

Nr 137

Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om ändring i lagen (1951: 649) om straff för vissa trafikbrott, m. m.; given Stockholms slott den 3 november 1972.

Kungl. Maj:t vill härmed, under återopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden och lagrådets protokoll, föreslå riksdagen att bifalla de förslag om vars avlåtande till riksdagen föredragande departementschefen hemställt.

GUSTAF ADOLF

BENGT NORLING

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen redovisas huvuddragen av den genomgripande översyn och omarbetning av vägtrafiklagstiftningen som f. n. pågår inom kommunikationsdepartementet. Avsikten är att den nuvarande lagstiftningen, främst vägtrafikförordningen (1951: 648) och vägtrafikkungörelsen (1951: 743), skall ersättas av kungörelser för olika delområden. I detta sammanhang planeras även en särskild kungörelse med bestämmelser om terrängfordon och om trafik i terräng.

Propositionen innehåller förslag till vissa redaktionella ändringar i lagen (1951: 649) om straff för vissa trafikbrott, lagen (1929: 77) om trafikförsäkring å motorfordon och lagen (1971: 52) om skatterätt och länsrätt. Vidare föreslås att bestämmelserna i förstnämnda lag om ansvar för vårdslöshet i trafik och s. k. smitning skall gälla även den som för motordrivet fordon utanför väg. Propositionen innehåller också förslag till en av de planerade körkortsreglerna föranledd jämkning av bestämmelserna om straff för olovlig körning. Slutligen föreslås en särskild lag med innebörd att hänvisning i vissa slag av författningar till nu gällande vägtrafiklagstiftning i stället skall avse de nya bestämmelser som ersätter denna lagstiftning.

1 Förslag till

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

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

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*1 §¹

Brister vägtrafikanter i den omsorg och varsamhet, som till förekommande av trafikolycka betingas av omständigheterna, och är ej oaksamheten ringa, dömes för vårdslöshet i trafik till dagsböter.

Där någon vid förande av bil, motorcykel, traktor eller motorredskap ådagalägger grov oaksamhet eller visar uppenbar likgiltighet för andra människors liv eller egendom, dömes för grov vårdslöshet i trafik till fängelse i högst två år.

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

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

2 §

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

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

3 §²

För någon körkortspliktigt fordon utan att vara berättigad att föra sådant fordon, dömes för olovlig körning till dagsböter, *lägst tio*. Har han tidigare innehaft 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 *vid utfärdan-*

För någon körkortspliktigt fordon utan att vara berättigad att föra sådant fordon, dömes för olovlig körning till böter. Har han tidigare innehaft 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*

¹ Senaste lydelse 1966: 252.

² Senaste lydelse 1958: 223.

Nuvarande lydelse

de av körkort, straffes med dagsböter.

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, *straffes likaledes med dagsböter.*

Föreslagen lydelse

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.*

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.

4 §

1 m o m. Den som vid förande av bil, motorcykel, traktor eller motorredskap 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 äro mildrande, till dagsböter, dock ej under tjugofem.

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

Hade förare av bil eller motorcykel eller av traktor med släpfordon en alkoholkoncentration i blodet av 1,5 promille eller däröver, skall han anses *hava* varit så påverkad av starka drycker, som i första stycket sägs.

2 m o m.³ Är det ej styrkt, att förare av bil eller motorcykel eller av traktor med släpfordon var så påverkad, som i 1 mom. första stycket sägs, men uppgick alkoholkoncentrationen i hans blod till 0,5 men ej till 1,5 promille *skall han straffas med dagsböter*, lägst tio, eller fängelse i högst sex månader.

1 m o m. 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.

Hade förare av motorfordon eller terrängmotorfordon eller av traktor med släpfordon en alkoholkoncentration i blodet av 1,5 promille eller däröver, skall han anses *ha* varit så påverkad av starka drycker, som i första stycket sägs.

2 m o m. 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 uppgick alkoholkoncentrationen i hans blod till 0,5 men ej till 1,5 promille, *dömes till böter*, dock lägst tio *dagsböter*, eller fängelse i högst sex månader.

³ Senaste lydelse 1957: 355.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*

5 §

Om vägtrafikanter, som med eller utan skuld haft del i uppkomsten av trafikolycka, genom att avlägsna sig från olycksplatsen undandrag sig att i mån av förmåga medverka till de åtgärder, vartill olyckan skäligen bör föranleda, eller om han undandrag sig att uppgiva namn och hemvist eller lämna upplysningar om händelsen, straffas med fängelse i högst ett år eller dagsböter.

Om vägtrafikanter, som med eller utan skuld haft del i uppkomsten av trafikolycka, genom att avlägsna sig från olycksplatsen undandrag sig att i mån av förmåga medverka till de åtgärder, vartill olyckan skäligen bör föranleda, eller om han undandrag 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.

Denna lag träder i kraft den dag Konungen bestämmer. Förordnande om ikraftträdande får begränsas till vissa av de nya bestämmelserna.

2 Förslag till

Lag om ändring i lagen (1971: 52) om skatterätt och länsrätt

Härigenom förordnas, att 4 och 6 §§ lagen (1971: 52) om skatterätt och länsrätt skall ha nedan angivna lydelse.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*4 §¹

Vid länsrätt handlägges mål enligt barnavårdslagen (1960: 97), lagen (1954: 579) om nykterhetsvård och utlänningslagen (1954: 193) i den utsträckning som är föreskrivet i dessa lagar samt mål enligt 21 kap. föräldrabalken.

Vid länsrätt handlägges vidare, såvitt gäller svenskt körkort, *turistkörkort eller trafikort*, mål om varning eller återkallelse av sådant kort och, såvitt gäller utländskt körkort, mål om varning eller vägran att godkänna körkortet, allt enligt vad därom är särskilt föreskrivet.

Vid länsrätt handlägges vidare, såvitt gäller svenskt körkort, *trafikkort eller traktorkort*, mål om varning eller återkallelse och, såvitt gäller utländskt körkort, mål om varning eller vägran att godkänna körkortet, allt enligt vad därom är särskilt föreskrivet.

6 §

Skatterätt och länsrätt är domför utan nämndemän

1. när åtgärd som avser endast måls beredande vidtages,
2. vid sådant förhör med vittne eller sakkunnig som begärts av annan skatterätt eller länsrätt,

¹ Senaste lydelse 1971: 1187.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*

3. vid beslut som avser endast rättelse av felräkning, felsskrivning eller annat uppenbart förbiseende,

4. vid beslut att tills vidare återkalla körkort eller turistkörkort eller att tills vidare vägra godkännande av utländskt körkort, när det är uppenbart att sådant beslut bör meddelas,

4. vid beslut, såvitt gäller svenskt körkort, trafikort eller traktortkort, om återkallelse tills vidare eller, såvitt gäller utländskt körkort, om vägran tills vidare att godkänna körkortet, när det är uppenbart att sådant beslut bör meddelas,

5. vid annat beslut som ej innefattar slutligt avgörande av mål,

6. vid avgörande av mål i vilket saken är uppenbar.

Om det ej är särskild anledning att målet prövas av fullsuttan rätt, är skatterätt och länsrätt domför utan nämndemän vid beslut som ej innefattar prövning av målet i sak.

Vad som sägs i andra stycket gäller även vid avgörande av

1. mål om utdömande av vite,

2. mål om handräckning vid taxeringsrevision, handlings undantagande från taxeringsrevision och befrielse från skyldighet att lämna kontrolluppgift enligt taxeringsförfordningen (1956: 623),

3. mål om omhändertagande för utredning enligt 30 § barnavårdslagen (1960: 97),

4. mål enligt uppbörds- och folkbokföringsförfattningarna med undantag av mål om arbetsgivares ansvarighet för arbetstagares skatt.

Denna lag träder i kraft den dag Konungen bestämmer.

Äldre bestämmelser gäller fortfarande i fråga om turistkörkort som utfärdats före lagens ikraftträdande.

3 Förslag till

Lag om ändring i lagen (1929: 77) om trafikförsäkring å motorfordon

Härigenom förordnas, att i lagen (1929: 77) om trafikförsäkring å motorfordon skall införas två nya paragrafer, 23 a och 24 a §§, av nedan angivna lydelse.

23 a § Förare av moped skall under färd medföra bevis om att mopeden är trafikförsäkrad och på tillsägelse visa upp detta för trafikinspektör, bilinspektör eller polisman. Beviset skall vara i sådant skick att det kan läsas utan svårighet.

24 a § Den som bryter mot 23 a § straffes med böter, högst femhundra kronor. Han är dock fri från ansvar om han senast tredje vardagen efter förseelsen hos vederbörande polismyndighet styrker, att han hade bevis om trafikförsäkring vid tiden för förseelsen och omständigheterna ge vid handen att förseelsen berott på tillfälligt förbiseende.

