

Nr 22

Regeringens proposition med förslag till lag om ändring i lagen (1951: 649) om straff för ~~vissa trafikbrott, m. m.~~;

beslutad den 6 februari 1975.

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

På regeringens vägnar

OLOF PALME

BENGT NORLING

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen föreslås att som villkor för rätten att föra spårvagn skall krävas körkort för personbil och att bestämmelserna i trafikbrottslagen om vårdslöshet i trafik, hinder i trafik, olovlig körning, rattonykterhet, rattfylleri och smitning skall tillämpas på förare av spårvagn. Vidare redovisas i propositionen hur spårvägstrafiken bör inordnas under vägtrafikreglerna, varvid de bestämmelser som gäller för fordonsförare föreslås i princip bli tillämpliga på förare av spårvagn.

Förslag till

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

Härigenom föreskrives att 1—5 §§ lagen (1951: 649) om straff för vissa trafikbrott skall ha nedan angivna lydelse.

Nuvvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 §¹

Brister vägtrafikanter eller den som annorstädes än på väg för motordrivna fordon i den omsorg och varsamhet, som till förekommande av trafikolycka betingas av omständigheterna, och är ej oaktsamheten ringa, dömes för vårdslöshet i trafik till böter.

Där någon vid förande av motordrivna fordon ådagalägger grov oaktsamhet eller visar uppenbar ligkiltighet för andra människors liv eller egendom, dömes för grov vårdslöshet i trafik till fängelse i högst två år.

Brister vägtrafikanter, *den som för spårvagn* eller den som annorstädes än på väg för motordrivna fordon i den omsorg och varsamhet, som till förekommande av trafikolycka betingas av omständigheterna, och är ej oaktsamheten ringa, dömes för vårdslöshet i trafik till böter.

Där någon vid förande av motordrivna fordon *eller spårvagn* ådagalägger grov oaktsamhet eller visar uppenbar ligkiltighet för andra människors liv eller egendom, dömes för grov vårdslöshet i trafik till fängelse i högst två år.

2 §²

Hindrar eller stör vägtrafikanter onödigtvis i väsentlig mån trafiken på väg, dömes, där ej gärningen är belagd med straff enligt 1 §, till böter.

Hindrar eller stör vägtrafikanter *eller den som för spårvagn* onödigtvis i väsentlig mån trafiken på väg, dömes, där ej gärningen är belagd med straff enligt 1 §, till böter.

3 §³

För någon körkortspliktigt fordon utan att vara berättigad att föra sådant fordon, dömes för olovlig körning till böter. Har han tidigare innehått körkort som blivit återkallat eller har brottet skett vanemässigt eller är det eljest att anse som grovt, må dömas till fängelse i högst sex månader.

För någon körkortspliktigt fordon med åsidosättande av föreskrift, som meddelats i fråga om rätten att föra sådant fordon, dömes till böter.

Anställer och brukar någon såsom förare av körkortspliktigt fordon den, som icke äger rätt att föra fordonet, eller tillåter någon eljest annan att föra sådant fordon utan att denne är berättigad därtill, dömes likaledes till böter.

¹ Senaste lydelse 1972: 749.

² Senaste lydelse 1972: 749.

³ Senaste lydelse 1972: 749.

Nuvarande lydelse

Första, andra och tredje styckena äger motsvarande tillämpning på förare av traktor och på den som anställer eller brukar sådan förare eller eljest tillåter någon att föra traktor.

Föreslagen lydelse

Första, andra och tredje styckena äger motsvarande tillämpning på förare av traktor *eller spårvagn* och på den som anställer eller brukar sådan förare eller eljest tillåter någon att föra traktor *eller spårvagn*.

4 §⁴

1 mom. Den som vid förande av motordrivet fordon varit så påverkad av starka drycker, att det kan antagas, att han icke på betryggande sätt kunnat föra fordonet, dömes för rattfylleri till fängelse i högst ett år eller, där omständigheterna är mildrande, till böter, dock lägst tjugofem dagsböter.

1 mom. Den som vid förande av motordrivet fordon *eller spårvagn* varit så påverkad av starka drycker, att det kan antagas, att han icke på betryggande sätt kunnat föra fordonet *eller spårvagnen*, dömes för rattfylleri till fängelse i högst ett år eller, där omständigheterna är mildrande, till böter, dock lägst tjugofem dagsböter.

Till samma straff dömes föraren, om han av annat berusningsmedel var så påverkad som nyss sagts.

Den som fört motorfordon *eller terrängmotorfordon* eller traktor med släpfordon efter att ha förtärt starka drycker i sådan mängd att alkoholkoncentrationen i hans blod under eller efter färden uppgick till 1,5 promille eller däröver, skall anses ha varit så påverkad av starka drycker under färden, som i första stycket sägs.

Den som fört motorfordon, terrängmotorfordon, traktor med släpfordon *eller spårvagn* efter att ha förtärt starka drycker i sådan mängd att alkoholkoncentrationen i hans blod under eller efter färden uppgick till 1,5 promille eller däröver, skall anses ha varit så påverkad av starka drycker under färden, som i första stycket sägs.

2 mom. Är det ej styrkt, att förare av motorfordon *eller terrängmotorfordon* eller av traktor med släpfordon var så påverkad, som i 1 mom. första stycket sägs, men har han fört fordonet efter att ha förtärt starka drycker i sådan mängd att alkoholkoncentrationen i hans blod under eller efter färden uppgick till 0,5 men ej till 1,5 promille, dömes till böter, dock lägst tio dagsböter, eller fängelse i högst sex månader.

2 mom. Är det ej styrkt, att förare av motorfordon, terrängmotorfordon, traktor med släpfordon *eller spårvagn* var så påverkad, som i 1 mom. första stycket sägs, men har han fört fordonet *eller spårvagnen* efter att ha förtärt starka drycker i sådan mängd att alkoholkoncentrationen i hans blod under eller efter färden uppgick till 0,5 men ej till 1,5 promille, dömes till böter, dock lägst tio dagsböter, eller fängelse i högst sex månader.

⁴ Senaste lydelse 1974: 830.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*5 §^a

Om vägtrafikanter, 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.

Bestämmelserna i första stycket gäller även den som annorstädes än på väg för motordrivet fordon.

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

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1976.

^a Senaste lydelse 1972: 749.

Utdrag

KOMMUNIKATIONSDEPARTEMENTET PROTOKOLL

vid regeringssammanträde

1975-02-06

Närvarande: statsministern Palme, ordförande, och statsråden Sträng, Andersson, Johansson, Holmqvist, Aspling, Lundkvist, Geijer, Bengtsson, Norling, Löfberg, Lidbom, Carlsson, Feldt, Sigurdson, Gustafsson, Zachrisson, Leijon, Hjelm-Wallén.

Föredragande: statsrådet Norling.

Proposition med förslag till lag om ändring i lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott, m. m.

Föredraganden anför.

1 Inledning

Spårvägar finns numera i Stockholm, Göteborg och Norrköping. Endast i Göteborg är spårvägstrafiken av mera betydande omfattning. I Norrköping finns två spårvägslinjer. I Stockholm återstår en spårvägslinje och denna har karaktären av matarlinje.

