttalade regeringen i 52 av besluten att den inte fann skäl att frångå länsstyrelsens bedömning i ärendena och i

[1] Som nämnts förut gäller att ändringen av 148 § första stycket och 159 § VTK, varigenom kommunen och inte länsstyrelsen i framtiden prövar frågor om färdhastighet på vägar som inte är avsedda för genomfartstrafik, trädde i kraft den 1 januari 1984 (se SFS 1983: 114). Under hela år 1983 var alltså länsstyrelsen huvudbeslutsmyndighet i sådana frågor om färdhastighet som avses i 147 § andra stycket 6.

ett av besluten att den inte fann skäl att ändra de hastighetsbegränsningar som redan gällde på platsen. I övriga 23 ärenden hänvisade regeringen i sina beslut till vad trafiksäkerhetsverket anfört i ärendet. Hänvisningen i dessa fall till trafiksäkerhetsverket i stället för till länsstyrelsen torde sammanhänga med att verket genom sitt yttrande tillfört frågan något nytt moment som regeringen ansåg vara betydelsefullt för den slutliga bedömningen av ärendet. Skillnaderna i skrivning skall alltså inte tolkas på det sättet att trafiksäkerhetsverket och länsstyrelsen haft skilda uppfattningar i huvudfrågan och att regeringen sedan anslutit sig till endera myndighetens bedömning. Sammantaget gäller i stället att länsstyrelsen och trafiksäkerhetsverket synes ha varit ense i huvudfrågan i praktiskt taget samtliga de ärenden om hastighetsbegränsning som regeringen sakprövade under år 1983 och därvid avslog.

Förslag

Det finns ingenting i resultaten från min inventering av 1983 års regeringsärenden om lokala trafikföreskrifter m. m. gällande färdhastighet som motsäger att besvärsgången i sådana ärenden kan läggas om i rationaliseringssyfte på det sätt som jag har föreslagit förut (s. 11 ff). Jag förordar alltså beträffande sådana ärenden som det talas om i 147 § andra stycket 6 VTK den omläggningen av beslutsordningen, att trafiksäkerhetsverket skall vara sista instans i frågor som på förstainstansnivå prövas av antingen kommunen eller länsstyrelsen. I ett ärende som kommer till trafiksäkerhetsverket besvärsvägen skall det alltså inte finnas klagorätt upp till regeringen. Däremot skall ett beslut av trafiksäkerhetsverket i en fråga som verket prövar på förstainstansnivå på samma sätt som nu få överklagas till regeringen (65 § VTK).

7.2 Ärendena om parkeringsförbud och parkeringstillstånd samt förbud att stanna m. m.

De allmänna bestämmelserna om stannande eller parkering av fordon finns i 69–77 §§ VTK. Genom en lokal trafikföreskrift får meddelas *dels* förbud att stanna eller parkera fordon (147 § andra stycket 7), *dels* föreskrift om stannande eller parkering med avvikelse från 69 eller 71 §, 72 § 2, 5 eller 6 samt 73 § eller 74 § 3 eller 4 (147 § andra stycket 8)[1].

För väghållnings- och utryckningsfordon samt fordon som används för transport av sjuka eller rörelsehindrade gäller särskilda undantagsregler, nämligen 156 § VTK. Paragrafens lydelse *intill den 1 juli 1984* var följande (ang. de nya föreskrifterna, se s. 21).

Fordon som används av polisen vid trafikövervakning eller som stoppas vid sådan övervakning får stannas eller parkeras utan hinder av förbud som har meddelats genom lokal trafikföreskrift. Detsamma gäller i fråga om fordon, som används

[1] I prop. 1984/85: 14 har regeringen under hösten 1984 föreslagit nya regler om boende- och nyttoparkering. Propositionen har ännu i mitten av november 1984 inte behandlats slutligt av riksdagen. Det har därför inte varit möjligt att i detta betänkande ta hänsyn till en ev. ny lagstiftning på detta område.

1. i trafikövervakning som avses i lagen (1964: 321) om kommunal trafikövervakning,
2. av polis- eller tullpersonal i tjänsteutövning,
3. för transport av sjuka eller rörelsehindrade personer,
4. i väghållningsarbete eller liknande arbete på eller vid vägen,
5. av statlig brandkår eller kommunal brandstyrka vid räddningstjänst.