Denna lag träder i kraft den dag Konungen bestämmer.

4 Förslag till

Lag med anledning av införandet av ny vägtrafiklagstiftning

Härigenom förordnas som följer.

Förekommer i författning som beslutats av Konungen och riksdagen gemensamt eller av riksdagen ensam hänvisning till föreskrift som ersatts genom bestämmelse i

bilregisterkungörelsen (1972: 000),
fordonskungörelsen (1972: 000),
körkortskungörelsen (1972: 000),
vägtrafikkungörelsen (1972: 000),
kungörelsen (1972: 000) om arbetstid vid vägtransport, m. m. eller
kungörelsen (1972: 000) om införande av ny vägtrafiklagstiftning,
skall hänvisningen i stället avse den nya bestämmelsen.

Denna lag träder i kraft den dag Konungen bestämmer. Förordnande om ikraftträdande får begränsas till vissa av de nya bestämmelserna.

Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten i statsrådet på Stockholms slott den 20 oktober 1972.

Närvarande: statsministern PALME, statsråden STRÄNG, ANDERSSON, JOHANSSON, ASPLING, NILSSON, LUNDKVIST, GEIJER, MYRDAL, ODHNOFF, MOBERG, BENGTSSON, NORLING, LÖFBERG, LIDBOM, FELDT.

Chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Norling, anmäler efter gemensam beredning med statsrådets övriga ledamöter fråga om *ändringar i lagen (1951: 649) om straff för vissa trafikbrott, m. m. och anför.*

1 Inledning

Enligt riktlinjerna i prop. 1970: 171 angående handläggningen av vissa delar av vägtrafiklagstiftningen (3LU 1970: 88, rskr 1970: 398) ankommer det på Kungl. Maj:t att — med vissa undantag — besluta om utformningen av vägtrafiklagstiftningen utan riksdagens hörande i varje särskilt fall.

Inom kommunikationsdepartementet pågår f. n. arbetet med en genomgripande översyn och omarbetning av vägtrafiklagstiftningen. Jag avser att senare föreslå Kungl. Maj:t att vägtrafikförordningen (1951: 648) (VTF), vägtrafikkungörelsen (1951: 743) (VTK) och mopedförordningen (1960: 134) (MopF) skall ersättas av särskilda kungörelser för olika delområden. Avsikten är att i en fordonskungörelse behandla bestämmelser om fordons utrustning och beskaffenhet och om kontroll av fordon genom olika former av besiktning. Vidare skall bestämmelser om registrering av fordon och kontroll av fordon genom ett för landet gemensamt bilregister enligt planerna samlas i en bilregisterkungörelse. I en körkortskungörelse avses skola tas in bestämmelser om behörigheten att föra motorfordon och traktor, förarutbildning och registrering av körkortshavare, trafik kortshavare och innehavare av traktorkort i ett för landet gemensamt körkortsregister. Reglerna för trafiken på väg avses skola få sin plats i en ny vägtrafikkungörelse. De bestämmelser i VTF som reglerar arbets- och vilotid och därtill anknutna kontrollbestämmelser avses skola samlas i en kungörelse om arbetstid vid

vägtransport, m. m. Samtliga bestämmelser om anordningar för att begränsa utsläppet av luftföroreningar från bilar skall enligt planerna tas in i en avgaskungörelse. Vidare avser jag att föreslå införandet av en särskild terrängtrafikkungörelse som reglerar frågorna om terrängfordons beskaffenhet och utrustning, kontroll av terrängfordon, behörighet att föra terrängmotorfordon samt trafik i terräng. Med terrängfordon avses i detta sammanhang dels terrängmotorfordon, dvs. motordrivna fordon som är inrättade huvudsakligen för att självständigt användas till person- eller godsbefordran i terräng, dels terrängsläp, dvs. fordon som är inrättade för att dragas av terrängmotorfordon.

Förslaget till terrängtrafikkungörelse kommer att bygga på motorredskapsutredningens¹ betänkande (SOU 1970: 9) Snöskotern — fordonet och föraren. Utredningen har gjort en översyn av de s. k. över-snöfordonens rättsliga ställning och övervägt de frågor som hänger samman med fordonen och deras förare, bl. a. frågor om fordonens beskaffenhet, utrustning, registrering, besiktning och försäkring och om krav på körkort.

Förslaget till körkortskungörelse kommer att bygga på statsmakternas tidigare beslut i körkortsfrågan (prop. 1967: 55, SU 1967: 89, 3LU 1967: 31, rskr 1967: 204 och 209, prop. 1971: 65, TU 1971: 12, rskr 1971: 209) och körkortsutredningens² betänkanden (SOU 1970: 26) Körkort och körkortsregistrering och (SOU 1972: 5) CKR framlagda i maj 1970 resp. januari 1972.

Nordisk vägtrafikkommitté³ (NVK) har i betänkandet (NU 10/70) Vägtrafikregler föreslagit för Norden gemensamma vägtrafikregler. Den nya vägtrafikkungörelsen avses komma att i väsentliga delar bygga på de i betänkandet framlagda förslagen.

Jag avser nu ta upp sådana ändringsförslag i anledning av den tilltänkta trafiklagstiftningen som kräver riksdagens medverkan.

2 Gällande bestämmelser

2.1 Lagen (1951: 649) om straff för vissa trafikbrott (TBL)

Enligt den för samtliga vägtrafikanter gällande grundregeln i 39 § VTF skall vägtrafikanter bl. a. iakttaga den omsorg och varsamhet, som till förekommande av trafikolycka betingas av omständigheterna. Straffbestämmelsen för den som brister i sådan omsorg och varsamhet finns i TBL. Är ej oaksamheten ringa skall han enligt 1 § första stycket TBL dömas för vårdslöshet i trafik till dagsböter. Enligt andra stycket samma stadgande skall förare av bil, motorcykel, traktor eller motorredskap,

¹ Kanslichefen Åke Odén.

² Verkställande direktören Rune Hermansson.

³ Svenska ledamöter hovrättslagmannen Bertil Holmquist och lagmannen Wilhelm Stoltz.

dvs. motordrivet fordon, dömas 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.

Enligt 2 § TBL straffas vägtrafikanter som onödigtvis och i väsentlig mån stör trafiken med dagsböter, om inte gärningen är att bedöma enligt 1 §.

Den som för körkortspliktigt fordon, dvs. bil, motorcykel eller — under vissa förhållanden — traktor, utan att vara berättigad därtill dömes enligt 3 § TBL för olovlig körning till dagsböter, lägst tio. Har han tidigare innehaft 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 vid utfärdande av körkort, straffas enligt andra stycket med dagsböter.

Om någon anställer och brukar såsom förare av körkortspliktigt fordon den som ej äger rätt att föra fordonet, kan han enligt 3 § tredje stycket dömas till dagsböter. Detsamma gäller i fråga om den som eljest tillåter annan att föra körkortspliktigt fordon utan att denne är berättigad därtill.

Trafikonykterhetsbrotten regleras i 4 § TBL. Enligt 1 mom. första stycket skall den som vid förande av bil, motorcykel, traktor eller motorredskap, dvs. motordrivet fordon, varit så påverkad av starka drycker, att det kan antagas, att han inte på betryggande sätt kunnat föra fordonet, dömas för rattfylleri till fängelse i högst ett år eller, där omständigheterna är mildrande, till dagsböter, dock ej under tjugofem. Till samma straff skall enligt andra stycket dömas, om föraren av annat berusningsmedel var så påverkad som nyss sagts. Enligt tredje stycket skall förare av bil eller motorcykel eller av traktor med släpfordon anses ha varit så påverkad som i första stycket sägs om han i blodet hade en alkoholkoncentration av 1,5 promille eller däröver.

Är det inte styrkt, att förare av bil, motorcykel eller av traktor med släpfordon varit så påverkad som i 1 mom. första stycket sägs, men uppgick alkoholkoncentrationen i hans blod till 0,5 men inte till 1,5 promille, skall han straffas med dagsböter, 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 lämna upplysningar om händelsen. Straffet för smitning är fängelse i högst ett år eller dagsböter.

2.2 Terrängmotorfordonens rättsliga ställning

De terrängmotorfordon som i dag är vanligast förekommande är de s. k. snövässlorna och snöskotrarna. Dessa fordon drivs med band och har anpassats till de särskilda betingelser för framkomlighet som snötäckt terräng erbjuder. Särdragen i fordonens konstruktion gör dem i regel mindre lämpade att användas på väg. Av praktiska skäl är det emellertid ofta nödvändigt att framföra dessa fordon på väg, t. ex. då fordonet måste korsa en väg.