Trafikreglerna och därtill knutna ansvarsbestämmelser i vägtrafiklagstiftningen är i princip inte tillämpliga på spårvägstrafik, fastän denna i stor utsträckning går fram på gator och liknande platser tillsammans med annan trafik. Detta medför bl. a. att spårvagnsförare inte kan fällas till ansvar enligt lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott (TBL) (ändrad senast 1974:830) för trafikförseelser och trafiknykterhetsbrott.

I betänkandet (SOU 1965: 35) Nykterhet i trafik har trafiknykterhetskommittén lagt fram förslag om trafiknykterhetslagstiftning för spårtrafiken. Frågan om vägtrafikreglernas tillämplighet på spårvägstrafik har behandlats av Nordisk vägtrafikkommitté (NVK) i betänkandet (NU 1970: 10) Vägtrafikregler, reviderat förslag.

Enligt kungörelsen (1967: 604) om tillsyn över enskilda järnvägar, spårvägar och tunnelbanor (tillsynskungörelsen) skall bl. a. för spårväg som står under vägverkets tillsyn finnas säkerhetsordning med trafik-

säkerhetsföreskrifter som fastställs av statens vägverk. Bestämmelser om ansvar för överträdelse av sådan föreskrift finns dock inte i kungörelsen. Göteborgs Spårvägar har i skrivelse till kommunikationsdepartementet påtalat bristen på ansvarsbestämmelser och föreslagit vissa lagstiftningsåtgärder.

Mot bakgrunden av det anförda har inom kommunikationsdepartementet upprättats en promemoria (Ds K 1974: 5) Trafikregler för spårvägstrafik, m. m. med bl. a. förslag till lag om ändring i TBL.

Efter remiss har yttranden över promemorian avgetts av riksåklagaren (RÅ), rikspolisstyrelsen, statens järnvägar (SJ), statens vägverk, statens trafiksäkerhetsverk, länsstyrelserna i Stockholms, Östergötlands samt Göteborgs och Bohus län, Stockholms läns landsting, Norrköpings och Göteborgs kommuner, AB Storstockholms Lokaltrafik, Svenska Lokaltrafikföreningen, Svenska Kommunalarbetsareförbundet, Anten-Gräfsnäs Järnväg, Föreningen Skånska Järnvägar, Jädraås-Tallås Järnväg, Museiföreningen Stockholms-Roslagens Järnvägar, Museiföreningen Östra Södermanlands Järnväg, Ohs Bruks Järnvägs Museiförening och Svenska Spårvägssällskapet.

RÅ har bifogat yttranden från överåklagarna i Stockholms och Göteborgs åklagardistrikt samt länsåklagaren i Östergötlands län. Göteborgs kommun och Svenska Lokaltrafikföreningen har bifogat yttrande från Göteborgs Spårvägar.

2 Nuvarande ordning

2.1 Gällande bestämmelser

2.1.1 Vägtrafikkungörelsen

Vägtrafikkungörelsen (1972: 603) (VTK) (ändrad senast 1974: 700) reglerar i princip inte trafik med spårvagn. Detta gäller även i det fall då spårvagn framförs på väg. Bestämmelserna i VTK om vägtrafikant avser enligt 2 § bl. a. den som färdas eller eljest vistas i fordon på väg. Definitionen på "fordon" i samma paragraf utesluter emellertid spårbundna trafikmedel. Vissa föreskrifter om spårvägstrafik på väg finns dock i VTK. Sålunda föreskrivs i 12 § andra stycket VTK att vägtrafikant och förare av spårvagn i god tid skall lämna utryckningsfordon fri väg då detta påkallas och att förare av fordon eller spårvagn skall stanna, om det är nödvändigt för att lämna utryckningsfordon fri väg. Ansvarsbestämmelsen finns i 164 § VTK (penningböter). I 17 § VTK finns regler som innebär att på- eller avstigning inte får ske, när fordon eller spårvagn är i rörelse, och att ingen får färdas på fordons eller spårvagns fotsteg eller liknande anordning, om den inte är särskilt inrättad för detta. Överträdelse av dessa förbud medför penningböter (164 § VTK). Vidare innehåller VTK en rad bestämmelser som regle-

rar vägtrafikanters skyldigheter i förhållande till spårvägstrafik — bl. a. i 11 § första stycket som avser skyldighet för vägtrafikant att lämna fri väg för bl. a. spårvagn, och 13 § som avser bl. a. skyldighet för vägtrafikant att iaktta särskild försiktighet vid korsande av spårväg.

2.1.2 TBL

I TBL straffbeläggs förfaranden som vägtrafikant resp. förare av fordon gör sig skyldig till, exempelvis vårdslöshet i trafik och rattfylleri. TBL bygger därvid på samma bestämning av begreppen "fordon" och "vägtrafikant" som VTK. Förare av eller passagerare i spårvagn kan därför inte fällas till ansvar enligt TBL.

Enligt 1 § första stycket TBL döms vägtrafikant, som brister i den omsorg och varsamhet som till förekommande av trafikolycka betingas av omständigheterna, för vårdslöshet i trafik till dagsböter, om inte oaktsamheten är ringa. Bestämmelsen gäller också den som annorstädes än på väg för motordrivet fordon. Enligt 1 § andra stycket TBL döms förare av motordrivet fordon för grov vårdslöshet i trafik till fängelse i högst två år, om han ådagalägger grov oaktsamhet eller visar uppenbar likgiltighet för andra människors liv eller egendom.

En bestämmelse om straff för hinder i trafik ges i 2 § TBL. Enligt detta lagrum döms vägtrafikant som onödigtvis i väsentlig mån hindrar eller stör trafiken på väg till dagsböter, om inte gärningen är att bedöma enligt 1 §.

Den som för körkortspliktigt fordon utan att vara berättigad därtill döms enligt 3 § första stycket TBL för olovlig körning till dagsböter. Har han tidigare innehått körkort som blivit återkallat eller har brottet skett vanemässigt eller är det eljest att anse som grovt, kan han dömas till fängelse i högst sex månader. Den som för körkortspliktigt fordon med åsidosättande av föreskrift, som meddelats i fråga om rätten att föra sådant fordon, döms enligt 3 § andra stycket till dagsböter. Om någon anställer och brukar som förare av körkortspliktigt fordon den som inte äger rätt att föra fordonet, döms han enligt 3 § tredje stycket till dagsböter. Detsamma gäller i fråga om den som i annat fall tillåter någon att föra körkortspliktigt fordon utan att denne är berättigad därtill. Enligt 3 § fjärde stycket har bestämmelserna i paragrafens tre första stycken motsvarande tillämpning på förare av traktor och på den som anställer eller brukar sådan förare eller i annat fall tillåter någon att föra traktor.

Trafiknykterhetsbrotten regleras i 4 § TBL. Enligt 1 mom. första stycket döms den som vid förande av motordrivet fordon har varit så påverkad av starka drycker, att det kan antagas, att han inte på betryggande sätt kunnat föra fordonet, för rattfylleri till fängelse i högst ett år eller, om omständigheterna är mildrande, till dagsböter, dock lägst tjugofem. Till samma straff skall enligt andra stycket dömas, om fö-

raren av annat berusningsmedel var så påverkad som nyss sagts. Enligt tredje stycket skall den, som fört motorfordon eller terrängmotorfordon eller traktor med släpfordon efter att ha förtärt starka drycker i sådan mängd att alkoholkoncentrationen i hans blod under eller efter färden uppgick till 1,5 promille eller däröver, anses ha varit så påverkad av starka drycker under färden som anges i första stycket. Är det inte styrkt, att förare av motorfordon eller terrängmotorfordon eller av traktor med släpfordon var så påverkad som anges i 1 mom. första stycket, men har han fört fordonet efter att ha förtärt starka drycker i sådan mängd att alkoholkoncentrationen i hans blod under eller efter färden uppgick till 0,5 men ej till 1,5 promille, döms han enligt 2 mom. till dagsböter, dock lägst tio, eller fängelse i högst sex månader.