Undantag enligt 1–5 gäller endast om omständigheterna kräver det och särskild försiktighet iakttas.

En lokal trafikföreskrift om parkering eller stannande som utfärdas med stöd av 147 § andra stycket 7 eller 8 meddelas av kommunen. Det framgår av 148 § första och tredje styckena VTK.

I 159 § tredje stycket finns bestämmelser om vilken myndighet som skall besluta i frågor om undantag för visst ändamål från lokala trafikföreskrifter. Är det fråga om sådana lokala trafikföreskrifter som avses i 147 § andra stycket 7 och 8 utövas beslutanderätten av kommunen eller, om frågan berör mer än en kommun inom ett län, av länsstyrelsen eller, om den berör mer än ett län, av trafiksäkerhetsverket. Frågor om undantag från lokala trafikföreskrifter som avser transport av farligt gods prövas dock av länsstyrelsen. Frågor om undantag för rörelsehindrade från bl. a. trafikföreskrifter som avser stannande eller parkering prövas av den kommun inom vilken sökanden är kyrkobokförd.

Det skall tilläggas att det enligt förordningen (SFS 1979: 1082) om lokala trafikföreskrifter i vissa fall finns ett bemyndigande för länsstyrelsen att utan hinder av i övrigt gällande bestämmelser besluta om lokala trafikföreskrifter som innebär att fordonstrafik helt eller delvis förbjuds på vissa vägar eller inom vissa områden. Förordningen och bemyndigandet gäller om det är särskilt svåra väderleksförhållanden eller liknande omständigheter. Frågor om undantag från sådana lokala trafikföreskrifter som avses här prövas av länsstyrelsen.

Regeringen prövade under år 1983 *sammanlagt 36 besvär över beslut av länsstyrelsen i fråga om lokala trafikföreskrifter gällande parkering av fordon* (parkeringstillstånd, förbud att parkera, tidsbegränsad parkering etc.).

Regeringen biföll besvären helt eller delvis i 14 av de 36 ärendena och avslog besvären i 22 av dem. Två av de 14 ärendena som bifölls (3/2 nr 30 och 8/9 nr 16) avvek i sak rätt mycket från de övriga och tas inte upp närmare här. Det ena av dem gällde ett krav på förekomsten i lokala trafikföreskrifter av uppgifter om datumparkering och det andra generellt parkeringstillstånd i Stockholm för bilar tillhörande Stockholms läns landsting, narkomanvårdskliniken vid Sabbatsbergs sjukhus.

Av återstående *12 bifallsärenden* hade 11 samband med rörelsehindrade personers möjligheter att parkera och stanna samt ett samband med framkomligheten och trafiksäkerheten i ett villaområde. Ärendena fördelade sig enligt följande.

- I *tre av ärendena* om parkeringstillstånd för rörelsehindrade personer var det fråga om tolkningen av innehållet i dåvarande 156 § första stycket 3 VTK. Länsstyrelsen hade i vart och ett av tre ärenden avslagit klagandens hemställan om parkeringstillstånd med hänvisning till att

denne hade *möjligheter att parkera "fritt" med stöd av 156 § VTK*. I ett av ärendena uttalas i regeringsbeslutet att det trots förekomsten av 156 § VTK kan finnas skäl att utfärda särskilt parkeringstillstånd avseende transporter av rörelsehindrade, särskilt när det gäller ett bestående behov av att parkera fordonet utan hinder av eljest gällande bestämmelser. I ett av de två övriga ärendena med anknytning till 156 § VTK framhåller trafiksäkerhetsverket i sitt yttrande, att "klaganden är beroende av hjälp vid förflyttning utanför fordonet" samt att det under sådana omständigheter är "tveksamt om 156 § VTK täcker de uppställningsbehov som kan bli aktuella". I det tredje ärendet anför ämbetsverket bl. a. att "för rörelsehindrad som själv för sitt fordon måste hänsyn tas till i vilken omfattning rörelsehindret begränsar förflyttningen utanför fordonet" samt att "för den som inte själv för fordon bör, förutom förmågan att själv förflytta sig utanför fordonet, behovet av hjälp av annan person – föraren – beaktas". Ämbetsverket tillägger att klaganden synes vara i behov av hjälp vid förflyttning utanför fordonet. Därför bör enligt verkets bedömning ett parkeringstillstånd kunna meddelas.