De flesta bestämmelserna i VTF är tillämpliga endast då fordon används på väg. De allmänna bestämmelserna om fordonens beskaffenhet och utrustning anknuter till det förhållandet att fordonet tas i bruk på väg. Inte heller de allmänna bestämmelserna om förare av fordon skall i princip tillämpas annat än om fordonet används på väg. Trafikreglerna i VTF gäller endast för trafik på väg och endast den som färdas eller eljest vistas på väg eller i fordon på väg.

Vissa bestämmelser i VTF har inte någon motsvarande begränsning. Som exempel kan nämnas bestämmelserna om registrering m. m. som förutsättning för fordonens brukande samt kravet på körkort vid förande av motorfordon.

Även TBL:s tillämpning är i viss omfattning begränsad till trafik på väg. Straff för vårdslöshet i trafik kan enligt 1 § första stycket endast ådömas vägtrafikanter, medan någon motsvarande begränsning inte upptagits i rekvisiten för grov vårdslöshet i trafik enligt 1 § andra stycket. Olovlig körning kan, i konsekvens med vad som gäller om körkortskravet enligt 29 § 1 mom. VTF, föreligga även om motorfordonet framförs utanför väg. Rattfylleribrotten har inte heller någon anknytning till förande av fordon på väg. Smitning (5 §) kan emellertid endast vägtrafikanter göra sig skyldiga till.

En tillämpning av VTF:s bestämmelser innebär att snövässlor och snöskotrar i allmänhet torde vara att hänföra till kategorien motorfordon enligt 1 § 2 mom. A VTF. Undantagsvis kan — med hänsyn till hastighet och användning — ett sådant fordon vara att hänföra till någon av kategorierna traktor eller motorredskap. Om fordonet är att anse som motorfordon kan det — beroende på egenskaper och användning — vara att klassificera som personbil, buss eller lastbil, eftersom varje motorfordon som är försett med band klassificeras som bil. Snöskotern är normalt byggd för personbefordran och är därför regelmässigt att anse som personbil. Det kan dock förekomma att en snöskoter blir att hänföra till lastbil, nämligen då snöskotern är inrättad huvudsakligen för befordran av gods.

De fordonsdefinitioner som är intagna i VTF leder inte alltid till den från olika synpunkter lämpligaste klassificeringen av viss fordonstyp. Det är inte heller säkert att definitionerna är så fullständiga att de möj-

liggörs klassificering av viss fordonstyp. För sådana fall stadgas i 1 § 5 mom. andra stycket VTF att, om det föreligger särskild anledning att hänföra viss fordonstyp till annat slag av fordon än som med tillämpning av definitionerna i VTF skulle bli fallet, eller om det beträffande viss fordonstyp inte med ledning av dessa definitioner kan avgöras, till vilket fordonsslag den är att hänföra, skall Kungl. Maj:t eller den myndighet Kungl. Maj:t därtill förordnar bestämma därom.

Med stöd av detta stadgande har Kungl. Maj:t vid flera tillfällen i anledning av framställningar från tillverkare och importörer bestämt om klassificering av snöfordon av olika fabrikat. Som exempel kan nämnas att Kungl. Maj:t funnit snövässla av visst fabrikat tills vidare vara att hänföra till motorfordon enligt 1 § 2 mom. A VTF endast om fordonet tas i bruk på väg. I fråga om snöskotrar har Kungl. Maj:t gjort liknande bestämmingar beträffande flertalet fabrikat.

Beslut av detta slag innebär en provisorisk reglering genom vilken en fullständig behandling av ifrågavarande fordons rättsliga ställning inte åsyftas. Det skall framhållas att besluten lämnar öppet hur ett fordon som avses med något av besluten skall klassificeras, om det inte tas i bruk på väg. Varken VTF eller TBL torde till någon del vara tillämplig beträffande sådant fordon, när det brukas utanför väg. Detsamma gäller förordningen (1940: 910) angående yrkesmässig automobiltrafik m. m. (YTF).

Enligt Kungl. Maj:ts bemyndigande har vissa länsstyrelser rätt att medge undantag från registreringsplikten för snövässlor. Sådana undantag har medgivits i ett stort antal fall.

2.3 Körkorts giltighet m. m.

Enligt 32 § 1 mom. VTF skall ansökan om körkort göras hos länsstyrelsen i det län, inom vilket sökanden är mantalsskriven, eller, om han inte är mantalsskriven i riket, hos länsstyrelsen i det län, där han vistas. Efter vederbörlig prövning utfärdar länsstyrelsen körkort. Någon bestämmelse som inskränker körkortets giltighetstid finns inte. Tre typer av körkort finns, en för bil, en för motorcykel och en för traktor.

För körkortssökande, som lider av sådant lyte, sådan sjukdom eller sådan syn- eller hörselnedsättning, som väsentligen minskar hans förmåga att föra fordon, får körkort utfärdas endast i de fall och på de villkor, som Kungl. Maj:t bestämmer. I 67 § VTK återfinns den närmare regleringen av länsstyrelsens rätt att utfärda körkort för sökande som lider av sjukdom eller lyte. Har särskilda villkor föreskrivits för körkorts giltighet skall, enligt 68 § VTK, körkortet förseas med påskrift härom. Kan villkoren av utrymmesskäl inte lämpligen anges fullständigt, skall i stället på kortet upptas en erinran om att särskilda villkor gäller. I sådant fall tas villkoren in i en särskild skrivelse.

VTF innehåller vissa bestämmelser om utfärdande av s. k. duplettkörkort. Enligt 32 § 4 mom. VTF kan efter ansökan duplettkörkort utställas om körkort förstörts eller förkommit eller undergått sådan förändring att det inte lämpligen kan användas. Duplettkörkort utställs av den länsstyrelse som utfärdat det förstörda, förkomna eller förändrade körkortet. 32 § 5 mom. VTF föreskriver skyldighet för körkortshavare som ändrar namn att inom tre veckor från det ändringen skedde göra anmälan om denna till den länsstyrelse som utfärdat körkortet. Länsstyrelsen skall antingen införa det nya namnet på körkortet eller utfärda duplettkörkort som upptar detta.

Duplettkörkort utfärdas i praktiken — fastän särskilda regler saknas härom — även vid borttagande eller ändring av tidigare meddelade villkor.

Ansvar för olovlig körning m. m. regleras i 3 § TBL, se 2.1.

2.4 Mopedförares skyldighet att medföra trafikförsäkringsbevis m. m.

Enligt 9 § MopF åligger det mopedförare att medföra och på tillsägelse av trafikinspektör, bilinspektör eller polisman förete bevis att fordonet är trafikförsäkrat. Beviset skall vara i sådant skick, att det kan avläsas utan svårighet.

Den som överträder bestämmelsen i 9 § straffas enligt 11 § med böter, högst 500 kr. Mopedförare som inte haft med sig trafikförsäkringsbeviset vid färd undgår dock ansvar, om han senast tredje vardagen efter förseelsen hos vederbörande polismyndighet eller åklagare styrker att han vid tiden för förseelsen innehade trafikförsäkringsbevis, och omständigheterna ger vid handen, att förseelsen haft sin grund i tillfälligt förbiseende.

3 Utredningsförslag

3.1 Motorredskapsutredningen

Utredningen föreslår i sitt betänkande att bestämmelser om de s. k. översnöfordonen skall tas in i VTF. Dessa fordon indelar utredningen i bandbilar och bandmotorcyklar. För att möjliggöra en reglering i VTF har utredningen föreslagit vissa ändringar av ett flertal stadganden där. För den nu aktuella frågan om ändringar i TBL är följande förslag av intresse.

Begreppet vägtrafikanter i VTF omfattar f. n. "envar som färdas eller eljest vistas på väg eller i fordon på väg". Utredningen föreslår att som vägtrafikanter skall i fråga om bandbil eller bandmotorcykel anses också den som vistas i fordonet även när detta befinner sig annorstädes än på väg.

Utredningen föreslår att bandbil och bandmotorcykel skall anses som motorfordon, vilket begrepp överensstämmer med den nuvarande terminologin i VTF. Inom denna grupp skall, enligt utredningens förslag, bandbil hänföras till bil och bandmotorcykel hänföras till motorcykel.

Enligt utredningen måste TBL:s sanktionssystem tillämpas också när det gäller trafik med översnöfordon. Några särskilda ingrepp i TBL blir emellertid enligt utredningen inte nödvändiga. Utredningen har ansett det vara tillfyllest att man utvidgar begreppet vägtrafikant. En sådan ändrad definition får enligt utredningen också inverkan på begreppets användning i sådana författningar som har samma definitioner som VTF. Härigenom skulle den centrala bestämmelsen i 1 § första stycket TBL komma att gälla också när bandfordon förs annorstädes än på väg liksom bestämmelserna i 2 och 5 §§.