I 5 § TBL finns bestämmelser om ansvar för smitning. Gärningen består i att vägtrafikanter, som med eller utan skuld haft del i uppkomsten av trafikolycka, genom att avlägsna sig från olycksplatsen undandrar sig att i mån av förmåga medverka till de åtgärder, vartill olyckan skäligen bör föranleda, eller undandrar sig att uppge namn och hemvist eller att lämna upplysningar om händelsen. Smitning kan också begås av den som annorstädes än på väg för motordrivet fordon. Straffet för smitning är fängelse i högst ett år eller dagsböter.

2.1.3 Tillsynskungörelsen

Tillsynskungörelsen innehåller regler om tillsyn genom statens vägverks försorg över sådana enskilda järnvägar, spårvägar och tunnelbanor som enligt Kungl. Maj:ts koncession är avsedda för allmän trafik. I fråga om spårväg och tunnelbana gäller kungörelsen, om koncessionen har meddelats efter kungörelsens ikraftträdande. Har koncessionen meddelats före ikraftträdandet, gäller kungörelsen endast i den mån spårvägen eller tunnelbanan enligt koncessionen eller särskilt beslut av Kungl. Maj:t ställts under vägverkets tillsyn. För enskild järnväg och för sådan spårväg eller tunnelbana som står under vägverkets tillsyn skall enligt 3 § första stycket finnas säkerhetsordning med trafiksikkerhetsföreskrifter som så nära som möjligt skall ansluta till motsvarande bestämmelser för SJ. Säkerhetsordning fastställs av vägverket. Bestämmelser om ansvar för överträdelse av föreskrift i säkerhetsordning finns inte i kungörelsen. Sådan överträdelse kan dock medföra ansvar enligt brottsbalken för allmänfarlig vårdslöshet, vållande till annans död eller, när det är fråga om personal med ämbetsansvar, tjänstefel.

Spårvägarna i Stockholm och Göteborg står under vägverkets tillsyn men däremot inte spårvägen i Norrköping.

2.1.4 Allmänna ordningsstadgan

Vissa bestämmelser i allmänna ordningsstadgan (1956: 617) (AOST) (ändrad senast 1973: 1178) kan ha betydelse för spårvägstrafik. Enligt 25 § AOST utfärdar länsstyrelsen — om annat inte följer av särskilda bestämmelser — reglementen m. m. som behövs för bl. a. spårvägsföretag. Överträdelse av bestämmelse i reglemente straffas enligt 28 § AOST med penningböter eller i svårare fall — om förseelsen avsett åliggande av större vikt eller medfört avsevärd skada eller olägenhet — med dagsböter.

3 Trafiknykterhetskommitténs förslag i betänkandet Nykterhet i trafik

Frågan om införande av en trafiknykterhetslagstiftning för spårtrafiken har övervägts vid olika tillfällen. I betänkandet (1965: 35) Nykterhet i trafik lade trafiknykterhetskommittén fram förslag till en sådan lagstiftning. Kommittén hade främst med hänsyn till införskaffade upplysningar om nykterhetsförseelser inom spårtrafiken och om tillämpade påföljder kommit till den slutsatsen att det förelåg ett klart behov av lagstiftningsåtgärder. Kommitténs förslag innebar bl. a. en särskild lag om trafiknykterhet inom järnvägs- och spårvägstrafik. Den föreslagna lagen inleds med en bestämmelse som uppställer ett allmänt förbud mot onykterhet m. m. i trafik. Straffreglerna är konstruerade efter mönster av TBL:s rattfylleribestämmelser för vägtrafiken med två särskilda brottstyper. För den svårare brottstypen föreslås en allmän brottsbeskrivning och en straffskala i enlighet med vad som gäller för rattfylleri enligt 4 § TBL. Någon promilleregel motsvarande den i 4 § 1 mom. tredje stycket TBL föreslås dock inte. Det lindrigare brottet skall enligt förslaget utgöras av en ren promilleförseelse, liksom rattonykterhet enligt 4 § 2 mom. TBL. En gräns föreslås vid 0,4 promille. Den skall vara så utformad att invändningar om stigande blodalkoholkurva förekommer. Avgörande för straffbarheten bör enligt kommitténs mening vara måttet av alkoholförtäring och inte om visst promilletal hunnit uppnås. Straffskalan för det ringare brottet skall vara densamma som för rattonykterhet enligt TBL. Nu nämnda straffregler föreslås bli tillämpliga på bl. a. förare av spårvagn.

Vid remissbehandlingen fick kommitténs förslag om lagstiftningsåtgärder mot trafiknykterhetsbrott inom spårtrafiken ett i stort sett gynnsamt mottagande. Så gott som samtliga remissinstanser som yttrade sig i frågan instämmer i att ett behov av sådana åtgärder föreligger. Bl. a. Göta hovrätt ifrågasätter dock lämpligheten av en särskild lagstiftning för spårtrafiken och menar att bestämmelserna bör tas upp i TBL. I fråga om den föreslagna utformningen av bestämmelserna om nykter-

hetsbrott i spårtrafik anser åtskilliga remissinstanser, däribland RÅ, att större överensstämmelse med lagstiftningen för vägtrafiken borde ha eftersträvat. Sålunda bör promillereglerna för dessa båda områden vara desamma.

4 NVK:s förslag i betänkandet Vägtrafikregler, reviderat förslag

VTK bygger i väsentlig utsträckning på förslag till enhetliga vägtrafikregler för Danmark, Finland, Norge och Sverige som utarbetats av NVK och som — efter revision med anledning av inhämtade remissyttranden och träffade internationella överenskommelser — lagts fram i betänkandet Vägtrafikregler, reviderat förslag.

De regler i NVK:s förslag som föreslås bli tillämpliga också på förare av språvagn kan i stort sett indelas i tre grupper. En grupp består av grundläggande regler om vägtrafikants eller fordonsförares skyldighet avseende aktsamhet i olika hänseenden eller åligganden vid trafikolycka. En annan grupp omfattar regler om skyldighet att följa anvisningar för trafiken och att stanna för kontroll och om förbud att rubba vägmärken m. m. En tredje grupp utgörs av ett antal mera detaljerade regler bl. a. om förbud att bryta kolonn eller procession, om skyldighet att lämna fri väg för utryckningsfordon, om korsande av järnväg och om sväng i vägkorsning m. m., om väjningsplikt i vissa fall, om förarens skyldighet mot gående vid övergångsställe och om användande av ljusignal, tecken och lykta.