- I *sju av de övriga bifallsärendena* som gällde särskilt parkeringstillstånd för rörelsehindrade utgjordes den gemensamma nämnaren av att *klaganden i besvärsärendet hos regeringen kommit in med ett (nytt) läkarintyg* som på ett annat sätt än tidigare i ärendet ingivet material styrkte behovet av ett särskilt parkeringstillstånd. Det innebär att det i vart och ett av dessa sju ärenden kom in i sista instans en ny omständighet som föranledde regeringen att ändra länsstyrelsens avslagsbeslut.

Ett annat ärende avseende parkeringstillstånd för rörelsehindrade synes ha bifallits av regeringen närmast som *en form av nåd*. I ärendet är nämligen ostridigt att det rörelsehinder som klaganden hänvisar till i första hand gör sig gällande i samband med bärande av gods. Då brukar inte särskilt parkeringstillstånd medges. Trafiknämnden avslår också sökandens hemställan. Detsamma gör länsstyrelsen. I besvärsskrivelsen till regeringen vitsordas att klagandens svårigheter att förflytta sig i första hand föreligger i samband med bärande av gods. Men det pekas samtidigt på att klaganden i sitt arbete har mycket tunga bördor (tunga volymer, kataloger och annat tungt material) att bära från bilen. Och det är svårt att hitta parkeringsplatser i närheten. Det heter sedan i besvärsskriften, som är uppsatt av klagandens rättsliga biträde, bl. a. följande. "Skulle Andersson därför kunna få det av honom sökta parkeringstillståndet, skulle detta innebära en mycket stor uppmuntran för honom i hans försök att återgå till ett normalt arbete efter de oerhört omfattande kroppsliga skador som han ådrog sig vid trafikolyckan. Jag är medveten om att kriterierna för parkeringstillstånd för rörelsehindrade främst skall vara av sådant slag att de förutsätter ett underlättande för personer som har betydande svårigheter att klara sina förflyttningar utanför fordonet. För Anderssons del skulle det emellertid vara av en avgörande psykologisk betydelse om han kunde av samhället få det stöd och den uppmuntran som ett parkeringstillstånd skulle kunna innebära för honom. Han skulle känna att hans ambitioner besvarades av samhället och detta genom en tämligen begränsad insats. Andersson anser att

omtanken om en svårt sargad människa måste väga tyngre än den säkerligen ringa risk för prejudicat som ett bifall till hans framställan eventuellt skulle kunna medföra."

Trafiksäkerhetsverket säger i sitt yttrande att med hänsyn till konsekvenserna bör stor restriktivitet iakttas vid utfärdande av rikstäckande parkeringstillstånd för rörelsehindrade av sådant skäl (= svårigheter att förflytta sig med tunga böcker) som anförs i ärendet. Detta gäller speciellt, tillägger ämbetsverket, i samband med yrkesutövning; många kan åberopa samma skäl som här. Trafiksäkerhetsverket avstyrker därför bifall till besvären. Även länsstyrelsen avstyrker i ett av departementet infordrat yttrande. Men regeringen bifaller alltså besvären.

- I det sista av bifallsärendena om parkering är huvudfrågan om det skall vara *parkeringsförbud under dagtid på tre gator* inom ett villaområde. Trafiknämnden har belagt gatorna med parkeringsförbud. Några enskilda personer begär upphävande av det. Ansökningen avslås av trafiknämnden. Länsstyrelsen upphäver efter besvär trafiknämndens beslut. Frågan förs av trafiknämnden vidare till regeringen. Kommunikationsdepartementet hör trafiksäkerhetsverket. Verket ansluter sig till trafiknämndens uppfattning att det bör vara parkeringsförbud dagtid på de tre gatorna i villaområdet och tillägger att "det skall finnas starka skäl att frångå en bedömning som gjorts av en kommun, då det kan anses att kommunen har den totala överblicken av parkeringssituationen och sannolikt en plan eller motsvarande målsättning för hur parkering av fordon skall ske". I fråga om parkeringsförbudet på de tre gatorna följer regeringen trafiknämndens beslut.