Av VTF:s definitioner följer enligt utredningen även att rattfylleri-bestämmelserna i 4 § TBL, som inte har sådan lokal begränsning som 1 §, blir gällande också vid förande av översnöfordon.

3.2 Körkortsutredningen

Enligt utredningens förslag skall utfärdandet av körkort, dock inte körkort för traktor, ankomma på statens trafiksäkerhetsverk. Ansökan om körkort skall emellertid inges till länsstyrelsen. Länsstyrelsen skall stå för den materiella prövningen av körkortsärendet. Länsstyrelsens prövning, som sker innan förarprov avläggs, kommer att utmyнна i antingen ett beslut om att körkort skall utfärdas eller ett avslag på ansökan. Utfärdat körkort lämnas ut i samband med godkänt förarprov. Bestämmelser om rätt för länsstyrelse att föreskriva särskilda villkor för körkorts giltighet bör enligt utredningen finnas även i det nya systemet. Föreskrivs sådant villkor skall förhållandet framgå av körkortet antingen genom att själva villkoret anges eller genom att hänvisning görs till särskild skrivelse, vari villkoret finns upptaget.

Körkort för motorfordon skall efter ansökan av körkortshavaren förnyas vart tionde år. Förnyelse skall även ske om körkortet förstörts eller förkommit, om kortet undergått sådan förändring, att det inte lämpligen kan användas, och om innehavaren ändrar namn eller får ett nytt personnummer. Finner länsstyrelse att visst villkor bör gälla för körkort för motorfordon, som utfärdats utan villkor, eller att gällande villkor bör ändras eller upphävas, skall länsstyrelsen, om åtgärden föranleder ändring av texten i körkortet, förelägga körkortshavare att inom viss tid ansöka om förnyelse av körkortet.

Underlåtenhet att förnya körkort för motorfordon enligt tioårsregeln bör enligt utredningen ej få till följd att innehavaren förlorar rätten att föra motorfordon och ej heller att förande efter giltighetstidens utgång betraktas som olovlig körning. Utredningen anför vidare, att den som

inte längre önskar föra motorfordon inte bör råka ut för straff för att han inte förnyar sitt körkort enligt tioårsregeln. Påföljd bör enligt utredningen inträda endast om någon kör motorfordon utan att ha förnyat sitt körkort. En sådan förseelse framstår enligt utredningen närmast som en ordningsförseelse av samma art som underlåtenhet att medföra körkort vid färd. Utredningen anser därför att penningböter bör utgöra tillräckligt straff och att proceduren bör kunna begränsas till strafföreläggande eller föreläggande om ordningsbot. Befrielse från straff föreslås inträda om körkortsinnehavaren inom 14 dagar efter förseelsen ansöker om förnyelse av körkortet.

Körkort skall enligt utredningen kunna återkallas från och med den tidpunkt då länsstyrelsen meddelat beslut om att körkort får utfärdas. Även körkort som inte förnyats enligt tioårsregeln skall kunna återkallas.

4 Departementschefen

De pågående reformerna på vägtrafiklagstiftningens område — övergången till nytt bilregistreringssystem och införande av nya körkort och nytt körkortsregister — har aktualiserat en allmän översyn av de författningar som berörs av reformerna. Vidare föreligger ett förslag till gemensamma vägtrafikregler i Norden som utarbetats av NVK. Avsikten är att omarbota de svenska trafikreglerna med utgångspunkt i utredningens förslag. De författningar som i första hand berörs är VTF och VTK. Jag avser att senare underställa Kungl. Maj:t förslag om att ersätta VTF och VTK med nya författningar, nämligen fordonskungörelse, bilregisterkungörelse, körkortskungörelse, vägtrafikkungörelse, kungörelse om arbetstid vid vägtransport, m. m. och avgaskungörelse. Fordonskungörelsen avses omfatta regler om fordons beskaffenhet och utrustning och om annan kontroll av fordon än genom registrering. Bilregisterkungörelsen skall enligt planerna innehålla bestämmelser om registrering av fordon och om kontroll av fordon genom ett för landet gemensamt bilregister. Körkortskungörelsen avses omfatta bestämmelser om behörighet att föra motorfordon och traktor, om utbildning av motorfordonsförare och om registrering av körkortshavare, trafik kortshavare och innehavare av traktorkort i ett för landet gemensamt körkortsregister. Vägtrafikkungörelsen avses skola innehålla regler för trafik på väg. Kungörelsen om arbetstid vid vägtransport, m. m. avses omfatta bl. a. de bestämmelser om arbets- och vilotid som regleras i VTF.

På senare tid har uppkommit behov av att reglera även trafiken utanför väg. Det främsta skälet härtill är det ökande antalet snöskotrar och andra typer av översnöfordon som genom sin konstruktion gjort det möjligt att utan svårighet färdas med fordon i obanad terräng. Genom särskilda beslut har Kungl. Maj:t förordnat att sådana fordon av vissa

fabrikat tills vidare är att hänföra till motorfordon endast om de brukas på väg. Dessa beslut torde täcka flertalet fabrikat som finns på den svenska marknaden. I fråga om snövässlor har också i betydande omfattning medgivits undantag från registreringsplikten. Översnöfordonen omfattas f. n. i huvudsak inte av vägtrafiklagstiftningen, lagstiftningen om yrkesmässig trafik och lagstiftningen om fordons- och brännoljebeskattnings.

Motorredskapsutredningen har i sitt betänkande Snöskotern — fordonet och föraren föreslagit att särskilda bestämmelser om översnöfordon skall tas in i VTF. Utredningen framhåller att det som i främsta rummet karakteriserar översnöfordonen är att de är försedda med drivband och föreslår att dessa fordon indelas i bandbilar och bandmotorcyklar. Bandbil föreslås bli klassificerad som bil och bandmotorcykel som motorcykel. Sådana fordon bör enligt utredningen inte få föras på väg annat än i undantagsfall. För trafiken i terräng föreslås vissa särregler. I övrigt anser utredningen att VTF:s regler i tillämpliga delar skall gälla också för översnöfordonen. Begreppet vägtrafikant föreslås bli utvidgat till att omfatta också den som vistas i översnöfordon även när detta befinner sig utanför väg. Härigenom nås, enligt den sakkunnige, bl. a. syftet att få bestämmelserna i 1 § första stycket och 2, 4 och 5 §§ TBL tillämpliga på förare av översnöfordon och i förekommande fall på passagerare.

Det lämpligaste sättet att inpassa bestämmelserna om översnöfordonen och om trafiken utanför väg — dvs. i terrängen — i det pågående reformarbetet har visat sig vara att redovisa denna reglering i en särskild författning, en terrängtrafikkungörelse. Förslag till en sådan kungörelse kommer därför senare att framläggas för Kungl. Maj:t.

Under arbetet med förslaget till terrängtrafikkungörelse har det visat sig påkallat att tillskapa en ny klassificeringsgrupp inom begreppet fordon. Denna nya grupp föreslås kallas terrängfordon. Beteckningen är en sammanfattande benämning på terrängmotorfordon och terrängsläp. Med terrängmotorfordon avses en form av motordrivet fordon vid sidan av de i VTF upptagna grupperna motorfordon, traktor och motorredskap. Terrängmotorfordon avses skola definieras som motordrivet fordon som är inrättat huvudsakligen för att självständigt användas för person- eller godsbefordran i terräng. Terrängmotorfordonen indelas i terrängvagnar och terrängskotrar. Terrängmotorfordon med en tjänstevikt ej överstigande 400 kilogram är terrängskotrar och med en tjänstevikt över denna viktgräns terrängvagnar. Terrängsläp föreslås som beteckning på fordon som är inrättat för att dragas av terrängmotorfordon och inte är släpfordon. En praktiskt betydelsefull skillnad mellan terrängfordon å ena sidan och motorfordon, traktor och registrerad släpvagn å andra sidan blir att skattskyldighet inte föreligger i fråga om terrängfordon, vilket i princip motsvarar det förhållande som råder i dag.