5 Framställning från Göteborgs Spårvägar

Göteborgs Spårvägar har i skrivelse den 15 mars 1972 till kommunikationsdepartementet påtalat att tillsynskungörelsen saknar bestämmelser om ansvar för övträdelse av föreskrift i säkerhetsordning som har fastställts av vägverket. Företaget anser att detta leder till orimliga resultat för personal som har tjänstgöring på både buss och spårvagn och som för en smärre trafikförseelse vid förande av buss döms enligt bestämmelser i vägtrafiklagstiftningen och för en liknande förseelse vid förande av spårvagn med tillämpning av brottsbalken. Göteborgs Spårvägar föreslår därför antingen att bestämmelser om ansvar för övträdelse av föreskrift i fastställd säkerhetsordning förs in i tillsynskungörelsen eller att möjlighet öppnas för länsstyrelse att enligt 25 § AOST fastställa sådan lokal ordningsstadga som innehåller trafikregler för spårväg.

6 Promemorian

6.1 Spårvägtrafiken och vägtrafikreglerna

Inledningsvis anförts i promemorian som naturligt att bestämmelser som reglerar vägtrafiken i princip bör vara tillämpliga även på spårvägtrafiken. En utgångspunkt för överväganden om spårvägstrafikens inordnande under vägtrafiklagstiftningen bör enligt vad som framhålls i promemorian vara att en enhetlig reglering av spårvägstrafik och vägtrafik bör eftersträvas i den utsträckning som trafikbetingelserna är likartade för båda trafikslagen. Med denna utgångspunkt föreslås i promemorian att förutom trafik på tunnelbana endast sådan trafik på spårväg som går helt utan kontakt med vägtrafik bör hållas utanför en anpassning till vägtrafikens regelsystem. I promemorian har detta ställningstagande beaktats i gränsdragningen mellan begreppen "tunnelbana" och "spårväg". Förslagen i promemorian innebär att som spårväg anses anläggning som i meddelad koncession betecknats som spårvägsanläggning, med det undantaget att till tunnelbana — som inte berörs av nämnda anpassning — hänförs också spårväg som i sin helhet framgår på egen, från annan trafik väl avskild banvall utan korsning i samma plan med annan trafik. I fråga om icke koncessionerad anläggning föreslås att vägverket skall bestämma om anläggningen med hänsyn till sin art bör hänföras till enskild järnväg, spårväg eller tunnelbana. Sistnämnda bestämmelse torde främst bli aktuell i fråga om museianläggningar.

Mot bakgrund av bl. a. NVK:s förslag till enhetliga nordiska trafikregler för spårvägstrafik föreslås i promemorian att följande bestämmelser i VTK i tillämpliga delar skall avse även förare av spårvagn. Det gäller de grundläggande bestämmelserna om vägtrafikants eller fordonsförares skyldighet avseende aktsamhet i olika hänseenden — bl. a. att vägtrafikant skall iaktta den omsorg och varsamhet som till förekommande av trafikolycka betingas av omständigheterna — om åligganden vid trafikolycka och om förbud mot att föra fordon i påverkat eller uttröttat tillstånd. Det gäller vidare bestämmelserna om skyldighet att följa polismans m. fl. anvisningar för trafiken och att stanna för kontroll. Slutligen gäller det de mera detaljerade bestämmelserna bl. a. om skyldighet att lämna fri väg för järnvägståg, om förbud att bryta kolonn eller procession, om anpassning av avstånd till framförvarande fordon, om skyldighet att i vissa angivna fall iaktta särskild försiktighet och att hålla tillräckligt låg hastighet, bl. a. vid vägkorsning, och om användande av ljud- eller ljussignal, tecken och lykta.

Vidare föreslås i promemorian att spårvagnsförare skall vara skyldig att följa anvisningar som meddelas genom vissa vägmärken ("Lämna företräde", "Begränsad hastighet", "Stop" och "Stopp . . . Signal"), genom trafiksignal eller genom särskilt märke eller särskild signal för spårvägstrafik.

I promemorian framhålls att ett slopande av spårvagnarnas företrädesrätt vid övergångsställen för gående — vilket föreslagits av NVK — skulle resultera i en sänkning av spårvagnarnas medelhastighet och därmed bl. a. en minskning av transportmedlets attraktivitet. Med hänsyn härtill föreslås att spårvagnarnas företrädesrätt vid övergångsställen skall bibehållas. För att tillgodose skäliga trafiksäkerhetskrav föreslås att följande åtgärder vidtas.

- Övergångsställen som korsas av spårväg bör i största möjliga utsträckning förses med signalreglering som — för att undvika uppehåll i spårvägstrafiken — styrs av denna.
- Antalet obevakade övergångsställen som korsas av spårväg bör kunna reduceras genom en omprövning av behovet av sådana övergångsställen.
- Obevakade övergångsställen som korsas av spårväg bör förses med särskilda anordningar som, med blinkande gult sken i en ljusöppning visande förslagsvis en stiliserad spårvagn, varnar fotgängare för spårvägstrafiken.
- En ordning bör eftersträvas som innebär att någon begränsning av spårvagnarnas företrädesrätt inte görs vid bevakade övergångsställen men att det inte blir aktuellt för spårvagnar att korsa ett bevakat övergångsställe när gående har rätt att passera det. Denna ordning kan åstadkommas genom att tidsintervallet mellan stopp-signalen för gående och körsignalen för spårvagn görs tillräckligt stort för att lämna gående som på gå-signal beträtt övergångsstället tillfälle att passera och genom att man — med hjälp av en särskild signalfas för spårvägstrafiken — låter spårvagn, som efter sväng skall passera ett bevakat övergångsställe, göra detta medan signalerna för gående vid detta övergångsställe visar stopp.

I promemorian upplyses att stadsbyggnadskontoret i Göteborg har beräknat investeringskostnaderna för varningsanordningar med blinkande ljus vid obevakade övergångsställen till ca 20 000 kr. per övergångsställe och att det f. n. finns ca 100 obevakade övergångsställen som korsas av spårväg i Göteborg, vilket antal emellertid — som nyss sagts — ansetts böra nedbringas.

I den mån trafikregler behövs för spårvägstrafik utöver dem som föreslås i promemorian förutsätts dessa bli meddelade på samma sätt som hittills, nämligen genom föreskrifter i säkerhetsordning som fastställs av vägverket.

Förseelser mot sådana regler som är upptagna i VTK och som genom särskilda bestämmelser görs tillämpliga på spårvägstrafik föreslås medföra ansvar enligt VTK:s straffbestämmelser. Vidare föreslås överträdelser av trafiksäkerhetsföreskrifter som meddelats i säkerhetsordning som fastställts av vägverket medföra ansvar enligt en särskild ansvarsbestämmelse i vilken stadgas penningböter. I samtliga fall föreslås — liksom i VTK — gälla att ansvar inte skall inträda om gärningen är belagd med straff i brottsbalken eller TBL.

Den nu föreslagna regleringen av frågan om ansvar för överträdelse

av trafikregler för spårvägstrafik innebär i fråga om spårvägspersonal i princip att endast förseelser som begås vid förande av spårvagn kommer att föranleda straff enligt bestämmelser i vägtrafiklagstiftningen. Förseelser av annan spårvägstrafikant — t. ex. konduktör eller passagerare — faller alltså utanför dessa bestämmelsers tillämpningsområde. Beträffande dessa kategorier föreslås alltså ingen ändring i gällande ordning.