I sammanlagt 25 av ärendena om parkering m. m. avslog regeringen de besvär som anförts över länsstyrelsens beslut. Sex av ärendena var i sak särpräglade. Två av dessa gällde sålunda s. k. nyttoparkeringstillstånd och tre av dem s. k. boendeparkeringstillstånd (pågående försöksverksamheter i Stockholms kommun). Besvär över trafiknämndens beslut i de två ärendena om nyttoparkeringstillstånd hade dessutom kommit in till länsstyrelsen för sent. Länsstyrelsen tog därför inte upp besvären till prövning. Över det anfördes klagomål till regeringen, som emellertid blankt avslog besvären. I de tre ärendena om boendeparkeringstillstånd fann regeringen inte i något fall anledning att frångå trafiknämndens och länsstyrelsens bedömningar. Ytterligare ett av avslagsärendena skilde sig i sak betydligt från de övriga, nämligen i så måtto att det avsåg en ansökan om flyttning av busshållplats på grund av bullerstörningar. Regeringen gick i detta ärende på samma linje som tidigare trafiknämnden och länsstyrelsen samt trafiksäkerhetsverket i sitt yttrande.

I de övriga *19 avslagsärendena* utom ett hade länsstyrelsen i sitt beslut gått på samma linje i sakfrågan som kommunens trafiknämnd. Regeringen i sin tur gick i alla 19 ärendena på samma linje i sakfrågan som länsstyrelsen. Trafiksäkerhetsverket hade hörts i ungefär halva antalet av de ärenden som vi talar om nu. I det material som jag har studerat i första hand (i detta fall regeringens och länsstyrelsens beslut) finns det ingenting som tyder på att trafiksäkerhetsverket i något av de ärenden som verket yttrat sig över skulle ha haft en annan uppfattning i huvudfrågan än den regeringen kom

fram till. Angående ändamålen med ansökningarna skall här kort nämnas följande.

I 6 av de 19 avslagsärenden som vi talar om nu var det fråga om parkeringstillstånd eller parkeringsförbud för att underlätta (främja) ett företags eller en enskild persons yrkesverksamhet trafikskola, läkare, sjukgymnast, tolk, stämningsman, lastning och lossning av kylmateriel. Två av ärendena gällde fri (friare) parkering på gata för att främja affärsverksamhet längs gatan (kundbortfall om det är för mycket långtidsparkerade bilar). I 5 av ärendena var det fråga om särskilt parkeringstillstånd på grund av rörelsehinder och i 4 av dem om parkeringsförbud (avkortad tid för parkering) för att främja väghållningen eller genomfartstrafiken. I ett ärende hade sökanden begärt parkeringstillstånd på gatan i ett villaområde med hänvisning till att han saknade garage i sin villa och även möjligheter att parkera på den egna tomten. I det sista av nu behandlade avslagsärenden – vilket var i viss mån artskilt från de övriga – hade sökanden som var en juridisk person begärt upphävande av en för tunga fordon medgiven rätt att under vissa förutsättningar parkera på Tegeluddsvägen i Stockholm.

Innan jag går in på hur besvärsprocessen bör se ut i framtiden i ärenden om lokala trafikföreskrifter som gäller stannande eller parkering bör erinras om följande. Frågor om *undantag för rörelsehindrade från lokala trafikföreskrifter* som avser stannande eller parkering prövas med giltighet fr. o. m. den 1 juli 1984 enligt föreskrifter som delvis är nya, delvis hämtade från 156 § VTK och sammanförda i en ny 159 a § VTK (senaste lydelse av 159 a § se SFS 1984: 78). Om undantaget skall gälla generellt för en person prövas frågan enligt första stycket p. 1 i den nya paragrafen av den kommun där sökanden är kyrkobokförd eller, om sökanden inte är kyrkobokförd i riket, där han vistas. Om undantaget skall gälla för ett visst ändamål prövas frågan enligt första stycket p. 2 i den nya paragrafen av kommunen eller, om undantaget berör mer än en kommun inom ett län, av länsstyrelsen i något av de län som berörs. Även utan ett medgivande som sagts nu får enligt 159 a § andra stycket ett fordon stannas och parkeras utan hinder av förbud som har meddelats genom lokala trafikföreskrifter när det används för transporter av sjuka och rörelsehindrade. Detta undantag gäller dock endast om omständigheterna kräver det och särskild försiktighet iakttas.

I anslutning till 159 a § har regeringen den 9 februari 1984 utfärdat förordningsmotiv 1984: 4. Där finns angivet närmare under vilka förutsättningar undantag som sägs i paragrafen kan medges.