Jag avser att föreslå att terrängtrafikkungörelsen skall omfatta bestämmelser om terrängfordonens utrustning och beskaffenhet, kontroll av terrängfordon, behörighet att föra terrängmotorfordon och regler för trafik i terräng med alla slag av fordon. I fråga om trafikreglerna kan allmänt sägas, att dessa av naturliga skäl avses få en mindre detaljerad utformning än motsvarande regler för trafik på väg. En grundläggande regel bör vara att den som färdas i terräng skall anpassa färdväg, hastighet och färdssätt i övrigt så att människor och djur inte störs i onödan och att skada på annans mark och växtlighet undviks. Jag avser vidare att i analogi med 39 § VTF ta med en bestämmelse som ålägger förare av motordrivet fordon omsorg och varsamhet. Att fordon inte får föras av den som på grund av sjukdom, uttröttnings eller påverkan av starka drycker o. d. eller av annat skäl inte kan föra fordonet på betryggande sätt avser jag också ta med bland trafikreglerna. Avsikten är vidare att reglera vad förare av motordrivet fordon har att iakttaga då han haft del i trafikolycka. Han skall stanna och i mån av förmåga lämna hjälp åt skadade och i övrigt medverka till de åtgärder som olyckan skäligen föranleder. Han skall vidare på anfordran av annan som haft del i olyckan eller av någon vars egendom skadats vid olyckan uppge namn och adress och lämna upplysningar om händelsen.

Översnöfordonen, som utgör den ojämförligt största gruppen inom den föreslagna kategorien terrängfordon, är med tillämpning av VTF:s klassificeringsregler i övervägande antal fall att hänföra till gruppen bil. Förs översnöfordon av angivet slag på väg, gäller TBL fullt ut. Därjämte kan straff för grov vårdslöshet i trafik, för olovlig körning och för rattfylleri och rattonykterhet ådömas även om gärningen skett utanför väg. Också i fråga om andra motordrivna fordon gäller TBL i viss utsträckning om färden sker utanför väg. Så är fallet om gärningen avser grov vårdslöshet i trafik, rattfylleri eller olovlig körning. Däremot kan rattonykterhet bestraffas endast vid färd med bil eller motorcykel eller med traktor med släpfordon.

Genom TBL finns möjlighet att bestraffa allvarigare trafikbrott strängare än de förseelser av mestadels ordningskaraktär som straffbeläggs i VTF. Det finns enligt min mening inte anledning att inskränka TBL:s nuvarande tillämpningsområde, vilket innebär att även färd med motordrivet fordon utanför väg i tidigare nämnd utsträckning kan bestraffas enligt TBL. Jag delar motorredskapsutredningens uppfattning att bestämmelserna om straff för sådan vårdslöshet i trafik som inte är att anse som grov och för smitning bör kunna tillämpas även på trafik utanför väg. En lämplig avgränsning av det straffbara området torde uppnås om bestämmelserna anges gälla — förutom vägtrafikant — även den som för motordrivet fordon i terräng. I fråga om lämpligheten i att utvidga tillämpningsområdet för bestämmelsen i 2 § TBL om straff för vägtrafikant som — utan att vårdslöshet i trafik före-

ligger — onödigtvis i väsentlig mån hindrar eller stör trafiken på väg har jag en annan uppfattning än utredningen. Det begränsade utrymme som finns på väg motiverar straffbestämmelsen i 2 § TBL. Motsvarande behov för trafiken i terräng torde inte finnas. Jag finner därför ej skäl föreslå att 2 § TBL skall gälla även vid färd i terräng.

De åsyftade ändringarna i TBL åstadkommes lämpligen genom att 1 § första stycket och 5 § görs tillämpliga även på den som i terräng för motordrivet fordon. Av redaktionella skäl föreslår jag att tillägget i 5 § sker i form av ett andra stycke.

Tillämpningen på terrängtrafik av bestämmelserna i 5 § om ansvar för smitning bör ske med utgångspunkt i den praxis som utvecklats i fråga om vägtrafiken. Någon skyldighet att vidta särskilda åtgärder på grund av sådana mindre skador som kan bli följden av en normal och aktsam körning i terräng torde alltså inte anses föreligga. En grund för bedömningen kan vara det tidigare nämnda stadgandet att färdväg, hastighet och färd sätt i övrigt skall anpassas så att skador på annans mark och växtlighet undviks. Att ekonomiskt helt obetydliga skador inte skall beaktas torde vara självklart.

Genom den föreslagna utbrytningen av terrängmotorfordon som en särskild kategori av motordrivna fordon bör till de i 1 § andra stycket och 4 § 1 mom. första och tredje styckena och 2 mom. TBL uppräknade fordonskategorierna läggas terrängmotorfordon. I 1 § andra stycket och 4 § 1 mom. första stycket uppnås resultatet enklast genom att nuvarande uppräkning av bil, motorcykel, traktor och motorredskap ersätts med det sammanfattande begreppet motordrivet fordon. I 4 § 1 mom. tredje stycket och 2 mom. kan likaså en viss förenkling ske genom att "bil och motorcykel" byts ut mot termen motorfordon. Det finns anledning att stryka under att ändringarna i 1 § andra stycket och 4 § inte innebär någon materiell utvidgning av TBL:s tillämpningsområde utan endast är av redaktionell art.

Jag har i det föregående använt uttrycket terräng som beteckning på område som ej är att anse som väg. Inom vägtrafiklagstiftningens tillämpningsområde används begreppet väg f. n. i den betydelse som anges i 1 § 1 mom. VTF. Med väg avses alltså allmän väg, gata eller annan allmän plats, som är upplåten för allmän samfärd, samt enskild väg som nyttjas till farväg, däri inbegripet för samfärd endast vintertid avsedd körled. Jag vill i detta sammanhang upplysa att definitionen av vägbegreppet avses få en annan utformning i den nya vägtrafiklagstiftningen. Den materiella innebörden torde dock i allt väsentligt komma att bli oförändrad.

Införandet av begreppen terrängmotorfordon och terrängsläp medför att vissa redaktionella ändringar blir nödvändiga i YTF.

Som tidigare nämnts innebär en tillämpning av VTF:s bestämmelser att översnöfordonen i allmänhet är att hänföra till kategorien motor-

fordon. I den mån detta är fallet klassificeras översnöfordon som bil. I 41 § YTF sägs bl. a. att uttrycken automobil och släpfordon i YTF används i samma bemärkelse som motsvarande beteckningar i VTF. Översnöfordonen faller därför i princip in under YTF:s bestämmelser. Eftersom Kungl. Maj:t beträffande flertalet snöskoterfabrikat förordnat att fordonen är att hänföra till motorfordon endast om de brukas på väg, faller dessa under YTF:s bestämmelser endast om de brukas på sådant sätt.

Enligt min mening finns i och för sig ej skäl att ändra den grundläggande principen att YTF gäller i fråga om översnöfordon. Denna princip kommer till klart uttryck genom att de nya begreppen förs in i YTF.

I praktiken torde yrkesmässig trafik med terrängfordon förekomma endast i begränsad omfattning och då avse trafik med terrängvagn. Genom att föra in de nya begreppen i YTF torde därför någon ändring inte åstadkommas jämfört med dagens läge. Skulle sådan trafik få ökad omfattning, får ställning tas till frågan i vad mån det finns behov av en särreglering. Kungl. Maj:t har genom bemyndigande i 2 § andra stycket YTF möjlighet att medge erforderliga undantag. När det gäller uthyrningsrörelse har det visat sig att en inte obetydlig yrkesmässig uthyrning förekommer i fråga om terrängskotrar. Det torde finnas all anledning att i detta avseende tillämpa YTF:s regler om sådan verksamhet.

Den lämpligaste lösningen för att införa de nya begreppen i YTF är att göra ett tillägg i 41 § YTF. Genom att i paragrafen ange att med automobil avses även terrängmotorfordon och med släpfordon även terrängsläp bibehålls vad som i dag gäller formellt. Jag avser att senare föreslå Kungl. Maj:t ändring i 41 § YTF av angiven innebörd.

Riksdagen har i principbeslut (prop. 1971: 65, TU 1971: 12, rskr 1971: 209) accepterat förslaget att körkort för motorfordon skall förnyas vart tionde år. Enligt körkortsutredningen bör den som inte vidare önskar föra motorfordon ej straffas för underlåtenhet att förnya sitt körkort. Påföljd bör enligt utredningens mening inträda endast om någon kör motorfordon utan att förnyelse skett. Eftersom utredningen anser att en sådan förseelse närmast har samma karaktär av ordningsförseelse som underlåtenhet att medföra körkort vid färd, menar utredningen att penningböter bör utgöra tillräckligt straff. De av utredningen föreslagna författningsbestämmelserna i det nu aktuella avseendet har utformats så att den som trots att körkortet ej förnyats enligt tioårsregeln för sådant körkortspliktigt fordon som körkortet gäller för skall straffas med böter högst 500 kr. Dock skall enligt författningsförslaget den som för sådant fordon vara fri från ansvar trots underlåten förnyelse enligt tioårsregeln, om han inom 14 dagar efter ertappandet ansöker om förnyelse av körkortet. Det måste emellertid anses tveksamt om det utan förtydligande av körkortsutredningens förslag

står klart, huruvida bestämmelserna om olovlig körning blir tillämpliga eller ej på den som för körkortspliktigt fordon med ett icke förnyat körkort. Oklarheten i förslaget har påpekats under remissbehandlingen av betänkandet CKR.