Författningstekniskt förordas att angivandet av vilka bestämmelser som skall tillämpas i fråga om spårvägstrafik sker genom en hänvisning i tillsynskungörelsen till VTK. Som skäl härför åberopas bl. a. att reglerna kommer att beröra endast en begränsad del av vägtrafikanterna och att VTK därför inte bör betungas med denna specialreglering.

Det bör i anslutning till redovisningen av promemorians förslag nämnas att den däri förordade regleringen — såvitt den motsvarar det ämnesområde som behandlats av NVK — tagits upp i Nordisk kommitté för vägtrafiklagstiftning (NKV), som biträtt förslaget, se rapport 7, Vissa trafikregler m. m., i Nordiska trafiksäkerhetsrådets (NTR) rapportserie.

Att en lagstiftning om straff för nykterhetsbrott behövs för spårtrafikens del anses i promemorian ha klarlagts av trafiknykterhetskommittén och genom remissbehandlingen av kommitténs förslag om en särskild lagstiftning på detta område. I promemorian har spårtrafiken behandlats med utgångspunkt i förekommande likheter med vägtrafiken. Om förslaget i fråga om trafikreglerna genomförs, ligger det enligt vad som framhålls i promemorian nära till hands att på motsvarande sätt lösa också frågan om ansvar för onykterhet vid förande av spårvagn. I promemorian föreslås därför att bestämmelserna om rattnykterhet och rattfylleri i 4 § TBL görs tillämpliga på förare av spårvagn.

I promemorian framhålls att det i dagens läge — eftersom körkortskrav inte gäller för spårvagnsförare — kan tänkas att en person, som fått sitt körkort indraget på grund av att han begått ett trafiknykterhetsbrott eller på annat sätt visa sig olämplig att föra motordrivet fordon, fullt lagligt kan fortsätta att föra tunga fordon i vägtrafik — nämligen spårvagnar. Man kan anta att en ansvarskännande arbetsgivare avstänger vederbörande från tjänstgöring som spårvagnsförare. En sådan åtgärd förutsätter emellertid att arbetsgivaren har kännedom om att körkortet dragits in. Underrättelse om körkortsindragning sänds inte till arbetsgivaren och denne har inte heller någon författningsenlig skyldighet att ta reda på huruvida spårvagnsförare har körkort eller ej.

I promemorian framhålls att det från allmän synpunkt, inte minst från trafiksäkerhetssynpunkt, måste betecknas som otillfredsställande att lagstiftningen inte anvisar några möjligheter att hindra att personer, som visat sig olämpliga att föra motordrivet fordon och därför fått körkortet indraget, likväl får föra spårvagn, bl. a. i vägtrafik. I promemo-

rian konstateras att denna brist kan avhjälpas, om som villkor för rätt att föra spårvagn föreskrivs innehav av körkort. Genom en sådan föreskrift uppnås nämligen att såväl rätten att föra motordrivet fordon som rätten att föra spårvagn upphör, om körkortet blir återkallat eller omhändertaget med stöd av 51, 54 resp. 67 § körkortskungörelsen (1972: 592) (KKK) (ändrad senast 1974: 832). I promemorian föreslås vidare att brott vid förande av spårvagn bör jämföras med brott vid förande av motordrivet fordon, när det gäller återkallelse och omhändertagande av körkort och skyldigheten att lämna underrättelse om dom eller beslut avseende sådant brott till länsstyrelsen (119 § KKK).

I promemorian anförs att det kan diskuteras, vilken körkortsbehörighet som skall krävas i detta sammanhang. Det kan förefalla naturligt att anse att en spårvagnsförare skall ha behörighet att föra buss, dvs. inneha körkort klass AB*DE eller klass ABCDE enligt 7 § KKK. Härvid bör emellertid uppmärksammas att den utbildning som — utöver den grundläggande och jämväl för spårvagnsförare väsentliga trafikutbildningen — ges blivande bussförare är särskilt inriktad på förande av tunga motorfordon. För spårvagnsförare krävs en annan specialutbildning, där den särskilda bussförarkompetensen inte torde ha större betydelse. Med hänsyn härtill anses i promemorian övervägande skäl tala för att som villkor för rätt att föra spårvagn inte kräva mer än innehav av körkort för personbil, dvs. körkort lägst klass AB*** enligt 7 § KKK. Med ett sådant krav tillgodoses det primära önskemålet att — med utgångspunkt i vederbörandes personliga lämplighet — åstadkomma en sammankoppling av rätten att föra motordrivet fordon och rätten att föra spårvagn. Behörighetskrav som är speciella för förare av spårvagn och som inte täcks av de krav som gäller för erhållande av körkort för personbil får uppställas i säkerhetsordningen för spårvägen i fråga.

Kravet på innehav av körkort för personbil som förutsättning för rätten att föra spårvagn anses i promemorian övergångsvis inte kunna upprätthållas undantagslöst med hänsyn till redan anställda spårvagnsförare som inte är innehavare av körkort. För sådana och liknande fall bör en möjlighet till dispens från behörighetskraven öppnas.

Om någon för spårvagn, trots att han inte har körkort för personbil och inte heller har dispens från kravet på innehav av sådant körkort, bör han enligt vad som föreslås i promemorian vara underkastad samma ansvarsregler som den som för motordrivet fordon utan att vara berättigad därtill. Reglerna i 3 § första stycket TBL om ansvar för olovlig körning bör alltså göras tillämpliga på fall då spårvagn framförs i strid mot körkortskravet. Även när någon för spårvagn utan att uppfylla de särskilda behörighetskrav för spårvagnsförare som kan vara uppställda i fastställd säkerhetsordning bör ansvar för olovlig körning enligt 3 § första stycket TBL inträda. På motsvarande sätt bör 3 §

andra stycket TBL bli tillämpligt, om spårvagnsförare åsidosätter föreskrift — i allmänhet av medicinsk art — som med stöd av fastställd säkerhetsordning meddelats i fråga om hans rätt att föra spårvagn. Däremot torde det inte vara lämpligt att låta ansvar enligt 3 § andra stycket TBL inträda på den grund att någon vid förande av spårvagn åsidosatt föreskrift som meddelats i fråga om hans rätt att föra personbil. De föreskrifter vilkas överträdande bör vara förenat med straffansvar i förevarande sammanhang bör vara sådana som hänför sig speciellt till rätten att föra spårvagn och som kan vara strängare än de som avser rätten att föra personbil. Vad slutligen angår bestämmelserna i 3 § tredje stycket TBL bör dessa bli tillämpliga, om någon anställer eller brukar som förare av spårvagn en person som inte innehar körkort för personbil eller som inte uppfyller särskilda behörighetskrav enligt fastställd säkerhetsordning eller om någon eljest tillåter annan att föra spårvagn utan att denne är behörig därtill.

6.2 Tillsynsfrågor

Tillsynskungörelsen gäller i fråga om sådan spårväg och tunnelbana i allmän trafik för vilken koncession meddelats efter kungörelsens i-kraftträdande. Har koncession meddelats tidigare gäller kungörelsen endast i den mån spårvägen eller tunnelbanan enligt koncession eller särskilt beslut av Kungl. Maj:t ställts under vägverkets tillsyn. I promemorian föreslås att tillsynskungörelsen skall gälla alla spårvägar och tunnelbanor i allmän trafik, oberoende av tidpunkten för koncessionens meddelande.