Förslag

I princip bör i ärendena om lokala trafikföreskrifter avseende stannande eller parkering kunna gälla en strikt tvåinstansordning enligt riksdagens beslut i anledning av prop. 1983/84: 120. Det innebär att när trafiknämnden beslutar i första instans skall det finnas besvärsrätt upp till länsstyrelsen men sedan vara stopp. På motsvarande sätt bör gälla att när länsstyrelsen beslutar i första instans skall det finnas besvärsrätt upp till trafiksäkerhets-

verket men sedan vara stopp. I ärenden som trafiksäkerhetsverket prövar i första instans skall det på vanligt sätt gå att klaga upp till regeringen.

Som föreslagits tidigare bör emellertid ärendena om de rörelsehindrades parkeringstillstånd behandlas annorlunda. Det är särskilt i dessa ärenden viktigt att praxis blir likformig, t. ex. när det gäller de medicinska kraven för bifall till en ansökan om särskilt parkeringstillstånd. Jag föreslår därför att dylika ärenden skall kunna överklagas inte bara från kommunen till länsstyrelsen utan även vidare därifrån till trafiksäkerhetsverket. Dessutom bör föreskrivas att ett ärende som har kommit till trafiksäkerhetsverket besvärsvägen och som gäller särskilt parkeringstillstånd (motsvarande) för en rörelsehindrad person skall överlämnas till regeringens prövning om ärendet är av prejudicerande art eller har principiell räckvidd.

7.3 Ärenden om övriga lokala trafikföreskrifter

I de två närmast föregående avsnitten har jag behandlat frågor om lokala trafikföreskrifter m. m. gällande dels färdhastighet (65 § och 147 § andra stycket 6), dels stannande och parkering (147 § andra stycket 7 och 8 samt 156 § första stycket 3, med giltighet fr. o. m. den 1 juli 1984 159 a §, allt VTK). I förevarande avsnitt tar jag upp en del frågor om lokala trafikföreskrifter gällande andra ändamål i 147 § andra stycket än något av de nämnda. Det sker med utgångspunkt bl. a. från att *regeringen under år 1983 prövade sammanlagt 28 ärenden med besvär över beslut av länsstyrelsen om lokala trafikföreskrifter gällande sådana andra ändamål.*

Av dessa 28 ärenden var fyra i viss mån särpräglade. I ett ärende ville klaganden ha inhibition av ett beslut om lokala trafikföreskrifter och i ett annat ville klaganden ha omprövning av en fråga som regeringen redan tidigare avgjort slutligt. I det tredje ärendet saknade klaganden besvärsrätt och i det fjärde var fråga om ändring i några delar av lokala trafikföreskrifter som meddelats att gälla generellt för Stockholms kommun. Dessa fyra ärenden avslogs av regeringen. De tas inte upp vidare av mig i detta sammanhang.

Övriga 24 ärenden gällde i 7 fall förbud mot trafik av fordon av visst slag (147 § andra stycket 1), i tre fall stopplikt (147 § andra stycket 11), i ett fall förande av terrängfordon (147 § andra stycket 12) samt i 11 fall andra särskilda åtgärder för reglering av trafiken (147 § andra stycket 13).

Av ifrågavarande 24 ärenden *avslogs besvären i 23 och bifölls i ett fall.* Det bifallna ärendet gällde en fråga om stopplikt. Regeringen följde i ärendet vad trafiksäkerhetsverket föreslagit.

Förslag

I vidare mån än som skett nu går jag inte in på de olika regeringsbesluten. Det bör vara möjligt att överlag använda tvåinstansmodellen. Det innebär att ett beslut av trafiknämnden skall få överklagas till länsstyrelsen men inte vidare därifrån, att ett beslut av länsstyrelsen skall få överklagas till trafiksäkerhetsverket respektive vägverket men inte vidare därifrån samt att ett beslut av trafiksäkerhetsverket respektive vägverket i första instans på samma sätt som gäller för närvarande skall få överklagas till regeringen.