Körkortsutredningens förslag innebär således, att en körkortshavare som försummat att ansöka om förnyelse av körkortet enligt tioårsregeln kan göra detta när som helst efter tioårsperiodens utgång oberoende av hur lång tid som förflutit därefter och utan att han upprätthållit sin körvana.

Trafiksäkerhetsskäl talar emellertid mot att den som underlåter att ansöka om förnyelse av sitt körkort vid tioårsperiodens utgång skall ha obegränsad rätt att utan omprövning få ett nytt körkort under tiden därefter. Rätten till förnyelse måste med hänsyn härtill begränsas på lämpligt sätt. I analogi med nu gällande bestämmelser i VTF (33 § 5 mom.) om återfående i visst fall av återkallat körkort bör tidsfristen under vilken förnyelse kan ske sättas till ett år efter tioårsperiodens utgång. Genom en sådan regel tillgodoses det trafiksäkerhetsmässiga intresset samtidigt som körkortshavare som på grund av utlandsvistelse eller annat ursäktligt förhållande varit förhindrad att ansöka om förnyelse inom tioårsperioden får skäligt rådrum att verkställa åtgärden.

Såsom framgått av det tidigare anförda kräver frågan om tillämpligheten av bestämmelserna i TBL om olovlig körning på den som, utan att ha förnyat sitt körkort enligt tioårsregeln, för körkortspliktigt fordon särskild uppmärksamhet. Med den av mig förordade begränsningen i rätten att erhålla förnyelse av körkort bör körkortet i allt fall bli ogiltigt sedan respittiden på ett år gått ut. Därmed kommer den som därefter för körkortspliktigt fordon med ett icke förnyat körkort att bestraffas för olovlig körning. I fråga om ettårsfristen kan de av utredningen anförda skälen tala för en lösning som innebär att körkortet fortfarande är giltigt och att den som därunder för körkortspliktigt fordon med ett icke förnyat körkort bestraffas endast för en ordningsförseelse. Bestämmelserna vinner dock i klarhet, om de utformas på sådant sätt att ett icke förnyat körkort redan i och med tioårsperiodens utgång betraktas som ogiltigt och att den som trots underlåten körkortsförnyelse under denna tid för körkortspliktigt fordon bestraffas för olovlig körning.

I enlighet med vad jag nu anført avser jag föreslå Kungl. Maj:t att i körkorts-kungörelsen tas in regler av innebörd att körkort som inte förnyas inom tioårsperiodens utgång blir ogiltigt och att rätten till förnyelse tidsbegränsas till ett år efter tioårsperiodens utgång. Bestämmelserna i 3 § TBL blir därmed tillämpliga på den som för körkortspliktigt fordon med ett körkort som är ogiltigt på grund av underlåten förnyelse. En olovlig körning under den ettårsfrist då rätt till förnyelse av körkortet föreligger torde mången gång böra bedömas lindrigare

än en olovlig körning därefter. För att en anpassning av straffet till omständigheterna i varje enskilt fall fullt ut skall kunna ske, föreslår jag, att den nuvarande straffminimigränsen om tio dagsböter avskaffas. Jag vill emellertid framhålla att detta inte bör få leda till en lindrigare bedömning av olovlig körning i övrigt.

Rätten att förnya körkort under ettårsfristen efter tioårsperiodens utgång bör i princip kunna återkallas enligt samma grunder som ett gällande körkort. Enligt nuvarande bestämmelser (33 § 2¹ mom. 5 VTF) kan ett körkort återkallas bl. a. om föraren gjort sig skyldig till olovlig körning och det ej kan anses uppenbart, att han ändå är att bedöma som en skötsam person. Olovlig körning under ettårsfristen kan som nyss anförts ofta vara att bedöma lindrigare än annan olovlig körning. Den gällande återkallelserregeln vid olovlig körning bör därför kompletteras med en bestämmelse som medger, att olovlig körning under ettårsfristen ej utan särskilda skäl skall föranleda återkallelse av rätten att erhålla förnyelse av körkortet. Även en regel av denna innebörd planeras i körkortskungörelsen.

I överensstämmelse med den praxis som utvecklats avser jag föreslå Kungl. Maj:t att i körkortskungörelsen tas in bestämmelser om att nya villkor för körkort skall kunna meddelas och omprövning av tidigare villkor kunna ske utan att körkortsinnehavet i övrigt omprövas. Nya eller ändrade villkor bör enligt körkortsutredningens förslag i vissa fall tas upp i en särskild skrivelse till vilken hänvisning sker på körkortet. Den i 3 § andra stycket TBL upptagna regeln om påföljd för förande av körkortspliktigt fordon i strid mot föreskrift som meddelats vid utfärdande av körkort bör jämkas så att den tydligt omfattar även körning i strid mot villkor som meddelats efter det att körkortet utfärdats. Jag föreslår därför, att 3 § andra stycket TBL får en ny avfattning i enlighet härmed.

Enligt planerna skall det nuvarande traktorkörkortet i körkortskungörelsen kallas för traktorkort. Nu gällande gärningsbeskrivning i 3 § TBL tar sikte på den som olovligen för körkortspliktigt fordon. En anpassning till körkortskungörelsens terminologi kan ske genom att i ett fjärde stycke i 3 § TBL anges att 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.

I samband med förslagen till ändring i 3 § TBL finns anledning att ta upp frågan om tillämpningen av förutsättningarna för att grov olovlig körning skall anses föreligga. Enligt första stycket andra punkten får dömas till fängelse om föraren tidigare haft körkort som blivit återkallat eller om brottet skett vanemässigt eller om det eljest är att anse som grovt. Som en försvårande omständighet skall enligt vad som utta-

lades vid stadgandets tillkomst anses bl. a. att föraren vägrats körkort på grund av uppenbar olämplighet.

Jag har tidigare nämnt att återkallelse av rätten till förnyelse av körkort som blivit ogiltigt efter tioårsperiodens utgång bör kunna ske enligt samma grunder som i fråga om gällande körkort. Jag avser också föreslå att länsstyrelses beslut att körkort får utfärdas — körkortstillstånd — skall kunna återkallas efter samma grunder. Har körkortstillstånd eller rätt till förnyelse återkallats bör detta vid prövningen av straff för olovlig körning i princip bedömas på samma sätt som om föraren vägrats körkort på grund av uppenbar olämplighet.

I samband med ändringarna i TBL föreslår jag att dagsböter byts ut mot den numera använda termen böter.

Körkortsreformen påkallar också vissa justeringar i lagen (1971: 52) om skatterätt och länsrätt. I 4 § stadgas att vid länsrätt handläggs, såvitt gäller svenskt körkort, turistkörkort eller trafik kort, mål om återkallelse eller varning och, såvitt gäller utländskt körkort, mål om vägran att godkänna körkortet enligt vad därom är särskilt föreskrivet. I 6 § sägs att länsrätt är domför utan nämndemän vid beslut att tills vidare återkalla körkort eller turistkörkort eller att tills vidare vägra godkännande av utländskt körkort, när det är uppenbart att sådant beslut bör meddelas. I det nya körkortssystemet avses turistkörkort utmönstras. Länsstyrelsens beslut att körkort får utfärdas avses, som jag tidigare nämnt, bli betecknat körkortstillstånd. På motsvarande sätt planeras länsstyrelsens beslut om att trafik kort får utfärdas skola kallas trafik kortstillstånd. Avsikten är att återkallelse eller varning skall kunna gälla även körkorts- och trafik kortstillstånd liksom den rätt att förnya körkortet som inträder efter tioårsperiodens utgång. I enlighet härmed föreslår jag att länsrättens kompetensområde, såvitt gäller svenskt körkort eller trafik kort, anges gälla mål om återkallelse eller varning. I uttrycket "såvitt gäller körkort eller trafik kort" inbegrips även mål som avser åtgärd i fråga om körkorts- eller trafik kortstillstånd och rätt att förnya körkort. Genom motsvarande omformulering av 6 § sker erforderlig anpassning även i fråga om kompetensområdet i enmansmål. Den föreslagna formuleringen omfattar också sådan återkallelse tills vidare av trafik kort som avses inflyta i körkortskungörelsen. Begreppet traktorkort bör föras in även i 4 och 6 §§ lagen om skatterätt och länsrätt.

I 9 § MopF åläggs förare av moped att ha med sig bevis att fordonet är trafikförsäkrat. Beviset skall på tillsägelse visas upp för trafikinspektör, bilinspektör eller polisman. Det skall vara i sådant skick att det kan läsas utan svårighet. Överträdelse av 9 § straffas enligt 11 § med böter, högst 500 kr. I 11 § ges också bestämmelse om frihet från ansvar för den som senast på tredje vardagen efter det han ertappats utan försäkringsbevis hos vederbörande polismyndighet eller åklagare

styrker att han hade försäkringsbevis vid tiden för förseelsen och omständigheterna ger vid handen att förseelsen berott på tillfälligt förbi-seende.