På senare år har på olika håll i landet tillkommit anläggningar på vilka äldre järnvägs- eller spårvägsmateriel visas i drift, s. k. museijärnvägar och museispårvägar. År 1973 var enligt uppgift fem museijärnvägar och en museispårväg i bruk för persontransporter av detta slag. Tillsynskungörelsen omfattar inte sådana anläggningar. I promemorian föreslås att i princip samma bestämmelser om bl. a. tillsyn som de för enskilda järnvägar och spårvägar gällande görs tillämpliga på museijärnvägar och museispårvägar. Det bör ankomma på vägverket att med beaktande av anläggningens art bestämma om anläggningen skall hänföras till enskild järnväg, tunnelbana eller spårväg.

7 Remissyttrandena

Samtliga remissinstanser tillstyrker eller godtar i allt väsentligt förslagen i promemorian rörande spårvägstrafikens inordnande i det regelsystem som gäller för vägtrafiken.

Några remissinstanser — *länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län*, *AB Storstockholms Lokaltrafik* och *Stockholms läns landsting* liksom

Göteborgs Spårvägar — uttalar att statsbidrag bör kunna utgå för kostnader för uppförande av de föreslagna signalanordningarna vid övergångsställen för gående.

Samtliga remissinstanser tillstyrker eller godtar förslaget att bestämmelserna i TBL om vårdslöshet i trafik, hinder i trafik, rattonykterhet och rattfylleri samt smitning görs tillämpliga på förare av spårvagn.

Flertalet remissinstanser, däribland *rikspolisstyrelsen*, *statens vägverk*, *statens trafiksäkerhetsverk*, *länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län*, *Norrköpings kommun* och *Svenska Kommunalarbetsförbundet*, ansluter sig till förslaget att som villkor för rätt att föra spårvagn bör krävas innehav av körkort för personbil, dvs. körkort lägst klass AB***, samt att bestämmelserna om olovlig körning i TBL görs tillämpliga på spårvagnsförare. *RA* och *länsstyrelsen i Östergötlands län* förordar strängare behörighetskrav, nämligen körkort lägst klass AB*DE eller — enligt länsstyrelsen — körkortsklass AB*** jämte trafik kort. Andra remissinstanser anser de i promemorian förordade kraven föra för långt. Således ifrågasätter *länsstyrelsen i Stockholms län* om inte innehav av traktorkort skulle vara tillräckligt för spårvagnsförare med hänsyn till den specialutbildning som dessa erhåller. *Göteborgs kommun*, som i huvudsak hänför sig till synpunkter som framförts av Göteborgs Spårvägar, finner att rekryteringsproblem skulle uppstå för Göteborgs Spårvägar om utredningens förslag om krav på innehav av körkort för personbil som förutsättning för rätten att föra spårvagn genomförs. Kommunen förordar därför att frågan om behörighetskravet löses genom införande av ett "auktoriserat spårvagnsförarebevis". Kommunen uttalar emellertid att de svårigheter, som det föreslagna behörighetskravet skulle komma att medföra, torde minska framdeles. Inom en snar framtid, anför kommunen, kommer ett krav på körkort för personbil för spårvagnsförare inte att medföra angivna problem. *Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län*, som godtar det föreslagna behörighetskravet, anser att de rekryteringsproblem som kan uppstå bör lösas genom dispens från kravet på körkort för redan anställda spårvagnsförare som inte har körkort och genom dispens för företaget för omställning till nya rekryteringsförhållanden.

8 Föredraganden

Som framgår av vad jag tidigare har anfört finns spårvägar numera i Stockholm, Göteborg och Norrköping. Endast i Göteborg är spårvägs-trafiken av mera betydande omfattning.

Vägtrafikungörelsen (1972: 603) (VTK) (ändrad senast 1974: 700) reglerar i princip inte trafik med spårvagn. Bestämmelserna i VTK om vägtrafikant avser enligt en definition i 2 § bl. a. den som färdas eller annars vistas i fordon på väg. Definitionen på fordon i samma paragraf

utesluter emellertid den spårbundna trafiken. Bestämmelserna i VTK är på grund härav i princip inte tillämpliga på förare av spårvagn. Inte heller gäller bestämmelserna i lagen (1951: 649) om straff för vissa trafikbrott (TBL) (ändrad senast 1974: 830) i fråga om spårvagnsförare.

Nordisk vägtrafikkommitté (NVK) har i betänkandet (NU 1970: 10) Vägtrafikregler, reviderat förslag, föreslagit för Norden gemensamma bestämmelser om bl. a. trafik med spårvagn. De bestämmelser i vägtrafiklagstiftningen som enligt NVK:s förslag bör bli tillämpliga på spårtrafik innehåller dels allmänna aktsamhetskrav och föreskrifter om åligganden vid trafikolycka, dels föreskrifter att följa anvisningar för trafiken m. m., dels vissa mera detaljerade trafikregler.

Enligt kungörelsen (1967: 604) om tillsyn över enskilda järnvägar, spårvägar och tunnelbanor (tillsynskungörelsen) skall för bl. a. spårväg som står under vägverkets tillsyn finnas säkerhetsordning med trafiksäkerhetsföreskrifter som har fastställts av statens vägverk. Bestämmelser om ansvar för överträdelse av sådan föreskrift finns inte i kungörelsen. Överträdelse kan dock medföra ansvar enligt brottsbalken för exempelvis allmänfarlig vårdslöshet eller, när det är fråga om personal med ämbetsansvar, tjänstefel.

Enligt allmänna ordningsstadgan (1956: 617) (AOST) (ändrad senast 1973: 1178) utfärdar länsstyrelsen reglementen m. m. för bl. a. spårvägsföretag, om inte annat följer av särskilda bestämmelser. Överträdelse av bestämmelse i reglemente straffas enligt 28 § AOST med penningböter eller i svårare fall dagsböter.

Spårvägarna i Stockholm och Göteborg står under vägverkets tillsyn men däremot inte spårvägen i Norrköping.

Göteborgs Spårvägar har i skrivelse till kommunikationsdepartementet påtalat att tillsynskungörelsen saknar bestämmelser om ansvar för överträdelse av föreskrift i säkerhetsordning som har fastställts av vägverket samt föreslagit vissa lagstiftningsåtgärder.

Mot bakgrund av det anförda har inom kommunikationsdepartementet upprättats en promemoria (Ds K 1974: 5) Trafikregler för spårvägstrafik, m. m. Enligt förslag i promemorian bör trafik med spårväg som går i kontakt med vägtrafik anpassas till vägtrafikens regelsystem. I vissa avseenden avviker promemorians förslag från vad som föreslagits av NVK. Med hänsyn härtill har förslaget tagits upp i Nordisk kommitté för vägtrafiklagstiftning (NKV) som biträtt de lösningar som lagts fram i promemorian, se rapport 7, Vissa trafikregler m. m., i Nordiska trafiksäkerhetsrådets (NTR) rapportserie.