8 Besvär över beslut om undantag från vissa föreskrifter i vägtrafikkungörelsen

Samma beslutsregler, inklusive regler om besvärsrätt, gäller för närvarande i frågor om undantag från föreskrifter som är inskrivna direkt i vägtrafikkungörelsen (1972: 603) och i frågor om undantag från lokala trafikföreskrifter, utfärdade med stöd av kungörelsen. Det framgår av 159 och 169 §§ vägtrafikkungörelsen (VTK) samt 1978 års lag om trafiknämnd. Om nämnda paragrafer och lagen ändras på det sätt som jag har förutsatt tidigare så kommer de nya bestämmelserna att omfatta såväl särskilda trafikföreskrifter i VTK som lokala trafikföreskrifter utfärdade med stöd av VTK.

Som framgår av rubriken kommer i detta avsnitt att behandlas frågor om undantag i särskilda fall från vissa paragrafer i VTK.

Nuvarande bestämmelser

I 159 § VTK anges de paragrafer i kungörelsen beträffande vilka regeringen har lämnat i uppdrag åt underlydande myndigheter att pröva frågor om dispens i särskilda fall. Om vi ur 159 § tar bort vad paragrafen innehåller om lokala trafikföreskrifter lyder paragrafen som följer.

159 § Frågor om undantag för visst ändamål från 64 eller 66 §, 67 § första stycket, 118, 121 eller 122 § ... prövas av länsstyrelsen. Rör undantaget mer än ett län, prövas frågan av trafiksäkerhetsverket. Frågor om undantag för visst ändamål från 106, 107, 109–111 §§ ... prövas av kommunen eller, om trafiken berör mer än en kommun inom ett län, av länsstyrelsen eller, om den berör mer än ett län, av statens vägverk. Frågor om undantag för visst ändamål från 139–144 §§ prövas av trafiksäkerhetsverket. Om undantag från dessa bestämmelser behövs i samband med tillståndsprövning som avser lång, bred eller tung transport, prövas frågan dock av vägverket.

Frågor om undantag från 65 § eller beslut som har 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. Frågor 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.

Frågor om undantag för visst ändamål från 69 eller 71 §, 72 § 2, 5 eller 6, 73 §, 74 § 3 eller 4, 115 eller 128–131 § ... prövas av kommunen eller, om trafiken berör mer än en kommun inom ett län, av länsstyrelsen eller, om den berör mer än ett län, av trafiksäkerhetsverket ... I fråga om undantag för rörelsehindrade från sådana bestämmelser ... som avser stannande eller parkering finns bestämmelser i 159 a §.

Frågor om undantag för visst ändamål från föreskrifter enligt 154 § i samband med tjällossning eller liknande förhållanden prövas av den som har meddelat föreskriften eller, om trafiken berör mer än ett län, av statens vägverk.

Skall en fråga om undantag enligt denna paragraf prövas av kommunen men kan ett beslut av kommunen inte avvaktas utan olägenhet, ankommer det i stället på polismyndigheten att pröva frågan ...

Det skulle föra för långt och kanske även bli svåröverskådligt om jag i detta sammanhang gick in i detalj på det materiella innehållet i de olika paragrafer i VTK som är särskilt nämnda i 159 §. Jag nöjer mig därför i det avseendet med att hänvisa till författningstexten.

1983 års besvärsärenden

Det förekommer inte varje år så många besvärsärenden hos regeringen om undantag för visst ändamål från särskilda föreskrifter i VTK. Kanske är det ett tiotal. Följande exempel är hämtade från 1983 års ärendeförteckningar.