Bestämmelserna i MopF anser jag i huvudsak böra föras in i fordons-kungörelsen. Skyldigheten att medföra trafikförsäkringsbevis och straff-bestämmelserna härtill kan emellertid ej på ett naturligt sätt inplaceras i de planerade författningarna. Jag vill därför förorda att de tas in i lagen (1929: 77) om trafikförsäkring å motorfordon (TFL) som 23 a och 24 a §§, dock med den jämkningen att uppvisande i efterhand skall kunna ske endast hos polismyndighet.

Övergången till den nya vägtrafiklagstiftningen medför att de hänvisningar som finns till VTF och de övriga författningar som avses bli ersatta måste ändras. Inte minst inom skatteförfattningarna finns ett stort antal hänvisningar som kräver riksdagens medverkan för att erforderlig justering skall kunna göras. Dessa författningar avses emellertid, enligt vad jag erfarit av chefen för finansdepartementet, bli omarbetade med anledning av bilskatteutredningens betänkande (SOU 1972: 42) Vägtrafikbeskattningen. Det torde därför ej finnas anledning att nu göra ändringar i dessa författningar. De hänvisningar som behövs kan i stället ges i en särskild lag i vilken utsågs att hänvisning i författning som beslutats av Kungl. Maj:t och riksdagen gemensamt eller av riksdagen ensam till föreskrift som ersatts genom bestämmelse i den nya vägtrafiklagstiftningen i stället skall avse den nya bestämmelsen. De nya begreppsbestämningarna innebär inte någon materiell ändring i beskattningsreglerna.

Eftersom reformen av vägtrafiklagstiftningen inte kan överblickas i alla detaljer och tidsschemat för ikraftträdandet av de olika lagarna inte kan anges exakt anser jag det inte lämpligt att nu lägga fram förslag om tidpunkten för ikraftträdandet av de lagändringar som kräver riksdagens medverkan. Kungl. Maj:t bör i stället få bemyndigande av riksdagen att utfärda erforderliga bestämmelser om ikraftträdandet.

Erforderliga lagförslag har upprättats inom kommunikationsdepartementet. Samråd har skett i fråga om förslagen till ändringar i TFL och i 4 och 5 §§ TBL med chefen för justitiedepartementet, i fråga om förslaget till lag med anledning av införandet av ny vägtrafiklagstiftning med chefen för finansdepartementet och i fråga om förslaget till ändring i lagen om skatterätt och länsrätt med chefen för civildepartementet. Även i fråga om överväganden rörande terrängfordonens behandling från beskattningssynpunkt har samråd skett med chefen för finansdepartementet.

I anledning av vad som anförts i det föregående har inom kommunikationsdepartementet upprättats förslag till

1. lag om ändring i lagen (1951: 649) om straff för vissa trafikbrott,
2. lag om ändring i lagen (1971: 52) om skatterätt och länsrätt,
3. lag om ändring i lagen (1929: 77) om trafikförsäkring å motorfordon,
4. lag med anledning av införandet av ny vägtrafiklagstiftning.

Förslagen torde få fogas vid statsrådsprotokollet i detta ärende som *bilaga*.

5 Hemställan

Jag hemställer att lagrådets yttrande över förslaget till lag om ändring i lagen (1951: 649) om straff för vissa trafikbrott inhämtas genom utdrag av protokollet.

Vad föredraganden sålunda med instämmande av statsrådets övriga ledamöter hemställt bifaller Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten.

Ur protokollet:

Margit Edström

Bilaga

1 Förslag till

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

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

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 §¹

Brister vägtrafikanter i den omsorg och varsamhet, som till förekommande av trafikolycka betingas av omständigheterna, och är ej oaktsamheten ringa, dömes för vårdslöshet i trafik till *dagsböter*.

Brister vägtrafikanter *eller den som i terräng för motordrivet 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 *bil, motorcykel, traktor eller motorredskap* ådagalägger grov oaktsamhet eller visar uppenbar likgiltighet för andra människors liv eller egendom, dömes för grov vårdslöshet i trafik till fängelse i högst två år.

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

2 §

Hindrar eller stör vägtrafikanter onödigtvis i väsentlig mån trafiken på väg, *straffes*, där ej gärningen är belagd med straff enligt 1 §, *med dagsböter*.

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

3 §²

För någon körkortspliktigt fordon utan att vara berättigad att föra sådant fordon, dömes för olovlig körning till *dagsböter, lägst tio*. Har han tidigare innehaft 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 utan att vara berättigad att föra sådant fordon, dömes för olovlig körning till *böter*. Har han tidigare innehaft 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.

¹ Senaste lydelse 1966: 252.

² Senaste lydelse 1958: 223.

Nuvarande lydelse

För någon körkortspliktigt fordon med åsidosättande av föreskrift, som meddelats *vid utfärdande av körkort*, straffes med dagsböter.

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, straffes likaledes med dagsböter.

Föreslagen lydelse

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.

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.

4 §

1 m o m. Den som vid förande av *bil, motorcykel, traktor eller motorredskap* 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 äro mildrande, till *dagsböter*, dock ej under tjugofem.

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

Hade förare av *bil* eller *motorcykel* eller av traktor med släpfordon en alkoholkoncentration i blodet av 1,5 promille eller däröver, skall han anses *hava* varit så påverkad av starka drycker, som i första stycket sägs.

2 m o m.³ Är det ej styrkt, att förare av *bil* eller *motorcykel* eller av traktor med släpfordon var så påverkad, som i 1 mom. första stycket sägs, men uppgick alkoholkoncentrationen i hans blod till 0,5 men ej till 1,5 promille *skall han straffas med dagsböter*, lägst tio, eller fängelse i högst sex månader.

³ Senaste lydelse 1957: 355.

1 m o m. 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*.

Hade förare av *motorfordon* eller *terrängmotorfordon* eller av traktor med släpfordon en alkoholkoncentration i blodet av 1,5 promille eller däröver, skall han anses *ha* varit så påverkad av starka drycker, som i första stycket sägs.

2 m o m. 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 uppgick alkoholkoncentrationen i hans blod till 0,5 men ej till 1,5 promille, *dömes till böter*, dock lägst tio *dagsböter*, eller fängelse i högst sex månader.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*

5 §

Om vägtrafikanter, som med eller utan skuld haft del i uppkomsten av trafikolycka, genom att avlägsna sig från olycksplatsen undandrag sig att i mån av förmåga medverka till de åtgärder, vartill olyckan skäligen bör föranleda, eller om han undandrag sig att uppgiva namn och hemvist eller lämna upplysningar om händelsen, straffas med fängelse i högst ett år eller dagsböter.

Om vägtrafikanter, som med eller utan skuld haft del i uppkomsten av trafikolycka, genom att avlägsna sig från olycksplatsen undandrag sig att i mån av förmåga medverka till de åtgärder, vartill olyckan skäligen bör föranleda, eller om han undandrag 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 i terräng för motordrivet fordon.

Den lag träder i kraft den dag Konungen bestämmer. Förordnande om ikraftträdande får begränsas till vissa av de nya bestämmelserna.

2 Förslag till**Lag om ändring i lagen (1971: 52) om skatterätt och länsrätt**

Härigenom förordnas, att 4 och 6 §§ lagen (1971: 52) om skatterätt och länsrätt skall ha nedan angivna lydelse.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*4 §¹

Vid länsrätt handlägges mål enligt barnavårdslagen (1960: 97), lagen (1954: 579) om nykterhetsvård och utlänningslagen (1954: 193) i den utsträckning som är föreskrivet i dessa lagar samt mål enligt 21 kap. föräldrabalken.

Vid länsrätt handlägges vidare, såvitt gäller svenskt körkort, *turistkörkort eller* trafik kort, mål om varning eller återkallelse av sådant kort och, såvitt gäller utländskt körkort, mål om varning eller vägran att godkänna körkortet, allt enligt vad därom är särskilt föreskrivet.

Vid länsrätt handlägges vidare, såvitt gäller svenskt körkort, trafik kort eller traktorkort, mål om varning eller återkallelse och, såvitt gäller utländskt körkort, mål om varning eller vägran att godkänna körkortet, allt enligt vad därom är särskilt föreskrivet.