I promemorian föreslås att vissa bestämmelser i VTK görs tillämpliga på förare av spårvagn. Detta gäller till en början de mera allmänt formulerade bestämmelserna om vägtrafikants eller fordonsförarens skyldighet avseende aktsamhet i olika hänseenden — bl. a. att vägtrafikant skall iakttaga den omsorg och varsamhet som till förekommande av

trafikolycka betingas av omständigheterna — eller åligganden vid trafikolycka. Vidare avses vissa bestämmelser om skyldighet att följa anvisningar för trafiken, bl. a. anvisningar om skyldighet att stanna eller lämna företräde eller om hastighetsbegränsning, eller trafiksignal. Slutligen tas upp en grupp som omfattar mera detaljerade bestämmelser om bl. a. kraven på att fordon inte får föras av den som är sjuk, berusad o. d. och reglerna om skyldighet att i vissa angivna fall iaktta särskild försiktighet och att hålla tillräckligt låg hastighet, t. ex. vid vägkorsning.

För att undvika en sänkning av spårvagnarnas medelhastighet och därmed bl. a. en minskning av transportmedlets attraktivitet föreslås i promemorian — med avvikelse från vad som har förordats av NVK — att spårvagnars företrädesrätt vid övergångsställen för gående skall bibehållas. I avsikt att tillgodose skäliga trafiksäkerhetskrav föreslås att vissa åtgärder vidtas. Bland dessa åtgärder märks särskilt följande.

- Övergångsställen som korsas av spårväg bör i största möjliga utsträckning försees med signalreglering som — för att undvika uppehåll i spårvägstrafiken — styrs av denna.
- Antalet obevakade övergångsställen som korsas av spårväg bör kunna reduceras genom en omprövning av behovet av sådana övergångsställen.
- Obevakade övergångsställen som korsas av spårväg bör försees med särskilda anordningar som, med blinkande gult sken i en ljusöppning visande förslagsvis en stiliserad spårvagn, varnar fotgängare för spårvägstrafiken.

Förseelser mot sådana bestämmelser som är upptagna i VTK och som genom särskilda bestämmelser föreslås bli tillämpliga på spårvagnsförare bör enligt promemoriaförslaget medföra ansvar i enlighet med VTK:s straffbestämmelser. Ansvar enligt dessa bestämmelser föreslås dock inte inträda om gärningen är belagd med straff i brottsbalken eller TBL.

Vidare föreslås i promemorian dels att som villkor för rätten att föra spårvagn skall krävas körkort för personbil, dvs. körkort lägst klass AB***, dels att bestämmelserna i TBL om vårdslöshet i trafik, hinder i trafik, olovlig körning, rattonykterhet och rattfylleri samt smitning görs tillämpliga på förare av spårvagn. Dessa frågor avser jag att närmare behandla i det följande.

I promemorian anförs att övervägande skäl talar för att de regler som föreslås bli tillämpliga på spårvägstrafik — trafikregler och föreskrifter om rätt att föra spårvagn — anges i tillsynskungörelsen.

Slutligen föreslås i promemorian att tillsynskungörelsen görs tillämplig på alla spårvägar i allmän trafik och på anläggningar där äldre spårvägsmateriel visas i drift, s. k. museispårvägar. Med spårväg bör enligt promemorians förslag avses anläggning som i meddelad koncession har betecknats som spårväg med det undantaget att anläggningen

bör hänföras till tunnelbana om trafiken i sin helhet framgår på egen, från annan trafik väl avskild banvall utan korsning i samma plan med annan trafik. I fråga om icke koncessionerad anläggning föreslås vägverket få avgöra om den med hänsyn till sin art skall hänföras till spårväg. Sistnämnda regel torde bli tillämplig endast beträffande museispårväg.

Samtliga remissinstanser tillstyrker eller godtar i allt väsentligt förslagen i promemorian. Även för egen del ansluter jag mig i princip till dessa. Jag vill upplysa att jag — om riksdagen beslutar om de ändringar i TBL som jag förordar i det följande — avser att föreslå regeringen de ändringar i bl. a. VTK och tillsynskungörelsen som behövs. Förslaget till ändring i VTK kommer att syfta bl. a. till att de bestämmelser i VTK — 5 §, 14 § första stycket och 19 § — som direkt korresponderar med TBL skall bli tillämpliga på förare av spårvagn. Den i promemorian upptagna frågan om särskilda åtgärder i fråga om säkerheten vid övergångsställen som korsas av spårväg bör också beröras i detta sammanhang. Självfallet är det av väsentlig betydelse att fotgängarnas säkerhet inte eftersätts. Det finns emellertid inte några erfarenheter som tyder på att säkerhetsproblemen där spårvägstrafik korsar övergångsställe har någon omfattning. Jag vill också understryka att de nya trafikregler som i promemorian föreslås införda inte innebär någon försämring av fotgängarnas säkerhet. Mot denna bakgrund kan jag inte i alla delar ansluta mig till de i promemorian redovisade övervägandena om särskilda åtgärder i anslutning till övergångsställen. Det ankommer emellertid på statens trafiksäkerhetsverk och statens vägverk att närmare följa utvecklingen på området. I sammanhanget vill jag erinra om att frågan om inrymmande i statsbidragsbestämmelserna av anordningar som prioriterar kollektivtrafiken i tätorter f. n. övervägs av den s. k. KOLT-utredningen (K 1971: 01).

Jag skall härefter närmare redovisa förslagen till ändringar i TBL. Mina överväganden har — såvitt de avser 4 och 5 §§ TBL — skett i samråd med chefen för justitiedepartementet.

Den omständigheten att TBL — liksom med vissa undantag VTK — inte är tillämplig på spårvägstrafik innebär att spårvagnsförare som begår "trafikbrott" kan dömas endast enligt brottsbalken för exempelvis allmänfarlig vårdslöshet eller tjänstefel. En sådan ordning är — såsom vitsordats av remissinstanserna — klart otillfredsställande. Särskilt framstår detta för personal som tjänstgör både som buss- och spårvagnsförare. I den ena funktionen är föraren underkastad trafiklagstiftningen, i den andra kan han dömas till ansvar enligt brottsbalken. Till det anförda kommer att frågan om bibehållande av bestämmelserna om ansvar för tjänstefel övervägs inom justitiedepartementet.

I promemorian framhålls att förslaget att inordna spårvägstrafiken under vägtrafikreglerna i VTK — med hänsyn till TBL:s ställning i för-

hållande till dessa regler — medför att bestämmelserna i TBL om vårdslöshet i trafik (1 §), hinder i trafik (2 §) och smitning (5 §) bör göras tillämpliga på förare av spårvagn. Liksom remissinstanserna tillstyrker jag ett genomförande av utredningens förslag i denna del.

I betänkandet (SOU 1965: 35) Nykterhet i trafik lade trafiknykterhetskommittén fram förslag om nykterhetslagstiftning för spårtrafiken. Vid remissbehandlingen fick förslaget ett i stort sett gynnsamt mottagande. Så gott som samtliga remissinstanser instämmer i att behov av lagstiftningsåtgärder mot trafiknykterhetsbrott inom spårtrafiken föreligger.

I promemorian uttalas att behovet av en lagstiftning om straff för nykterhetsbrott för spårvägstrafikens del har klarlagts av trafiknykterhetskommittén och genom remissbehandlingen av kommitténs förslag. Om förslaget att inordna spårvägstrafiken under vägtrafikreglerna i VTK genomförs, ligger det nära till hands att på motsvarande sätt lösa också frågan om ansvar för onykterhet vid förande av spårvagn. Med hänsyn härtill föreslås i promemorian att bestämmelserna om rattonykterhet och rattfylleri i 4 § TBL görs tillämpliga på förare av spårvagn.