- Ett fraktföretag begär att – med undantag från 107 § VTK samt även från lokala trafikföreskrifter om fordons- och lastbredd – få genomföra sammanlagt sex transporter på allmänna vägar från Sundsvall till Grums av filtertråg med en bredd av 470 cm. Vägverket lämnar ansökningen utan bifall. Men regeringen ger den sökta dispensen "med hänsyn till de i ärendet upplysta förhållandena". I beslutet förutsätts dock samtidigt att sökandeföretaget genom konstruktionsändringar eller på annat sätt snarast åstadkommer andra lösningar på transportproblemet.
- I ytterligare två fall begärs under år 1983 tillstånd till transporter på allmänna vägar med undantag från bestämmelserna i 107 § VTK samt även från lokala trafikföreskrifter om fordons- och lastbredd. I det ena ärendet är det fråga om att transportera två hus vars bredd uppgår till 556 cm. I det andra av ärendena består transporten av cisterngavlar med en bredd av 550 cm. Vägverket lämnar ansökningarna utan bifall. Även regeringen anser att tillräckliga skäl inte föreligger att medge de begärda transporterna.
- En privatperson begär att med undantag från 118 § VTK få färdas med terrängmotorfordon på allmänna vägar i samband med virkestransporter. Länsstyrelsen avslår ansökningen. Regeringen finner inte anledning att frångå länsstyrelsens bedömning.
- I vart och ett av två ärenden ansöks om medgivande att utan hinder av bestämmelserna i bl. a. 139 § få framföra mobilkranar på vissa motorvägar och motortrafikleder. Trafiksäkerhetsverket lämnar framställningarna utan bifall. Regeringen anser inte att det finns skäl att frångå ämbetsverkets bedömning och avslår därför besvären.
- En lantbrukare hemställer att i samband med skötseln av sin jordbruksegendom få korsa en motorväg med traktor och tillhörande redskap. Trafiksäkerhetsverket avslår. Regeringen ansluter sig till det.
- I vart och ett av två ärenden hemställs om undantag från skyldigheten att använda bilbälte (117 a § VTK). Trafiksäkerhetsverket avslår. Regeringen gör detsamma.

Förslag

Det finns enligt min mening i sak ingenting som hindrar att man även i fortsättningen har samma begränsningar i besvärsrätten i frågor som gäller undantag från särskilda bestämmelser i VTK som i frågor om undantag

från lokala trafikföreskrifter. Det blir också förhållandet om regeringen enligt mitt tidigare förslag ändrar 159 och 169 §§ samt 1978 års lag om trafiknämnd. Ändringen kommer att innebära övergång till en tvåinstansprövning av innebörd i huvudsak att ett ärende som på förstainstansnivå prövas av kommunen skall få överklagas till länsstyrelsen men inte besvärsvägen få föras vidare därifrån, att ett beslut som meddelas på förstainstansnivå av länsstyrelsen skall få överklagas till trafiksäkerhetsverket eller vägverket men inte besvärsvägen få föras vidare därifrån samt att ett beslut som på förstainstansnivå meddelas av trafiksäkerhetsverket eller vägverket liksom för närvarande skall få överklagas till regeringen.

Utdrag ur promemorian Sanktioner i vägtrafiklagstiftningen, Ds K 1985: 8

9 Sammanfattning av förslagen

9.1 Vägtrafikkungörelsen

Straffstadgandena till följande bestämmelser i VTK föreslås upphävda, eftersom det ansetts tillräckligt att överträdelser av bestämmelserna blir straffbara först då de också innefattar brott enligt trafikbrottslagen: 16 § första stycket, 31, 33, 40, 41, 43, 55, 101, 124, 129 och 136 §§ samt delar av 34 §.

Den generella bestämmelsen om straff för den som bryter mot 7 § föreslås upphävd. Överträdelser av sådana trafikanvisningar som lämnas genom trafiksignaler med undantag för gångsignalerna samt ett fåtal vägmärken och vägmarkeringar föreslås dock alltjämt vara straffbelagda. Förslagen innebär alltså att det inte längre skall vara straffbart att gå mot rött ljus i gångsignal.

Straffbestämmelserna till 61 och 126 §§ föreslås upphävda. 61 § har ansetts för allmänt hållen för att vara förenad med straff. Överträdelser av 126 § har ansetts för bagatellartade för att vara straffbara.

En fordonsägares straffansvar för överträdelser av bestämmelserna i 106 § eller i lokala trafikföreskrifter om axel- eller boggitryck eller bruttovikt upphävs. Överlastavgiften har ansetts vara tillräcklig sanktion.

De särskilda straffbestämmelserna för överträdelser av föreskrifter som har meddelats enligt 128 § och av villkor som har meddelats enligt 160 § föreslås upphävda som onödiga.

Ett system med en administrativ avgift som sanktion för hastighetsöverträdelser föreslås. VTK:s straffbestämmelser för överträdelser av bestämmelserna om högsta tillåtna hastighet föreslås upphävda. Om en hastighetsöverträdelse också är brott enligt trafikbrottslagen skall enligt förslaget både straff och avgift utgå. Trots att hastighetsbestämmelserna är mycket viktiga för trafiksäkerheten, efterlevs de dåligt. Sanktionsavgiften, som avses bli mer tyngande än ett bötesstraff, syftar till att öka allmänprevention. Systemet avses också medföra vissa administrativa förenklingar jämfört med det straffrättsliga.