6 §

Skatterätt och länsrätt är domför utan nämndemän

1. när åtgärd som avser endast måls beredande vidtages,
2. vid sådant förhör med vittne eller sakkunnig som begärts av annan skatterätt eller länsrätt,

¹ Senaste lydelse 1971: 1187.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*

3. vid beslut som avser endast rättelse av felräkning, felskrivning eller annat uppenbart förbiseende,

4. vid beslut att tills vidare återkalla körkort eller turistkörkort eller att tills vidare vägra godkännande av utländskt körkort, när det är uppenbart att sådant beslut bör meddelas,

4. vid beslut, såvitt gäller svenskt körkort, trafik kort eller traktorkort, om återkallelse tills vidare eller, såvitt gäller utländskt körkort, om vägran tills vidare att godkänna körkortet, när det är uppenbart att sådant beslut bör meddelas,

5. vid annat beslut som ej innefattar slutligt avgörande av mål,

6. vid avgörande av mål i vilket saken är uppenbar.

Om det ej är påkallat av särskild anledning att målet prövas av fullsutten rätt, är skatterätt och länsrätt domför utan nämndemän vid beslut som ej innefattar prövning av målet i sak.

Vad som sägs i andra stycket gäller även vid avgörande av

1. mål om utdömande av vite,

2. mål om handräckning vid taxeringsrevision, handlings undantagande från taxeringsrevision och befrielse från skyldighet att lämna kontrolluppgift enligt taxeringsförordningen (1956: 623),

3. mål om omhändertagande för utredning enligt 30 § barnavårdslagen (1960: 97),

4. mål enligt uppbörds- och folkbokföringsförfattningarna med undantag av mål om arbetsgivares ansvarighet för arbetstagares skatt.

Denna lag träder i kraft den dag Konungen bestämmer.

Äldre bestämmelser gäller fortfarande i fråga om turistkörkort som utfärdats före lagens ikraftträdande.

3 Förslag till

Lag om ändring i lagen (1929: 77) om trafikförsäkring å motorfordon

Härigenom förordnas, att i lagen (1929: 77) om trafikförsäkring å motorfordon skall införas två nya paragrafer, 23 a och 24 a §§, av nedan angivna lydelse.

23 a § Förare av moped skall under färd medföra bevis om att mopeden är trafikförsäkrad och på tillsägelse visa upp detta för trafikinspektör, bilinspektör eller polisman. Beviset skall vara i sådant skick att det kan läsas utan svårighet.

24 a § Den som bryter mot 23 a § straffes med böter, högst femhundra kronor. Han är dock fri från ansvar om han senast tredje vardagen efter förseelsen hos vederbörande polismyndighet styrker, att han hade bevis om trafikförsäkring vid tiden för förseelsen och omständigheterna ge vid handen att förseelsen berott på tillfälligt förbiseende.

Denna lag träder i kraft den dag Konungen bestämmer.

4 Förslag till

Lag med anledning av införandet av ny vägtrafiklagstiftning

Härigenom förordnas som följer.

Förekommer i författning som beslutats av Konungen och riksdagen gemensamt eller av riksdagen ensam hänvisning till föreskrift som ersatts genom bestämmelse i

bilregisterkungörelsen (1972: 000),

fordonskungörelsen (1972: 000),

körkortskungörelsen (1972: 000),

vägtrafikkungörelsen (1972: 000),

kungörelsen (1972: 000) om arbetstid vid vägtransport, m. m. eller

kungörelsen (1972: 000) om införande av ny vägtrafiklagstiftning, skall hänvisningen i stället avse den nya bestämmelsen.

Denna lag träder i kraft den dag Konungen bestämmer. Förordnande om ikraftträdande får begränsas till vissa av de nya bestämmelserna.

Utdrag av protokoll, hållet i lagrådet den 30 oktober 1972.

Närvarande: justitierådet PETRÉN, regeringsrådet WIESLANDER, justitierådet HOLMBERG, justitierådet GÄRDE WIDEMAR.

Enligt lagrådet den 26 oktober 1972 tillhandakommet utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten i statsrådet den 20 oktober 1972, har Kungl. Maj:t förordnat, att lagrådets yttrande skall inhämtas över upprättat förslag till lag om ändring i lagen (1951: 649) om straff för vissa trafikbrott.

Lagförslaget, som finns bilagt detta protokoll, har inför lagrådet föredragits av hovrättsassessorn Ingvar Gunnarson.

Lagrådet yttrar:

Det föreligger helt naturligt ett mycket nära samband mellan trafikbrottslagen samt de författningar som reglerar trafiken och därmed sammanhängande förhållanden. Ett önskemål är att uttryck och begrepp har samma innebörd i TBL och trafikförfattningarna. De grundläggande och mest detaljerade bestämmelserna finns i trafikförfattningarna och det framstår som naturligt om TBL anknyter till och faller tillbaka på dessa. En komplikation uppstår emellertid genom att TBL är av lags natur medan bestämmelserna i övrigt i stort sett har annan karaktär. Detta vållar dock ej nämnvärda svårigheter när de i administrativ ordning tillkomna reglerna finns vid antagandet av bestämmelserna som är av lags natur. Om inte annat framgår av vad som förekommer vid tillskapandet av lagreglerna, får dessa som regel antagas ansluta sig till de därvid existerande stadgandena av annan natur. Vanskligare blir förhållandet när — såsom i förevarande lagstiftningsärende — lagbestämmelserna utformas först, medan de från saklig synpunkt mera grundläggande bestämmelserna då ännu ej fått sin slutliga avfattning.

I det remitterade förslaget upptages mestadels begrepp och uttryck som sedan länge förekommit på förevarande lagstiftningsområde. Vad som anföres i remissen ger ej anledning antaga att dessa framdeles skall ges sådant ändrat innehåll att de ej längre kan anses svara mot vad lagförslaget åsyftar. Förslaget innehåller emellertid också vissa nyheter. Så har exempelvis upptagits den nya kategorien terrängmotorfordon. Departementschefen har angivit vad därmed åsyftas. Om riksdagen

gillar uttalandena, får dessa på sätt nyss antytts vara bestämmande för vad TBL menar med terrängmotorfordon.

Enligt 1 § första stycket i lagens gällande lydelse kan ansvar för vårdslöshet i trafik ådömas vägtrafikant. I det remitterade förslaget utsträcker stadgandet att gälla även den som i terräng för motordrivet fordon. Innebörden av uttrycket "terräng" är ej alldeles klar. Vad som skall regleras genom den blivande terrängtrafikkungörelsen och vad som skall ingå under begreppet terrängfordon är uppenbarligen främst trafiken på obanade naturområden och fordon lämpade att framföras på sådana områden. Detta går också väl samman med vad som enligt allmänt språkbruk åsyftas med terräng. Å andra sidan uttalar departementschefen att uttrycket terräng använts som beteckning på område som ej är att anse som väg. Enligt sistnämnda uttalande skall alltså som trafik i terräng anses bl. a. framförande av en skörde-tröska på en åker, av en självgående motorgräsklippare på en gräsmatta i en park och av en lasttruck på ett verkstadsgolv. I sak finns intet att erinra mot att straffbestämmelsen utsträcker att omfatta ovarsamhet vid framförande i situationer som nu antytts. Samtliga nu åsyftade lokalteter kan dock knappast enligt vanligt språkbruk omfattas av uttrycket "terräng". Det förordas därför att i 1 § första stycket orden "i terräng" utbytes mot uttrycket "annorstädes än på väg". Vid bifall härtill får motsvarande ändring göras i 5 § andra stycket.

I övrigt föranleder det remitterade förslaget ej erinran.

Ur protokollet:

Ingrid Hellström

Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet på Stockholms slott den 3 november 1972.

Närvarande: statsministern PALME, ministern för utrikes ärendena WICKMAN, statsråden HOLMQVIST, ASPLING, NILSSON, LUNDQVIST, GEIJER, ODHNOFF, MOBERG, BENGTSSON, NORLING, LÖFBERG, LIDBOM, CARLSSON, FELDT.

Chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Norling, anmäler efter gemensam beredning med statsrådets övriga ledamöter lagrådets yttrande över förslaget till lag om ändring i lagen (1951: 649) om straff för vissa trafikbrott.

Föredraganden redogör för lagrådets yttrande och förklarar att han tillstyrker lagrådets hemställan om viss jämkning i lagförslaget med hänsyn till att lagen inte upptar någon definition av begreppet terräng.

Föredraganden hemställer att Kungl. Maj:t föreslår riksdagen att antaga

dels det av lagrådet granskade lagförslaget med vidtagna ändringar,

dels de vid statsrådsprotokollet den 20 oktober 1972 fogade förslagen till

2. lag om ändring i lagen (1971: 52) om skatterätt och länsrätt,
3. lag om ändring i lagen (1929: 77) om trafikförsäkring å motorfordon,
4. lag med anledning av införandet av ny vägtrafiklagstiftning.

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

Ur protokollet:

Britta Gyllensten