Promemorians förslag tillstyrks eller lämnas utan erinran av samtliga remissinstanser. Jag är av samma uppfattning och förordar att förslaget genomförs.

F. n. krävs inte körkort för att få föra spårvagn. I promemorian framhålls att det i dagens läge kan tänkas att en person, som fått sitt körkort indraget på grund av att han begått ett trafiknykterhetsbrott eller på annat sätt visat sig olämplig att föra motordrivet fordon, fullt lagligt kan fortsätta att föra spårvagn i vägtrafik. Det anses från allmän synpunkt, inte minst från trafiksäkerhetssynpunkt, som otillfredsställande att lagstiftningen inte anvisar några möjligheter att hindra att personer, som har visat sig olämpliga att föra motordrivet fordon och därför fått körkortet indraget, likväl får föra spårvagn. Som en lösning av detta problem förordas att som villkor för rätt att föra spårvagn föreskrivs innehav av körkort. Vidare föreslås att brott vid förande av spårvagn bör jämföras med brott vid förande av motordrivet fordon när det gäller återkallelse eller omhändertagande av körkort.

I promemorian behandlas även frågan vilken körkortsbeföring som bör krävas i detta sammanhang. Det anförs därvid att det kan förefalla naturligt att en spårvagnsförare bör ha beföring att föra buss, dvs. inneha körkort klass AB*DE eller klass ABCDE enligt 7 § körkortskungörelsen (1972: 592) (KKK) (ändrad senast 1974: 832). Samtidigt framhålls det emellertid att den utbildning som — utöver den grundläggande och även för spårvagnsförare väsentliga trafikutbildningen — ges blivande bussförare är särskilt inriktad på förande av tunga motorfordon, medan för spårvagnsförare krävs en annan spe-

cialutbildning, där den särskilda bussförarkompetensen inte torde ha större betydelse. Med hänsyn härtill förordas att kravet för spårvagnsförare bestäms till innehav av körkort för personbil, dvs. körkort lägst klass AB***. Behörighetskrav som är speciella för förare av spårvagn får enligt promemorian uppställas i säkerhetsordning för spårvägen i fråga. Innehav av körkort för personbil anses övergångsvis inte kunna krävas undantagslöst med hänsyn till redan anställda spårvagnsförare som inte är innehavare av körkort. För sådana och liknande fall föreslås att en möjlighet till dispens från körkortskravet öppnas.

Om någon för spårvagn, trots att han inte har körkort för personbil och inte heller har dispens från kravet på sådant körkort, bör han enligt vad som föreslås i promemorian vara underkastad samma ansvarsregler som den som för motordrivet fordon utan att vara berättigad därtill. Reglerna i 3 § första stycket TBL om ansvar för olovlig körning bör alltså göras tillämpliga på fall då spårvagn framförs i strid mot körkortskravet. Även när någon för spårvagn utan att uppfylla de särskilda behörighetskrav för spårvagnsförare som kan vara uppställda i fastställd säkerhetsordning bör ansvar för olovlig körning inträda. Vidare bör på motsvarande sätt 3 § andra stycket TBL bli tillämpligt, om spårvagnsförare åsidosätter föreskrift — i allmänhet av medicinsk art — som med stöd av fastställd säkerhetsordning har meddelats i fråga om rätt att föra spårvagn. Däremot anses det inte lämpligt att låta ansvar enligt 3 § andra stycket TBL inträda på den grund att någon vid förande av spårvagn åsidosatt föreskrift som meddelats i fråga om hans rätt att föra bil. De föreskrifter vilkas överträdande bör vara förenat med straffansvar bör vara sådana som hänför sig speciellt till rätten att föra spårvagn och som kan vara strängare än dem som avser rätten att föra personbil. Vad slutligen angår bestämmelserna i 3 § tredje stycket TBL bör dessa enligt promemorieförslaget bli tillämpliga, om någon anställer eller brukar som förare av spårvagn en person som inte innehar körkort för personbil eller inte uppfyller särskilda behörighetskrav enligt fastställd säkerhetsordning eller om någon eljest tillåter annan att föra spårvagn utan att denne är behörig därtill.

Flertalet remissinstanser tillstyrker eller lämnar utan erinran promemorians förslag i körkortsfrågan liksom förslaget att bestämmelserna i 3 § TBL görs tillämpliga på förare av spårvagn. Ett par remissinstanser anser dock att kravet bör gälla busskörkort eller personbilkörkort jämte trafik kort. Göteborgs kommun finner att ett körkortskrav kan medföra rekryteringsproblem och förordar en lösning med "auktoriserat spårvagnsförarebevis". Kommunen uttalar emellertid också att svårigheterna i stort torde vara av övergående natur.

Jag finner övervägande skäl tala för att i princip samma krav i lämplighetshänseende bör gälla för spårvagnsförare som för bilförare.

Detta tillgodoses genom kravet på körkort lägst klass AB*** samtidigt som man också uppnår att spårvagnsförare tillförsäkras en grundläggande trafikutbildning. Ett längre gående behörighetskrav skulle medföra utbildnings- och rekryteringsproblem utan att några egentliga trafiksäkerhetsvinster uppnås. Liksom flertalet remissinstanser ansluter jag mig alltså i körkortsfrågan till de överväganden som redovisas i promemorian. Behovet — särskilt övergångsvis — av dispens från körkortskravet kan tillgodoses antingen genom en särskild övergångsbestämmelse eller individuell prövning på motsvarande sätt som kan ske enligt 136 § KKK. Med hänsyn till den betydelse som körkortskravet har från trafiksäkerhetssynpunkt torde den senare lösningen vara att föredra.

Jag ansluter mig till promemorians förslag att förseelse vid förande av spårvagn bör kunna utgöra grund för återkallelse och omhändertagande av körkort liksom för varning.

I linje med mina överväganden i körkortsfrågan tillstyrker jag att bestämmelserna i 3 § TBL på sätt som har föreslagits i promemorian görs tillämpliga på förare av spårvagn.

Eftersom begreppen vägtrafikanter och fordon i TBL används i samma betydelse som i VTK bör TBL göras tillämplig i fråga om spårvägstrafik genom att förare av spårvagn i 1—5 §§ nämns särskilt vid sidan av vägtrafikanter, förare av motordrivna fordon resp. förare av vissa slags motordrivna fordon. TBL innehåller inte definitioner och någon sådan torde inte heller behövas i fråga om begreppet spårvagnsförare. I detta fall, liksom när det gäller exempelvis begreppet förare av motordrivna fordon, torde den närmare innebörden få framgå av detaljlagstiftningen, i detta fall tillsynskungörelsen.

Med hänsyn till behovet av skälig övergångstid, bl. a. för prövning av ansökningar om dispens från körkortskravet, förordar jag att de nya bestämmelserna träder i kraft den 1 januari 1976.

I enlighet med vad jag nu anfört har inom kommunikationsdepartementet upprättats förslag till lag om ändring i lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott. Förslaget har, såvitt det avser 4 och 5 §§, upprättats i samråd med chefen för justitiedepartementet.

9 Hemställan

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

1. antaga förslaget till lag om ändring i lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott,
2. godkänna de av mig förordade riktlinjerna för ändrad lagstiftning rörande spårvägstrafiken.

Beslut

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