9.2 Fordonskungörelsen

Straffstadgandena till 7, 8 och 9 §§ FK föreslås upphävda, eftersom det ansetts tillräckligt att överträdelser av bestämmelserna blir straffbara först då de också innefattar brott enligt trafikbrottslagen.

Straffbestämmelsen till 23 § föreslås upphävd som onödig.

Straffbestämmelserna till de flesta bestämmelserna om fordons utrustning och beskaffenhet föreslås upphävda. De administrativa sanktionerna körförbud och föreläggande om kontrollbesiktning eller registreringsbe-

siktning eller om reparation har ansetts vara tillräcklig reaktion mot överträdelser av bestämmelserna. Straff föreslås dock vara kvar som sanktion mot överträdelser av de bestämmelser som gäller bl. a. cyklar.

9.3 Terrängtrafikkungörelsen

Straffstadgandena till 7, 8 och 9 §§ TTK föreslås upphävda av samma skäl som 7, 8 och 9 §§ FK föreslagits upphävda.

Den sanktionsavgift som föreslagits som påföljd för överträdelser av VTK:s bestämmelser om högsta tillåtna hastighet föreslås bli enda påföljd också för överträdelser av föreskrifter om högsta tillåtna hastighet enligt TTK.

Överträdelser av bestämmelserna i TTK om terrängfordons skick och utrustning föreslås avkriminaliserade i samma utsträckning och av samma skäl som motsvarande bestämmelser i FK.

9.4 Bilregisterkungörelsen

Straffbestämmelserna till 22 § tredje stycket, 44, 52 och 60 §§ tredje stycket föreslås upphävda. Efterlevnaden av 22 § har ansetts omöjlig att kontrollera. Efterlevnaden av 44 § och 60 § tredje stycket har ansetts bättre gynnas av en möjlighet för länsstyrelsen att vid vite förelägga fordonsägaren att fullgöra sina skyldigheter. Straffbestämmelsen till 52 § har ansetts onödig.

56 § föreslås upphävd som onödig.

9.5 Riksåklagarens förslag

De under 9.1–9,4 redovisade förslagen har som en utgångspunkt haft antagandet att vissa av de förslag som riksåklagaren lagt fram i sin rapport "Överträdelser i trafiken" leder till lagstiftning, nämligen

att påföljden dagsböter i allt väsentligt ersätts med penningböter,

att gränsen för den straffbara oaktsamheten enligt 1 § första stycket trafikbrottslagen höjs, samt

att smitningsbrottet enligt 5 § trafikbrottslagen gradindelas.

Proposition 1
Propositionens huvudsakliga innehåll 1
Propositionens lagförslag 2
1 Lag om ändring i lagen (1978: 234) om trafiknämnd 2
2 Lag om ändring i lagen (1951: 649) om straff för vissa trafikbrott . 2
3 Lag om ändring i terrängkörningslagen (1975: 1313) 3
4 Lag om ändring i vägtrafikskattelagen (1973: 601) 3
5 Lag om ändring i trafikskadelagen (1975: 1410) 4
Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 16 oktober 1986 5
1 Inledning 5
2 Framlagda förslag 6
2.1 Ändrad ordning för överklagande av beslut om lokala trafikföreskrifter 6
2.2 RÅ:s förslag 6
2.3 Avkriminalisering i trafikförfattningarna 7
3 Föredragandens överväganden 7
3.1 Överklagande av beslut om lokala trafikföreskrifter 7
3.2 Ändringen i trafikbrottslagen 10
3.3 Ändringarna i terrängkörningslagen, vägtrafikskattelagen och trafikskadelagen 11
3.4 Viss avkriminalisering i vägtrafikkungörelsen (1972: 603) 12
3.5 Ikraftträdande m. m. 14
4 Upprättade lagförslag 14
5 Hemställan 15
6 Beslut 15

Bilagor
1 Utdrag ur betänkandet Det fortsatta delegeringsarbetet i regeringskansliet II, Ds SB 1984: 3 16
2 Utdrag ur promemorian Sanktioner i vägtrafiklagstiftningen, Ds K 1985: 8 35

Norstedts Tryckeri, Stockholm 1986